

**DOCUMENT
D'ENREGISTREMENT
UNIVERSEL 2024**



SOMMAIRE

ESSENTIEL 2024 - 2025

1	PRÉSENTATION DU GROUPE	13
1.1	Activités du Groupe	14
1.2	Stratégie du Groupe	50
1.3	Principales plateformes	59
1.4	Position concurrentielle	93
1.5	Environnement réglementaire	95
2	FACTEURS DE RISQUES ET CONTRÔLE INTERNE RFA	103
2.1	Facteurs de risques	104
2.2	Contrôle interne et gestion des risques	123
2.3	Procédures judiciaires et d'arbitrage	130
3	GOVERNEMENT D'ENTREPRISE RFA	133
3.1	Rapport sur le gouvernement d'entreprise arrêté par le conseil d'administration du 19 février 2025	134
3.2	Autres éléments relatifs aux organes d'administration et de direction générale	199
3.3	Gouvernance interne	202
4	RAPPORT DE DURABILITÉ (incluant le plan de vigilance)	209
	Fusion du Rapport de durabilité et du Plan de vigilance - Clés de lecture	210
4.1	Informations générales	215
4.2	Enjeux environnementaux	245
4.3	Enjeux sociaux & sociétaux	368
4.4	Enjeux gouvernance	486
4.5	Rapport des commissaires aux comptes concernant le rapport de durabilité	518
5	ACTIVITÉ DE L'EXERCICE 2024 ET DONNÉES PROSPECTIVES RFA	523
5.1	Commentaires sur l'actualité du Groupe depuis le 1 ^{er} janvier 2024	524
5.2	Analyse des Comptes consolidés de l'année 2024	531
5.3	Atteinte des hypothèses de trafic, prévisions et objectifs financiers 2024	542
5.4	Investissements	542
5.5	Événements récents	546
5.6	Perspectives	546
6	INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS ANNUELS 2024 RFA	551
6.1	Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2024	552
6.2	Comptes annuels et annexes d'Aéroports de Paris SA au 31 décembre 2024	643
6.3	Résultats sociaux des 5 derniers exercices	682
6.4	Échéancier des paiements fournisseurs sur les dettes existantes à la clôture des comptes	683

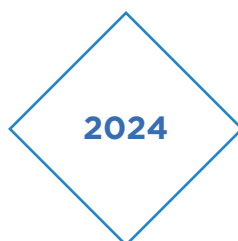
2



7	CAPITAL ET ACTIONNARIAT RFA	685
7.1	Actionnariat	686
7.2	Informations boursières	687
7.3	Calendrier financier	689
7.4	Informations complémentaires concernant le capital social et les dispositions statutaires	690
7.5	Aliénation d'actions intervenues à l'effet de régulariser les participations croisées	695
7.6	Avis donné à une autre société par actions que la société détient plus de 10 % de son capital	695
7.7	Prises de participations significatives dans des sociétés ayant leur siège en France ou prise de contrôle de telles sociétés	695
7.8	Dispositions de l'article 223 quater du code général des impôts	696
7.9	Injonctions ou sanctions pécuniaires pour des pratiques anticoncurrentielles prononcées par l'autorité de la concurrence dont cette dernière a prescrit l'insertion dans le rapport de gestion	696
7.10	Activités en matière de recherche et développement	696
7.11	Succursales existantes	696
7.12	Observations de l'autorité des marchés financiers sur la proposition de renouvellement des commissaires aux comptes	696
8	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES	699
8.1	Renseignements sur la Société	700
8.2	Contrats	701
8.3	Contrôleurs légaux des comptes	721
8.4	Documents accessibles au public	721
8.5	Personnes responsables du DEU incluant le RFA	721
8.6	Tables de concordance	722

RFA

Les éléments du rapport financier annuel sont identifiés à l'aide du pictogramme



DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL

ET RAPPORT FINANCIER ANNUEL

En application de l'article 19 du Règlement (UE) n° 2017/1129 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2017, les informations suivantes sont incluses par référence dans le présent document d'enregistrement universel (le « document d'enregistrement universel ») :

- ♦ pour l'exercice 2023 : les états financiers consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2023 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent figurant au chapitre 6 du document d'enregistrement universel d'Aéroports de Paris déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers (AMF) le 12 avril 2024 sous le numéro D. 24-0280, ainsi que l'examen de la situation financière et du résultat d'Aéroports de Paris pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 figurant au chapitre 5 dudit document d'enregistrement universel 2023 ;
- ♦ pour l'exercice 2022 : les états financiers consolidés d'Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent figurant au chapitre 6 du document d'enregistrement universel d'Aéroports de Paris déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers (AMF) le 14 avril 2023 sous le numéro D. 23-0284, ainsi que l'examen de la situation financière et du résultat d'Aéroports de Paris pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 figurant au chapitre 5 dudit document d'enregistrement universel 2022.

Conformément au Règlement général de l'AMF, le présent document d'enregistrement universel et les documents d'enregistrement universel 2022 et 2023 sont disponibles sur le site de l'AMF (www.AMF-france.org) ainsi que sur le site Internet d'Aéroports de Paris (www.groupeadp.fr).



Ce document d'enregistrement universel a été déposé le 11 avril 2025 auprès de l'Autorité des marchés financiers, en sa qualité d'autorité compétente au titre du règlement (UE) n° 2017/1129, sans approbation préalable conformément à l'article 9 dudit règlement.

Le document d'enregistrement universel peut être utilisé aux fins d'une offre au public de titres financiers ou de l'admission de titres financiers à la négociation sur un marché réglementé s'il est complété par une note d'opération et, le cas échéant, un résumé et tous les amendements apportés au document d'enregistrement universel. L'ensemble alors formé est approuvé par l'AMF conformément au règlement (UE) 2017/1129.

Ce document est une reproduction de la version officielle du document d'enregistrement universel intégrant le rapport financier annuel 2024 qui a été établie au format ESEF (European Single Electronic Format) et déposée auprès de l'AMF, disponible sur le site internet de la Société et celui de l'AMF.

« C'est une grande fierté de succéder à Augustin de Romanet à la présidence du Groupe ADP pour relever, avec l'ensemble des collaborateurs, les défis qui nous attendent. En 2024, nous avons eu encore une fois des résultats financiers robustes, et avons atteint tous les objectifs fixés.

2025 marque les 80 ans de la création de l'entreprise. Nous allons accélérer la transformation engagée pour devenir une référence mondiale en matière d'attractivité, d'hospitalité et de transition environnementale, grâce au collectif de passionnés qui anime chaque jour notre réseau de 26 aéroports dans le monde.

Nous devons accompagner la transition écologique du secteur, adapter nos infrastructures à l'évolution du trafic aérien, et soutenir la performance de nos clients compagnies aériennes tout en renforçant notre contribution positive pour toutes nos parties prenantes. Je souhaite fédérer l'ensemble des acteurs aéroportuaires et territoriaux autour d'un projet commun, porteur d'une nouvelle dynamique industrielle et humaine.

Le tout aérien n'est pas responsable, il nous faut trouver la juste place de l'aérien, dans la complémentarité avec le train notamment. Nous l'avons porté dans le projet Paris-Orly 2035, et nous le portons dans la concertation autour de la vision d'avenir de Paris-Charles de Gaulle en 2025.

J'aurai à cœur d'exercer mes fonctions avec écoute, ouverture et préoccupation du temps long. »

Philippe Pascal

Président-directeur général



« NOUS ALLONS ACCÉLÉRER LA TRANSFORMATION ENGAGÉE
POUR DEVENIR UNE RÉFÉRENCE MONDIALE EN MATIÈRE D'ATTRACTIVITÉ,
D'HOSPITALITÉ ET DE TRANSITION ENVIRONNEMENTALE. »

LEADER DU MONDE AÉROPORTUAIRE

Le Groupe ADP exploite et conçoit les aéroports de manière responsable à Paris et dans le monde, fort des expertises de l'ensemble de ses collaborateurs, dont près de 6 000 à Paris. Il s'engage pour offrir le meilleur niveau de qualité de service et d'hospitalité à tous ses passagers tout en poursuivant une stratégie de décarbonation de toutes ses activités. Son engagement en faveur de l'environnement et de la responsabilité sociétale témoigne d'une volonté de concilier développement économique et respect des enjeux écologiques. Le Groupe ADP a deux partenariats stratégiques aux géographies complémentaires : TAV Airports en Turquie et au Moyen-Orient et GMR Airports en Inde et Asie du Sud-est.

NOTRE RAISON D'ÊTRE

Accueillir les passagers,
exploiter et imaginer
des aéroports, de manière
responsable et à travers
le monde

26

AÉROPORTS EXPLOITÉS
dans le monde entier



NOTRE AMBITION

Devenir une référence
mondiale en matière
d'attractivité, d'hospitalité
et de transition
environnementale

No 1

**L'AÉROPORT
PARIS-CHARLES DE GAULLE**
élu pour la 3^e année
consécutive meilleur aéroport
d'Europe et 6^e mondial
(Classement World
Airport Awards 2024 - Skytrax)

6

aéroports du Groupe ADP
dans le **TOP 100** des meilleurs
aéroports au monde
(Skytrax 2024)

363,7 M

de **PASSAGERS** accueillis
en 2024 (dont **103,4** millions
au sein de Paris Aéroport)



6 158 M€
**DE CHIFFRE
D'AFFAIRES**



29 330

COLLABORATEURS
pour le Groupe ADP
(hors GMR Airports)



Pour en savoir plus
sur le Groupe ADP

NOTRE STRATÉGIE 2025 PIONEERS, AU RENDEZ-VOUS DE LA PERFORMANCE

Le Groupe ADP présente encore une fois
des résultats financiers robustes.

**DES RÉSULTATS FINANCIERS PORTÉS
PAR UNE FORTE CROISSANCE⁽¹⁾...**

6 158 M€

CHIFFRE D'AFFAIRES
CONSOLIDÉ
(+12,1%)

342 M€

RÉSULTAT NET
PART DU GROUPE (RNPG)
hors éléments ponctuels⁽²⁾ :
638 M€ (soit +15,6%)



TOUS LES OBJECTIFS 2024
ONT ÉTÉ

ATTEINTS

2 068 M€

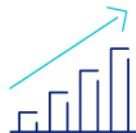
EBITDA COURANT
hausse de +5,7 %, supérieure
à l'objectif, tiré notamment
par TAV Airports



32,1 €

CHIFFRE D'AFFAIRES
PAR PASSAGER EXTIME PARIS
(+4,9%)

**...AVEC DES PERSPECTIVES
TOUJOURS POSITIVES EN 2025⁽³⁾**



+7,0%

EBITDA COURANT
vs 2024

**+4,0%
À +6,0%**

CHIFFRE D'AFFAIRES
PAR PASSAGER EXTIME PARIS
attendu vs 2023

(1) Les variations sont exprimées par comparaison avec les résultats annuels 2023. (2) Voir le détail des éléments ponctuels dans le communiqué de presse des résultats annuels 2024. (3) L'exhaustivité des perspectives 2025 est détaillée dans le communiqué de presse des résultats annuels 2024, en section Hypothèses de trafic, prévisions et objectifs financiers 2025. (4) Plateforme digitale qui réunit les offres de 30 employeurs pour recruter au plus près de l'aéroport.

UNE TRAJECTOIRE DE DÉCARBONATION AMBITIEUSE...



**LE GROUPE ADP
A OBTENU LA VALIDATION
DE SES OBJECTIFS**
de décarbonation par
l'organisme indépendant
**Science-Based
Targets initiative (SBTi)**,
organisme mondial
qui atteste que la stratégie
de réduction des émissions
de gaz à effet des plateformes
parisiennes est alignée avec
les accords de Paris (+1,5 °C
maximum à l'horizon 2100).



-12%

**DIMINUTION DES ÉMISSIONS
DE CO₂EQ. INTERNES**
des plateformes parisiennes
par rapport à 2023
(40 909 tCO₂eq en 2024,
scopes 1 et 2, market-based)



LA MÉTHODOLOGIE MARKET-BASED
tient compte des spécificités
des contrats
d'approvisionnement
et des facteurs
d'émission associés
si disponibles.

LES SCOPES 1 ET 2
concernent les émissions
internes directement
liées à l'activité aéroportuaire
(véhicules, chauffage, électricité
achetée et consommée...).

... ASSOCIÉE À UN ENGAGEMENT SOCIÉTAL COLLECTIF



1700

**JOURNÉES D'ENGAGEMENT
CITOYENS** réalisées
par les collaborateurs
à Paris
(vs 1178 en 2023)



10 ANS

LA FONDATION GROUPE ADP
célèbre son 10^e anniversaire,
en 2025



12,5 M

INVESTIS EN SOUTIEN
par la Fondation
depuis 2015, principalement
dans la lutte
contre l'illettrisme

... POUR UNE VALEUR PARTAGÉE



96%

DE NOS FOURNISSEURS
présents dans
nos territoires
d'implantation



405

RECRUTEMENTS
par Aérowork⁽⁴⁾
en 2024 (361 en 2023,
et 92 en 2022)



956 326

HEURES DE FORMATIONS
dans le réseau.
26 672 salariés
formés

Avec un trafic aérien revenu à son niveau d'avant la crise de Covid-19 – à l'échelle du Groupe et pour Paris-Orly –, le Groupe ADP consolide ses trajectoires de succès. En 2024, il a poursuivi les objectifs de sa feuille de route stratégique « 2025 *Pioneers* » et entend continuer d'investir et de transformer ses aéroports, à Paris et dans le monde, afin de gagner encore en efficacité, en attractivité, tout en accélérant sur la décarbonation de ses activités.

#TRAJECTOIRES DE SUCCÈS

TRAJECTOIRES

363,7 M

**PASSAGERS AU NIVEAU
GROUPE EN 2024**

(+8,1% vs 2023)
dont **103,4 M** passagers à Paris
(+3,7% vs 2023)

1089 M€

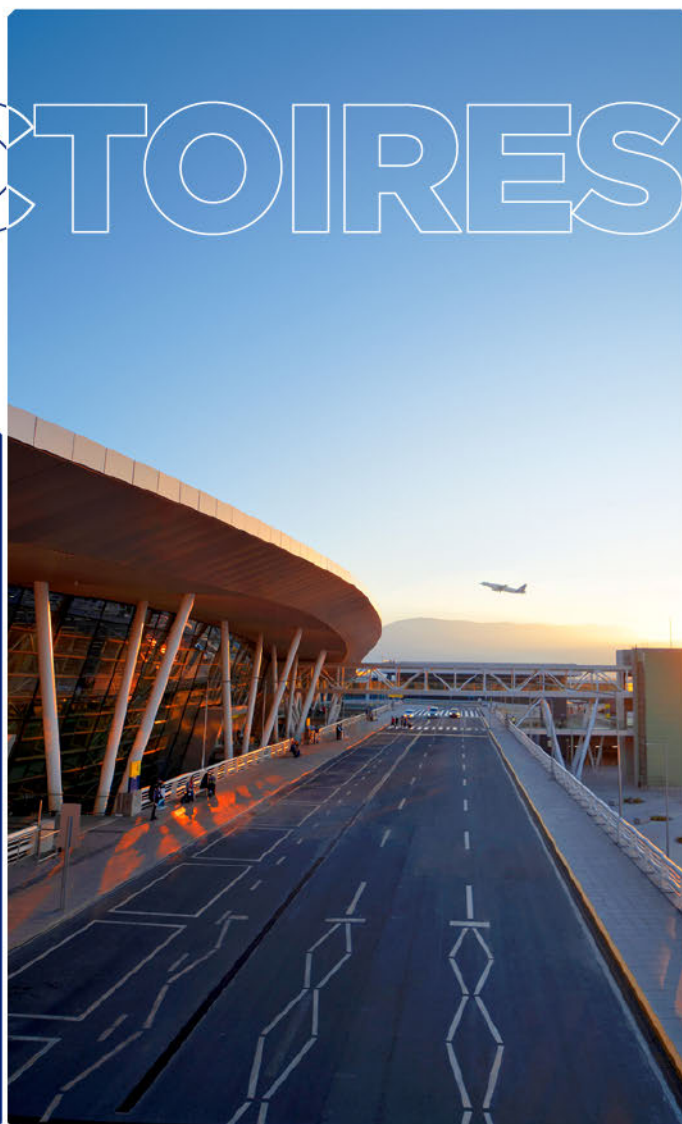
INVESTIS EN 2024

(dont 776 M€ pour ADP SA)
vs 1009 M€ en 2023
(dont 731 M€ pour ADP SA)

20

AÉROPORTS ENGAGÉS

dans le programme Airport Carbon
Accreditation (ACA) de l'ACI
(7 ont vu leur notation progresser
et 6 ont atteint la neutralité carbone)



DYNAMIQUE DU TRAFIC

En 2024, la croissance mondiale du trafic aérien a atteint un niveau record, selon l'IATA⁽¹⁾. Cette dynamique a nourri la dynamique de trafic du Groupe ADP en 2024 : TAV Airports et GMR Airports accueillent respectivement +11,5 et +9,1% de passagers en 2024 par rapport à 2023. À Paris, le trafic a connu une croissance plus modérée. L'aéroport Paris-Charles de Gaulle a vu son trafic augmenter de +4,3%, et Paris-Orly de +2,6%, renouant avec son niveau de 2019. La combinaison de ces nouvelles dynamiques et de la stratégie Extime se traduit par une croissance remarquable des activités de commerce et de service, avec un chiffre d'affaires par passager Extime Paris atteignant un record de 32,1 euros.

DYNAMIQUE D'INVESTISSEMENT

En 2024, près de 1,1 milliard d'euros ont été investis au bénéfice de nos installations aéroportuaires dans l'ensemble de notre réseau. À Paris, les investissements majeurs ont concerné la réhabilitation de la piste 1, la mise en place d'une géothermie profonde ou encore l'ouverture des salons de réception Extime Exclusive à Paris-Charles de Gaulle. Préparer le futur, accompagner la transition écologique du secteur, adapter les infrastructures à l'évolution du trafic aérien, et soutenir la performance de nos clients compagnies aériennes, implique de maintenir une politique d'investissement active. Aussi, le Groupe ADP entend poursuivre cette dynamique avec une enveloppe de 1,4 milliard d'euros d'investissements en 2025.

DYNAMIQUE DE DÉCARBONATION

2024 marque une étape clé dans la trajectoire de décarbonation du Groupe : les objectifs fixés pour les plateformes parisiennes incluant une ambition de zéro émission nette sur toute la chaîne de valeur d'ici à 2050, ont été validés par l'organisme indépendant SBTi⁽²⁾ en octobre. Cette validation atteste que la politique de réduction d'émissions de gaz à effet de serre des plateformes parisiennes est crédible et compatible avec l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris (COP21, 2015). Concernant les trois aéroports franciliens, le Groupe s'engage ainsi à réduire de -68% les émissions directes d'ici à 2030 et -90% d'ici à 2035 par rapport à l'année de référence 2019. Il s'engage également à réduire de -27,5% les émissions des parties prenantes à l'horizon 2030 et -90% à horizon 2050.

SUCCÈS



(1) L'association du transport aérien international.

(2) Le Science-Based Targets initiative (SBTi) est un organisme mondial permettant aux entreprises de se fixer des objectifs ambitieux de réduction des émissions, cohérents avec les dernières données scientifiques disponibles sur le climat.

Acteur de la transition environnementale, le Groupe ADP poursuit des objectifs ambitieux de décarbonation de ses activités et de celle du secteur dans son ensemble. Des actions concrètes, telles que la réduction de la consommation d'énergie, l'électrification des opérations au sol et la préparation de l'accueil des avions à hydrogène s'inscrivent dans cet objectif.

#AÉROPORT DURABLE

AÉROPORT

L'aéroport durable suppose de développer des solutions innovantes pour réduire les émissions de CO₂ et s'inscrire de façon responsable dans son environnement : favoriser les connexions ferrées, optimiser l'efficacité énergétique, transformer les plateformes en hub multi-énergies bas carbone, ou encore construire de manière plus sobre et durable.

Des actions concrètes ont été mises en place cette année, et l'ambition de développer un nouveau modèle aéroportuaire plus durable s'est incarnée dans le projet d'aménagement Paris-Orly 2035. Par ailleurs, un chantier de mise en place d'une centrale de géothermie a démarré à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Elle permettra d'assurer 35% des besoins en chauffage de

la plateforme et sera mise en service en 2026. En matière de construction durable, le Groupe ADP a présenté NOUVELL'AIRe, centre d'excellence dans la construction bas carbone, qui s'appuie notamment sur un showroom et une matériauthèque de référence créés à Paris-Orly.

Le projet Paris-Orly 2035 a été lancé après une grande concertation ayant recueilli plus de 2500 contributions. Il porte une nouvelle vision pour l'aéroport de décarbonation, de qualité de service et d'intégration territoriale : moins de voitures pour accéder à l'aéroport, plus de confort pour les passagers et les salariés, plus d'énergies bas carbone produites à l'aéroport, sans mouvement d'avion supplémentaire.



ZÉRO ÉMISSION

NETTE EN 2030
à Paris-Orly et
Paris-Le Bourget

ZÉRO ÉMISSION

NETTE EN 2035
à Paris-Charles de Gaulle

+ 4 000 HA

DE PRAIRIES
sur nos plateformes

25 % À 30 %

DES ESPACES
sur les plateformes parisiennes
sanctuarisés
pour la biodiversité

DURABLE



ACCÉLÉRER LA DÉCARBONATION EN INVESTISSANT DANS LANZAJET

**SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT
DES CARBURANTS
D'AVIATION DURABLE**

Le Groupe ADP transforme progressivement ses aéroports en hubs énergétiques, capables de proposer aussi bien de l'énergie électrique, des carburants d'aviation durable que de l'hydrogène bas carbone. En 2024, le Groupe ADP a ainsi annoncé avoir réalisé un investissement dans la société LanzaJet, producteur américain de carburant d'aviation durable, qui bénéficie d'une technologie déployable à grande échelle : la transformation de l'éthanol en carburant.

Le Groupe ADP continue de proposer, à tous ses passagers à travers le monde, une nouvelle expérience de l'hospitalité. Il poursuit le déploiement de sa marque Extime, d'hospitalité et de *retail* en zone réservée, et a vu plusieurs de ses aéroports être récompensés en matière d'accueil et de qualité de service aux passagers.

#NOUVELLE EXPÉRIENCE DE L'HOSPITALITÉ



Le Groupe ADP propose une nouvelle expérience de l'hospitalité, portée vers l'excellence et le bien-être pour les passagers. Ce niveau d'excellence a été une fois de plus couronné aux Skytrax Airport Awards 2024. Pour la 3^e année consécutive, Paris-Charles de Gaulle (classé au 6^e rang mondial dans le top 100) a été élu « Meilleur aéroport Européen » et Paris-Orly (30^e) désigné « Meilleur aéroport régional en Europe ». 6 aéroports du groupe ont été primés dont New Delhi (36^e) « Meilleur aéroport d'Inde et d'Asie du Sud » et Médine (50^e) « Meilleur aéroport régional du Moyen-Orient ». 2024, avec l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques aura été une année de progrès majeurs pour l'accueil des personnes en situation de handicap et une hospitalité plus inclusive.

Paris Aéroport, la marque qui informe le passager sur tout son parcours a continué de faire vivre aux passagers le meilleur du patrimoine français et de la création. En 2024, Extimé a agrandi sa collection de Boutiques Terminaux, au Terminal 2BD de Paris-Charles de Gaulle, à Paris-Orly 4, et a ouvert un lounge à l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan.

Deux acquisitions ont marqué cette année : Paris Experience Group, créateur d'expériences touristiques en Île-de-France, et Private Suite, opérateur de terminaux aéroportuaires exclusifs aux États-Unis, permettant à Extimé d'étendre son offre au-delà des aéroports parisiens et d'accroître ses perspectives de croissance à Paris et à l'international.

HOSPITALITÉ

SKYTRAX - WORLD AIRPORT AWARDS 2024

PARIS-CHARLES DE GAULLE

élu « Meilleur aéroport en Europe », pour la 3^e année consécutive

PARIS-ORLY

élu « Meilleur aéroport régional » en Europe

NEW DELHI

prix du « Meilleur aéroport d'Inde et d'Asie du Sud »

MÉDINE

couronné « Meilleur aéroport régional du Moyen-Orient »



LE GROUPE ADP A OUVERT GRAND LES PORTES DE PARIS 2024

UN ACCUEIL HISTORIQUE À PARIS-CHARLES DE GAULLE ET PARIS-ORLY

Partenaire officiel des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, le Groupe ADP a su mettre tout son savoir-faire en termes d'accueil au service des athlètes, délégations, médias et spectateurs du monde entier. Un défi logistique, d'accessibilité et d'inclusivité relevé avec brio grâce à la mobilisation de tous les collaborateurs et de toute la communauté aéroportuaire, qui ont permis de célébrer cet événement planétaire dès les portes de la capitale, avec des animations dédiées, et des aménagements éphémères pensés pour réussir cet été exceptionnel.



CHAPITRE 1

PRÉSENTATION DU GROUPE

1.1	ACTIVITÉS DU GROUPE	14	1.5	ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE	95
1.1.1	Présentation générale	14		La convention de Chicago	95
1.1.2	Activités du Groupe	24		Réglementation communautaire	95
1.2	STRATÉGIE DU GROUPE	50		Législation nationale	95
1.2.1	Feuille de route 2025 Pioneers	50		Réglementation relative aux redevances aéroportuaires	96
1.2.2	Suivi des indicateurs de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers	54		Ouvertures des aéroports à la circulation aérienne publique	96
1.3	PRINCIPALES PLATEFORMES	59		Travaux sur les aéroports	96
1.3.1	Plateformes parisiennes	59		Propriété des actifs d'Aéroports de Paris	97
1.3.2	Plateformes internationales	74		Législation en matière de sécurité aéroportuaire	97
1.4	POSITION CONCURRENTIELLE	93		Attribution des créneaux horaires	98
	Activités aéronautiques	93		Le cahier des charges d'Aéroports de Paris	98
	Activités cargo	93		Législation relative à la décarbonation de l'aviation civile	99
	Les activités commerciales et de services des aéroports franciliens	94		Autres réglementations particulièrement applicables aux activités aéroportuaires	100
	Les activités immobilières en Île-de-France	94			
	Les activités d'Hub One	94			
	Activités internationales	94			

1.1 ACTIVITÉS DU GROUPE

1.1.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1.1.1 Un modèle d'affaires responsable et durable

UN MODÈLE ÉCONOMIQUE DE LONG TERME

NOS DÉPENDANCES

ÉNERGÉTIQUE

RESSOURCES

CAPITAL HUMAIN :

- ◆ 29 330 salariés dans le groupe (hors GMR Airports)
- ◆ 5 942 salariés Aéroports de Paris SA

CAPITAL INDUSTRIEL ET INNOVATION :

- ◆ 26 aéroports, 3 entités complémentaires : Groupe ADP, TAV Airports, GMR Airports
- ◆ Positionnement unique sur l'ensemble des chaînes de valeur : Activités aéronautiques, Commerces et services, Immobilier
- ◆ L'accès à une information riche sur le dynamisme du trafic et l'évolution des attentes des passagers
- ◆ Innovation :
 - ◆ Plus de 75 ans d'histoire d'adaptation face aux crises et aux nouveaux défis
 - ◆ Extisme, la première franchise d'hospitalité et de *retail* au monde
 - ◆ Innovation Hub : Un écosystème innovant de start-up, PME, incubateurs, fonds d'investissement...

CAPITAL TERRITORIAL ET NATUREL :

- ◆ Hubs intermodaux à l'échelle nationale et internationale
- ◆ Consommation totale d'énergie en 2024 au niveau du groupe : 1 073 390 MWh, dont 45 % d'énergies renouvelables consommées
- ◆ 96 % de nos fournisseurs présents dans nos territoires d'implantation

GOVERNANCE :

- ◆ Composition du Conseil d'administration : 6 administrateurs nommés par l'assemblée générale ; 5 administrateurs proposés par l'État et nommés par l'assemblée générale ; 1 administrateur représentant de l'État ; 6 administrateurs représentant les salariés ; 4 censeurs avec voix consultative nommés par l'Assemblée générale

CAPITAL ÉCONOMIQUE ET FINANCIER :

- ◆ Notation crédit long terme S&P's : A- perspective stable
- ◆ Un actionnariat stable : État 50,6 %
- ◆ DFN / EBITDA : 4,1 x en 2024

Notre raison d'être

ACCUEILLIR LES PASSAGERS,
EXPLOITER ET IMAGINER
LES AÉROPORTS DE MANIÈRE
RESPONSABLE À TRAVERS LE MONDE

UN MODÈLE EN TRANSFORMATION



Activités aéronautiques

Décarbonation du mix énergétique

Décarbonation côté piste

Soutien à l'aviation
à faibles émissions

NOTRE VISION À LONG TERME

Concevoir un modèle aéroportuaire durable,
innovant et performant, alliant hospitalité
pour tous et faible empreinte carbone,
pour devenir une référence de l'aviation demain.

2 MODÈLES ÉCONOMIQUES

Régulé

Non régulé

Visibilité
et équilibre

Performance

SOCIÉTALE

GÉOPOLITIQUE/CADRE RÉGLEMENTAIRE

“ Faire de l’aéroport un pôle multimodal, hub énergétique bénéficiant d’une connectivité renouvelée ”



Commerces et services

Qualité et accessibilité pour tous



Immobilier

Politique de construction bas carbone

NOTRE FEUILLE DE ROUTE STRATÉGIQUE
2025 PIONEERS
autour de 3 domaines :

- Le service aux territoires, grâce à un hub de transports et d’énergies
- L’hospitalité, au service des voyageurs
- L’innovation dans la conception des infrastructures et des opérations décarbonées

CRÉATION DE VALEUR

POUR NOS SALARIÉS :

- ◆ En 2024, le Groupe ADP a réalisé 6 571 recrutements en contrat à durée indéterminée
- ◆ 96 % des salariés d’Aéroports de Paris SA sont actionnaires au travers du FCPE ADP Actionnariat Salarié
- ◆ 38,3 % de femmes aux comités de direction

POUR NOS CLIENTS ET TOUTE LA COMMUNAUTÉ AÉROPORTUAIRE :

Clients :

- ◆ 6 aéroports dans les 100 meilleurs aéroports mondiaux (Skytrax 2024)
- ◆ Paris-Charles de Gaulle meilleur aéroport d’Europe, 6^{ème} mondial (Skytrax 2024)

Fournisseurs et sous-traitants :

- ◆ Politique Achats groupe signée avec l’ensemble des filiales du périmètre consolidé
- ◆ Charte RSE Fournisseurs intégrée dans tous les marchés (ADP SA et Hub One) et filiales consolidées (TAV Airports et AIG)

POUR LES TERRITOIRES :

- ◆ Comité des parties prenantes : des échanges autour de l’attractivité des métiers et fidélisation des collaborateurs, des nouvelles énergies sur les plateformes et de la politique d’intermodalité
- ◆ Aerowork : plateforme de valorisation des opportunités d’emplois dans les territoires

GOVERNANCE :

- ◆ Formation des collaborateurs aux bonnes pratiques éthiques et à la compliance (en 2024 : ADP SA 95 % / AIG 81 % / TAV 83 %)
- ◆ 25 % de femmes au COMEX

POUR L’ENVIRONNEMENT ET LE CLIMAT :

- ◆ Des objectifs de décarbonation des plateformes parisiennes certifiés par le SBTi = - 90 % à l’horizon 2050 par rapport à 2019 sur l’ensemble de la chaîne de valeur
- ◆ Objectif de 50 % des véhicules et engins d’assistance en escale décarbonés à Paris atteint « Objectif 50 % d’ici 2025 »
- ◆ Préservation et maintien de la biodiversité : + 4 000 ha de prairies sur nos plateformes, et entre 25 à 30 % des espaces dédiés à la biodiversité pour les plateformes parisiennes et zéro phytosanitaire à Paris (depuis 2015, 2021 et 2024 respectivement pour Orly, LBG et CDG)
- ◆ Gestion des déchets sur nos plateformes

PERFORMANCE FINANCIÈRE :

- ◆ Chiffre d’affaires 2024 : 6 158 M€
- ◆ Croissance de l’EBITDA courant : + 5,7 % en 2024
- ◆ Dividende proposé : 3,00 € par action

Présentation du groupe : modèle d'affaires et chaînes de valeur

Le Groupe ADP est un gestionnaire d'aéroports, doté d'une raison d'être depuis 2020 « Accueillir les passagers, exploiter et imaginer les aéroports, de manière responsable à travers le monde », dont le savoir-faire s'étend sur un réseau de 26 aéroports au 31 décembre 2024, répartis dans 17 pays (en Europe, Asie, Afrique et Amérique du Sud) et accueillant 363,7 millions de passagers en 2024, avec :

- ◆ les 3 principaux aéroports de la région parisienne (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-le Bourget), détenus et exploités par le Groupe ADP, qui constituent la « porte d'entrée » de la France ; le groupe détient et exploite 10 aéroports d'aviation générale situés en Ile-de-France et exploite l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, propriété de la Ville de Paris ;
- ◆ les 14 ¹ aéroports exploités directement par TAV Airports, groupe turc détenu à 46,12 % et contrôlé par Aéroports de Paris ;
- ◆ les 4 ² aéroports exploités directement par GMR Airports, groupe indien dans lequel Aéroports de Paris détient un intérêt économique de 45,7 % ³ (composé d'actions ordinaires d'une part et d'actions préférentielles OCRPS d'autre part) ;
- ◆ les 5 ⁴ aéroports répartis en Europe, au Moyen-Orient, en Afrique, dans l'Océan Indien et en Amérique du Sud, dans lesquels des participations minoritaires sont détenues par ADP International, filiale à 100 % d'Aéroports de Paris.

Organisation des activités

Les activités du Groupe ADP sont divisées en 5 segments de *reporting* : activités aéronautiques – commerces et services – immobilier – international et développements aéroportuaires – autres activités :

- ◆ le segment « Activités aéronautiques » regroupe l'ensemble des activités menées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire d'aéroport des trois principaux aéroports de la région parisienne – Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;
- ◆ le segment « Commerces et services » regroupe l'ensemble des activités de commerces, publicité, restauration et autres services d'hospitalité (salons) dans les aéroports parisiens réalisées notamment à travers plusieurs entreprises co-détenues avec un partenaire sélectionné telles que Extime Duty Free Paris, Extime Travel Essentials Paris, Extime Média et Extime Food & Beverage Paris. Le segment couvre également les activités de stationnement dans les aéroports parisiens. La marque d'hospitalité Extime a été déployée en 2022 dans le terminal 1 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, puis étendue à tous les terminaux de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly en 2023. En octobre 2024, le Groupe ADP a acquis, d'une part, Paris Expérience Group et, d'autre part, P/S, élargissant ainsi l'offre d'Extime au-delà des aéroports parisiens et renforçant ses perspectives de croissance à l'international ;
- ◆ le segment « Immobilier » concerne les activités immobilières hors terminaux, regroupant donc l'immobilier aéroportuaire et de diversification. Il présente un potentiel de développement grâce aux réserves foncières disponibles sur les plateformes parisiennes. Aéroports de Paris intervient en tant que propriétaire foncier, aménageur, développeur, investisseur, et gestionnaire d'actifs et locatif. Les clients incluent des

compagnies aériennes, des acteurs du fret, ainsi que des hôtels, des bureaux et des entrepôts ;

- ◆ le segment « International et développements aéroportuaires » rassemble les activités réalisées par les filiales et participations du Groupe ADP qui opèrent des activités de management et aéroportuaires : ADP International, TAV Airports, AIG (Airport International Group) et GMR Airports ;
- ◆ le segment « Autres activités » recouvre principalement celles qui sont réalisées par Hub One, filiale du Groupe ADP, opérateur de prestations Télécom & Mobilité et les refacturations d'études réalisées pour le projet CDG Express.

Un modèle de régulation économique responsable, une stratégie de croissance soutenable

La soutenabilité du modèle d'affaires du Groupe ADP repose sur la combinaison de deux modèles économiques complémentaires : les activités régulées à Paris et les activités non régulées. Les activités régulées, qui concernent les infrastructures parisiennes, sont soumises à un cadre de régulation strict, où le ROCE (*Return on Capital Employed*) ne peut pas excéder le coût moyen pondéré du capital (CMPC), garantissant une juste rémunération des investissements tout en limitant les risques de surprofit. Dans cette catégorie, se trouvent les activités aéronautiques (hors activités de sûreté et de sécurité), ainsi que certaines activités de commerces et services, telles que les stationnements ou encore la location de hangars concernant le segment immobilier.

Les activités non-régulées bénéficient d'une plus grande flexibilité, permettant une création de valeur économique non plafonnée. Ces activités incluent notamment les activités internationales, les activités immobilières ainsi que des activités du segment commerces et services rassemblées pour la plupart sous la marque Extime, offrant ainsi des opportunités de diversification et de croissance plus dynamiques pour le groupe.

Par ailleurs, la soutenabilité du modèle d'affaires du Groupe ADP prend en considération ses dépendances et principaux risques, propres à son secteur d'activité, qu'ils soient géopolitiques, sociétaux ou encore liés au défi du changement climatique.

Le développement soutenable du Groupe ADP s'appuie ainsi sur :

- ◆ la complémentarité des plateformes constituant son réseau, avec une croissance modérée du trafic aérien à Paris et une croissance plus dynamique dans les plateformes situées à l'international ;
- ◆ une hospitalité et qualité de service pour tous au cœur de la raison d'être du Groupe ADP ;
- ◆ un engagement fort sur la décarbonation de ses activités et sur la responsabilité et la création de valeur pour les territoires dans lesquels il est implanté (réduction des nuisances, emploi, énergies, mobilité...).

Conscient des risques qui affectent son environnement, le groupe s'appuie sur une cartographie des risques approfondie, qui permet d'identifier, d'évaluer et d'anticiper les événements susceptibles d'impacter ses activités (cf. chapitre « Facteurs de risques et contrôle interne » du présent document).

¹ Turquie : Ankara-Esenboğa, Izmir-Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Alanya-Gazipasa, Antalya. Tunisie : Monastir, Enfidha. Croatie : Zagreb. Macédoine du Nord : Skopje, Ohrid. Géorgie : Tbilissi, Batumi. Arabie saoudite : Médine. Kazakhstan : Almaty.

² Inde : New Delhi-Indira Gandhi, Hyderabad-Rajiv Gandhi ; Indonésie : Medan et Goa.

³ Depuis le 25 juillet 2024, suite à la fusion de GMR Airports Infrastructures Ltd et de GMR Airports Ltd, le Groupe ADP détient un intérêt économique de 45,7 % dans GMR Airports (contre 49,0 % précédemment). Cet intérêt économique est composé de 3 410 614 011 actions ordinaires et 65 111 022 actions préférentielles OCRPS, convertibles sous conditions en 2 604 440 880 actions ordinaires.

⁴ Les 5 aéroports concernés sont : Santiago du Chili, Amman, Nosy Be et Antananarivo ainsi que Liège.

En conformité avec la directive CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*), le Groupe ADP intègre l'approche de double matérialité dans son analyse. Cette démarche permet d'appréhender à la fois l'impact des risques environnementaux et sociétaux sur l'entreprise, ainsi que l'influence des activités du groupe sur ces mêmes enjeux, garantissant ainsi une prise de décision éclairée et une adaptation continue aux évolutions du contexte global (cf. chapitre « Rapport de durabilité et Plan de vigilance » du présent document).

Grâce à ses nombreux atouts (son fort ancrage dans les territoires, son positionnement géographique, ou encore son portefeuille immobilier), à la diversité de ses activités et à son savoir-faire reconnu, le Groupe ADP présente un profil solide avec un important potentiel de résilience, lui permettant ainsi de tendre vers une perspective de croissance responsable, durable et créatrice de valeur pour l'ensemble de ses parties prenantes.

Transition environnementale des activités du Groupe ADP

Dans le contexte d'urgence climatique, la transition environnementale constitue un enjeu stratégique pour le Groupe ADP. À travers sa feuille de route 2025 *Pioneers* lancée en 2021, le Groupe ADP s'est engagé à devenir un acteur pionnier dans la décarbonation de l'industrie aéroportuaire et aérienne. En visant la neutralité carbone pour l'ensemble de ses aéroports d'ici 2030, en ce qui concerne ses émissions internes (scope 1 et 2), et un objectif net zéro pour ses émissions indirectes (scope 3) d'ici 2050, le Groupe ADP positionne la transition énergétique et environnementale comme un levier central de transformation de ses métiers, venant également entretenir une croissance durable de ses activités à long terme.

À ce titre, le développement de nouvelles filières énergétiques peut constituer une opportunité pour le Groupe ADP. Le développement du solaire photovoltaïque, les travaux en cours pour une géothermie de 80 GWh/an à Paris-CDG, ainsi que l'investissement réalisé en mai 2024 dans Lanzajet, producteur américain de carburants d'aviation durables (SAF pour *sustainable aviation fuel*) sont des exemples d'engagements du groupe servant la décarbonation des activités présentes sur les plateformes, tout en positionnant le groupe en capacité de produire et distribuer des énergies renouvelables. Parallèlement, le Groupe ADP s'engage activement à améliorer l'intermodalité fer/air, en facilitant l'accès aux plateformes aéroportuaires *via* des connexions ferroviaires optimisées.

Au cœur de cette transformation, l'innovation joue un rôle central, notamment grâce à des partenariats pour le développement d'infrastructures liées à l'hydrogène. Ces initiatives contribuent à transformer progressivement les aéroports du groupe en hubs énergétiques et pôles multimodaux, intégrant des solutions de transport durables.

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'Aéroports de Paris SA ont été certifiés par le SBTi (*Science-Based Target initiative*) début septembre et rendus publics en octobre 2024.

La démarche SBTi permet à Aéroports de Paris SA de valider l'alignement de sa stratégie de réduction des émissions de GES avec les accords de Paris (+ 1,5 °C maximum à horizon 2100), en démontrant la cohérence de ses objectifs chiffrés de réduction de ses émissions internes (scope 1 et 2) et externes (scope 3 relatif aux émissions des parties prenantes) avec les préconisations scientifiques, à moyen et long termes.

Les chaînes de valeur du Groupe ADP

Le Groupe ADP se positionne comme un acteur clé dans l'aviation durable, en intégrant des solutions écologiques dans ses opérations pour réduire son empreinte environnementale et celle de ses parties prenantes. Ses activités, en France et à l'international, sont présentes sur trois chaînes de valeur : aéronautique, commerces et services, immobilier. Nous parlons ainsi des chaînes de valeur du Groupe ADP et non d'une seule chaîne de valeur.

Les filiales Hub One et Hologarde interviennent en délivrance ponctuelle de services IT sur nos 3 chaînes de valeur. Elles peuvent également délivrer des services auprès d'autres acteurs, le chiffre d'affaires généré restant négligeable à l'échelle du Groupe ADP, et ne nécessitant pas l'identification d'une chaîne de valeur dédiée.

Chaque chaîne de valeur est structurée autour de trois groupes :

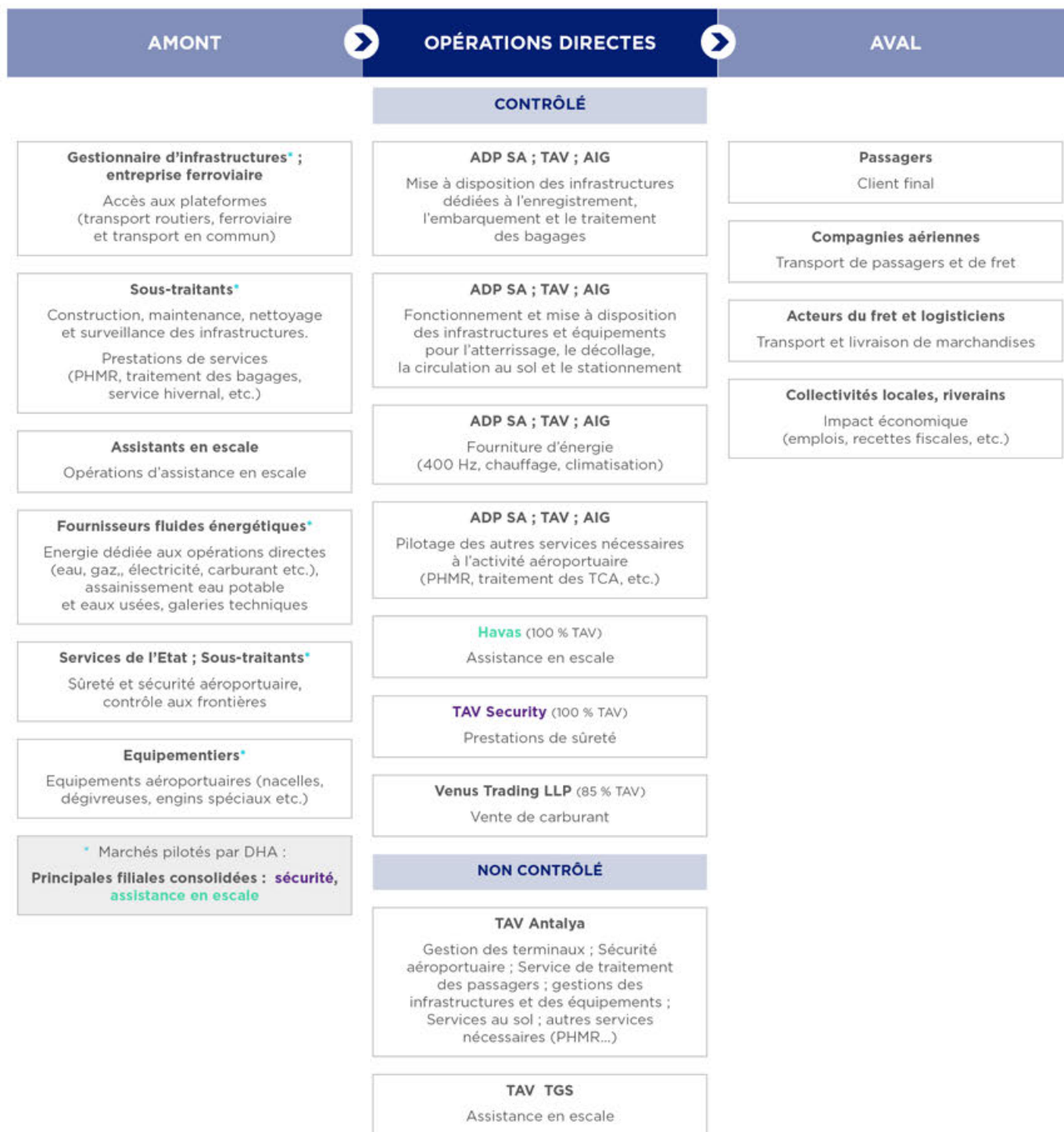
- ◆ l'amont qui inclut les activités liées aux approvisionnements et services nécessaires à l'exploitation ou la réalisation de l'activité, telles que la fourniture d'énergie, les télécommunications et la gestion des déchets ;
- ◆ les opérations directes qui regroupent la gestion des infrastructures aéroportuaires et du parc immobilier, la réalisation des prestations de commerces et de services gérés par le Groupe ADP et ses filiales ;
- ◆ l'aval qui regroupe les activités qui permettent la délivrance d'un service complet, enrichissent l'expérience client et qui répondent aux attentes des utilisateurs ou consommateurs finaux.

Les chaînes de valeur sont illustrées ci-dessous.

Les filiales consolidées par mise en équivalence¹, c'est-à-dire les filiales dans lesquelles le Groupe ADP détient une influence notable sans exercer de contrôle opérationnel direct, ne font pas partie intégrante des chaînes de valeur du groupe. C'est le cas notamment de GMR Airports et des aéroports internationaux où ADP International détient des participations minoritaires (Santiago du Chili, Nosy Be et Antananarivo, Liège et Zagreb). Ces filiales sont considérées comme des relations d'affaires. Les décisions stratégiques et opérationnelles sont prises par les partenaires locaux ou les concédants, garantissant une autonomie locale tout en bénéficiant des expertises du Groupe ADP. Toutefois, les activités de quatre filiales consolidées par mise en équivalence font partie intégrante des chaînes de valeur du groupe du fait de leur lien opérationnel fort pour la réalisation des activités des chaînes de valeur auxquelles elles appartiennent respectivement. Il s'agit des activités de TAV Antalya et TAV TGS pour la chaîne de valeur « aéronautique » et de Extime Food & Beverage Paris et TAV ATU Duty Free pour la chaîne de valeur « commerces et services ».

¹ La liste complète des filiales et participations françaises et étrangères faisant partie du périmètre de consolidation et des sociétés non-consolidées est présentée en note 18 de l'annexe aux comptes consolidés de l'année 2024.

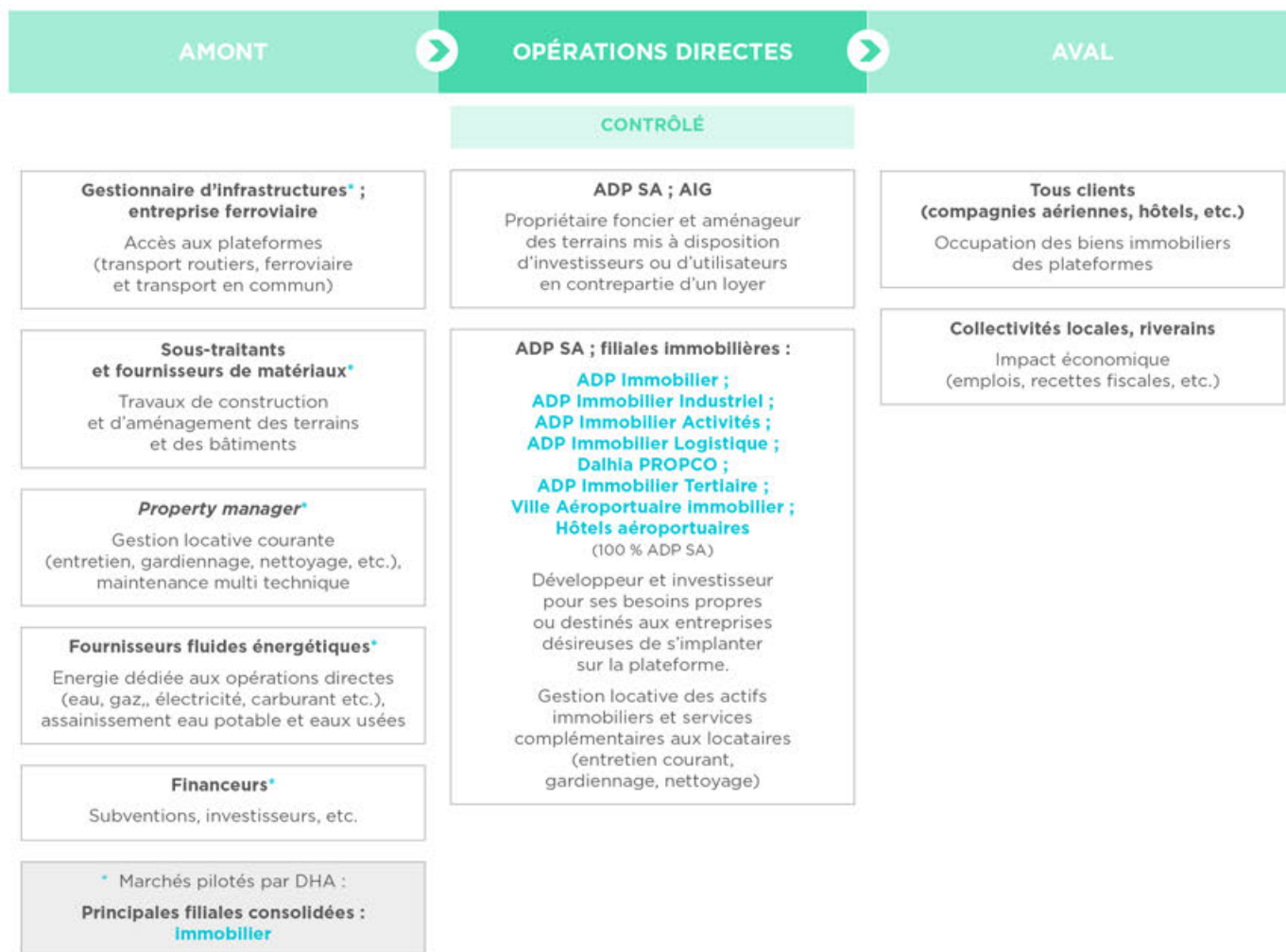
Chaîne de valeur de l'activité Aéronautique



Chaîne de valeur de l'activité Commerces et services



Chaîne de valeur de l'activité Immobilier



1.1.1.2 Les acteurs de l'écosystème

Les compagnies aériennes et leurs prestataires de services d'assistance en escale

La responsabilité du gestionnaire d'aéroport à l'égard du passager cesse lorsque celui-ci est pris en charge par la compagnie aérienne, en pratique dès le début des opérations d'embarquement et jusqu'à la fin des opérations de débarquement du passager.

Les compagnies aériennes sont en outre responsables de la totalité du chargement et du déchargement des avions. Pour assurer ces prestations, elles s'appuient généralement sur des prestataires spécialisés, appelés assistants en escale, qui agissent pour leur compte sous leur responsabilité contractuelle.

Les compagnies peuvent coopérer entre elles selon différentes modalités, entre autres l'accord dit interline qui permet le traitement du voyage de bout en bout quand il inclut une correspondance ou bien le partage de codes qui permet à une compagnie de commercialiser des sièges sur un vol opéré par une compagnie partenaire. Si les alliances (SkyTeam, Star Alliance et Oneworld) constituent le cadre privilégié de coopération entre compagnies intercontinentales, des formes de partenariat à échelle plus réduite se développent. Ces compagnies s'adressent aux différents segments de clientèle avec une offre de services différenciée

et un portefeuille de destinations interconnectées au sein de leur réseau (*via* leurs plateformes de correspondance ou *hubs*) ou ceux des autres compagnies. Si toutes attendent du gestionnaire d'aéroport un service au sol de qualité, dans le cas particulier où elles sont membres d'une alliance, elles souhaitent généralement disposer d'installations, produits et services facilitant les correspondances, être regroupées sous un même toit (dans une même aérogare), et pouvoir mutualiser les installations. Sur le marché du moyen-courrier point-à-point, le modèle inspiré par les compagnies dites à bas coûts (*low-cost*) s'impose de plus en plus, y compris aux compagnies classiques. L'enjeu majeur est la réduction des coûts d'exploitation pour proposer aux clients des tarifs attractifs. Pour y parvenir, les compagnies attendent principalement du gestionnaire d'aéroport qu'il développe des installations performantes et faciles à exploiter ainsi que des moyens de coordination permettant d'assurer la ponctualité des vols.

Les compagnies charter sont caractérisées par leur offre de services non réguliers. Ces compagnies sont affrétées par des voyagistes (*Tour Operators*) auxquels elles proposent une offre de sièges. Elles attendent généralement de la part du gestionnaire d'aéroport des installations fonctionnelles ainsi qu'un traitement au sol simple.

Les acteurs du fret et du courrier

Il existe plusieurs types d'acteurs du fret et du courrier :

- ◆ les chargeurs, à l'origine de l'opération de transport, qui disposent de biens à acheminer d'un lieu à un autre. Ils signent un contrat avec un commissionnaire en transport qui organise l'expédition de bout en bout pour leur compte ;
- ◆ les commissionnaires en transport ou agents de fret, à la fois agents de voyages du fret et logisticiens. Ils choisissent le transporteur et organisent l'enlèvement, le transport et la livraison des marchandises. Ils sont en charge de l'organisation de toute la chaîne de transport et, s'ils sont agréés, des formalités de dédouanement ;
- ◆ les transporteurs routiers en charge du pré et post-acheminement des expéditions depuis les installations du chargeur vers les entrepôts de l'aéroport ;
- ◆ les *General Sales Agents* (GSA), chargés par une compagnie aérienne de commercialiser pour cette dernière les capacités cargo des soutes de ses avions ;
- ◆ les compagnies aériennes, qui transportent le fret soit dans les soutes de vols passagers (vols mixtes), soit sur des vols tout cargo ;
- ◆ les acteurs du fret express ou intégrateurs, en particulier FedEx qui a installé son *hub* européen sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle, mais aussi DHL ou UPS. Plus récemment, l'arrivée de CMA CGM en 2022 à Paris-Charles de Gaulle contribue à la croissance de l'activité ;
- ◆ les acteurs traditionnels du courrier comme La Poste qui, dans le cas du Groupe ADP, a regroupé ses services aériens sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;

- ◆ les *Handlers* (assistance en escale), en charge de la réception des marchandises dans les magasins de fret, puis de leur conditionnement avant le chargement à l'avion ;
- ◆ l'assistant en escale, qui effectue le transport du fret côté pistes ainsi que le chargement à bord de l'avion.

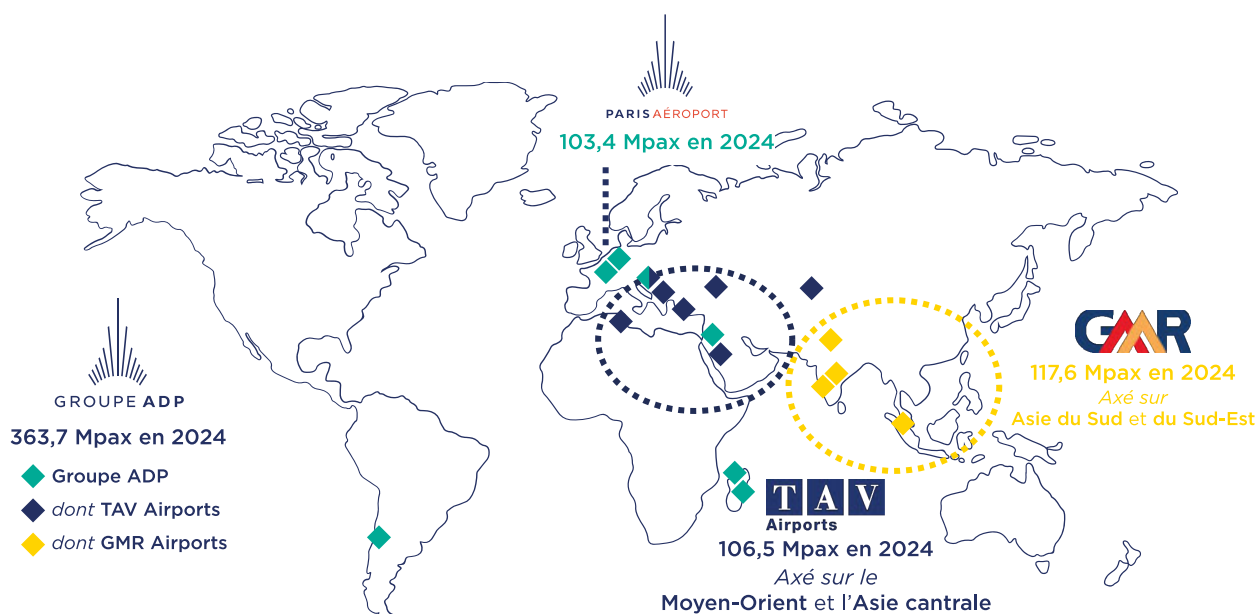
Les autorités publiques

Les autorités publiques des pays où opère le Groupe ADP ont en charge un certain nombre de services nécessaires à l'exploitation des aéroports :

- ◆ le contrôle du trafic aérien ;
- ◆ les opérations de sûreté telles que la vérification des antécédents des personnes habilitées à entrer en zone côté piste, ainsi que la supervision et le contrôle des opérations de sûreté effectuées par les exploitants d'aéroport et les agents de sûreté. Certaines autres missions peuvent être confiées au Groupe ADP et à ses entités en tant qu'exploitant : contrôles de sûreté des passagers et des bagages, des personnels et des marchandises ;
- ◆ les services publics de sécurité ;
- ◆ le contrôle aux frontières ;
- ◆ le contrôle sanitaire est assuré par les services compétents des autorités publiques, auxquels le Groupe ADP peut être amené à apporter son concours.

Sans préjudice des compétences des services précités, le Groupe ADP assure, sur chaque aéroport qu'il exploite, la coordination de l'action des différents intervenants de manière à garantir le bon fonctionnement du service aéroportuaire.

1.1.1.3 Principaux marchés géographiques



Le trafic groupe intègre les aéroports opérés par le Groupe ADP en pleine propriété (y compris partielle) ou en concession, accueillant du trafic commercial régulier de passagers, à l'exclusion des aéroports sous contrat de gestion, voir ci-dessous :

Sous-groupe	Aéroport	Pays	PAX	Variation 2024/2023
Paris Aéroport	Paris-Charles de Gaulle	France	70 290 260	4,3 %
	Paris-Orly	France	33 123 027	2,6 %
TAV Airports	Antalya	Turquie	38 254 905	7,3 %
	Almaty	Kazakhstan	11 426 650	19,7 %
	Ankara	Turquie	12 853 024	7,5 %
	Izmir	Turquie	11 512 096	9,1 %
	Bodrum	Turquie	4 375 662	8,0 %
	Gazipaşa	Turquie	1 051 608	25,8 %
	Médine	Arabie saoudite	10 912 802	15,8 %
	Monastir	Tunisie	2 925 073	26,5 %
	Enfidha			
	Tbilissi	Géorgie	5 697 631	32,1 %
	Batumi			
	Skopje	Macédoine du Nord	3 174 484	0,8 %
	Ohrid			
	Zagreb	Croatie	4 316 715	15,9 %
GMR Airports	Delhi	Inde	77 820 834	7,8 %
	Hyderabad	Inde	27 873 202	14,8 %
	Medan	Indonésie	7 127 736	(3,6 %)
	Goa	Inde	4 728 339	24,2 %
ADP International	Santiago du Chili	Chili	26 254 957	12,5 %
	Amman	Jordanie	8 798 595	(4,4 %)
	Antananarivo	Madagascar	947 860	13,8 %
	Nosy Be		236 712	13,8 %

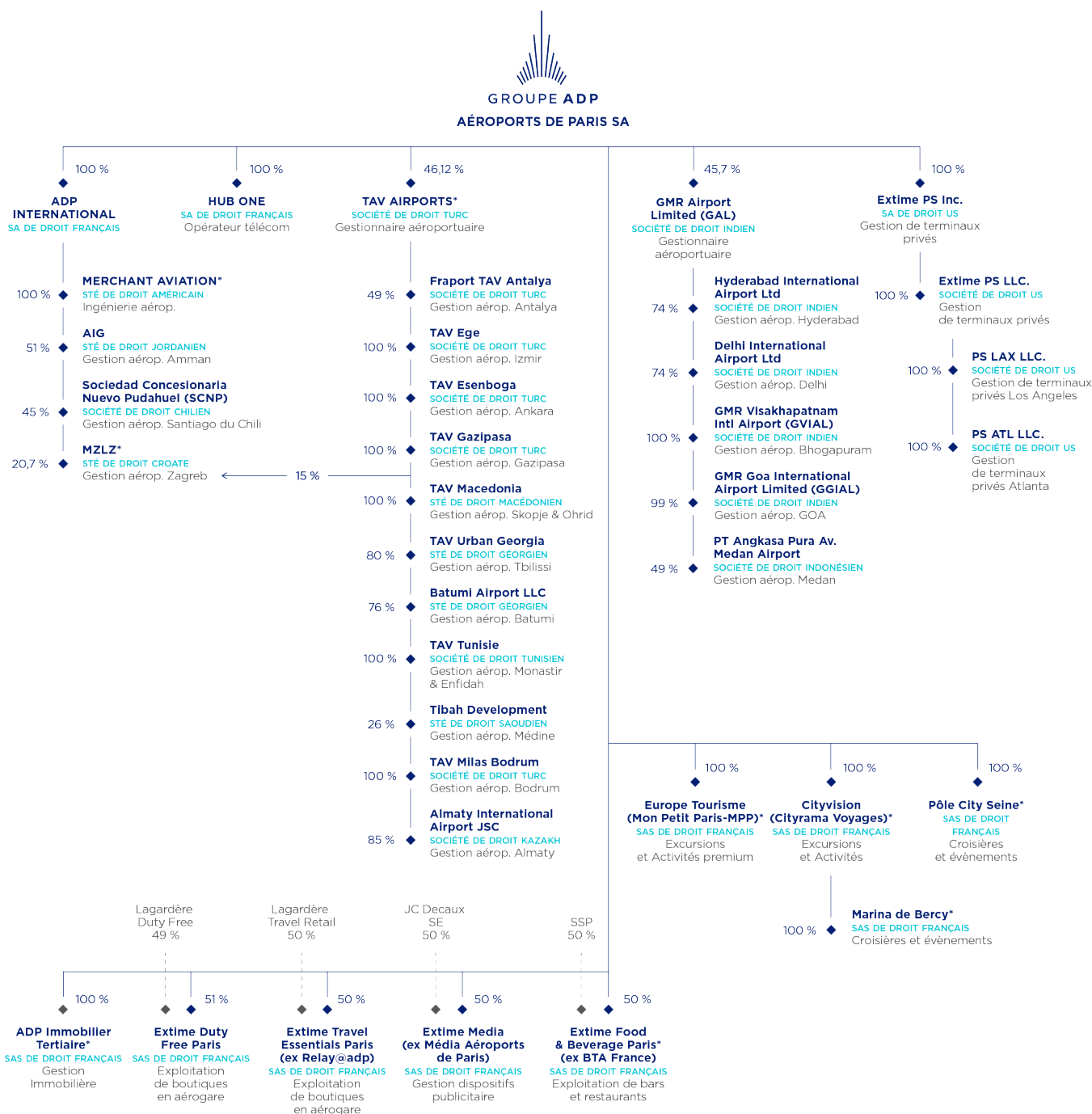
RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES PAR PAYS DE DESTINATION

(en millions d'euros)	2024	2023
France	4 192	3 868
Turquie	648	540
Kazakhstan	495	415
Jordanie	277	277
Géorgie	149	107
Reste du monde	397	288
CHIFFRE D'AFFAIRES	6 158	5 495

1.1.1.4 Organigramme

Aéroports de Paris SA est la société de tête du Groupe ADP, et détient directement ou indirectement la totalité des actifs. La liste complète des filiales et participations françaises et étrangères faisant partie du périmètre de consolidation est présentée en note 18 de l'annexe aux comptes consolidés de l'année 2024 (voir section 6.1 du présent document).

Sont présentées dans l'organigramme ci-après les sociétés ayant une activité significative au sein du Groupe ADP (les pourcentages mentionnés pour chaque entité correspondent à la quote-part d'intérêt détenu par Aéroports de Paris SA, directement ou indirectement, dans le capital de la société concernée et les droits de vote).



* Détention indirecte.

Les pourcentages indiqués représentent les pourcentages de détention et de droits de vote au 31 décembre 2024.

SA : société anonyme.

SAS : société par actions simplifiée.

1.1.2 ACTIVITÉS DU GROUPE

1.1.2.1 Activités aéronautiques – plateformes franciliennes

Les activités aéronautiques regroupent l'ensemble des activités menées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire des trois principaux aéroports de la région parisienne (voir section 1.2.1 « Vue d'ensemble des plateformes franciliennes »).

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023
Chiffre d'affaires	2 054	1 910	+144 M€
Redevances aéronautiques	1 235	1 156	+79 M€
Redevances passagers	801	731	+70 M€
Redevances atterrissage	262	255	+7 M€
Redevances stationnement	172	169	+3 M€
Redevances spécialisées	267	241	+26 M€
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	529	492	+37 M€
Autres produits	23	21	+2 M€
EBITDA courant	495	511	-16 M€
Résultat opérationnel courant	74	120	-46 M€
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	24,1 %	26,8 %	-2,7 pts
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	3,6 %	6,3 %	-2,7 pts

1.1.2.1.1 Définition du périmètre régulé

Aux termes de l'article L. 6325-1 du Code des transports, le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aéroport, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables.

Le périmètre régulé d'Aéroports de Paris est aujourd'hui défini à l'article premier de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports.

La performance du périmètre régulé est appréciée en comparant le niveau du coût moyen pondéré du capital au taux de retour sur capitaux engagés (RCE ou « ROCE »), calculé comme le résultat opérationnel du périmètre régulé après impôt normatif sur les sociétés rapporté à la base d'actifs régulés (valeur nette comptable des actifs corporels et incorporels relatifs au périmètre régulé, augmenté du besoin en fonds de roulement de ce périmètre).

Au 31 décembre 2024, le ROCE régulé s'est établi à 4,0 %, contre 5,6 % au 31 décembre 2023¹. Il correspond au rapport entre le résultat opérationnel du périmètre régulé après impôt normatif sur les sociétés et la base d'actifs régulés et il est utilisé pour apprécier la performance du périmètre régulé aux termes de l'article L. 6325-1 du Code des transports.

Le résultat opérationnel du périmètre régulé pour l'année 2024 était de 318 millions d'euros, avant impôts sur les sociétés, contre 436 millions d'euros en 2023.

Le périmètre régulé intègre, depuis le 1^{er} janvier 2011, l'ensemble des activités d'Aéroports de Paris exploitées sur les plateformes franciliennes, à l'exception :

- ♦ des activités d'intérêt général financées par le tarif de sûreté et sécurité de la taxe sur le transport aérien des passagers, c'est-à-dire les activités de sûreté, de prévention du péril animalier, les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA)² ainsi que les mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ;
- ♦ des activités commerciales et de services ;
- ♦ des activités foncières et immobilières non directement liées aux activités aéronautiques ou activités de « diversification immobilière » ;
- ♦ de la gestion par Aéroports de Paris des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains, à travers la taxe sur les nuisances sonores aériennes³ ;
- ♦ des activités d'assistance en escale entrant dans le champ concurrentiel ;
- ♦ des autres activités sans rapport avec l'activité des aéroports franciliens.

Périmètre régulé au 31 décembre 2024 (en millions d'euros)	2024	2023
Résultat opérationnel de régulation	317	436
Base d'actifs régulés¹	5 915	5 781
ROCE régulé²	4,0 %	5,6 %

¹ Y compris subventions.

² Les données pour le périmètre régulé à fin 2024 sont en cours de revue. Elles seront attestées par les commissaires aux comptes au second trimestre 2025.

¹ Les données 2023 pour le périmètre régulé ont été attestées par les commissaires aux comptes le 16 avril 2024.

² Voir également la section 1.1.2.3 « Sûreté ».

³ Voir également le chapitre 4 « Informations sociales environnementales et sociétales ».

1.1.2.1.2 Les redevances

Le cahier des charges d'Aéroports de Paris, approuvé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005, fixe les obligations de service public de la Société et les modalités de contrôle de ces obligations par l'État. En contrepartie des services publics aéroportuaires rendus aux usagers de ses plateformes, Aéroports de Paris perçoit des redevances aéroportuaires, dont le régime est prévu par le Code des transports et le Code de l'aviation civile.

REDEVANCES AÉRONAUTIQUES

Les redevances aéronautiques comprennent notamment la redevance par passager, la redevance d'atterrissage et la redevance de stationnement :

- ♦ la redevance par passager est assise sur le nombre de passagers embarqués. Elle est due pour tous les vols au départ sauf pour les passagers en transit direct (en continuation dans le même avion et sous le même numéro de vol), les membres de l'équipage responsables du vol et les enfants de moins de deux ans. Son tarif varie selon la destination du vol. Un abattement de 40 % sur le tarif de base est appliqué pour les passagers en correspondance. Le produit de la redevance par passager s'est élevé à 801 millions d'euros en 2024 contre 731 millions d'euros en 2023 ;
- ♦ la redevance d'atterrissage est perçue en contrepartie de l'usage par un aéronef des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol. Elle est fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef et est modulée en fonction du groupe acoustique dans lequel est classé l'aéronef et de l'horaire nocturne ou diurne de l'atterrissage. Le produit de la redevance d'atterrissage s'est élevé à 262 millions d'euros en 2024 contre 255 millions d'euros en 2023 ;
- ♦ la redevance de stationnement dépend de la durée du stationnement, de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef et des caractéristiques de l'aire de stationnement : aire au contact d'une aérogare, aire au large ou aire de garage. Le produit de la redevance de stationnement s'est élevé à 172 millions en 2024 contre 169 millions d'euros en 2023.

La redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement et la redevance par passager sont présentées dans les comptes consolidés en chiffre d'affaires sous le poste « redevances aéronautiques »¹. Le produit de ces redevances aéronautiques s'est élevé en 2024 à 1 235 millions d'euros (1 156 millions d'euros en 2023).

REDEVANCES ACCESSOIRES

Les redevances accessoires sont les suivantes :

- ♦ la redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement, d'embarquement et traitement des bagages locaux comprend une partie fixe, assise sur le nombre de banques ou de bornes libre-service utilisées, et une partie variable, assise sur le nombre de passagers à l'embarquement hors correspondance et dont le tarif varie en fonction du type de destination. Son produit s'est élevé à 99 millions d'euros en 2024 ;
- ♦ les redevances pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance à Paris-Charles de Gaulle et à Paris-Orly sont assises sur le nombre de passagers en correspondance. Le produit de ces redevances s'est élevé à 47 millions d'euros en 2024 ;

- ♦ la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions varie en fonction de la taille de l'avion et distingue une part fixe, assise sur le nombre d'atterrissages effectués pendant la saison considérée, et une part variable, assise sur le nombre d'opérations de dégivrage. Cette redevance est perçue sur l'aéroport de Paris-CDG où le système de dégivrage constitue une infrastructure centralisée, mais ne l'est pas sur l'aéroport de Paris-Orly où l'activité est assurée par les transporteurs aériens *via*, le cas échéant, leurs prestataires d'assistance en escale. Son produit s'est élevé à 22 millions d'euros en 2024 ;
- ♦ la redevance pour mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs est fonction de l'alimentation électrique du poste de stationnement (400 Hz ou 50 Hz) et de la catégorie de besoin énergétique de l'aéronef notamment fonction de ses équipements techniques (nombre de prises). Son produit s'est élevé à 14 millions d'euros en 2024 ;
- ♦ la redevance de titre de circulation aéroportuaire correspond à la mise en œuvre des moyens nécessaires à la délivrance du titre de circulation sous la forme d'un badge d'accès sécurisé. Son produit s'est élevé à 7 millions d'euros en 2024 ;
- ♦ la redevance pour usage des installations de vidange des avions sur les aéroports de Paris-CDG et de Paris-Orly correspond à l'usage des stations de dilacération. Son produit s'est élevé à 1 million d'euros en 2024 ;
- ♦ la redevance pour mise à disposition des installations de pré-conditionnement d'air (PCA), permettant la climatisation ou le chauffage des aéronefs au sol, a été introduite en 2024. Elle est facturée pour les postes de stationnement aménagés et dépend de la catégorie de besoin énergétique de l'aéronef. Son produit s'est élevé à 2 millions d'euros en 2024.

L'évolution tarifaire de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle est plafonnée par le coût du service, en application du règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens. Le produit de cette redevance s'est élevé à 74 millions d'euros en 2024.

Le produit global des redevances accessoires et de la redevance d'assistance aux PHMR est présenté dans les comptes consolidés en chiffre d'affaires sous le poste « redevances spécialisées ». Il s'est élevé en 2024 à 267 millions d'euros (241 millions d'euros en 2023).

FIXATION DES TARIFS DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

Procédure de fixation annuelle des tarifs

Aéroports de Paris réunit les usagers des infrastructures aéroportuaires au sein des commissions consultatives économiques des aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly, d'une part, et de l'Aéroport de Paris-Le Bourget, d'autre part, au moins quatre mois avant le début de chaque période tarifaire. Composées de représentants des usagers aéronautiques, des organisations professionnelles du transport aérien et d'Aéroports de Paris, les deux commissions consultatives économiques ont notamment pour mission de rendre un avis simple sur la proposition tarifaire de l'exploitant d'aérodrome, d'une part, et, sur son programme d'investissements pour la période tarifaire concernée, d'autre part. Ensuite, Aéroports de Paris notifie les tarifs de redevances proposés et, le cas échéant, les modulations de celles-ci, à l'Autorité de régulation des transports pour homologation, et pour information au ministre chargé des Transports et à la Direction Générale de la Concurrence, de

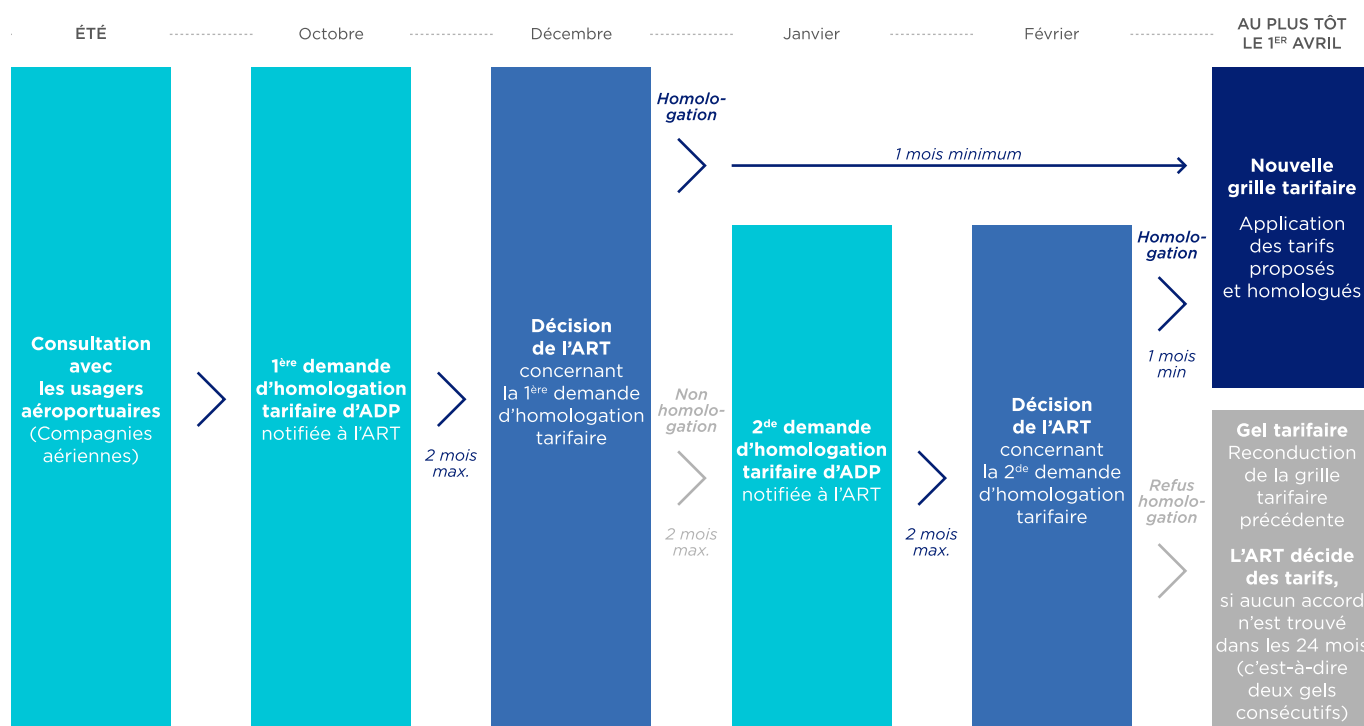
¹ Voir section 5.2.2 « Activités aéronautiques ».

la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF). Celle-ci peut rendre un avis motivé à l'Autorité de régulation des transports sur la proposition tarifaire notifiée, dans un délai de quinze jours à compter de sa notification.

Les tarifs soumis à homologation sont publiés au plus tard le lendemain de leur notification par l'exploitant d'aérodrome. En l'absence de Contrat de Régulation Économique, ils sont réputés homologués, à moins que l'Autorité de régulation des transports n'y fasse opposition, dans un délai de deux mois suivant la réception de la notification.

En cas d'opposition, Aéroports de Paris a la faculté, dans un délai d'un mois à compter de la notification de l'opposition de l'Autorité de régulation des transports, de soumettre une nouvelle proposition tarifaire. L'Autorité de régulation des transports dispose alors d'un mois, pour homologuer la nouvelle proposition de l'exploitant ou refuser à nouveau son homologation. Dans cette dernière hypothèse, les tarifs des redevances et leurs modulations précédemment en vigueur demeurent applicables. Si la dernière homologation date de plus de vingt-quatre mois, l'Autorité de régulation des transports est compétente pour fixer les tarifs des redevances et leurs modulations pour la période tarifaire suivante.

PROCÉDURE DE FIXATION ANNUELLE DES TARIFS - ILLUSTRATION INDICATIVE ¹



¹ Les dates des périodes tarifaires ne sont pas fixées par le régulateur. Le calendrier indicatif ci-dessus est basé sur la période tarifaire actuelle d'ADP qui commence le 1^{er} avril et se termine le 31 mars de l'année suivante, et le calendrier de chaque étape est susceptible de varier.

Cadre de régulation applicable

En l'absence de Contrat de Régulation Économique, les tarifs sont soumis au respect de deux plafonds :

- ◆ un premier plafond défini par l'adéquation des produits aux coûts des services rendus (« taux de couverture ») ; et
- ◆ un second plafond défini par la rentabilité du périmètre régulé.

Ces deux plafonds sont prévus à l'article L. 6325-1 du Code des transports, qui prévoit à la fois que :

- ◆ « le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables » ; et que

- ◆ « le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome ou sur le système d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au sens du présent chapitre comme un groupe d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine, géré par un même exploitant et désigné comme tel par l'autorité compétente de l'État. »

En outre, l'article L. 6327-2 du Code des transports prévoit que l'évolution des tarifs par rapport aux tarifs en vigueur doit être modérée. Le caractère modéré de l'évolution tarifaire s'apprécie globalement sur le système d'aérodromes composé des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

ÉVOLUTION DES TARIFS DES REDEVANCES

Pour la période tarifaire 2024

Aéroports de Paris avait tout d'abord soumis une première proposition tarifaire aux usagers au mois de septembre 2023. Puis, après la publication du projet de loi de finances pour 2024 qui introduisait une nouvelle taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, dont celles d'Aéroports de Paris, la société avait soumis une seconde proposition tarifaire aux membres des commissions consultatives économiques le 13 novembre 2023. Cette nouvelle proposition tarifaire, de + 4,5 % en moyenne (hors redevances PHMR), se déclinait ainsi :

- ◆ une augmentation de + 6,74 % du tarif de la redevance par passager ;
- ◆ une baisse du tarif de la redevance de stationnement pour les aires au large (- 3,0 %) et au garage (- 2,1 %) et stabilité des tarifs applicables aux aires au contact, ce qui résulte en une évolution moyenne de la redevance de stationnement de - 0,33 % ;
- ◆ l'intégration dans la redevance « banques d'enregistrement » d'un tarif relatif à l'utilisation des bornes CUSS, avec une baisse de + 11 % environ du tarif pratiqué dans le cadre des conventions conclues avec les usagers ;
- ◆ une hausse de + 6,29 % de la part variable de la redevance pour mise à disposition de banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sur les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ une augmentation de + 6,39 % de la redevance pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- ◆ une augmentation de + 5,9 % du tarif annuel de la part fixe de la redevance pour mise à disposition de banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux, ce qui rend ce tarif pertinent pour une utilisation supérieure à 8h30 environ (contre un peu plus de 8h actuellement) ;
- ◆ une augmentation moyenne de la redevance d'assistance aux passagers handicapés et à mobilité réduite, de + 8,3 % à Paris-Charles de Gaulle et de + 7,5 % à Paris-Orly ;
- ◆ une évolution des autres redevances de + 1,5 % environ ;
- ◆ l'intégration à la grille tarifaire d'une redevance pour mise à disposition des équipements de pré-conditionnement d'air (fourniture de climatisation et de chauffage) pour les aéronefs ;
- ◆ le maintien de la modulation tarifaire de la redevance de stationnement permettant l'exonération du stationnement pour les avions stationnant de nuit (entre 23h00 et 07h00, heure locale).

Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, la proposition tarifaire était la suivante :

- ◆ une évolution moyenne de la redevance d'atterrissage de + 5,5 % :
 - ◆ une évolution du tarif de la redevance hors modulation acoustique de + 5,0 %,
 - ◆ une évolution des coefficients de modulation acoustique pour les aéronefs du groupe 6 de + 5,5 % ;
- ◆ une hausse de 5,4 % du tarif de la redevance de stationnement ;
- ◆ une évolution de + 1,5 % de la redevance de titre de circulation aéroportuaire, dont le montant est identique pour Paris-Le Bourget, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Ces propositions ont ensuite été soumises à l'homologation de l'Autorité de régulation des transports le 20 novembre 2023.

Par une décision n° 2024-001 du 18 janvier 2024, publiée le 12 février 2024, l'Autorité de régulation des transports a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2024.

POUR LA PÉRIODE TARIFAIRE 2025

Aéroports de Paris a soumis à l'avis de la commission consultative économique unique pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly une évolution tarifaire de + 4,5 % en moyenne, qui se décline ainsi :

- ◆ une augmentation de + 25 % environ de la redevance PHMR ;
 - ◆ un gel de la redevance de stationnement ;
 - ◆ une évolution des autres redevances de + 3,9 % environ ;
 - ◆ le maintien de la modulation tarifaire de la redevance de stationnement permettant l'exonération du stationnement pour les avions stationnant de nuit (entre 23h00 et 07h00, heure locale).
- Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, la proposition tarifaire est la suivante :
- ◆ une évolution moyenne de la redevance d'atterrissage de + 5,5 % :
 - ◆ une évolution du tarif de la redevance hors modulation acoustique de + 5,3 %,
 - ◆ une évolution des coefficients de modulation acoustique pour les aéronefs du groupe 6 de + 3,9 % ;
 - ◆ une hausse de 5,5 % du tarif de la redevance de stationnement ;
 - ◆ une évolution de + 3,9 % de la redevance de titre de circulation aéroportuaire, dont le montant est identique pour Paris-Le Bourget, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Ces propositions ont ensuite été soumises à l'homologation de l'Autorité de régulation des transports le 18 octobre 2024.

Par sa décision n° 2024-087 du 12 décembre 2024, l'Autorité de régulation des transports a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2025.

1.1.2.1.3 Sûreté

L'organisation de la sûreté sur les aéroports français relève de l'État qui en délègue la mise en œuvre aux exploitants d'aéroports ou à d'autres intervenants.

Sous l'autorité du préfet de police de Paris, assisté d'un préfet délégué pour la sécurité et la sûreté des plateformes aéroportuaires et sous le contrôle des services de l'État, Aéroports de Paris est ainsi tenu de mettre en place :

- ◆ un service d'inspection filtrage de 100 % des passagers et de tous les bagages de cabine ou effets personnels au moyen d'équipements de détection (portiques et appareils à rayon X notamment) et, le cas échéant, de fouilles et palpations. Depuis le 31 janvier 2014, les liquides, aérosols et gels autorisés font l'objet de contrôles aléatoires réalisés au moyen d'équipements dédiés à la détection d'explosifs pour ce type de produit. Depuis le 1^{er} septembre 2015, les postes d'inspection filtrage sont équipés de nouveaux matériels pour permettre également la détection de traces d'explosifs à la fois sur les passagers et les bagages de cabine ;

- ◆ un service d'inspection filtrage de 100 % des bagages de soute présentés par les transporteurs aériens selon des moyens définis par l'État et qui sont essentiellement des appareils de détection d'explosifs généralement intégrés dans le dispositif de traitement des bagages des plateformes, éventuellement, complété d'équipes cynotechniques ;
- ◆ des mesures d'inspection filtrage des personnels, de leurs effets personnels et des véhicules à chacun des accès à la zone de sûreté à accès réglementé des aéroports, ainsi que des mesures de contrôle d'accès, en recourant en particulier à la biométrie ;
- ◆ des mesures d'inspection filtrage de fournitures ;
- ◆ des procédures de sûreté d'utilisation des installations mises à la disposition de ses partenaires (comptoirs d'enregistrement, salles d'embarquement, etc.) ;
- ◆ des aménagements spécifiques en aérogares et hors aérogares : séparation physique des flux avec les passagers en provenance de pays ou d'aéroports n'étant pas reconnus comme ayant un niveau de sûreté équivalent, installations permettant l'inspection filtrage unique des passagers ou des bagages lors des correspondances pour certains vols en provenance de pays ou d'aéroports appliquant des mesures de sûreté reconnues comme équivalentes, vidéoprotection des postes d'inspection filtrage et des accès des personnels, clôtures de sûreté, sorties de secours sécurisées, portes et couloirs anti-retour, etc. ;
- ◆ des procédures de rondes et surveillances de la frontière sûreté ainsi que du contrôle en PCZSAR (partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé) des titres de circulation aéroportuaire et des laissez-passer véhicules.

L'ensemble de ces mesures est décrit dans un programme de sûreté, établi sur chaque plateforme par Aéroports de Paris et transmis pour instruction aux services de l'Aviation civile. Les programmes de sûreté donnent lieu à la délivrance d'un agrément de sûreté d'une durée maximale de 5 ans délivré par le préfet délégué. Pour Paris-Le Bourget, le programme de sûreté a ainsi été approuvé par arrêté préfectoral à compter du 30 juin 2022 pour une durée de 5 ans. Il en est de même pour ceux de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle qui ont été approuvés par arrêté préfectoral à compter du 29 mars 2023 pour une durée de 5 ans.

Les programmes de sûreté précisent les missions, les lieux, les moyens et les procédures mis en œuvre, et sont complétés par des plans de formation relatifs au recrutement et à la formation des personnes œuvrant dans le domaine de la sûreté, ainsi que des programmes d'assurance qualité qui décrivent notamment le dispositif de contrôle par Aéroports de Paris des entreprises prestataires de sûreté.

Environ 250 personnes sont employées par Aéroports de Paris pour assurer directement les fonctions sûreté et près de 5 000 personnes sont employées par des entreprises prestataires spécialisées pour exercer les missions d'inspection filtrage. Ces sociétés sont sélectionnées par Aéroports de Paris, pour le compte de l'État, à l'issue d'une procédure de passation de marché avec publicité et mise en concurrence.

FINANCEMENT DE L'ACTIVITÉ DE SÛRETÉ

Objet de la taxe

Les activités de sûreté, comme celles relatives au sauvetage et à la lutte contre l'incendie des aéronefs et au service de prévention du péril animalier, ainsi que celles liées aux mesures effectuées dans le cadre de contrôles environnementaux, sont financées par la taxe sur le transport aérien de passagers et la taxe sur le transport aérien de marchandises prévues aux articles L. 422-13 et L. 422-41 du Code sur les impositions des biens et services, et perçues sur chaque passager au départ et sur chaque tonne de fret et de courrier embarquée.

Montant et abattement

Le montant du tarif de sûreté et de sécurité de la taxe sur le transport aérien de passagers est déterminé par arrêté pris par les ministres chargés du Budget et de l'Aviation civile entre des limites inférieures et supérieures qui sont, quant à elles, fixées par la loi.

Depuis le 30 décembre 2022, la loi de finances pour 2023 a modifié le plafond de la taxe applicable à la catégorie d'aérodromes dont relève Aéroports de Paris (classe 1) en le portant à 11,80 euros par passager au départ. L'arrêté conjoint du ministre chargé du Budget et du ministre chargé de l'Aviation civile devant fixer le taux de la taxe sur les aérodromes français fait application de ce plafond et établit le montant de la taxe à 11,80 euros pour les aéroports parisiens en 2024.

En outre, l'article L. 422-25 du Code sur les impositions des biens et services prévoit qu'un abattement compris entre 40 % et 65 % dont le taux est fixé par arrêté s'applique pour les passagers en correspondance. Depuis le 1^{er} avril 2024, le taux de l'abattement est fixé à 72 % en vertu de l'arrêté susvisé, soit un tarif de 3,30 € par passager en correspondance.

Majoration pour système de péréquation

Enfin, une majoration par passager au départ alimente un système de péréquation contribuant au financement de ces activités régaliennes sur les petits aéroports du territoire français dont le trafic annuel est inférieur à 5 millions d'unités de trafic, une unité de trafic étant égale à un passager ou 100 kilogrammes de fret ou de courrier à l'embarquement ou au débarquement. Les conditions de cette majoration sont fixées par l'article L. 422-24 qui dispose que : « Le tarif de péréquation aéroportuaire prévu au 4^e de l'article L. 422-20 est identique pour l'ensemble des aérodromes et groupements d'aérodromes des classes 1 à 3. Il est déterminé par arrêté conjoint du ministre chargé du Budget et du ministre chargé de l'Aviation civile dans la limite supérieure de 1,25 € ».

Le tarif de péréquation sur les aérodromes d'Aéroports de Paris (Paris-Orly, Paris-CDG, Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale) a été fixé à 1 euro par passager, à compter du 1^{er} avril 2024, par l'arrêté du 29 mars 2024 fixant la liste des aérodromes et groupements d'aérodromes et le tarif de sûreté et de sécurité de la taxe sur le transport aérien de passagers applicable sur chacun d'entre eux, le taux de la minoration de ce tarif, ainsi que le tarif de péréquation aéroportuaire de cette même taxe.

Depuis la loi de finances rectificative pour 2013 (loi n° 2013-1279 du 29 décembre 2013), Aéroports de Paris, en tant que groupement d'aérodromes ne bénéficie plus du système de péréquation pour le financement des mesures de sûreté pour les aérodromes de Pontoise, Toussus-le-Noble et Issy-les-Moulineaux.

Ticket modérateur

L'article 179 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 aujourd'hui codifié à l'article L. 6328-3 du Code des transports a modifié le régime de financement de l'activité de sûreté : depuis le 1^{er} avril 2019, pour chaque aérodrome et groupement d'aérodromes des classes 1 et 2 dont les coûts annuels par passager embarqué éligibles au financement par la taxe sont au moins égaux à 9 euros au titre de chacune des quatre dernières années civiles connues, le tarif était fixé de manière à couvrir 94 % des coûts éligibles supportés par son exploitant. Toutefois, l'article 133 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025 a modifié le taux des dépenses éligibles au financement pour l'abaisser à compter du 1^{er} janvier 2025, à 92 %.

Aéroports de Paris entre dans le champ d'application de cette disposition. La Société exploite un groupement d'aérodromes de classe 1 dont les coûts annuels par passager embarqué éligibles au financement par la taxe sont supérieurs à 9 euros en moyenne sur les quatre dernières années civiles connues. Par conséquent, à compter du 1^{er} janvier 2025, 8 % des coûts imputables aux missions couvertes par la taxe, restent à la charge d'Aéroports de Paris, contre 6 % auparavant. Ce reste à charge est également désigné « ticket modérateur ».

Sur une base de coûts de sûreté d'Aéroports de Paris SA se situant entre 500 millions d'euros et 600 millions d'euros par an dans les années qui viennent, l'impact de ce ticket modérateur sur le résultat opérationnel de l'entreprise s'élève dans une fourchette comprise entre 42 et 47 millions d'euros par an environ, contre 30 à 35 millions d'euros auparavant.

Aéroports de Paris continue d'investir en matière de sûreté et de sécurité sur les plateformes parisiennes. Les investissements les plus importants des années à venir concernent le déploiement des équipements de détection EDS¹ au standard 3 à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, ainsi que les mesures de protections périmétriques à Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

Avances aux exploitants d'aéroports touchés par la crise de Covid-19 au titre des dépenses de sûreté-sécurité

Face à la baisse du trafic aérien impactant les revenus de la taxe sur le transport aérien des passagers, Aéroports de Paris a pu bénéficier dès 2020 de 121,8 millions d'euros sur l'enveloppe globale de 300 millions d'euros du programme d'avances aux exploitants d'aéroports touchés par la crise de Covid-19 au titre des dépenses de sûreté-sécurité afin de financer des dépenses de fonctionnement et d'investissement relatives aux missions de sûreté et de sécurité.

Cette avance de trésorerie a été reconduite par les lois de finances successives en 2021 (118,9 millions d'euros alloués à Aéroports de Paris sur le crédit total national de 250 millions d'euros) et 2022 (15 millions d'euros alloués à Aéroports de Paris sur le crédit total national de 150 millions d'euros).

Les modalités de versement et de remboursement de cette avance sont fixées par convention avec l'agence France Trésor et la DGAC.

Le remboursement des annuités relatives aux avances accordées en 2020 et 2021 a été effectué en septembre 2024, et s'achèvera en 2030. Le remboursement de l'annuité de l'avance 2022 débutera en 2026 et s'achèvera en 2032.

Les produits de la taxe contribueront au remboursement du principal et au paiement des intérêts des avances ainsi consenties par l'État.

1.1.2.2 Commerces et services

Ce segment regroupe l'ensemble des activités commerciales des aéroports parisiens (boutiques, bars et restaurants, stationnements, locations en aérogares notamment) et des activités des filiales commerciales :

- ♦ filiales de distribution commerciale : Extime Duty Free Paris (anciennement SDA, qui intègre SDA Croatia) et Extime Travel Essentials Paris (anciennement Relay@ADP) ;
- ♦ filiale de restauration : Extime Food & Beverage Paris ;
- ♦ filiale de publicité : Extime Média ;

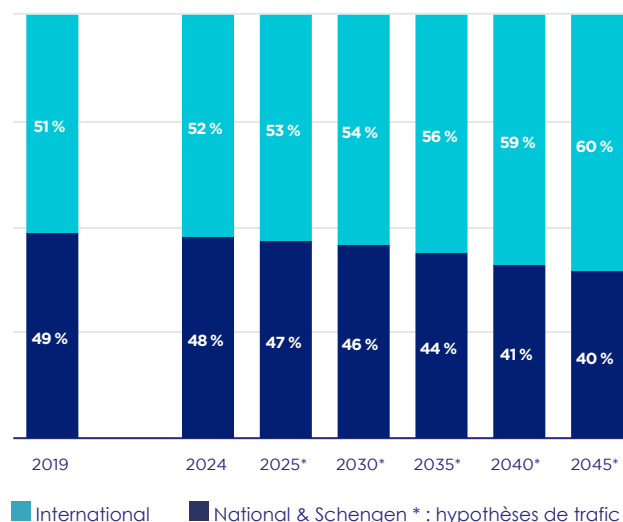
1.1.2.1.4 Perspectives

Le Groupe ADP prévoit un retour progressif du trafic aérien au niveau d'avant crise sur les prochaines années. Ainsi, le nombre de passagers accueillis au cours de l'année 2019 à Paris Aéroport devrait être retrouvé entre 2025 et 2026, et éventuellement dépassé en 2026.

La croissance du trafic aérien devrait se poursuivre sur le long terme du fait de la croissance économique des différentes régions du monde et du positionnement de Paris comme place touristique et d'affaires de premier plan.

Le groupe s'attend à ce que cette croissance en volume du trafic s'accompagne d'une déformation progressive du mix trafic au profit du faisceau international, davantage créateur de valeur pour le groupe. L'usage plus raisonné de l'avion et le recours croissant à d'autres modes de transports sur des trajets de courte ou moyenne distance devraient en effet contribuer à faire décroître naturellement la part des vols court et moyen-courrier au profit de celle du faisceau international (hors Europe), plus contributeur, dans le trafic total à Paris Aéroport. Ces perspectives ne tiennent pas compte de la stratégie du Groupe ADP de faire de ses plateformes des *hubs* multimodaux, qui devrait venir renforcer encore davantage cette évolution.

Le taux de croissance annuel du trafic aérien à moyen et long terme pourrait être plus faible que celui des années précédant la crise Covid, traduisant un ralentissement du transport aérien confronté à un cadre réglementaire plus contraignant et engagé dans une trajectoire ambitieuse de décarbonation. Les scénarios de trafic de référence pris en compte à date pour le trafic parisien prévoient un taux de croissance annuel moyen sur la période 2019-2050 compris entre 1 et 1,5 % par an, contre 2 % par an sur la période historique 2000-2019.



- ♦ filiales acquises par le Groupe ADP en octobre 2024 : Paris Experience Group et Extime PS inc. (anciennement Private Suite). Ces acquisitions initient un nouveau cycle de croissance, hors de l'aéroport dans le secteur du tourisme avec Paris Experience Group et aux États-Unis sur le segment des terminaux exclusifs avec Extime PS inc.

Les activités commerciales des aéroports internationaux du Groupe sont détaillées dans le chapitre Plateformes internationales.

¹ Explosive Detection System : Systèmes de détection d'explosifs.

1.1.2.2.1 Description générale des activités commerciales

Les activités commerciales du Groupe ADP désignent les activités payantes s'adressant au grand public : passagers, accompagnants et personnels travaillant sur les plateformes. Elles comprennent les boutiques, les bars et restaurants, les banques et bureaux de change, les loueurs de voitures, la régie publicitaire, les services de tourisme, l'exploitation de terminaux exclusifs et, de façon générale, tout autre service payant (Internet, stations-service, etc.).

Au cœur de la dynamique de développement du groupe, les activités commerciales contribuent à la performance économique et à l'attractivité de ses installations. Aéroports de Paris intervient en tant que bailleur, aménageur, promoteur

et gestionnaire d'activités commerciales, notamment au travers des filiales commerciales : Extime Duty Free Paris, SDA Croatia, Extime Travel Essentials Paris, Extime Média, Extime Food & Beverage Paris, Paris Experience Group et Extime PS Inc.

Extime Duty Free Paris et Extime Travel Essentials Paris sont consolidées par intégration globale dans les comptes du groupe depuis le deuxième trimestre 2019. Extime Food & Beverage Paris était consolidée par intégration globale jusqu'à fin octobre 2023 et est depuis comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence. Extime Média est consolidée par intégration globale depuis 2016. Les sociétés Paris Experience Group et Extime PS Inc sont consolidées par intégration globale.

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023
Chiffre d'affaires	1 930	1 766	164
EBITDA courant	735	778	-43
Quote-part de résultat des MEE	-	-	-
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT	600	637	-37

1.1.2.2.2 Décomposition du chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023
Chiffre d'affaires	1 930	1 766	+164 M€
Activités commerciales	1 281	1 135	+146 M€
Extime Duty Free Paris	819	756	+63 M€
Extime Travel Essentials Paris (ex. Relay@ADP)	182	118	+64 M€
Autres Boutiques et Bars & restaurants	126	159	-33 M€
Publicité	72	55	+17 M€
Société de Distribution Aéroportuaire Croatie	21	-	- M€
Autres produits commerciaux et d'hospitalité	61	47	+14 M€
Parcs et accès	178	173	+5 M€
Prestations industrielles	203	198	+5 M€
Recettes locatives	202	179	+23 M€
Autres produits	62	82	-20 M€

LA DÉMARCHE D'HOSPITALITÉ AU CŒUR DE LA STRATÉGIE DU GROUPE ADP

Véritable porte d'entrée sur Paris et porte ouverte sur le monde, Paris Aéroport est le premier et dernier souvenir de Paris pour des millions de passagers. La marque se donne donc l'ambition de les accompagner, et de leur proposer une expérience d'hospitalité aéroportuaire d'excellence ponctuée d'attentions singulières. Une ambition que Paris Aéroport incarne avec une signature forte, Paris Vous Aime, tel un message d'accueil, un message d'au revoir, et une invitation à revenir.

Pour être à la hauteur de cet engagement d'hospitalité et d'expérience de qualité, Paris Aéroport se donne deux missions : une mission servicielle, et une mission émotionnelle.

Dans ce paragraphe, sont décrites la mise en œuvre de la stratégie d'hospitalité et les actions principales réalisées en 2024 pour améliorer l'expérience client.

La section S4-1 intégrée à l'ESRS S4 - Consommateurs finaux du rapport de durabilité, détaille la stratégie d'hospitalité. Elle présente notamment le système de gouvernance, le pilotage de la stratégie (ambition, objectifs), la description des outils de mesure et leurs principaux résultats, ainsi que les actions spécifiques menées auprès des clients les plus vulnérables, notamment les personnes en situation de handicap.

Une mission servicielle : accompagner les voyageurs et leur offrir la maîtrise du temps

En tant qu'aéroport, Paris Aéroport se doit d'accompagner les voyageurs à chaque étape, pour leur garantir un parcours sans couture dans nos aéroports, avec l'objectif de leur offrir la maîtrise de leur temps et le meilleur de l'hospitalité.

Concernant l'amélioration de l'expérience client, nous distinguons deux moments dans le parcours qui correspondent à des attentes distinctes de nos clients :

- ♦ une première étape en zone publique, où le passager va passer une heure en moyenne et devoir passer les étapes obligatoires : enregistrement, inspection filtrage, police aux frontières si départ à l'international. Le stress des passagers est alors élevé, tant que ces différentes étapes ne sont pas franchies. Notre rôle est de fluidifier au maximum l'expérience passager et de faire de la maîtrise du temps une priorité ;
- ♦ une deuxième étape en zone réservée, beaucoup plus sereine une fois les contrôles passés et les bagages enregistrés : c'est l'entrée dans l'univers Extime. Une fois sa porte d'embarquement repérée, le stress redescend. Le passager passe deux heures en moyenne en zone réservée et notre objectif est de faire de ce moment un temps de découvertes et de plaisirs.

L'amélioration de l'expérience client avant les contrôles

Avant les contrôles, le client recherche la maîtrise de son temps avec un maximum de fluidité pendant ces étapes obligatoires. Paris Aéroport a défini un socle de sept promesses sur les principales attentes des passagers :

- ◆ un avion qui part à l'heure ;
- ◆ un trajet en voiture de moins de 7 minutes à Paris-Orly et moins de 18 minutes à Paris-Charles de Gaulle (entre l'entrée de l'aéroport et le terminal) ;
- ◆ un aéroport où l'on ne se perd pas ;
- ◆ des contrôles de sûreté en 10 minutes au maximum et dans les conditions les plus confortables possibles ;
- ◆ un passage à la frontière en moins de 20 minutes ;
- ◆ une correspondance réussie, en toute simplicité ;
- ◆ une livraison bagages en moins de 20 minutes pour un vol depuis l'Europe et de 30 minutes pour un vol depuis l'international.

Pour chacun de ces objectifs, un plan d'action a été construit autour de quatre thématiques : les outils, les processus, l'humain et les petites attentions, qui visent à traiter les principales sources d'inconfort.

En 2024, nos actions ont porté principalement sur l'amélioration des temps d'attente aux contrôles et la transformation des accès :

- ◆ en termes de transports en commun, à Paris-Orly, la ligne de métro 14 complète désormais l'offre de transports existante (tramway 7 ; Orlybus ; Orlyval). Cette ligne très attendue permet de rallier le centre de Paris en moins de 30 minutes et transforme l'expérience des passagers pour accéder à la plateforme. La fluidité de nos dépose-minute a été renforcée grâce à leur réaménagement (notamment nouvelle dépose-minute 123 à Paris-Orly, reconfiguration des dépose-minutes et arrivée-minute au 2^e de Paris-Charles de Gaulle) ;
- ◆ aux contrôles aux frontières, après l'élargissement de l'éligibilité des SAS PARAFE à d'autres nationalités aux départs (61 nationalités sont concernées) et aux arrivées (13 nationalités), une augmentation significative d'équipements a eu lieu : 55 sas PARAFE supplémentaires ont été déployés en 2024 (+ 60 % par rapport à l'été 2023, portant le total à 155 sas à Paris-Charles de Gaulle, et 36 sas à Paris-Orly). Depuis 2023, la police aux frontières a intensifié le recrutement d'agents sous contrat afin de fluidifier cette étape. Ainsi en 2024, 200 nouveaux gardes-frontières sont venus renforcer les effectifs à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- ◆ faisant suite aux tests opérationnels réalisés à Paris-Orly fin 2022, le déploiement des systèmes de détection d'explosifs pour bagages cabine (« EDS Cabine » ou EDSCB) s'est poursuivi aux postes d'inspection filtrage. À l'été 2024, Aéroports de Paris dispose de 10 « EDS Cabine » déployés sur les terminaux T1 Jonction, 2E hall K, 2BD et 2F de Roissy-Charles de Gaulle et Orly 3 de Paris-Orly ;
- ◆ au-delà du renforcement du personnel qui assure chaque jour l'accueil et l'orientation des passagers (+ 50 % par rapport à l'année 2019), l'affichage des temps de parcours (incluant le temps de marche et l'attente aux contrôles en temps réel) entre les zones publiques et les différentes salles d'embarquement a été déployé dans tous les terminaux de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle en 2024 ;
- ◆ des mesures ont aussi été prises pour faciliter le parcours de passagers en correspondance, comme la priorisation des contrôles aux postes d'inspection filtrage pour les correspondances « courtes » selon l'horaire de vols à Paris-

Charles de Gaulle sur les parcours le plus fréquentés. Par ailleurs, la frontière de correspondance entre le 2G et le reste du *hub* a été réouverte au 1^{er} semestre 2024 ;

- ◆ sur le parcours arrivée, lors des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, un plan d'action ambitieux a été déployé afin de fluidifier la livraison des bagages et de traiter l'important volume de bagages hors-format avec les compagnies aériennes. Enfin, le programme de volontariat opérationnel interne au Groupe ADP et la mobilisation de nos partenaires ont permis de renforcer la présence de personnel sur les aéroports afin de mieux orienter les passagers, athlètes et délégations vers leurs moyens de transport respectifs pour rejoindre leurs destinations rapidement.

L'amélioration de l'expérience client après les contrôles

Une fois les contrôles passés, les clients sont en recherche d'expériences à vivre et de découvertes ; c'est l'ambition d'Extime et de l'émotion. Nous construisons des espaces pensés pour permettre aux passagers de profiter au mieux de leur temps d'attente de passagers.

En 2024, la rénovation des salles d'embarquement de la majorité des terminaux internationaux de Paris-Charles de Gaulle s'est étoffée. Après le terminal 2E Hall L (2021), le terminal BD (2021- phase 1), la salle d'embarquement du terminal 2G (2022) et la zone internationale du terminal 1 (2022), la phase 2 du terminal 2B permet désormais d'offrir trois espaces d'assises qui contribuent au confort et au bien-être des passagers par leur esthétique, leur graphisme et le choix des matériaux utilisés. À Paris-Orly, le boutique-terminal Orly 4 ouvre progressivement ses portes.

L'année 2024 a été unique par la tenue des Jeux olympiques et paralympiques à Paris. Le plan d'accueil ambitieux a été bâti sur l'intégralité du parcours, tant en zone publique avec la création de nouveaux process aéroportuaires qu'en zone réservée, avec l'organisation d'événements et le renforcement des actions d'hospitalité. Des actions spécifiques ont également été déployées pour nos clients en situation de handicap.

Une mission émotionnelle : le service au profit d'une expérience de qualité

Paris Aéroport s'engage à offrir à chaque voyageur une expérience inédite, teintée de tout ce que Paris a de meilleur à offrir en termes de culture et de savoir-faire français, pour rendre leur passage dans nos terminaux mémorables. En d'autres termes : donner envie aux voyageurs de venir un peu plus tôt pour profiter des moments passés à l'aéroport.

Paris Aéroport s'attache à rendre accessible la culture au plus grand nombre dans ses aéroports.

Au travers d'expositions dans ses terminaux imaginées avec les grandes institutions culturelles et la jeune création française, accompagnées d'une multitude d'attentions et de moments exceptionnels toute l'année, Paris Aéroport s'engage à promouvoir la création culturelle sous toutes ses formes, en tissant un lien unique avec ses voyageurs et avec le grand public.

Pour aller plus loin, Paris Aéroport apporte aux voyageurs un ensemble de petites attentions pour leur permettre de profiter de leur temps en aéroport, de la meilleure des façons : « *Have a good time at Paris Aéroport* » – Passez de bons moments à Paris Aéroport.

Une campagne qui permet aux voyageurs de profiter de tout ce que l'aéroport a à leur offrir, en valorisant la richesse d'expériences à vivre autour d'eux au prisme d'un filtre qui épouse leur réalité : le temps.

Le magazine *Paris vous aime*

L'ADN du magazine *Paris vous aime* est de proposer d'accompagner les passagers dans leur découverte de la capitale, qu'ils soient touristes arrivant à Paris ou parisiens, en mettant en avant le meilleur des événements culturels, expositions, lieux et quartiers à visiter ou guide des bonnes adresses célébrant les métiers et l'art de vivre parisien (restaurants, bars, commerces...). Entièrement bilingue, gracieusement proposé aux passagers, ce *City guide* est un geste d'hospitalité offert à tous les passagers. Il a été diffusé à plus de 350 000 exemplaires en 2024 et matérialise nos efforts pour améliorer l'accueil à Paris dès nos aéroports.

En 2024, un numéro exceptionnel centré sur le sport dans la Ville Lumière, réalisé en partenariat avec le magazine *Légende*, a rayonné auprès de tous les sportifs, délégations et visiteurs venus assister à cet événement mondial.

La réputation

La réputation de nos aéroports est un levier important de l'amélioration de l'expérience client, en particulier grâce à la présence des deux plateformes dans les classements internationaux. Le partenariat avec la société Skytrax (qui publie le classement annuel des 100 meilleurs aéroports au monde) nous permet de valoriser les actions que nous mettons en place. Cette volonté de figurer parmi les meilleurs aéroports au monde élève notre degré d'exigence en matière de qualité de service.

La réputation se fait également par les retours des clients en ligne. À ce titre, le suivi et l'évolution des notes et avis des *Google Reviews* est un nouvel axe, suivi avec une attention croissante, qui nous permet d'avoir un retour en temps réel de la satisfaction de nos clients. Au dernier trimestre 2024, un dispositif de réponses aux avis Google a été testé. D'autres moyens de communication sont mis à disposition de nos usagers comme le formulaire en ligne et le numéro téléphonique du 3950, chaque requête faisant l'objet d'une réponse circonstanciée. D'autre part, une communauté client (composée de 800 passagers français et 300 passagers internationaux) est sondée régulièrement dans le but d'aider Paris Aéroport à progresser.

La réputation se fait également par le travail en continu sur l'expression de Paris Aéroport dans les médias et réseaux sociaux ainsi que dans les campagnes de communication présentes sur les deux plateformes parisiennes. La démarche culturelle déployée dans les terminaux est également porteuse de l'image de marque de Paris Aéroport, avec une programmation culturelle qui s'articule autour du rayonnement du patrimoine et de la création française et intègre des formats d'œuvres et d'expressions culturelles variées (musée, expositions, opérations événementielles).

Les réseaux sociaux jouent un rôle central dans la communication quotidienne auprès de nos clients en offrant une plateforme instantanée, interactive et accessible pour les informer en français et en anglais. En parallèle, ces plateformes sont cruciales pour gérer la relation client, en répondant aux questions, en traitant les réclamations et en engageant le dialogue avec les passagers. En répondant aux attentes des clients en temps réel, ils sont un levier indispensable pour maintenir la confiance et la satisfaction des passagers.

La dimension humaine et la symétrie des attentions

Au-delà de nos clients passagers, nous nous attachons à soigner l'expérience de nos collaborateurs. Un groupe de travail autour des enjeux d'employabilité et d'expérience collaborateurs a notamment été constitué entre les DRH de nos principales sociétés partenaires (commerces, restauration, accueil et sûreté), dans le but de fédérer la communauté aéroportuaire. Afin de faire monter en compétence les collaborateurs et

d'acter la transformation des métiers de l'accueil en aéroport, le « Référentiel de compétences des métiers de la relation client en environnement aéroportuaire » a été formalisé. Support « commun » aux outils RH de recrutement et de management opérationnel des partenaires de Paris Aéroport (sociétés d'accueil, de sûreté, de commerces, etc.), il inscrit la dimension humaine comme un pilier de l'hospitalité.

En 2024, dans le cadre des préparatifs des Jeux Olympiques et Paralympiques, des plans de formation et de sensibilisation ont été déployés auprès des collaborateurs du Groupe ADP afin de mieux accueillir les personnes en situation de handicap. Dans cette dynamique, le travail se poursuit avec la mise en place d'un programme pédagogique destiné à l'ensemble des collaborateurs. Ce programme propose différents parcours de formation adaptés aux managers et à leurs équipes, visant à renforcer leurs compétences en matière de relation client dans un environnement aéroportuaire exigeant et inclusif.

LA MARQUE EXTIME

La marque Extime est l'incarnation du savoir-faire d'ADP en matière d'hospitalité et de *retail*. L'hospitalité est un pilier essentiel du Groupe ADP, inscrit dans sa raison d'être : « Accueillir les passagers, exploiter et imaginer des aéroports, de manière responsable et à travers le monde ».

La marque Extime est développée dans l'ensemble des terminaux parisiens de Roissy et d'Orly et son développement à l'international est en cours sur certaines des marques opératrices qui lui sont reliées (Extime Lounge, Extimé Média). Par la nature de ses activités et sa présence dans de nombreux aéroports à travers le monde, le Groupe ADP est résolument ouvert sur le monde. C'est dans ce cadre et dans un objectif de transmission de ces savoir-faire en matière d'hospitalité et d'activités commerciales que le groupe entend décliner Extimé en une franchise internationale implantée localement.

La proposition de valeur de la franchise s'articule autour de trois piliers d'excellence, qui seront déclinés de manière locale :

- ◆ l'excellence du *design* du lieu : par des espaces intimes, avec des zones réservées à taille humaine garantissant un parcours des passagers d'un maximum de 6 minutes, singuliers par leur architecture et *design* intérieur, fortement intégrés entre zone commerciale et salle d'embarquement. Le *design* n'est pas standardisé et doit exprimer l'interprétation par un *designer* local de la culture d'un territoire ;
- ◆ l'excellence du service : par la présence d'un Maître de Maison qui fédère l'ensemble de la communauté aéroportuaire, Extimé propose une large gamme de services personnalisés et d'événements, avec un cérémonial d'accueil singulier facilitant le parcours passager. Cette dimension relationnelle s'incarne également *via* l'écosystème digital, notamment avec le programme de fidélité Extimé Rewards ;
- ◆ l'excellence de l'offre : avec un large éventail de marques distribuées, incluant notamment des marques propres cohérentes et travaillant en synergies. L'excellence de l'offre s'exprime également par toute une gamme de services et de divertissements pour tous les âges et tous les voyageurs.

La marque Extimé travaille en synergie avec de nombreux opérateurs certifiés unis par les mêmes codes, les mêmes attitudes de service et le même état d'esprit sur un territoire unique. Ainsi les marques Extimé Lounge et Extimé Duty Free fonctionnent en synergie pour proposer des expériences de shopping au sein des salons Extimé Lounge. Au niveau local, l'ensemble de ces opérateurs et partenaires est animé par le franchisé Extimé Paris.

Le Campus Extime

Afin d'homogénéiser l'expérience entre les différents opérateurs et d'assurer la bonne transmission des standards d'excellence pour tous les collaborateurs des sociétés opératrices Extime, le Groupe ADP a ouvert en 2024 le Campus Extime, un organisme de formation commun à toutes les sociétés opératrices Extime. Le Campus Extime, véritable académie de l'excellence opérationnelle, forme l'ensemble des collaborateurs Extime aux principes de la marque, à ses standards d'excellence, à ses valeurs et permet d'augmenter la perception de communauté et d'appartenance Extime au sein d'un terminal.

Le Campus Extime permet également de dispenser des formations métier et d'organiser des événements pour chacun des opérateurs certifiés, le franchisé Extime Paris, ou le franchiseur Extime.

LE DÉPLOIEMENT D'UNE OFFRE COMMERCIALE COMPLÈTE ET PERTINENTE AU SEIN DE NOS TERMINAUX

La marque Extime capitalise sur tous les savoir-faire déployés depuis plusieurs années sur les plateformes parisiennes et les regroupe dans une marque unique. Incarnée par la collection de « boutique hotels », Extime offre à nos passagers une expérience singulière, empreinte d'une forte identité parisienne à l'instar de la jonction du terminal 1, du terminal 2G ou bien de la nouvelle zone internationale d'Orly 4, imaginés par des *designers* français de renommée internationale.

Déclinée sur trois typologies de terminaux (Exclusive, Premium et Lifestyle), Extime propose en zone réservée une offre de services, de restauration et de boutiques adaptée aux différents profils de passagers, relayée par le programme de fidélité Extime Rewards et le site e-Retail Extime.com.

Le Groupe ADP intervient en tant que bailleur auprès d'opérateurs de commerce et en tant que gestionnaire au travers de ses filiales commerciales Extime Duty Free Paris, Extime Travel Essentials Paris, Extime Food & Beverage Paris et Extime Média.

Une offre boutiques adaptée à tous nos passagers

Extime Duty Free Paris : l'expérience « ultime » de shopping parisien

La société Extime Duty Free Paris (ex-Société de Distribution Aéroportuaire) a été créée en 2022 dans le cadre du déploiement de la marque Extime. Le capital de la société, SAS de droit français, est détenu par Aéroports de Paris à hauteur de 51 % et par Lagardère Duty Free, filiale de Lagardère Travel Retail, à hauteur de 49 %. Elle opère près de 107 points de vente sur 29 000 m² dont l'intégralité des boutiques de beauté, d'alcool, de tabac, de gastronomie, de produits techniques (sous enseigne FNAC) ainsi que certaines boutiques de mode pour lesquelles Lagardère Travel Retail assure, en tant que prestataire industriel, une prestation d'achats.

Aéroports de Paris et Lagardère Duty Free ont mis en place une gouvernance équilibrée qui comprend principalement :

- ♦ une Présidence assurée par une personne physique qui est nommée et renouvelée par Aéroports de Paris ;
- ♦ un organe collégial dénommé « Conseil » qui est composé de 10 personnes physiques (dont le Président) désignées à parité par les deux associés.

Les statuts prévoient qu'Aéroports de Paris bénéficie d'une option d'achat exercable sur les actions détenues par son coassocié en cas de désaccord auquel il n'est pas autrement remédié au sein de la gouvernance. Aéroports de Paris considère exercer le contrôle comptable de la Société depuis

le mois d'avril 2019. Comptabilisés jusqu'à cette date selon la méthode de mise en équivalence, les comptes d'Extime Duty Free Paris sont depuis consolidés par intégration globale.

En complément des activités parisiennes, Extime Duty Free Paris exerce une activité commerciale en Croatie au travers de sa filiale SDA Croatia (anciennement considérée dans le chapitre « Plateformes internationales » et désormais présentée dans le chapitre « Commerces et services »). Cette filiale a été créée en 2014 lors de l'acquisition par Aéroports de Paris et Lagardère Duty Free de l'intégralité du capital et des droits de vote de la société MZLZ-TRGOVINA d.o.o (filiale de gestion des espaces commerciaux de l'aéroport de Zagreb en Croatie), aujourd'hui SDA Croatia. L'objet de la société est l'exploitation, pour une durée totale de 15 ans, de boutiques à l'aéroport de Zagreb. En 2024, le chiffre d'affaires de SDA Croatia d.o.o. atteint 21 millions d'euros, en ligne avec 2023.

Extime Travel Essentials Paris : un opérateur certifié axé sur les loisirs et l'essentiel du voyage

Les activités Travel Essentials (livres et produits de presse, cadeaux et souvenirs, produits d'épicerie et snacking à emporter, ou encore accessoires de voyage) sont opérées par une filiale créée en 2023 : Extime Travel Essentials Paris (anciennement Relay@ADP). À la suite d'un appel d'offres, Lagardère Travel Retail a été retenue pour poursuivre cette activité aux côtés d'ADP à compter de février 2024 (capital détenu à 50 % par Aéroports de Paris et à 50 % par Lagardère Travel Retail). Il s'agit d'une SAS de droit français dont la Présidence est exercée par ADPLS Présidence, SARL codétenue par Aéroports de Paris et Lagardère Travel Retail qui nomment respectivement les deux cogérants. Les modalités de gouvernance et d'exclusion du coassocié de cette société sont pour l'essentiel similaires à celles applicables à Extime Duty Free Paris. À la suite d'une modification statutaire visant à octroyer à Aéroports de Paris une option d'achat exercable sur les actions détenues par son coassocié en cas de situation de blocage de la gouvernance à laquelle il n'est pas autrement remédié, Aéroports de Paris considère exercer le contrôle comptable d'Extime Travel Essentials Paris depuis le mois d'avril 2019. Comptabilisés jusqu'à cette date selon la méthode de mise en équivalence, les comptes de Extime Travel Essentials Paris sont depuis consolidés par intégration globale.

Extime Travel Essentials Paris opère, depuis le 1^{er} février 2024, plus de 60 points de vente, représentant une surface commerciale de 6 500 m², notamment sous l'enseigne Relay et en partenariat avec un grand nombre de marques. L'ambition de la filiale est de déployer une dynamique nouvelle sur le marché du Travel Essentials, avec un réseau de points de vente renouvelés et riches en innovations. Dès sa première année d'activité, Extime Travel Essentials Paris a relevé le défi d'apporter une large gamme de produits à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris en 2024, notamment dans la catégorie souvenirs. Plus largement, l'objectif affiché est de réinventer chaque jour les Essentials de demain. Cette volonté passe par une rénovation importante du parc de magasins afin de mieux répondre à l'évolution des attentes des voyageurs. Le renouveau de Relay apporte une réponse aux multiples attentes des clients qui ont des besoins essentiels mais aussi des envies d'émotions dans une logique de consommation toujours plus responsable et durable. Pour intégrer les enjeux RSE, un programme de transformation en profondeur de l'offre commerciale sera testé dans « Relay le Lab », puis déployé sur l'ensemble du réseau. L'extension du portefeuille de marques et de concepts déployés, parfois exclusifs à Paris, vise à offrir une expérience locale et singulière, en pleine adéquation avec la stratégie d'hospitalité et de *retail* d'Extime.

Des opérations en direct, notamment sur le luxe, la mode et l'horlogerie-joaillerie

De nombreuses maisons du secteur du luxe ont une stratégie de distribution résolument sélective et conditionnent leur présence dans les aéroports à l'assurance de disposer d'une maîtrise intégrale de leurs opérations et de leur image. Cela implique qu'elles souhaitent pouvoir gérer directement leurs points de vente. ADP est donc bailleur des maisons de luxe, dont le portefeuille de marques a été significativement élargi depuis 2022 avec les intégrations de Moncler, Saint Laurent et Bottega Veneta qui ont rejoint les Maisons Louis Vuitton, Dior, Chanel, Gucci, Prada et Ladurée.

ADP est également bailleur d'opérateurs multimarques des marchés de l'horlogerie et du solaire. Sur le marché de l'horlogerie, 9 boutiques sont opérées par la filiale horlogère du Groupe Galeries Lafayette, Royal Quartz Paris, qui propose les marques référentes de l'horlogerie et de la joaillerie Premium dont Rolex et Cartier. Le Groupe Swatch opère le segment de l'horlogerie accessible *via* sa marque éponyme.

Le marché des lunettes solaires, géré par le groupe Sunglass Hut, opère 11 points de vente multimarques sous enseigne Solaris. Chacun des points de vente présente un large portefeuille de marques destiné à l'ensemble des typologies de passagers.

Une offre de restauration complète et diversifiée

Paris Aéroports propose une vaste gamme de restaurants, exploités par sa filiale Extime Food & Beverage Paris ou par des tiers (Areas, McDonald's, Selecta). Le Groupe ADP intervient en tant que bailleur auprès d'opérateurs de commerces et en tant que gestionnaire au travers de sa filiale commerciale Extime Food & Beverage Paris.

Extime Food & Beverage Paris

Extime Food & Beverage Paris est la filiale de restauration de la marque Extime. La société Select Service Partner (SSP) a été retenue en 2021 pour entrer au capital d'Extime Food & Beverage Paris aux côtés d'ADP à hauteur de 50 %. L'Autorité de la concurrence a validé la transaction en août 2023, ce qui a permis l'entrée effective de SSP au capital de la société en octobre 2023.

Extime Food and Beverage Paris a pour mission l'aménagement et l'exploitation d'une majorité des points de vente de restauration sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. C'est dans cette logique qu'en juillet 2024, Aéroports de Paris et SSP ont finalisé la fusion de leurs deux sociétés de restauration opérant sur les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle : Extime F&B Paris et Epigo (société créée en 2016 détenue à 50 % par ADP et 50 % par SSP). Cela a permis à Extime F&B Paris d'accroître sa taille critique (avec la reprise des restaurants anciennement exploités par Epigo) afin d'optimiser ses achats, de bénéficier de meilleures conditions commerciales avec les franchises et de proposer une offre de restauration plus cohérente d'un terminal à l'autre. Extime Food & Beverage Paris est consolidée selon la méthode de la mise en équivalence.

Afin de renouveler le portefeuille d'enseignes de restauration de ses 74 points de vente (115 à terme), Extime Food & Beverage Paris a mené à bien un appel d'offres auprès des marques de restauration sur les segments suivants : méditerranéen, asiatique, burger gourmet, boulangerie, *coffee shop* et *fast casual*. Ainsi, trois nouvelles enseignes intégreront le portefeuille de marques de restauration d'Extime Food & Beverage Paris en 2025 (Eataly, Côté Sushi et Big Fernand) aux côtés des enseignes déjà présentes (Paul, Brioche Dorée, Starbucks, Exki et Prêt à Manger). La société diversifie par ailleurs ses activités, avec l'exploitation d'activités de restauration proposées au sein des salons des accueils officiels et privés de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle depuis novembre 2024.

Offres complémentaires

Le Groupe ADP confie également des activités de restauration à d'autres opérateurs. La société Areas opère plusieurs points de vente à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, notamment sous enseignes Paul, Exki, McDonalds, Sushi Shop, Starbucks ou encore des services à table avec des chefs renommés. À cela s'ajoutent des concessions avec des marques en direct comme McDonald's ou des restaurants Ladurée. Extime Travel Essentials Paris propose également une offre de restauration *via* son offre de produits alimentaires emballés. Par ailleurs, une offre de café et de snacking est proposée *via* des distributeurs opérés par Selecta. Enfin, plusieurs minimarkets sont présents dans les aéroports, avec les enseignes Marks & Spencer ou Carrefour City.

Publicité : une activité pilotée par Extime Média

Les activités publicitaires réalisées à Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle sont gérées par la société Extime Média (anciennement Média Aéroports de Paris), SAS de droit français créée en juin 2011 et détenue à 50 % par Aéroports de Paris et 50 % par JC Decaux SE. Elle est consolidée en intégration globale depuis 2016. Extime Média a pour objet l'exploitation, la commercialisation et l'entretien de dispositifs publicitaires et services associés à des revenus publicitaires, en France ou à l'étranger.

La filiale a notamment pour ambition de rénover son parc de panneaux d'affichage et d'écrans avec des dispositifs digitaux, dont plusieurs flagships comme au sein du terminal 2EK ou du terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle. Les Jeux Olympiques de Paris 2024 ont permis à Extime Média de réaliser un chiffre d'affaires record, grâce à la forte mobilisation des annonceurs internationaux pendant l'été.

Autres services commerciaux

Aéroports de Paris perçoit des revenus issus des loueurs de véhicules, des activités de banque et change et de plusieurs services payants à destination des voyageurs : emballage et consigne bagages, distributeurs de produits d'hygiène, poste, Photomaton. Les recettes commerciales sont assises sur le chiffre d'affaires réalisé sur les plateformes. Les recettes locatives correspondent aux loyers de location d'espaces hors commerces, au sein des terminaux (réserves, places de stationnement).

1.1.2.2.4 Évolution de la surface totale dédiée aux commerces

(en milliers de m ²)	2024	2023
Boutiques en zone côté piste	34	32
Dont en zone internationale	24	22
Dont en zone Schengen	5	5
Dont en zone mixte	5	5
Boutiques en zone côté ville	6	7
Bars et restaurants	21	20

LES STATIONNEMENTS

Cette activité recouvre les stationnements en parking (passagers et salariés), la dépose et l'emport rapides de passagers (dépose-minute, parking VTC) ainsi que la location de voiture et les stations-service sous forme de concessions. L'infrastructure relative à ce périmètre d'activité représente environ 47 000 places réparties sur 31 parkings (28 000 places sur 14 parcs à Paris-Charles de Gaulle, 19 000 places sur 17 parcs à Paris-Orly), 11 dépose-minute, 10 parkings pros et 4 parkings loueurs. Le Groupe Aéroports de Paris perçoit des revenus provenant directement des usagers des places de parking (courte durée, longue durée, dépose-minute et abonnements) et *via* des redevances assises sur le chiffre d'affaires des loueurs de véhicules et des opérateurs de stations-services. Un appel d'offres mené en 2024 a permis de sélectionner les 5 titulaires du futur marché de location de voiture sur la période 2025 - 2035 sur les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle.

Cette activité présente un enjeu fort en termes de qualité de service, en étant le premier et dernier point de contact avec les aéroports parisiens pour 70 % de ses usagers. C'est donc un élément clé du parcours client, qui doit s'intégrer dans la démarche globale d'hospitalité du Groupe ADP. Aujourd'hui les deux tiers des passagers stationnant pendant leur voyage réservent leurs places en ligne sur Extime.com grâce à des prix optimisés par du *yield management*. Parmi les innovations, la lecture automatisée des plaques d'immatriculation permet des accès « windows up » (sans ticket et plus fluides). Par ailleurs, un service de Valet lancé à Orly en 2022 permet aux clients de bénéficier d'un service de voiturier.

Enfin le développement de l'offre de recharge électrique se poursuit avec 290 points de charge disponibles à Orly et 210 à CDG.

LES SERVICES MIS À DISPOSITION DES PASSAGERS

Des services dédiés aux personnes en situation de handicap

À l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, des dispositifs spécifiques ont été mis en place dans nos aéroports parisiens pour améliorer l'accueil et la prise en charge des personnes en situation de handicap. Une salle de change dédiée a été installée afin de répondre aux besoins des personnes en situation de handicap. Par ailleurs, le cordon tournesol a été mis à disposition pour permettre aux voyageurs en situation de handicap invisible d'être identifiés de manière discrète par le personnel et de bénéficier d'un accompagnement adapté tout au long de leur parcours aéroportuaire.

Des services dédiés aux familles

Des « salons bébé » à l'écart des flux permettent aux parents des plus jeunes (0 à 3 ans) de faire dormir et nourrir leurs enfants (offre disponible à Paris-Orly, salles d'embarquement d'Orly 3 et 4) et à Paris-Charles de Gaulle (salles d'embarquement du hall L du terminal 2E et de la partie internationale du terminal 1). Des aires de jeux pensées pour les plus petits (4-8 ans), inspirées des squares parisiens ou du monde aéroportuaire, ont été installées (5 aires de jeux à CDG et 5 à ORLY).

Les services et divertissements au cœur de notre démarche d'hospitalité

Dans l'attente de leur vol en salle d'embarquement, les voyageurs ont toujours accès à une grande diversité de services de divertissement, en libre accès et gratuits :

Le divertissement pour tous

Grâce à un partenariat avec SONY, des espaces PlayStation 5 sont déployés pour les amateurs de jeux vidéo qui peuvent découvrir les dernières nouveautés et les grands classiques des jeux vidéo ; plus de 100 bornes déployées sur Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle. Par ailleurs, de nombreux pianos et baby-foots sont proposés à l'ensemble des passagers de CDG et ORY. Aussi, un espace cinéma pour enfants est situé dans la salle d'embarquement international du Terminal 1. Enfin, pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, 8 fan-zones ont été installées à CDG et 3 à Orly, afin d'offrir une expérience olympique de qualité aux passagers. Au sein de ces fan-zones, l'ensemble des compétitions sportives a pu être diffusé sur des écrans géants. Certaines de ces fan-zones deviendront des « family zones » en 2025, avec la diffusion de dessins animés.

L'écosystème Digital Extime

L'expérience Extime est enrichie d'un écosystème digital riche offrant aux passagers une relation personnalisée tout au long du voyage, notamment *via* son programme de fidélité Extime Rewards et sa plateforme de vente en ligne Extime.com.

Le programme de fidélité Extime Rewards

Le programme relationnel, de récompenses et de fidélité Extime Rewards accompagne depuis 2023 les passagers durant leur voyage depuis et vers les aéroports parisiens. Ce programme gratuit et ouvert à tous permet à ses 3 millions de membres d'être reconnus et récompensés en profitant de services et d'avantages exclusifs à l'aéroport et auprès des opérateurs Extime, qu'il s'agisse des parkings, des boutiques ou encore des *lounges*.

Grâce à leurs Points Extime, les membres peuvent profiter de récompenses exclusives dans l'univers Extime et auprès de ses partenaires. Ils peuvent par exemple choisir de les convertir en Miles ou en points de programmes de fidélité partenaires.

Avec Extime Rewards, la générosité d'Extime franchit un palier pour devenir encore plus surprenante, plus personnelle.

La Marketplace Extime

La marketplace Extime.com est la vitrine commerciale et servicielle de l'aéroport, elle offre aux voyageurs la possibilité de découvrir, réserver et payer en ligne plus de 10 000 produits et services Extime dans le cadre de leur voyage, tout en bénéficiant des avantages exclusifs du programme de fidélité, qu'il s'agisse de l'offre de Grands Magasins Extime, des services d'hospitalité à l'aéroport ou encore des expériences de voyage et tourisme.

Dans un contexte où 80 % des voyageurs planifient leurs achats en amont de leur arrivée à l'aéroport, la marketplace Extime.com permet aux clients Extime de préparer sereinement leur venue à Paris et à l'aéroport, leur permettant de profiter d'une offre élargie, d'une garantie de disponibilité de leurs produits préférés, de parcours dédiés, leur permettant de mieux maîtriser leur temps à l'aéroport et profiter pleinement de l'expérience Extime le jour de leur voyage.

Les membres Extime disposent d'un compte client unique accessible sur tous les sites et applications de l'aéroport et à partir desquels ils peuvent suivre leurs informations de voyage, leurs avantages exclusifs et leurs commandes.

À travers la marketplace Extime.com et le programme de fidélité Extime Rewards, les opérateurs de *retail* et d'hospitalité Extime disposent d'une meilleure connaissance et reconnaissance des clients, en offrant une expérience phygitale¹ personnalisée tout au long de leur parcours.

UNE OFFRE D'HOSPITALITÉ STRUCTURÉE

Dans la continuité de l'offre de services et de l'excellence offerte pour tous les passagers par Extime et le Boutique-Terminal, le Groupe ADP continue de développer et d'investir dans des produits d'hospitalité aéroportuaire afin de structurer une offre dédiée à la clientèle de haute contribution.

Cette cible et cette clientèle constituent un marché en pleine expansion dans lequel le Groupe ADP souhaite devenir l'acteur de référence. Cette offre se structure autour de deux produits phares endossés et commercialisés par la marque Extime, et d'un service déployé à Paris.

Terminaux Exclusifs

Ouverture des Salons de réception à Paris

Devant le succès de l'ouverture à une clientèle privée et exclusive des salons 200 et 500 d'Orly et CDG, le Groupe ADP a décidé de construire un nouveau bâtiment pour héberger la clientèle la plus contributrice, nommé les Salons de réception. Endossés par la marque « Extime Exclusive » pour la partie privée, et par la marque Paris Aéroport pour la partie régalienne, ils proposent une expérience d'un terminal totalement intégré dans un environnement *design* de haut standing. L'expérience propose un accueil dans la plus grande sécurité et confidentialité, un salon totalement privatif comprenant des services dignes des palaces, la prise en charge intégrale des process douaniers et aéroportuaires, ainsi qu'un transit en berline jusqu'à l'avion.

Les salons de réception ont ainsi pu accueillir leurs premiers passagers et délégations à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Acquisition de P/S, renommée Extime PS Inc.

Dans la lignée de l'ouverture des salons de réception à Paris, le Groupe ADP affiche sa volonté de s'imposer en tant qu'acteur de référence sur ce nouveau segment de marché porteur. Ainsi, le 11 octobre 2024, le Groupe ADP a finalisé l'acquisition de 100 % du capital social de la société américaine P/S (ex. Private Suite) auprès du fonds TPG.

P/S est un leader mondial dans le développement et l'opération de terminaux exclusifs pour passagers de vols commerciaux et est présent dans quatre aéroports aux États-Unis, dont deux où les sites P/S sont déjà en opération, à Los Angeles (LAX) et Atlanta (ATL).

P/S propose des services haut de gamme sur mesure aux passagers : salons privés, restauration et bar, spa, valet, enregistrement et récupération des bagages, ainsi qu'un parcours confidentiel, personnalisé et sans couture de bout en bout, incluant transport à l'avion en voiture côté piste, contrôles de sécurité et passage des frontières sur place. P/S est positionnée sur un marché attractif et en pleine expansion à l'international, avec un fort potentiel de croissance, notamment aux États-Unis, où la demande pour des services exclusifs et personnalisés dans les aéroports est particulièrement élevée.

Cette acquisition, qui s'inscrit dans l'ambition de développement international du Groupe ADP, est en ligne avec la stratégie Extime, la marque d'hospitalité et de *retail* aéroportuaire de Groupe ADP, notamment avec sa gamme Extime Exclusive. De nombreuses synergies sont envisagées entre les activités parisiennes et américaines dédiées à la clientèle la plus contributrice.

Extime Lounge

La marque Extime Lounge est la marque de salons multi-compagnies de l'écosystème Extime. La marque fait vivre aux passagers qui le souhaitent l'expérience Extime en salon, articulée autour de l'expérience du service, de l'offre et des concepts *designs* fortement inspirés de l'empreinte locale. L'expérience peut être incluse dans le billet des compagnies partenaires, ou être acheté directement en salon.

Extime Lounge Paris

La marque de salons multi-compagnies d'Extime est déployée à Paris et offre différents espaces adaptés aux usages de ses visiteurs : espaces de travail, espaces de convivialité, espaces de repos, espaces famille. Le concept parisien des *lounges* offre un traitement spécial aux clients exclusifs grâce à la possibilité de réserver un espace VIP. À Paris, Extime Lounge exploite 2 salons à CDG (Terminal 1 et 2BD) et un à Orly. Les salons Extime sont également commercialisés sur la marketplace Extime.com.

Expansion et développement à l'international

En octobre 2024, le premier salon Extime Lounge a ouvert à l'international, à l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan. Situé dans une zone géographique stratégique et doté d'un trafic contributeur, le salon prévoit des services de très haut standing, incluant un spa et une carte gastronomique.

Le salon Extime Lounge Almaty, opéré par TAV OS, constitue ainsi la première adresse internationale de la marque Extime Lounge.

Le Meet & Greet by Extime

Les passagers qui souhaitent bénéficier d'un accompagnement personnalisé « à la carte » et premium, peuvent solliciter le service *Meet & Greet by Extime* à Orly, à CDG, mais également à l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan. Les passagers qui souhaitent bénéficier d'un accompagnement personnalisé « à la carte » et premium peuvent solliciter le service *Meet & Greet by Extime*, au départ, à l'arrivée ou en correspondance. Ce service leur offre la possibilité d'être escortés sur leur parcours (assistance pour les bagages, la détaxe, le passage des contrôles...), et ce dans la langue de leur choix.

VERS UNE APPROCHE PLUS GLOBALE DU VOYAGE ET DU TOURISME

En 2024, Extime a posé les premiers jalons d'un développement hors les murs de l'enceinte aéroportuaire, développant ainsi une ambition plus globale du voyage et du tourisme au sens large. Cela s'est traduit le 23 octobre 2024, par la finalisation de l'acquisition par le Groupe ADP de 100 % du capital social de Paris Experience Group et de ses sociétés affiliées auprès de ses actionnaires, comprenant les fonds gérés par Ekkio et Montefiore Investment ainsi que l'équipe de management.

¹ Contraction entre les mots « physique » et « digital ».

Organisé autour de trois marques principales (Paris City Vision, Mon Petit Paris et Paris Seine), Paris Experience Group propose des visites de musées et monuments historiques, des circuits touristiques dans la ville de Paris et des excursions en Île-de-France et en régions, des déjeuners et dîners croisières et des événements privés sur la Seine. Paris Experience Group est positionné sur un marché porteur et bénéficie de solides positions : liens anciens facilitant l'accès aux monuments et institutions culturelles, emplacements stratégiques sur la Seine, force commerciale BtoB (via des agences de voyages, hôtels, etc.), notamment sur certains marchés clés comme les États-Unis. L'acquisition de Paris Experience Group va permettre de faire évoluer la proposition de valeur d'Extimex vis-à-vis des touristes durant l'ensemble de leur séjour à Paris. D'un, « créateur d'expériences hors du temps en zone réservée des aéroports parisiens », Extimex devient alors pour le touriste un « créateur d'expériences sur tout son séjour à Paris ».

Par ailleurs, la très bonne exposition des marques de Paris Experience Group permettra une forte augmentation de la notoriété de la marque Extimex auprès des touristes voyageant à Paris.

INDICATEUR OPÉRATIONNEL DE SUIVI DE LA DYNAMIQUE COMMERCIALE

Avec cette nouvelle stratégie plus englobante du *retail* et de l'hospitalité en zone côté piste, l'indicateur opérationnel utilisé par le groupe pour suivre l'évolution de la performance relative à la dynamique commerciale est le chiffre d'affaires par passager Extimex Paris (CA/Pax Extimex Paris), qui inclut l'intégralité des activités commerciales en zone côté piste (boutiques, bars & restaurants, bureaux de change & détaxe, salons commerciaux, accueils VIP, publicité et autres services payants). Le CA/Pax Extimex Paris est ainsi calculé en divisant le chiffre d'affaires de l'ensemble des activités commerciales en zone réservée (zone également désignée « côté pistes ») par le nombre de passagers au départ, le tout sur les plateformes parisiennes du Groupe ADP.

Le CA/Pax Extimex Paris a atteint un niveau record de 32,1 euros en 2024, illustrant la robustesse du modèle d'affaires d'Aéroports de Paris en matière d'activités commerciales.

1.1.2.3 Immobilier – plateformes franciliennes

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023
CHIFFRE D'AFFAIRES	332	313	+19 M€
Chiffre d'affaires externe	290	269	+21 M€
Chiffre d'affaires interne	42	44	-2 M€
EBITDA courant	254	215	+39 M€
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT	195	149	+46 M€

Le chiffre d'affaires externe est réalisé avec des tiers (hors groupe) et le chiffre d'affaires interne est réalisé entre les filiales du groupe.

1.1.2.3.1 Présentation de l'activité

Les activités immobilières hors terminaux constituent un axe stratégique de développement et sont un des éléments de croissance pour le groupe, avec un cycle économique distinct des autres activités du Groupe ADP. Le fort potentiel de développement, provenant des importantes réserves foncières de la Société (268 hectares), d'une densité encore faible sur certains quartiers et d'un potentiel de réversion à moyen et long terme des terrains occupés (reprise d'actifs en fin de bail), est un levier important de création de valeur pour le Groupe ADP.

Les actifs immobiliers sont répartis en deux classes complémentaires :

- ◆ l'immobilier aéroportuaire, qui regroupe les terrains ou bâtiments destinés à toute activité aéroportuaire hors terminaux ou nécessitant un accès direct aux pistes comme les hangars de maintenance avion, les stations cargo de premier front ou les bâtiments industriels ;
- ◆ l'immobilier de diversification, qui regroupe les terrains ou bâtiments ne disposant pas d'accès direct aux pistes ou pour lesquels cet accès n'est pas indispensable au fonctionnement de l'activité hébergée, comme les bureaux, les hôtels, l'immobilier commercial, les locaux d'activité et les entrepôts. Ces activités immobilières sont exclues du périmètre de régulation depuis le 1^{er} janvier 2011.

Le Groupe ADP fournit ces prestations immobilières à des clients de secteurs d'activités variés, comme Accor, Air France-KLM, Audi, Bolloré Logistics, Dassault, DHL, DSV, Fedex, Groupe La Poste, Hilton, IHG, Kuehne et Nagel, Servair et Volkswagen.

Les dix premiers clients représentent environ 55 % du chiffre d'affaires externe en 2024. Un suivi spécifique au travers des schémas directeurs de ses clients grands comptes a été mis en place pour les accompagner sur le long terme. Les baux sont principalement de longue durée, limitant ainsi les risques locatifs. Ainsi, au 31 décembre 2024, 42 % des baux en valeur présentaient une date de maturité égale ou supérieure à 10 ans. Sur les terrains loués, des AOT (Autorisations d'Occupation Temporaire) ou des baux à construction peuvent aller jusqu'à 70 ans. Sur les bâtiments loués, il s'agit de baux commerciaux ou de baux civils.

LE DOMAINE FONCIER DÉDIÉ À L'ACTIVITÉ IMMOBILIÈRE

Aéroports de Paris est propriétaire de l'ensemble de son domaine foncier qui s'étend sur 6 686 hectares, dont 4 638 hectares réservés pour les activités aéronautiques, 852 hectares de surface non exploitables et 1 196 hectares dédiés aux activités immobilières.

Les surfaces disponibles pour l'immobilier en 2024 se décomposent comme suit :

(en hectares)	Aéronautique	Diversification	Total
SURFACES DÉDIÉES À L'IMMOBILIER	448	746	1 194
Réserves foncières ¹	50	218	268
Terrains d'emprise des bâtiments propriétés d'ADP	236	263	499
Terrains loués à des tiers	162	265	427

¹ Surfaces des réserves foncières constructibles (nettes de la biodiversité et des projets en cours).

Les projets de développement envisagés accueillent des projets compatibles avec les règles d'urbanisme en vigueur dans les communes d'implantation (SDRIF, CDT, SCOT, PLU...) ¹ et doivent s'insérer dans le plan-masse aéroportuaire.

Les réserves foncières constructibles diminuent de 11 hectares à fin 2024 et s'établissent à 268 hectares comparés à 279 hectares en 2023 en raison essentiellement de la location de terrains à Paris-Charles de Gaulle et des parcelles transférées pour les besoins aéronautiques à Paris-Orly.

Les terrains loués à des tiers sont situés sur les aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale. La valeur de ces terrains se répartit comme suit : ceux situés sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle représentent 70 % de la valeur totale, ceux sur l'aéroport de Paris-Orly environ 20 % et ceux sur l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale environ 10 %.

Au 31 décembre 2024, le patrimoine dédié à l'activité immobilière est valorisé à 4 040 millions d'euros, dont 3 574 millions d'euros en immeubles de placement comme détaillé au chapitre 18 dans la note 6.3.2 des comptes consolidés du groupe. Le patrimoine intègre par ailleurs pour plus de 466 millions d'euros les immeubles occupés par le Groupe ADP pour ses besoins propres, les actifs portés par les filiales mises en équivalence et les actifs retraités selon les normes IFRS en contrat de location-financement.

La valeur des réserves foncières constructibles (268 hectares) s'élève à 221 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Ces terrains (réserves foncières) font l'objet de plans directeurs d'aménagement par quartier qui permettent de fiabiliser leur potentiel de développement. Ces plans tiennent compte de la connaissance du marché immobilier local, des règlements d'urbanisme des communes ou communautés d'agglomération, de l'évaluation réaliste du potentiel constructible par plateforme en fonction de l'évolution des plans masses et des orientations stratégiques de chaque aéroport. La connaissance des coûts d'aménagement permet d'assurer la viabilité économique des projets.

Selon les estimations du groupe, l'ensemble de ces réserves foncières représente à fin 2024 un potentiel constructible d'environ 1,127 million de m² de bâtiments.

Cette estimation en matière de développement immobilier constitue seulement un éclairage sur la vision du groupe à très court terme, dans la continuité des projets déjà initiés et pour certains réorientés pour les projets ultérieurs en fonction à la fois de la stratégie de chaque aéroport et des évolutions des marchés immobiliers locaux. Elle ne consiste nullement en une prévision.

BÂTIMENTS LOUÉS

La surface utile commercialisée à fin 2024 s'élève à près de 1 025 000 m². Le taux d'occupation moyen du périmètre total s'élève à près de 85 % et le taux d'occupation financier à plus de 92,6 %.

Les surfaces se décomposent comme suit :

(en milliers de m ²)	Aéronautique	Diversification	Total
Surfaces louées	587	437	1 025
Bâtiments de fret	290	54	344
Hangars de maintenance	201	-	201
Locaux d'activité et logistique	69	92	161
Bureaux	21	89	110
Locations internes	5	190	195
Autres bâtiments	1	12	13

1.1.2.3.2 Positionnement de l'activité immobilière

Le Groupe ADP dispose d'une position de premier plan sur le marché immobilier francilien grâce aux atouts suivants :

- ♦ une amélioration de la desserte par les transports en commun : grâce à l'arrivée de la ligne 14 à Orly le 24 juin 2024 et à moyen terme grâce à la réalisation du CDG Express, de la ligne 17 à Paris-Le Bourget et à Paris-CDG en 2030 et de la ligne 18 à Orly ;
- ♦ une situation géographique privilégiée par la proximité de Paris et la situation des actifs et des terrains au cœur de deux des plus grands pôles économiques de l'Île-de-France, moteur essentiel de l'économie régionale et nationale ;

- ♦ des actifs de qualité répartis sur trois plateformes complémentaires : les actifs du Groupe ADP sont développés dans une optique durable (écoconception, écoconstruction) et avec des objectifs de labellisation élevés (HQE « Excellent », BREEAM « Very Good »...) ;
- ♦ des réserves foncières importantes : la possibilité de proposer de grandes emprises foncières d'un seul tenant dans des quartiers largement connectés à l'aéroport et à la métropole présente une opportunité pour les entreprises cherchant à regrouper en proche banlieue parisienne de grandes surfaces de bureaux, d'entrepôts ou de messageries.

¹ Schéma directeur de la région Île-de-France, Contrats de développement territorial, Schéma de cohérence territoriale, Plan local d'urbanisme...

De surcroît, le Groupe ADP dispose d'opportunités significatives de développement immobilier :

- ♦ certains quartiers offrent un fort potentiel de densification, en particulier les quartiers de type urbains comme le nord de la plateforme d'Orly, Roissy-Pôle et la zone cargo de Paris-Charles de Gaulle ;
- ♦ un potentiel de valorisation de son foncier par la politique de gestion d'actifs mise en place qui valorise le patrimoine foncier et immobilier existant (réhabilitation, rénovation, déconstruction, etc.) ;
- ♦ les reprises d'actifs en propriété à l'échéance des baux à construction, des baux civils ou commerciaux et des autorisations d'occupation temporaire. En effet à l'échéance des contrats, le groupe peut opter soit pour la démolition des bâtis par le bénéficiaire du contrat régénérant alors un nouveau terrain à bâtir, soit pour la conservation du bâti dont il devient alors propriétaire et donc nouveau bailleur. Cette opportunité s'est concrétisée en 2024 par la décision de reprendre en propriété le bâtiment de maintenance moteurs d'Air France (bâtiment 4500) située à l'est de la plateforme de CDG.

1.1.2.3.3 Stratégie de l'activité immobilière

Le Groupe ADP a pour ambition d'atteindre, pour son activité immobilière, le niveau de performance d'une société foncière intégrée de premier plan exploitant le potentiel de développement apporté par l'aéroport et la proximité de Paris et bénéficiant d'une maturité longue des baux qui induit une sécurisation du chiffre d'affaires sur le long terme. Cette ambition s'appuie sur une stratégie de développement, qui consiste à créer des quartiers offrant aux entreprises et à leurs salariés une réelle qualité de vie et de service (facilité des accès, aménagement durable, espaces paysagers de qualité, commerces et services diversifiés...) dans une approche ville du quart d'heure.

Le modèle économique de l'activité immobilière repose sur deux marchés (l'immobilier aéroportuaire et l'immobilier de diversification offrant des perspectives de création de valeur à moyen terme), et trois métiers (aménageur, développeur et gestionnaire) permettant à Aéroports de Paris d'être présent sur toute la chaîne de création de valeur.

Le métier de gestionnaire bénéficie d'un modèle solide grâce à des classes d'actifs diversifiées (gare de fret, hôtels, bureaux, parc d'activités, entrepôt messagerie, hangars avions, commerces) et à une maturité de baux offrant une visibilité du chiffre d'affaires à long terme. Le Groupe ADP entend poursuivre le renforcement de la qualité de service auprès de ses clients avec pour ambition d'être au centre de la relation client en déclinant la politique environnementale du groupe avec des bâtiments labellisés, un aménagement de quartiers durables, une modernisation du parc et la sécurisation des sites.

Dans le cadre de la feuille de route stratégique 2025 ¹ *Pioneers*, le groupe compte poursuivre sa stratégie « investisseur » d'une part, et tirer profit de la reprise en pleine propriété de bâtiments dont les baux arrivent à échéance. Dans ce cadre, la politique immobilière repose sur trois fondamentaux :

- ♦ une démarche de triple sobriété foncière *via* (i) la recherche de densification et de verticalisation, (ii) le choix des types de conception et de construction et (iii) l'exploitation du parc existant comme neuf autour de la sobriété énergétique ;
- ♦ un positionnement en double regard, avec un immobilier « vers l'intérieur de la plateforme » en accompagnement de l'écosystème aéroportuaire, et un immobilier « vers l'extérieur de la plateforme », en couture entre l'aéroport et les territoires

riverains pour accompagner une meilleure acceptabilité des activités du groupe en offrant des produits immobiliers en complémentarité de ceux présents dans les territoires ; enfin

- ♦ le déploiement d'une ligne métier autour de la singularité de l'immobilier du groupe, d'abord sur nos plateformes parisiennes, avant de l'étendre à l'international.

Le Groupe ADP, dans un contexte de marché immobilier complexe et de plus en plus marqué par une rareté du foncier, a dû adapter sa stratégie d'investissement sur les classes d'actifs les plus résilients, en particulier dans les secteurs du fret et de l'activité logistique (gare de fret, parc d'activités et entrepôt messagerie), en envisageant la verticalisation de certains projets pour des raisons de sobriété foncière. La direction de l'Immobilier a aussi poursuivi sa politique de reprise en propriété des actifs à l'échéance des contrats et participé à la régénération du foncier par la démolition de bâtiments obsolètes ou pour laisser place à de nouveaux projets tout en modernisant le patrimoine existant. Après analyse des projets, le choix d'une intervention en simple qualité d'aménageur demeure possible si l'opération en investissement s'avère suffisamment rentable ou si un risque marqué d'obsolescence est identifié ou si la nature de l'actif envisagé ou existant est trop spécifique.

Malgré le contexte actuel de fortes incertitudes en raison des impacts mondiaux majeurs découlant du conflit en Ukraine et d'une augmentation des taux d'intérêt directeurs en Europe ces dernières années, les développements immobiliers bénéficient de perspectives de développement dans les prochaines années, liées à l'arrivée de nouveaux transports en commun qui contribueront à soutenir la valeur foncière et immobilière à Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget, et à une situation générale de rareté foncière autour des aéroports franciliens qui induiront un besoin de nouveaux programmes cargo et de surfaces d'activités et de logistique.

1.1.2.3.4 Perspectives

Le Groupe ADP entend conforter sa position d'investisseur par la construction de nouveaux bâtiments ou l'acquisition de bâtiments existants liés ou non à l'aéroportuaire, afin d'élargir son offre clients. Ainsi, le Groupe ADP ambitionne de contribuer à la création ou la densification de ses quartiers, à la valorisation de son foncier par la reconversion de certains territoires industriels, d'anciennes zones aéroportuaires à forte obsolescence et par l'optimisation locative d'autres zones. Le développement d'offres de services permettra de répondre aux attentes des clients actuels et futurs. Privilégier la densification restera une constante dans l'ensemble des projets étudiés.

De surcroît, le Groupe ADP dispose d'ici à 2033 d'un potentiel de croissance locative à rentabilité élevée à l'échéance d'une vingtaine de contrats de type autorisations d'occupation temporaire ou baux terrains à l'échéance desquels sont étudiées au cas par cas les opportunités de reprise ou de démolition des actifs concernés.

DÉTAIL DES PROJETS AU 31 DÉCEMBRE 2024

1.1.2.3.5 Activités immobilières sur la plateforme Paris-Charles de Gaulle

L'immobilier de la plateforme Paris-Charles de Gaulle est composé principalement de bâtiments alloués aux activités cargo ou maintenance et aux activités tertiaires et hôtelières liées au développement des quartiers (Roissy-Pôle). Le développement immobilier est résolument orienté vers l'écosystème aéroportuaire et est induit principalement par la croissance endogène du trafic aérien.

¹ Annoncé lors de la journée investisseurs du 17 février 2022 (voir la section 5.1 « Faits marquants » du présent document).

Un équilibre entre les quartiers de l'aéroport, entre ceux à vocation monofonctionnelle (zones Cargo, Technique, support) et celui de Roissypôle, dans lequel se trouve une mixité d'usages, est recherché. Dans ce cadre, une programmation de proximité permettant d'accéder à pieds à la plupart des services du quotidien est recherchée. En déclinant ainsi l'ambition d'hospitalité hors les murs des aéroports, la construction d'une offre différenciée selon les catégories de clients devrait permettre, en outre, une plus grande captation de valeur.

CARGO

La Cargo City de Paris-Charles de Gaulle, la plus vaste d'Europe avec 220 hectares dédiés au cargo, accueille 12 des 14 opérateurs leaders mondiaux du secteur, et présente un taux d'occupation proche de 100 % des surfaces d'exploitation cargo au 31 décembre 2024. Le déploiement à venir du schéma industriel cargo devra permettre de rester souple et évolutif afin de s'adapter aux évolutions du marché.

La stratégie immobilière cargo sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle s'articule autour de deux axes :

- ◆ l'accompagnement de la croissance du trafic du fret en apportant des réponses aux nouveaux besoins des acteurs du secteur tout en limitant l'exploitation du foncier dans la mise en œuvre d'une ambition de sobriété foncière ;
- ◆ le renforcement du positionnement de la plateforme comme leader européen du cargo en termes de tonnes traitées avec :
 - ◆ la reconquête du premier front actif (zone constituée des entrepôts au plus près des avions, à la frontière entre la zone côté piste et la zone côté ville), en poursuivant le développement, par le Groupe ADP, d'investissements dans de nouveaux actifs de premier plan dédiés aux opérateurs cargo,
 - ◆ s'ajoute la mise en service en 2023 d'une gare de fret de près de 13 000 m² (projet Midi) et l'acquisition en décembre 2023 d'un actif connecté en zone cargo de 46 540 m² entièrement loué à un mono-occupant,
 - ◆ le renforcement de l'approche environnementale (favoriser les réhabilitations aux déconstructions, recours aux matériaux bio-sourcés, mobilité par des circulations douces...),
 - ◆ la déclinaison de l'orientation *hub* énergétique sur Roissy : développement d'une station Hydrogène et Gaz Bio pour véhicules en zone cargo permettant la distribution côté ville et côté piste avec une mise en service prévue fin 2025, en plus de celle mise en service à CDG à Compans en juin 2024 (IRVE - GNV),
 - ◆ la poursuite des développements de gare de fret à étage afin d'éviter l'étalement urbain avec le lancement du projet Duo, un projet de 47 600 m². Le CPI a été signé le 21 décembre 2023 et le permis de construire délivré le 22 août 2024,
 - ◆ un accompagnement des opérateurs pour améliorer le rendement du tonnage opéré par m² dans un objectif de densité d'usage.

TERTIAIRE

La stratégie de développement des activités immobilières tertiaires s'articule autour de projets phares :

- ◆ le développement des quartiers comme celui du quartier d'affaires Roissypôle (bureaux, hôtels, commerces et services) qui comprend désormais plus de 122 000 m² de bureaux. Ce quartier, relié aux différents terminaux de Paris-Charles de Gaulle, comprend notamment des bureaux : l'ensemble Continental Square d'une surface de 46 000 m², l'immeuble Altaï de près de 11 500 m² repris en pleine

propriété courant 2022, la totalité de l'ensemble immobilier Le Dôme pour 32 000 m² et l'ensemble comprenant le siège du Groupe ADP et la maison de l'environnement pour près de 17 000 m², et l'immeuble Baïkal pour plus de 10 100 m² ;

- ◆ la livraison en 2022 d'un hôtel Courtyard Résidence Inn by Marriott de 335 chambres dans le quartier Roissypôle Ouest au cœur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et à proximité immédiate de ses terminaux. Ainsi, la capacité d'hébergement de l'aéroport s'élève à plus de 4 200 chambres à fin 2024.

1.1.2.3.6 Activités immobilières sur la plateforme de Paris-Orly

L'aéroport Paris-Orly a pour objectif de devenir un important pôle d'affaires, au cœur du premier pôle économique du Sud francilien, en s'appuyant sur la stratégie de développement de quartiers et de leur connexion avec l'environnement urbain existant et projeté.

La plateforme Paris-Orly développe ainsi une gamme complète d'actifs diversifiés sur l'ensemble de ses réserves foncières pour les activités tertiaires comme pour les métiers de la logistique et de la messagerie bénéficiant d'une excellente accessibilité routière et de la proximité du cluster agroalimentaire autour du marché d'intérêt national de Rungis.

La plateforme Paris-Orly est desservie par les moyens de transport en commun existants (Orlyval-RER B, RER C, tramway T7 et la ligne 14 depuis l'été 2024), qui seront renforcés par la ligne 18 du Grand Paris Express (en 2027). Par ailleurs, le projet de prolongement de la ligne de tramway T7 jusqu'à Juvisy est en cours d'étude. Dans le cadre du projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse, une gare TGV pourrait également être créée à plus long terme (Pont de Rungis).

La plateforme dispose par ailleurs d'un foncier libre important, hérité de l'histoire de l'aéroport et d'un foncier à récupérer au rythme de la reconversion industrielle des anciennes zones aéroportuaires en cœur de plateforme ou sur ses franges.

Début d'année 2022, une autorisation environnementale a été obtenue en vue de la construction d'un parc d'activités artisanales et industrielles d'une surface de 32 000 m² à Athis-Mons au sud de la plateforme d'Orly. Le contrat de promotion immobilière a été signé en décembre 2023 et le permis de construire obtenu le 23 décembre 2024. Le démarrage des travaux est prévu au S1 2025. Ce parc permettra de mettre à disposition des entreprises du territoire une nouvelle offre locative pour des entreprises cherchant à se développer.

Début 2023, une demande d'autorisation environnementale a été déposée pour un projet de construction d'un parc d'activités similaire à destination des PME et PMI de 90 000 m² à Wissous sur le quartier des Avenaises. L'enquête publique s'est achevée en février 2024, et l'autorisation environnementale obtenue en août 2024, permettant de lancer la commercialisation du parc. Le Groupe ADP sera également investisseur sur ce programme, qui comprendra des parcelles individuelles pour des projets « clé en main », ainsi que des bâtiments divisibles en cellules permettant l'accueil de plusieurs entreprises.

S'agissant des quartiers centraux et nord de la plateforme, dénommés « Grand Cœur d'Orly », une étude de programmation immobilière a été réalisée en 2023, visant à tenir compte de l'impact de l'arrivée des lignes de métro et de ses conséquences sur l'évolution de la demande immobilière. Cette étude a conduit à préconiser la mise en œuvre d'une programmation immobilière durable et ancrée dans le territoire visant notamment à accueillir des fonctions de production d'entreprises industrielles et dotée d'un fort

contenu en ingénierie tout en intégrant les fortes ambitions environnementales du plan stratégique de l'aéroport de Paris-Orly. Il s'agira d'étudier dans les mois prochains la programmation d'une offre immobilière mixte combinant les activités tertiaires et l'activité (bâtiments dits « tertiaires »), des activités relatives à la formation/enseignement et du développement hôtelier.

1.1.2.3.7 Activités immobilières sur la plateforme de Paris-Le Bourget

L'Aéroport de Paris-Le Bourget se caractérise par un immobilier de ville pour un aéroport en ville, avec une opportunité unique de renouvellement et de valorisation d'un parc immobilier vieillissant et de fonciers à haute valeur ajoutée, en proposant un nouveau front urbain côté ville.

Une réserve foncière d'environ 10 ha, au nord de l'aéroport du Bourget, sur la commune de Bonneuil-en-France, se prêtant au développement d'un parc d'activités pour des

entreprises de type PM-PMI fait actuellement l'objet d'une ré-évaluation de sa capacité constructive, pour tenir compte des contraintes relatives à la préservation de la biodiversité et aux servitudes radio-électriques.

À Saint-Cyr, le développement d'un parc d'activité est à l'étude.

Sur Lognes, une première phase de développement, consistant en l'aménagement et le développement d'un parc de petite activité de 11 000 m² (première tranche) sur 3 hectares de terrain, a fait l'objet d'une consultation de promoteurs en 2022, de la signature d'un contrat de promotion immobilière et d'une demande de permis de construire fin 2023. L'opération est de taille raisonnable et facilement phasable en fonction des conditions de commercialisation. La livraison de la première tranche de quatre bâtiments est prévue fin 2025. Le développement d'une deuxième tranche (5 500 m² de SDP) est conditionné par la validation d'une solution de compensation « zone humide ».

1.1.2.4 International et développement aéroportuaire

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 971	1 630	+341 M€
ADP International	307	298	+9 M€
dont AIG	277	277	- M€
dont ADP Ingénierie	12	16	-4 M€
TAV Airports	1 660	1 305	+355 M€
Société de Distribution Aéroportuaire Croatie	-	18	- M€
EBITDA COURANT	546	422	+124 M€
Quote-part de résultat des MEE	(294)	74	-368 M€
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT	99	324	-225 M€
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	27,7 %	25,9 %	+1,8 pts
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	5,0 %	19,9 %	-14,9 pts

Le segment « International et développements aéroportuaires » rassemble les activités réalisées par les filiales et participations d'Aéroports de Paris qui opèrent des activités de management aéroportuaire. Ce segment regroupe ADP International, la participation dans TAV Airports et la participation dans GMR Airports.

Le 15 octobre 2024, le Groupe ADP a réalisé la cession de 100 % du capital social de la société ADP Ingénierie, filiale d'ADP International, à Artelia, un groupe de conseil, d'ingénierie et de gestion de projet à l'international. Jusqu'à cette date, les résultats d'ADP Ingénierie étaient comptabilisés dans le segment « International et développements aéroportuaires » en intégration globale.

Cette cession s'inscrit dans le cadre de la gestion par le Groupe ADP de son portefeuille d'activités, visant à maintenir une composition optimale pour l'atteinte des objectifs stratégiques, de développement et de performance financière que le groupe s'est fixé.

1.1.2.4.1 Une stratégie internationale au modèle unique et créateur de valeur

UN DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL PORTÉ PAR TROIS ENTITÉS COMPLÉMENTAIRES

Dans le cadre du modèle d'affaires décrit *supra* au 1.1.1.1, la création de valeur du Groupe ADP repose notamment sur la consolidation de sa présence dans diverses zones géographiques.

Le Groupe ADP est en effet animé par la conviction que son internationalisation le place, d'une part, en meilleure posture pour profiter de la phase de reprise qui a suivi la Covid-19, avec des niveaux de trafic dépassant désormais, aux bornes du groupe, ceux de 2019 et équilibre, d'autre part, son exposition à l'évolution à venir du trafic aérien. Les actifs internationaux du groupe permettent ainsi de disposer d'un portefeuille bien équilibré en termes d'exposition à des géographies prometteuses montrant un potentiel de croissance important du fait de la poursuite du développement économique des territoires, de la croissance de la classe moyenne et de la propension de cette dernière à voyager.

Le développement international du groupe se caractérise par :

- ♦ une géographie et une exposition à la croissance complémentaires entre ADP en propre, TAV Airports et GMR Airports : présence de TAV Airports sur le Moyen-Orient, l'Asie centrale, l'Europe de l'Est, le Maghreb et l'Afrique anglophone, présence de GMR Airports en Asie du Sud et du Sud-Est, et présence d'ADP sur des marchés matures (Europe, Amérique du Nord) et émergents (Amérique latine, Afrique francophone), sans pour autant imposer de frontière absolue entre ces zones de développement naturelles ;
- ♦ des synergies recherchées du fait d'un positionnement unique du Groupe ADP sur l'ensemble des chaînes de valeur de l'activité aéroportuaire décrites *supra* au 1.1.1.1 ;
- ♦ une activité de développement international organisée autour de trois zones : Afrique – Moyen-Orient, Asie, et Amériques avec le bureau de New York.

Le Groupe ADP peut par ailleurs capitaliser sur son réseau aéroportuaire international pour appuyer sa stratégie. La diversité du réseau du Groupe ADP lui permet de bénéficier d'informations en temps réel et en direct sur l'état du trafic mondial et ses tendances, les évolutions dans les attentes de nos clients, compagnies et passagers, et ainsi d'adapter son offre dans tous les domaines et peser plus fortement, de façon globale, sur la définition des futurs standards opérationnels internationaux. La coopération entre les plateformes du réseau renforce ainsi la résilience et la capacité d'adaptation du groupe au regard des conditions de l'activité.

Dans cette optique, la démarche de renforcement de la connectivité de nos territoires est traduite par l'objectif, inscrit dans le cadre de la feuille de route 2025 Pioneers, d'ouvrir 100 routes internationales supplémentaires à l'horizon 2025.

Enfin, dans le cadre de la feuille de route 2025 Pioneers, les activités internationales sont encadrées par un objectif quantifié de stabiliser la maturité moyenne des concessions à 30 ans.

UN PILOTAGE DES ACTIVITÉS INTERNATIONALES ORIENTÉ VERS LA PERFORMANCE FINANCIÈRE ET OPÉRATIONNELLE

L'approche One Group, effective depuis le 1^{er} janvier 2020 au sein du Groupe ADP, vise à favoriser l'internationalisation de l'entreprise, afin de renforcer sa performance industrielle et financière, et d'offrir de larges perspectives de développement à ses collaborateurs.

Dans le pilotage de ses activités internationales et de leur développement, le Groupe ADP vise un objectif de robustesse financière et de performance opérationnelle. Cet objectif repose sur une logique industrielle et sur l'intégration des activités conduites au sein de TAV Airports et Airport International Group, ainsi que le partenariat opérationnel associé à la participation dans le capital de GMR Airports.

Cette approche doit permettre de favoriser les synergies et les coopérations, de renforcer la capacité d'innovation, d'optimiser les ressources et de dégager des marges de manœuvre pour poursuivre la conduite du développement de l'ensemble de l'entreprise.

Dans cette optique, la stratégie internationale du Groupe ADP est structurée autour de trois volets :

- ◆ les projets de développement, y compris les développements non aéroportuaires et ceux des filiales de services, pris en charge par la direction du Développement ;
- ◆ l'animation du réseau des plateformes aéroportuaires en France et à l'international dont l'exploitation est opérée par le groupe, le cas échéant à travers des contrats de services visant à partager les meilleures pratiques en matière d'opérations et de management aéroportuaire, et le pilotage du modèle d'excellence opérationnel le support de performance, de robustesse et d'innovation à l'échelle du groupe, sous la responsabilité de la Direction générale des opérations ;
- ◆ la concrétisation de la démarche One Group à travers les filières « groupe » organisées autour d'une famille de métiers et prenant en compte systématiquement les expertises liées à l'innovation et au développement durable. Ces filières fonctionnent sur un mode matriciel avec des rattachements hiérarchiques, mais aussi fonctionnels. Elles contribuent ainsi au développement du groupe.

Le développement international se fait notamment à travers :

- ◆ ADP SA ou ADP International directement, notamment aux Amériques et en Europe ;
- ◆ TAV Airports, qui dispose d'importantes opportunités de développement avec la prolongation des périodes de concessions de certains actifs ainsi que de nouveaux projets (pour plus de détails sur la stratégie et les prévisions de TAV Airports, voir la section ci-dessous relative à TAV Airports) ;
- ◆ GMR Airports, qui dispose de plusieurs leviers de croissance en exploitant le potentiel de croissance en Inde, le dynamisme des compagnies aériennes indiennes et les opportunités de privatisation en Inde (pour plus de détails sur la stratégie de GMR Airports, voir la section ci-dessous relative à GMR Airports).

Ce développement international, qui repose sur une forte dynamique de la croissance organique de TAV Airports et GMR Airports, porte la création de valeur de long terme du groupe.

Ainsi, le groupe s'attend à ce que la contribution des activités internationales au résultat opérationnel courant du groupe passe de 15 % en 2019, à un niveau compris entre 25 % et 35 % en 2025, entre 35 % et 45 % en 2030 et entre 40 % et 50 % en 2035, avant prise en compte de nouvelles opérations de développement.

1.1.2.4.2 TAV Airports

Depuis le 7 juillet 2017, le Groupe ADP détient 46,12 % du capital et des droits de vote de TAV Airports (contre 38 % avant cette date). La dispersion de l'actionnariat de TAV Airports et la conclusion d'un pacte d'actionnaires entre le Groupe ADP et les principaux actionnaires minoritaires, donne au Groupe ADP la capacité de prendre des décisions pertinentes de manière unilatérale sur TAV Airports. Le contrôle de fait ainsi exercé depuis le 7 juillet 2017 conduit le Groupe ADP à consolider les résultats de TAV Airports par intégration globale dans les comptes du Groupe ADP.

DESCRIPTION DE TAV AIRPORTS

TAV Airports est un opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie, et gère 14 aéroports dans le monde :

- ◆ 5 aéroports en Turquie : Ankara Esenboğa, Izmir-Adnan Menderes, Gazipaşa, Milas-Bodrum et Antalya en co-contrôle avec Fraport ;
- ◆ Tbilissi et Batumi en Géorgie ;
- ◆ Monastir et Enfidha-Hamamet en Tunisie ;
- ◆ Skopje et Ohrid en Macédoine du Nord ;
- ◆ Médine en Arabie saoudite ;
- ◆ Zagreb en Croatie, aux côtés d'ADP International ;
- ◆ Almaty au Kazakhstan.

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 sûreté et les services d'exploitation. TAV Airports gère également les zones commerciales et les services de salons et d'accueil VIP 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 à l'aéroport d'Istanbul (IGA) *via* ses sociétés de services TGS, Havas, ATU et BTA. De plus, TAV opère l'aéroport de Riga (Lettonie) dans le cadre d'un contrat d'opération et maintenance (O&M).

Le chiffre d'affaires de TAV Airports dans les comptes du Groupe ADP s'est élevé à 1 303 millions d'euros en 2023, son EBITDA à 381 millions d'euros.

STRATÉGIE DE TAV AIRPORTS

Le Groupe ADP partage avec TAV Airports sa feuille de route stratégique 2025 Pioneers.

La stratégie de croissance rentable de TAV Airports repose sur trois orientations :

- ♦ disposer de solides références en tant qu'opérateur aéroportuaire : la gestion de la concession de l'aéroport d'Antalya jusqu'à fin 2051 représente un atout majeur en tant qu'aéroport ayant accueilli plus de 38 millions de passagers en 2024, le renouvellement de la concession de l'aéroport d'Ankara jusqu'en 2050 permet également de prolonger fortement la durée moyenne du portefeuille des concessions, de même que hisser les plateformes de TAV Airports à un niveau élevé de reconnaissance en matière de technologie, d'hospitalité et de croissance au plan environnemental ;
- ♦ concentrer le développement du réseau dans certaines régions : consolider et étendre le portefeuille de concessions de TAV Airports dans les régions d'Europe de l'Est, d'Asie centrale, du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord. S'appuyer sur un réseau important de compagnies aériennes permettant de dynamiser le marché du transport aérien dans ces régions ;
- ♦ développer les sociétés de services : augmenter les revenus des aéroports existants et favoriser la compétitivité du groupe pour gagner de nouvelles concessions. La notoriété et l'expérience du réseau de salons et d'accueil VIP de TAV OS sont un vecteur majeur pour accélérer le déploiement de la stratégie d'hospitalité.

Dans ces conditions, TAV Airports s'appuie sur sa filiale TAV Technologies pour développer des logiciels de nouvelle génération pour les opérations aéroportuaires et l'assistance en escale, et pour déployer des installations numériques sur certains process passagers, garantissant ce faisant une présence internationale démultipliée. TAV Technologies, présent sur 4 continents, contribue fortement à accélérer la digitalisation de nos aéroports. TAV Airports et TAV Technologies participent à ce titre activement au programme Smart Airports du Groupe ADP.

TAV Airports est aussi bien placé pour contribuer aux objectifs du Groupe ADP en matière de notation ACI-ASQ et Skytrax et de développement du réseau de salons, avec 4 aéroports classés dans les 130 meilleurs aéroports mondiaux.

En matière de développement durable, TAV Airports a pour pilier d'accroître la performance énergétique de ses activités et de réduire l'impact carbone de tous les nouveaux bâtiments. À cette fin, un bilan carbone sur la durée de vie des nouveaux bâtiments est établi et l'utilisation des énergies renouvelables est intensifiée, notamment au moyen d'un plan d'investissement. TAV Airports a toujours été avant-gardiste en matière d'environnement. Avec comme plan long terme de maximiser l'utilisation des énergies renouvelables en lien avec la cible « zéro émission ». À court terme, TAV investit actuellement dans des parcs solaires sur ses aéroports de Bodrum, Izmir et Ankara avec comme cible 30 % de leur consommation en énergie solaire.

GOVERNANCE

Au 31 décembre 2024, l'actionnariat de TAV Airports se décomposait ainsi :

Actionnaires	% du capital
Groupe Aéroports de Paris ¹	46,1 %
Tepe Insaat Sanayi A.Ş.	4,1 %
Autre flottant	49,8 %

¹ À travers Tank ÖWA alpha GmbH, filiale à 100 % d'Aéroports de Paris.

Le conseil d'administration de TAV Airports est composé de 11 membres, dont 5 nommés sur proposition du Groupe ADP, 1 membre pour lequel Tepe a le droit de proposer un candidat, 1 membre désigné en application de la loi turque et 4 administrateurs indépendants proposés par le comité des nominations au vote de l'assemblée générale des actionnaires.

MODÈLES DE CONCESSION

Aéroport	Type de contrat/Date d'expiration	Participation TAV	Périmètre	2019 Pax (mppa)	tax/ passager International	tax/passager Domestique	Redevance sûreté/ pax int 6	Garantie de volume	Frais annuels de concession payés
Ankara Esenboğa ⁸	Contrat Build Operate Transfer (Mai 2025)	100 %	Terminal	13,7	15 € 2,50 € (Transfer)	3 €	1,50 €	0,6 m Dom., 0,75 m Int'l pour 2007 + 5 % p. a	-
New Ankara Esenboğa (Débute en 2025)	Bail (Mai 2050)	100 %	Terminal	13,7	15 € 5 € (Transfer)	3 €	3 €	Non	119 M€ en amont 10 M€ de 2025 à 2029 et 15 M€ de 2030 à 2049 + TVA ¹²
Izmir-A. Menderes (Ege) ⁸	Concession (Décembre 2034)	100 %	Terminal	12,4	15 € 2,50 € (Transfer)	3 €	1,50 €	Non	29 M€ + TVA ¹
Gazipaşa-Alanya ⁸	Bail (Mai 2036)	100 %	Aéroport	1,1	12 €	24,79 €	1 €	Non	50 000 \$ + TVA+65 % du profit net
Milas Bodrum ⁸	Concession (Décembre 2037)	100 %	Terminal	4,3	15 €	3 €	1,5 €	Non	143,40 M€ avancées + 28,70 M€ +TVA ²
Antalya ⁸	Bail (Décembre 2026)	49 % ⁵	Terminal	35,7	15 € 2,50 € (Transfer)	3 €	1,5 €	Non	100,50 M€ + TVA
New Antalya (Débute en 2027)	Bail (Décembre 2051)	51 % ¹⁰	Terminal	35,7	17 € 5,0 € (Transfer)	3 €	3 €	Non	1 813 M€ avancés 145 M€ de 2027 à 2031 et 236 M€ de 2032 à 2051 + TVA ¹¹
Almaty	Pas de Concession ⁹	85 %	Aéroport	6,4	8,9 \$ pour les compagnies aériennes non-khazak	Les charges varient	-	Non	-
Tbilissi	Contrat Build Operate Transfer (Janvier 2027)	80 %	Aéroport	3,7	25 US\$	6 US\$	-	Non	10 % des recettes brutes d'atterrissage et de l'assistance en escale
Batumi	Contrat Build Operate Transfer (Août 2027)	76 %	Aéroport	0,6	12 US\$	7 US\$	-	Non	10 % du chiffre d'affaires brut d'atterrissage et de l'assistance en escale avec un montant annuel minimum de 400 000 GEL
Monastir & Enfidha	Contrat Build Operate Transfer + concession (Mai 2047)	100 %	Aéroport	3	13 €	1 €	0,80 €	Non	11-26 % du chiffre d'affaires provenant de ⁷ 2010 à 2047
Skopje & Ohrid	Contrat Build Operate Transfer + concession (Juin 2032)	100 %	Aéroport	2,7	13 € à Skopje, 10,20 € à Ohrid	-	6,50 € à Skopje, 6,50 € à Ohrid	Non	4,11 % du chiffre d'affaires annuel brut ³
Médine (TIBAH)	Contrat Build Operate Transfer + concession (Mai 2041)	26 %	Aéroport	8,4	SAR 94,27 4	SAR 10,60	-	Non	54,50 %
Zagreb (MZLZ)	Contrat Build Operate Transfer + concession (Avril 2042)	15 %	Aéroport	3,4	19,67 € 4,5 € (Transfert)	8,43 €	6,50 € international, domestique et PAX en transfert	Non	2,00 € - 11,50 M€ fixe 0,5 % (2016) - 61 % (2042) variable

- Base de comptabilité d'exercice : charges d'amortissement de 13,50 M€ en 2015 à 32,40 M€ en 2032 plus charges financières de 17,8 M€ en 2015 à 0,00 M€ en 2032.
- Base de comptabilité d'exercice : charges d'amortissement de 11,10 M€ en 2016 à 38,00 M€ en 2032 plus charges financières de 18,8 M€ en 2016 à 0,00 M€ en 2032.
- Le pourcentage sera réduit à 2 % au fur et à mesure que le nombre de passagers augmentera.
- La redevance PAX à Médine s'applique aux passagers internationaux au départ et à l'arrivée. La taxe de séjour sera augmentée en fonction de l'IPC cumulé en Arabie saoudite tous les trois ans.
- La participation de 49 % de TAV Airports dans l'aéroport d'Antalya lui donne droit à une gouvernance égale et à 50 % des dividendes.
- Les redevances sûretés pour les passagers internationaux sont perçues dans les aéroports turcs depuis janvier 2019.
- Les redevances de concession ont été restructurées en novembre 2019 avec le multiplicateur suivant : (*35 % si pax < 4 m, *75 % si 4 m < pax < 5 m, *125 % si 5 m < pax < 7,5 m, *150 % si pax > 7,5 m).
- DHMI a prolongé les périodes d'exploitation d'Antalya, Ankara, Gazipaşa-Alanya, Izmir et Milas-Bodrum pour deux ans, en février 2021. <https://www.kap.org.tr/en/Bildirim/909767>.
- L'exploitation de l'aéroport ne fait pas l'objet d'une concession. Les installations aéroportuaires sont possédées et louées.
- La participation de 51 % de TAV Airports dans l'aéroport d'Antalya lui donne droit à une gouvernance égale et à 50 % des dividendes.
- La TVA sera payée sur la base d'une comptabilité d'exercice à partir de 2027 (52,2 millions d'euros par an).
- La TVA sera payée sur la base de la comptabilité d'exercice à partir de 2025 (3,4 millions d'euros par an).

À la suite de l'extension des périodes de concession des quatre aéroports turcs de TAV Airports pour deux ans, du renouvellement de la concession d'Antalya jusqu'en 2051, du renouvellement de la concession de l'aéroport d'Ankara (2050) et de l'acquisition de l'aéroport d'Almaty, la maturité du portefeuille de TAV Airports s'établit à 32 ans en 2024.

LE TRAFIC DE TAV AIRPORTS EN 2024

Les conflits actuels en Ukraine et au Proche et au Moyen-Orient créent une nouvelle période d'incertitude. Néanmoins la reprise du trafic est franche sur la plupart des destinations et sur l'ensemble du réseau d'aéroports de TAV. La politique dynamique de développement de Turkish Airlines depuis la Turquie participe activement à la reprise et au développement du trafic de TAV Airports. Dans ce contexte, le trafic de TAV Airports est en hausse de 11,5 % par rapport à 2023, avec 106,5 millions de passagers accueillis dans son réseau en 2024, soit 111,5 % du trafic de 2019.

ÉVÉNEMENTS MAJEURS

La construction du nouveau terminal d'Almaty s'est achevée et l'inauguration a eu lieu le 1^{er} juin 2024. Ce nouveau terminal international de 54 000 m² permet de doubler la capacité de l'aéroport. Le terminal existant est converti en terminal domestique.

Le conseil d'administration du 29 février 2024 a donné l'autorisation à TIBAH Development, l'entité qui détient le droit de concession de l'aéroport de Médina (Arabie saoudite) de s'engager sur un investissement total de 275 millions d'euros afin d'augmenter la capacité de l'aéroport en adéquation avec les perspectives de trafic conformément au contrat de concession. Le projet se déroulera en deux phases, tout d'abord la construction d'un nouveau terminal domestique, ensuite le terminal existant sera transformé en terminal international. Le programme d'investissement inclut aussi des travaux auxiliaires tels que des routes, des parkings et des bureaux.

1.1.2.4.3 Airport International Group (AIG)

Depuis 2018, Groupe ADP, *via* sa filiale à 100 % ADP International, détient 51 % d'Airport International Group (AIG), concessionnaire de l'aéroport international Queen Alia (QAIA) à Amman, en Jordanie. Ses co-actionnaires sont les fonds d'investissement en infrastructures Meridiam et MENA Airport Holding Ltd ainsi qu'Edgo Investment Holdings Ltd.

D'une durée de 25 ans, le contrat de concession *Build Operate Transfer* signé en 2007 prévoit l'exploitation des anciens terminaux et la construction et l'exploitation d'un nouveau terminal. Les experts du Groupe ADP en assurent principalement les opérations depuis cette date au travers d'un contrat d'exploitation & maintenance (*Operations & Maintenance Agreement*) conclu entre AIG et JAM, société de droit jordanien détenue à 100 % par ADP International, et ce pour la durée de la concession. Ce contrat prévoit le déploiement de deux expatriés (*Chief Operations Officer et Engineering & Maintenance Director*) ainsi que la réalisation d'un programme annuel de missions d'expertise par des experts du Groupe ADP sur l'ensemble de la chaîne de valeur en termes de management aéroportuaire.

La construction du nouveau terminal, achevée en septembre 2016, a porté la capacité de l'aéroport à 12 millions de passagers par an avec une superficie totale de 160 462 m².

En 2021 a été achevé le projet d'extension du système de traitement des bagages, pour un coût de 75 millions de dollars et qui, avec 10 300 m² supplémentaires, a augmenté sa capacité à plus de 12 millions de passagers par an, permettant en même temps que QAIA soit pleinement conforme aux normes internationales de sécurité de l'aviation civile en termes de contrôle des bagages de soute.

Opérateur de QAIA depuis le début de la concession, le Groupe ADP a activement contribué à l'amélioration de la performance et à la croissance de l'aéroport dont le trafic a crû en moyenne de 7,2 % par an entre 2007 et 2019. Après la pandémie de Covid-19, et malgré le contexte marqué par la crise au Moyen-Orient, le niveau de trafic de 2019 a été retrouvé en 2023, confirmant la résilience du trafic aérien en Jordanie. En 2024, le trafic est repassé légèrement en dessous du niveau de 2019 (- 1 %), en raison du conflit au Proche-Orient qui a débuté en octobre 2023.

Le Groupe ADP déploie au sein d'AIG son expertise et son offre de services. Il s'attache à renforcer le réseau aérien au départ d'Amman. En vue d'améliorer la qualité de service et la performance des activités aéronautiques, AIG est intégrée dans le programme Smart Airport de Groupe ADP. Il s'agit pour AIG, avec le soutien d'équipes d'experts du groupe, de définir sa stratégie de digitalisation à horizon 2025 et ainsi d'améliorer le parcours passager et l'expérience client. S'agissant du développement socialement responsable, le Groupe ADP a soutenu la structuration des actions de philanthropie et d'inclusion d'AIG dans le tissu socio-économique de la région d'Amman, notamment avec la création de la Fondation AIG en 2019. AIG a adhéré à la charte *Airports for Trust* en 2020, qui formalise les ambitions communes, environnementales et sociétales, de 23 aéroports du groupe dans le monde.

Dans ce cadre, QAIA est un aéroport de référence au Moyen-Orient qui traite 98 % du trafic aérien jordanien. Il est le *hub* de la compagnie aérienne Royal Jordanian Airlines (RJ) et la porte d'entrée vers les principaux sites touristiques du pays, notamment Petra, la mer Morte et le désert du Wadi Rum.

En mars 2024, pour la huitième fois de son histoire, QAIA a été classé meilleur aéroport de sa catégorie (entre 5 et 15 millions de passagers) au Moyen-Orient par l'Airport Council International (ACI), sur la base des résultats de l'enquête *Airport Service Quality* (ASQ/ACI) 2023, le plus important programme de référence mondial sur la satisfaction des passagers aéroportuaires.

En 2018, QAIA est devenu le premier aéroport de la région à atteindre la neutralité carbone en obtenant le niveau 3+ (Neutralité) du programme d'accréditation carbone des aéroports (ACA) de l'ACI, certification qui a été renouvelée jusqu'en 2022. En mai 2022, QAIA a alors été le premier aéroport du Moyen-Orient et le deuxième d'Asie-Pacifique à recevoir l'accréditation carbone ACA niveau 4+ (Transition) jusqu'en 2025.

AIG a conclu en mai 2024 avec son concédant et ses prêteurs des discussions permettant d'atteindre le rééquilibrage économique et financier de la concession. Cette négociation a notamment abouti à l'obtention d'une extension de la durée de concession jusqu'en 2039 et au renforcement de la structure financière d'AIG, avec un rééchelonnement de la dette financière et un prêt de la part des actionnaires.

1.1.2.4.4 ADP International

ADP International est détenue à 100 % par Aéroports de Paris. En complément de son rôle de portage de salariés expatriés et des contrats de services aéroportuaires, ADP International exerce une fonction de holding à travers la détention des participations suivantes.

ACTIFS AÉROPORTUAIRES PORTÉS PAR ADP INTERNATIONAL

Belgique : participation depuis 1999 de 25,6 % dans la société belge Liège Airport qui gère l'aéroport de Liège-Bierset, premier aéroport européen pour le trafic dédié au cargo (*full-freighter*) avec plus d'1,162 million de tonnes traité en 2024. ADP International y dispose de droits spécifiques au travers d'accords de partenariat renouvelés en 2015 pour

une durée de 15 ans, le contrat de concession prenant fin en 2040. Le permis environnemental de l'aéroport, renouvelé en 2023 pour les 20 années à venir, a fait l'objet d'une nouvelle version, confortée dans sa motivation, émise le 30 avril 2024. Elle fait à nouveau l'objet de recours. Après une hausse du trafic durant la pandémie de Covid-19, puis une baisse les années suivantes, le trafic cargo à Liège connaît en 2024 une reprise (+ 16 % par rapport à 2023) dans un contexte sectoriel qui reste toutefois marqué notamment par la crise en Ukraine et le ralentissement de l'activité économique dans la région Asie.

Chili : la société de droit chilien Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel (SCNP), dont ADP International, VINCI Airports et Astaldi Concessions détiennent respectivement 45 %, 40 % et 15 % du capital, s'est vu attribuer le 5 mai 2015 la concession de l'aéroport international de Santiago pour une durée de 20 ans. L'objectif de la concession est le financement, la conception, la construction et l'exploitation d'un nouveau terminal de 250 000 m² (inauguré le 26 février 2022) ainsi que l'extension du terminal historique (inaugurée le 4 septembre 2024) et la rénovation d'ensemble de celui-ci attendue pour fin 2025, portant la capacité de l'aéroport à 38 millions de passagers, extensible au-delà de 45 millions (sur l'aéroport de Santiago du Chili, voir *infra* 1.3.2.7). ADP International fournit une assistance technique à la société concessionnaire au travers d'un contrat courant jusqu'en 2035. En 2024, l'aéroport a accueilli 26,2 millions de passagers, soit 106,9 % du trafic de 2019.

Croatie : le consortium ZAIC-A Ltd, actionnaire à 100 % de la société concessionnaire MZLZ (Medunarodna Zračna Luka Zagreb d.d.), réunissant actuellement ADP International (à hauteur de 21,89 % du capital), TAV Airports (à hauteur de 15,81 %), Bouygues Construction Airport Concessions Europe, le fonds Marguerite et la Société financière internationale – IFC (membre du groupe de la Banque mondiale), a été désigné en 2012 par le gouvernement croate comme attributaire du contrat de concession de l'aéroport de Zagreb. La participation de l'entreprise croate Viadukt a pris fin à travers son rachat par ZAIC le 8 novembre 2024. La concession incluait la réalisation d'un nouveau terminal de 65 000 m² destiné à accueillir 5 millions de passagers, en remplacement de l'ancien terminal, ouvert en mars 2017. ADP International exécute, en partenariat avec TAV Airports, un contrat d'assistance technique pour l'ensemble de l'aéroport pour une durée de 30 ans. En 2024, l'aéroport a accueilli 4,3 millions de passagers, soit 125,6 % du trafic de 2019.

États-Unis : participation de 39,66 % dans le capital d'Embassair, un *fixed base operator* (FBO) développé, financé et exploité en partenariat avec des entrepreneurs français (Famille Devaux, Holnest, Michel Reybier). Embassair a signé un contrat de bail de 35 ans auprès du comté de Miami-Dade pour un terrain de plus de 4 hectares sur l'aéroport de Miami Opa-Locka - 12^{ème} aéroport d'aviation d'affaires des États-Unis en nombre de mouvements d'avions. Son objet est la conception, la construction, le financement et l'exploitation d'un terminal d'aviation d'affaires, en opération depuis février 2023 et qui a accueilli 2 150 mouvements de jets durant l'année 2024.

Jordanie : se reporter aux informations apportées *supra* relatives à la situation d'Airport International Group (paragraphe 1.1.2.4.3).

Madagascar : ADP International est actionnaire depuis novembre 2016, à hauteur de 35 %, de la société de droit malgache Ravinala Airports, concessionnaire des aéroports d'Antananarivo et de Nosy Be. La filiale du Groupe ADP exécute également un contrat d'assistance technique pour soutenir Ravinala Airports dans l'exploitation des deux aéroports pendant la durée de la concession. En 2022, Meridiam a porté sa participation dans le projet à 65 %,

devenant ainsi seul co-actionnaire et majoritaire. Ravinala Airports a signé un accord de restructuration de sa dette avec ses prêteurs dont la mise en œuvre est effective depuis le 4 avril 2024. En 2024, les deux aéroports ont accueilli au total 1,2 million de passagers, soit 94,2 % du trafic de 2019.

CONTRATS DE SERVICES PORTÉS PAR ADP INTERNATIONAL HORS GROUPE

Dans l'optique de déployer son modèle industriel et d'enrichir ses expertises tout en renforçant leurs synergies, Groupe ADP développe *via* sa filiale ADP International une activité de service en matière d'opérations aéroportuaires. Cette activité est déployée en étroite coordination avec TAV et GMR. Sous le vocable d'*Airport Services*, elle vise à développer des offres permettant de valoriser le savoir-faire du groupe, portant sur différents éléments de la chaîne de valeur de l'exploitation aéroportuaire en y incluant des dimensions innovantes (*smart airport, advanced air mobility, hydrogène*).

Cette offre de valeur repose sur le modèle industriel spécifique du Groupe ADP. Celui-ci couvre toutes les dimensions du secteur aéroportuaire et conduit ses activités partout dans le monde dans des contextes variés allant d'aéroports de taille limitée à des plateformes majeures à l'échelle mondiale. L'activité Airport Services d'appui à l'exploitation est majoritairement réalisée au sein du groupe et fait l'objet d'efforts pour intensifier les déploiements hors groupe. Elle couvre notamment les champs suivants : préparation à la mise en service d'infrastructures aéroportuaires (*ORAT – operational readiness and airport transfer*) ; assistance sur l'ensemble de la chaîne de valeur du management et de la gestion opérationnelle aéroportuaire (*TSA – technical services agreement ; operations and management*) ; ou encore développement des liaisons aériennes (*route development*). Dans le même cadre, le Groupe ADP a assuré en 2024 des sessions de formation au Vietnam et en Arabie saoudite.

L'ingénierie aéroportuaire pour compte de tiers porte quant à elle sur les services suivants : consulting/planning stratégique, *design* et assistance à la conduite de projets. Le Groupe ADP s'est séparé de cette activité cédée au groupe Artelia avec effet le 15 octobre 2024 à l'exception de sa présence en Amérique à travers la société Merchant Aviation (voir ci-dessous).

L'appui à l'exploitation aéroportuaire

L'appui à l'exploitation aéroportuaire hors groupe se caractérise en 2024 par les contrats suivants.

◆ **Arabie Saoudite :** participation depuis 2008 de 5 % dans la société saoudienne MATAR dont l'objet est d'assurer un soutien technique à l'exploitation et la maintenance du terminal Hajj de l'aéroport de Djeddah, terminal qui accueille essentiellement du trafic religieux. Le terminal Hajj, qui a commencé à accueillir de nouveau du trafic, après la pandémie de Covid-19, en mai 2022, connaît une reprise forte avec 7 millions de passagers en 2024 (105 % du trafic de 2019). L'accord à travers lequel le Groupe ADP apporte son assistance technique (TSA), qui avait été prolongé pour une période de deux ans fin 2023, va se focaliser sur des prestations d'aide à l'ouverture de nouvelles installations et devrait prendre fin en tant que tel au 30 novembre 2025.

◆ **États-Unis :** participation à hauteur de 50 % dans la société Future Stewart Partners qui est en charge des opérations aéroportuaires, de la maintenance et des commerces de l'aéroport New York Stewart International pour une durée initiale de 10 ans (jusqu'en 2029). Cet aéroport est situé à 90 km au nord de la ville de New York et dessert principalement la vallée de l'Hudson.

L'ingénierie aéroportuaire pour compte de tiers

L'ingénierie aéroportuaire pour compte de tiers consiste à conseiller et accompagner les acteurs aéroportuaires sur l'ensemble du cycle de vie des aéroports à travers les compétences multiples de l'ingénierie à l'architecture, les études et la supervision des travaux.

En Amérique du Nord, la filiale d'ingénierie MAV poursuit son activité, stable notamment auprès de ses clients historiques les aéroports de Dallas Fort Worth (DFW) et de Denver (DEN) ainsi qu'avec la consolidation de sa position à Toronto. Elle développe en outre son activité dans les domaines de la planification de nouvelles mobilités aériennes (*advanced air mobility*) et du *route development*.

1.1.2.4.5 GMR Airports

Aéroports de Paris SA a finalisé le 7 juillet 2020 l'acquisition de 49 % du groupe indien GMR Airports Limited (GAL). Le prix d'acquisition initial a été arrêté à 107,8 milliards d'INR (soit environ 1 360 millions d'euros), incluant INR 1 060 Crores d'*earn-outs* (126 millions d'euros) dont le paiement était conditionné à l'atteinte de certaines cibles de performance des activités de GMR Airports d'ici à 2024, ainsi que de certains *ratchets* entraînant, en cas de matérialisation, une dilution potentielle et limitée d'ADP également d'ici à 2024. Les 51 % restants étaient détenus par GMR Airports Infrastructure Limited (GIL), société cotée sur les marchés indiens, établissant ainsi un coactionariat entre le Groupe ADP et GIL.

L'opération financière s'est accompagnée de la conclusion d'un partenariat industriel avec GMR Airports sur le développement des activités aéronautiques, les commerces, les services informatiques, l'hospitalité, l'innovation et l'ingénierie.

Le 25 juillet 2024, la fusion entre GIL et GAL a été finalisée, formant ainsi la première holding purement aéroportuaire cotée sur les marchés financiers indiens. Cet événement conclut le processus initié par l'accord-cadre signé le 19 mars 2023 entre le Groupe ADP et GIL. Conformément aux termes de cet accord, les clauses de compléments de prix (*earn-outs et ratchets*) conclues lors de l'acquisition de la participation dans GAL en 2020 par Groupe ADP, ont été entièrement soldées par le paiement d'INR 5,5 milliards d'INR (soit environ 62 millions d'euros) et la dilution de l'intérêt économique de 3,3 %. Le Groupe ADP détient désormais 45,7 % de l'intérêt économique, tandis que le Groupe GMR en détient 27 %. Cette participation est consolidée par mise en équivalence dans les comptes du Groupe ADP.

DESCRIPTION DE GMR AIRPORTS

GMR Airports est un groupe aéroportuaire indien de premier plan, dans une région en plein essor, et dispose d'un portefeuille d'actifs de classe mondiale qui comporte désormais six aéroports dans trois pays (Inde, Indonésie et Grèce) ainsi qu'une filiale de management de projets, GMR Airport Developers Ltd (GADL).

Les 4 aéroports opérés par GMR Airports en 2024 sont :

- ◆ aéroport Indira Gandhi, New Delhi en Inde (détention majoritaire de Delhi International Airport Ltd - DIAL, consolidé par intégration globale dans les comptes de GAL) ;
- ◆ aéroport Rajiv Gandhi, Hyderabad en Inde (détention majoritaire de GMR Hyderabad International Airport Ltd - GHIAL, consolidé par intégration globale dans les comptes de GAL) ;

- ◆ aéroport de Kualanamu, Medan en Indonésie, depuis le 7 juillet 2022 (détention minoritaire, consolidée par mise en équivalence dans les comptes de GAL) aux côtés du partenaire indonésien Angkasa Pura II ;

- ◆ aéroport Manohar, Goa en Inde (détention majoritaire de GMR Goa International Airport Ltd - GGIAL, consolidée en intégration globale dans les comptes de GAL), dont les opérations ont démarré le 5 janvier 2023.

Les deux autres aéroports sont en cours de développement et devraient être mis en service respectivement en 2026 et 2027 (Visakhapatnam en Inde et Héraklion-Kasteli en Grèce). En 2018, GAL avait obtenu la concession de l'aéroport de Nagpur (environ 3,5 millions de passagers avant la crise), qui a fait l'objet de multiples contestations judiciaires. À la suite d'une dernière décision favorable de la Cour Suprême en septembre 2024, la signature du contrat de concession a eu lieu en octobre 2024, et le démarrage des activités est prévu en 2025.

Le groupe GMR Airports est notamment composé de :

- ◆ plusieurs filiales dans les activités de gestion de concessions aéroportuaires : Delhi International Airport Ltd (DIAL) détenu à 74 %¹, GMR Hyderabad International Airport Ltd (GHIAL) détenu à 74 %², GMR Goa International Airport Ltd (GGIAL) détenu à 99,9 %, GMR Visakhapatnam International Airport Ltd (GVIAL) détenu à 100 %, International Airport Heraklion Crete Concession S.A. détenu à 21,64 % ;
- ◆ une filiale spécialisée dans le management de projets de développement aéroportuaire, GMR Airport Developers Ltd (GADL), détenue à 50 % ;
- ◆ plusieurs filiales de services : Delhi Duty Free Services Private Ltd (DDFS) détenu à 17 % et Delhi Airport Parking Services Private Ltd détenue à 100 % ;
- ◆ indirectement, le groupe détient également des participations dans plus d'une vingtaine de sociétés, la plupart filiales respectives de DIAL (dont notamment DDFS, Delhi Airport Parking Services, Times Innovative Media Delhi Airport Advertising, Delhi Aviation Fuel Facility, Travel Food Services, Celebi Cargo Delhi, Delhi Aviation Services, Delhi Aerotropolis) et de GHIAL (dont notamment GMR Hospitality and Retail, GMR Hyderabad Aerotropolis, GMR Hyderabad Security Services, GMR Hyderabad Airport Cargo & Logistics, GMR Aerospace Engineering, Laqshya Hyderabad Airport Media).

Delhi, Hyderabad et Mactan-Cebu ont accueilli ensemble 103,5 millions de passagers sur l'année civile 2019, sous l'effet d'un trafic domestique et international très dynamique. En 2024, le trafic a atteint 117,5 millions de passagers (hors Mactan-Cebu), dont 11,9 millions de passagers dans les aéroports de Medan et Goa intégrés à leur mise en service, respectivement en 2022 et 2023.

Lors de l'exercice fiscal 2024, conclu le 31 mars 2024, GMR Airports a enregistré un chiffre d'affaires global de 84,6 milliards INR et un EBITDA de 29,1 milliards INR.

L'aéroport de Delhi a reçu en 2024 l'accréditation ACA 5, tandis que l'aéroport d'Hyderabad conserve son classement ACA 4+.

STRATÉGIE DE GMR AIRPORTS

Dans le cadre de la présentation de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers (voir paragraphe « 1.2 Stratégie du Groupe » du présent document), GMR Airports a présenté les grandes lignes de sa propre feuille de route établie sur cinq ans, en résonance avec la vision du Groupe ADP.

¹ GMR a annoncé le 7 mars 2025 la conclusion de son acquisition de la participation de Fraport de 10 % dans l'aéroport de Delhi.

² GMR a acquis la part de 11 % détenue par MAHB en 2024.

Celle-ci se concentre notamment sur la captation du fort potentiel de croissance en Inde (trafic, revenus non-aéronautiques à Delhi et Hyderabad, monétisation et valorisation des réserves foncières des concessions) et de l'amélioration de la rentabilité des actifs afin de contribuer au désendettement de la Société.

Cette stratégie vise également le déploiement du partenariat industriel signé entre le Groupe ADP et GMR Airports, par exemple pour accompagner le renouvellement de l'expérience passager dans les terminaux indiens, ou encore le déploiement des technologies Smart Airports.

La réduction de l'empreinte carbone par la mise en œuvre d'initiatives vertes est identifiée comme une priorité.

La feuille de route de GMR Airports permettra également de saisir les opportunités de croissance en Inde (nouvelles opportunités de privatisation, cession des participations minoritaires par l'Airport Authority of India) et plus largement en Asie du Sud-Est.

GOUVERNANCE

Au 31 décembre 2024, l'actionnariat de GMR Airports Ltd est le suivant :

Actionnaire	% du capital post-fusion	% intérêt économique
Groupe ADP	32,3 %	45,7 %
Groupe GMR	33,8 %	27,0 %
Public	33,9 %	27,3 %

Suite à la fusion entre GIL et GAL, le conseil d'administration de GMR Airports sera composé de 20 membres. Parmi eux, 2 ont été nommés sur proposition d'ADP (Philippe Pascal et Alexis Riols) et 3 autres nominations sont encore à venir. Une fois ces nominations finalisées, ADP comptera autant d'administrateurs que GMR Infrastructure Limited. Le conseil d'administration comporte également 10 administrateurs indépendants.

ADP dispose de la possibilité de nommer des positions clés prédéterminées au sein de GMR Airports, dont le *Deputy CEO* et le *Global COO*.

MODÈLES DE CONCESSION (SITUATION À FIN 2024)

Aéroport	Type/Date de fin de concession	Participation de GAL	Périmètre	Redevance de concession (en % des revenus)
Delhi	Concession 2036 (2066)	74 %	Aéroport	45,99 %
Hyderabad	BOT/Concession 2068	74 %	Aéroport	4,0 %
Kualanamu Medan	Concession 2047	49 %	Aéroport	19 %
Goa	BOT/Concession 2059 (2079)	99 %	Aéroport	36,99 %
Bhogapuram	BOT/Concession 2060 (2080)	100 %	Aéroport	Liées à l'inflation jusqu'en 2034 puis 180 INR/pax à partir de 2034
Héraklion	BOT/Concession (2055)	22 %	Aéroport	Aucune
Kannur	Sous-concession (2027)		Duty Free	-

La maturité du portefeuille de concessions de GMR Airports s'établit à fin 2024 à 43,6 ans.

DÉVELOPPEMENTS DE L'ANNÉE 2024

Dans le contexte post-pandémique, la solide croissance économique indienne a profité au secteur aéroportuaire. Cette tendance positive se caractérise par une reprise notable du trafic aérien, principalement grâce aux vols intérieurs. En 2024, cette croissance s'est poursuivie : le trafic domestique des aéroports indiens de Delhi et Hyderabad a enregistré une hausse de 8 %, tandis que le trafic international a progressé de 14 %, permettant à ces deux segments de dépasser leur niveau de 2019. À Medan, la reprise du trafic a été plus lente, pour atteindre environ 88 % du niveau de 2019 en fin d'année.

En 2024, le trafic sur les quatre plateformes de GMR Airports a atteint 117,5 millions de passagers, représentant 114,2 % du niveau de trafic observé en 2019, à l'exception de l'aéroport de Goa qui a ouvert en 2023.

GMR Airports a poursuivi son développement et ses investissements en 2024, tout en adaptant si besoin certains investissements capacitifs des plateformes.

À Delhi, le programme d'investissements (phase 3A) s'est achevé, recouvrant d'importants développements des infrastructures aéronautiques ainsi que la finalisation des travaux du terminal 1. L'aéroport d'Hyderabad a poursuivi les travaux d'extension de son terminal actuel (extension des jetées d'embarquement et agrandissement du processeur). Ces travaux se sont achevés en 2024.

En Inde, l'obtention par GMR Airports de la concession de l'aéroport de Nagpur, initialement contestée par les autorités locales, a évolué positivement. Après que la Haute Cour de Justice de Bombay a tranché en faveur de GMR en 2021, la Cour Suprême de l'Inde a confirmé ce jugement à deux reprises en 2022 et 2023, confirmant le rôle de GMR en tant qu'opérateur. En septembre 2024, la Cour Suprême a rejeté un dernier recours exceptionnel d'AAI (pétition de révision), ordonnant ainsi aux autorités d'exécuter le contrat de concession avec GMR. Cette décision a abouti à la signature du contrat de concession le 8 octobre 2024, et le démarrage des activités est prévu en 2025.

La participation de 40 % dans GMR Megawide Cebu Airport Corporation (GMCAC) a été cédée avec un premier closing sur 6,67 % des actions en décembre 2022, et un second closing pour le solde de 33,33 % des actions réalisé en octobre 2024.

GAL a finalisé l'acquisition de la part minoritaire de 11 % de MAHB dans Hyderabad International Airport Limited (GHIAL), portant sa participation à 74 %. GAL a poursuivi le

processus d'acquisition de la part minoritaire de 10 % de Fraport dans Delhi International Airport Limited (DIAL) ¹.

La fusion de GAL avec GIL a été achevée en juillet 2024. Par la suite, GMR Airports Infrastructure Ltd (GIL) a été rebaptisé GMR Airports Ltd. (GAL).

1.1.2.5 Autres activités

Le segment « autres activités » rassemble principalement les activités réalisées par Hub One et les refacturations d'études réalisées pour le projet CDG Express.

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023
Produits	189	180	+9 M€
Hub One	168	163	+5 M€
EBITDA courant	38	30	+8 M€
Résultat opérationnel courant	17	9	+8 M€

Hub One

Hub One, filiale d'Aéroports de Paris, est un opérateur de technologies digitales pour les entreprises et les organisations publiques. Acteur de référence de la transformation numérique en univers contraints, Hub One s'appuie sur ses trois expertises : connectivité haut débit, logiciels métiers et cybersécurité. Hub One propose le meilleur des technologies en offrant des solutions éprouvées et adaptées aux besoins et usages des professionnels.

Avec plus de 10 agences régionales et plus de 589 collaborateurs au service quotidien de plus de 5 000 clients, Hub One a généré un chiffre d'affaires de 168 millions d'euros en 2024, soit une hausse de 5 millions d'euros.

Sur l'année 2024, le produit du segment Autres activités s'élève à 189 millions d'euros, en hausse de + 5,0 % (+ 9 millions d'euros) par rapport à l'année 2023.

L'EBITDA courant du segment est en hausse de + 26,7 % (+ 11 millions d'euros) à 30 millions d'euros.

¹ GMR a annoncé, le 7 mars 2025, la finalisation de l'acquisition de la participation de Fraport de 10 % dans l'aéroport de Delhi, portant ainsi la participation de GAL dans DIAL à 74 % à compter de cette date.

1.2 STRATÉGIE DU GROUPE

1.2.1 FEUILLE DE ROUTE 2025 PIONEERS

Le Groupe ADP a présenté le 16 février 2022 la feuille de route stratégique à horizon 2025 dont il s'est doté pour construire le socle d'un nouveau modèle aéroportuaire orienté vers la durabilité et la performance, en phase avec les attentes sociétales et environnementales.

Intitulée 2025 Pioneers, la feuille de route stratégique définit les actions prioritaires de transformation du groupe pour la période 2022-2025 et propose 20 objectifs opérationnels (*Key Performance Indicators* – KPI) à horizon 2025, déclinés autour de 3 axes stratégiques :

- ♦ une ambition industrielle : One Ambition, « imaginer l'aéroport durable de demain » ;
- ♦ une approche multi-locale : One Group, « bâtir un groupe mondial, intégré et responsable » ;
- ♦ une dynamique collective : Shared Dynamics, « innover, accompagner et responsabiliser ».

Lancée en 2022, la feuille de route Pioneers 2025 s'inscrit durablement dans la stratégie du Groupe ADP. Après trois années de mise en œuvre, elle a permis de structurer une dynamique de transformation à travers des actions concrètes visant à atteindre les objectifs fixés à horizon 2025. Cette trajectoire se poursuit avec exigence, en tenant compte d'un environnement en constante évolution.

À fin juin 2024, il a été constaté l'opportunité d'ajuster quatre objectifs opérationnels (KPI) de la feuille de route afin de les rendre compatibles avec certains facteurs exogènes, tels que : la capacité d'évolution de certaines réglementations des contraintes opérationnelles liées à la navigation aérienne, la vitesse de renouvellement des flottes des compagnies aériennes ou encore l'absence d'opportunités de marché.

Les objectifs ajustés établissent de nouvelles cibles exigeantes au regard du contexte précité et réaffirment la détermination du Groupe ADP et son engagement à atteindre des résultats ambitieux (plus de détails sont disponibles ci-après, dans la section « suivi des indicateurs de la feuille de route 2025 Pioneers »).

1.2.1.1 One Ambition – Imaginer l'aéroport durable de demain

L'axe stratégique One Ambition vise (i) l'excellence et la durabilité des modes opérationnels et de construction, (ii) l'innovation en matière d'hospitalité aéroportuaire, et (iii) le développement de nouvelles offres de transports et de connexions Aéroport.

Viser l'excellence et la durabilité des modes opérationnels et de construction

POURSUIVRE LA RECHERCHE DE L'EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE, EN PERFECTIONNANT NOS MODES D'EXPLOITATION AU SERVICE DE NOS CLIENTS COMPAGNIES ET DE TOUTE LA COMMUNAUTÉ AÉROPORTUAIRE

La responsabilité du Groupe ADP en tant qu'aménageur, concepteur et exploitant d'infrastructures est d'accompagner les évolutions structurelles du transport aérien par des équipements permettant d'assurer les meilleures conditions de sécurité et de sûreté, de fluidité et de qualité de l'expérience passagers, mais aussi de durabilité. Fort de ses savoir-faire, le Groupe ADP met son modèle d'excellence opérationnelle au service de la compétitivité des compagnies aériennes, pour limiter leurs coûts d'exploitation et leur empreinte environnementale, en renforçant notamment le pilotage opérationnel depuis les centres de supervision et de décision que sont les APOC (*Airport Operations Center*). Il fournit aux compagnies des ressources optimisées leur permettant un exercice efficace de leurs opérations, tout en assurant son rôle d'intégrateur auprès des différents acteurs de l'exploitation à travers un renforcement des méthodes collaboratives pour les points clés multi-partenariaux du parcours : routiers, passagers, bagages, avions.

PROMOUVOIR DES INFRASTRUCTURES DURABLES, SOBRES ET DE QUALITÉ, EN REVOYANT NOS MODES DE CONSTRUCTION

Les choix retenus par le Groupe ADP lors de la conception des infrastructures doivent faciliter la réduction de son empreinte environnementale ainsi que celle des compagnies aériennes et de leurs sous-traitants. Cette démarche s'inscrit dans la continuité d'actions déjà mises en œuvre par le groupe : ainsi le prix interne du carbone a été relevé en 2019 à 60 euros par tonne et sera porté à 100 euros en 2023, pour favoriser les projets conduisant à une baisse des émissions en exploitation. Le groupe s'est fixé des standards en matière de certification environnementale pour tous les nouveaux bâtiments. Il va chercher à construire le moins possible et d'une manière modulaire et flexible en intégrant dès l'étape de conception et de *design* les enjeux économiques et environnementaux. Le Groupe ADP entend se hisser au niveau des standards des meilleurs maîtres d'ouvrage en matière de construction bas carbone et lancer une démarche *design to cost* pour maîtriser les coûts de conception et de fabrication.

OBJECTIFS 2025

KPI 1¹ – Faire partir 65 % des vols à l'heure ou dans un délai de moins de 15 min par rapport à l'heure planifiée

Aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP 1

KPI 2¹ – Réduire de 7 % les émissions CO₂ moyennes au roulage avion par catégorie d'appareils à Paris-CDG et Paris-Orly

KPI 3 – Fixer un **budget carbone** pour le cycle de vie de tous les **projets d'investissements de plus de 5 millions d'euros**

ADP SA, TAV

Aéroports contrôlés par TAV : Ankara (ESB), Izmir (ADB), Bodrum (BJV), Gazipaşa (GZP), Monastir (MIR), Enfidha (NBE) Skopje (SKP), Ohrid (ODH), Tbilissi (TBS), Batumi (BUS), Almaty (ALA)

1 KPI révisé - voir objectif initial à la section 1.2.2 du présent document.

Innover en matière d'hospitalité

GARANTIR LA MAÎTRISE DU TEMPS AU VOYAGEUR ET LES MEILLEURES CONDITIONS D'ACCUEIL TOUT AU LONG DE SON PARCOURS, À TRAVERS LA DIGITALISATION ET GRÂCE À NOTRE MODÈLE OPÉRATIONNEL

Le Groupe ADP souhaite accélérer sa démarche d'amélioration de la qualité de service apportée aux passagers en s'appuyant sur les possibilités offertes par les nouvelles technologies et le digital. Il s'agit ici de garantir au passager un service efficace, fluide, et sans couture dès son arrivée sur nos plateformes, tout en augmentant la capacité de traitement des terminaux. La fluidification du parcours se fait par l'intégration de la biométrie et le déploiement d'équipements en libre-service permettant un passage digitalisé et automatisé à toutes les étapes du parcours passager : à l'enregistrement, aux contrôles frontières et sûreté et à l'embarquement. L'amélioration du pilotage opérationnel passe par le développement d'outils d'hypervision et d'aide à la décision en temps réel et d'outils optimisés de planification des opérations.

OFFRIR L'EXCELLENCE DE L'EXPÉRIENCE EN ZONE CÔTÉ PISTE, EN CRÉANT LA PREMIÈRE FRANCHISE D'HOSPITALITÉ ET DE RETAIL AU MONDE

Le Groupe ADP souhaite réenchanter l'expérience des passagers en zone côté piste et améliorer encore sa performance commerciale en développant, en France et à l'international, la première franchise d'hospitalité et de *retail* au monde. La franchise, Extime, repose sur une collection de « boutiques terminaux », associant l'excellence du *design* du lieu du service et de l'offre ; un écosystème digital au service du passager qui s'appuie sur une *marketplace* et un programme de fidélité global ; un modèle s'appuyant sur une promesse de performance commerciale pour les opérateurs aéroportuaires et d'expertise *via* notamment des opérateurs certifiés.

OBJECTIFS 2025

KPI 4 ¹ – Proposer à 50 % des passagers au départ vers l'international à Paris-Orly et Paris-CDG une facilitation biométrique dans leur parcours au départ

KPI 5 – Viser l'excellence en matière d'hospitalité :

- ♦ installer **Paris-CDG dans le top 10 du classement Skytrax des meilleurs aéroports mondiaux, ainsi que 4 aéroports dans le Top 50 et 8 aéroports dans le Top 100**

- ♦ tous les aéroports du groupe

- ♦ **atteindre une note ACI/ASQ de 4 en matière de satisfaction passagers**

- ♦ aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP, de plus de 3 millions de passagers

KPI 6 ¹ – **Déployer le concept Extime *retail* et hospitalité à Paris et engager le déploiement de deux pans d'activités dans des terminaux en dehors des plateformes parisiennes**

¹ KPI révisé - voir objectif initial à la section 1.2.2 du présent document.

Développer l'offre de connexions multimodales

OFFRIR LA SOLUTION DE VOYAGE AU PLUS FAIBLE IMPACT ENVIRONNEMENTAL POUR CHAQUE DESTINATION, EN DÉVELOPPANT DE NOUVELLES OFFRES DE TRANSPORTS ET DE CONNEXIONS

La plateforme aéroportuaire sera un lieu de connexions où le client voyageur choisit le mode de transport le plus optimal, au regard notamment de critères environnementaux. L'aviation devient un segment du voyage dont une part de plus en plus importante passera par le train ou les modes alternatifs et ainsi au-delà de la correspondance classique, la correspondance intermodale porte une part croissante du développement des plateformes, notamment franciliennes. Le Groupe ADP participe aux efforts du secteur de réduction de son impact environnemental, notamment par le déploiement de solutions énergétiques adaptées aux caractéristiques de chaque vol, pour faire émerger une aviation décarbonée. Une politique volontariste d'accueil de l'aviation électrique, en particulier sur les aérodromes d'aviation générale, et de déploiement de l'*Urban Air Mobility* sera conduite.

REVOIR LA RELATION ENTRE L'AÉROPORT ET LA VILLE, PAR LA CONNECTIVITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS GÉNÉRANT DES BÉNÉFICES CROISÉS

Le Groupe ADP ambitionne de revoir la relation de ses aéroports avec la ville, afin de mieux « connecter » les plateformes aux territoires, et les intégrer davantage dans une planification urbaine globale. Plusieurs domaines sont investis pour que les infrastructures aéroportuaires soient utiles pour le territoire : la fourniture d'une offre immobilière mieux intégrée à l'écosystème territorial, l'offre de transports du quotidien et de mobilités pour mettre à disposition l'aéroport comme un lieu de transfert, la structuration des chaînes logistiques des énergies bas carbone pour les usages à la fois territoriaux et aéroportuaires, et la préservation des réservoirs de biodiversité pour créer une continuité écologique territoriale. Afin de réduire les nuisances pour les territoires riverains, la place de la voiture dans le modèle aéroportuaire devra être limitée, et cela grâce au développement de l'offre de transport collectif, de l'autopartage, du covoiturage et des mobilités douces.

OBJECTIFS 2025

KPI 7 – Installer les plateformes parisiennes **au meilleur niveau européen en matière de correspondance train-avion** en augmentant de **50 % à CDG** le nombre de passagers en correspondance train-avion et en le **doublant à Paris-Orly**

KPI 8 – Utiliser **10 % d'énergies bas carbone dans les terminaux et côté piste, soit un quasi-doublement par rapport à 2019**, et 40 % hors atterrissage et décollage

Aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP niveau ACA ≥ 3 en 2021 (CDG, ORY, Ankara, Izmir, Amman)

KPI 9 – Ouvrir le **nouveau pôle multimodal de Paris-Orly**, avec la mise en service de la gare de la ligne 14, en 2024 et rendre possible la mise en service ou la construction de **8 lignes supplémentaires de transports en commun** pour connecter les aéroports franciliens aux territoires riverains

KPI 10 – **Préserver 25 % de surfaces pour la biodiversité à Paris-CDG et 30 % à Paris-Orly et Paris-Le Bourget**, et doter les aéroports du groupe d'une trajectoire pour **améliorer leur indice de biodiversité d'ici 2030**

Les 23 aéroports du groupe engagés dans la charte Airport for Trust

1.2.1.2 One Group – Bâtir un groupe mondial, intégré, et responsable

L'axe stratégique One Group vise (i) la consolidation du réseau groupe (ii) la mobilisation et la fédération des expertises du groupe avec le renforcement des filières métier et (iii) le développement d'un groupe multi-local respectueux des diversités géographique et culturelle.

Consolider le réseau du groupe

CONFORTER LE RÉSEAU D'AÉROPORTS DU GROUPE, EN ASSURANT DURABLEMENT LA SOLIDITÉ DES DIFFÉRENTS ACTIFS

Le Groupe ADP entend poursuivre son développement sur des bases durables, en matière sociale, économique et financière. Fragilisées par la crise Covid-19, l'ensemble des plateformes et filiales commerciales du groupe doivent retrouver une situation soutenable. La stabilisation de la situation financière des actifs les plus fragiles doit être retrouvée, notamment grâce à leur désendettement et un travail de renouvellement des principales concessions structurantes de TAV Airports sera mené. Par ailleurs, afin de créer une unité entre les différents *assets* actuels, le Groupe ADP devra s'installer comme la marque commune du réseau d'aéroports du groupe.

ASSURER UN DÉVELOPPEMENT SÉLECTIF ET OPPORTUNISTE DANS LES DOMAINES AÉROPORTUAIRE, DE L'HOSPITALITÉ ET DU DIGITAL ET EN S'APPUYANT EN PARTICULIER SUR TAV AIRPORTS ET GMR AIRPORTS

Le Groupe ADP a l'ambition de renforcer son leadership mondial aéroportuaire. Son développement en France et hors de France permet de trouver des relais de croissance au service d'un modèle économique qui peut d'autant moins rester principalement francilien que la croissance sur ce périmètre sera limitée. Aussi, le Groupe ADP pourra saisir des opportunités de prises de participations aéroportuaires, dès lors qu'elles améliorent les ratios du groupe et qu'elles ne créent pas de risques majeurs, tout en se développant prioritairement sur la zone Amériques et *via* les plateformes de développement TAV Airports et GMR Airports. Afin d'accélérer le déploiement de la stratégie en matière d'hospitalité et de digital, des acquisitions d'actifs pourront être étudiées.

OBJECTIFS 2025

KPI 11 – Stabiliser la maturité **moyenne de notre portefeuille de concessions à 28 ans**

Tous les aéroports du groupe en contrat de concession, hors Paris

Mobiliser les expertises pour les démultiplier

FÉDÉRER LES EXPERTISES DU GROUPE, EN RENFORÇANT LES FILIÈRES MÉTIER GROUPE

Le projet One Group, lancé en 2020, avait essentiellement pour objectif de favoriser l'intégration de l'ensemble des différents métiers et entreprises en France et à l'international, et de conduire à un meilleur pilotage en se fondant sur une plus grande polyvalence et mutualisation des savoir-faire. Ce projet a conduit à la création de 10 filières « groupe » organisées autour d'une famille de métiers et prenant en compte systématiquement les expertises liées à l'innovation

et au développement durable. Le déploiement de ces filières doit être accéléré en mettant l'accent sur des réalisations concrètes et directement mesurables autour des problématiques opérationnelles et technologiques, en standardisant nos méthodes et nos produits.

BÂTIR UN ÉCO-SYSTÈME DIGITAL GLOBAL, CENTRÉ SUR LA DONNÉE ET S'APPUYANT SUR DES SOLUTIONS GROUPE

Le Groupe ADP entend mieux maîtriser et valoriser la ressource que constituent les données dont il dispose au niveau de chacune des plateformes, en mettant en place une plateforme de données groupe. Par ailleurs, il doit s'appuyer sur un éco-système digital global, en portant des innovations digitales au cœur des activités du groupe – BIM, *flow management*, maintenance prédictive – et pour les modalités de fonctionnement offertes aux salariés. Le groupe peut s'appuyer à la fois sur l'expertise d'ADP SA, sur celle de TAV Technologies et d'Hub One et sur les actions conduites par GMR Airports.

OBJECTIFS 2025

KPI 12 – Ouvrir **100 routes internationales supplémentaires** pour accroître la connectivité de nos territoires

Tous les aéroports du groupe.

KPI 13 – Développer la **smartisation des aéroports du groupe** avec **trois aéroports au niveau full** et **100 % des autres au niveau friendly**

Digital Beginner : l'aéroport commence à se doter d'équipements digitaux (wifi à certains points, lecteurs de cartes d'embarquement...)

Digital Friendly : la plupart des points du parcours passager présentent des équipements digitaux

Full Digital : tous les points du parcours sont monitorés en temps réel et un processus digital et automatisé accompagne le passager

Digital Pioneer : la reconnaissance faciale s'intègre tout au long du parcours du passager, qui bénéficie de contrôles dématérialisés et d'une expérience personnalisée

Aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP, de plus de 4 millions de passagers

S'appuyer sur un ancrage territorial fort

DÉVELOPPER UN GROUPE MULTI-LOCAL, EN VALORISANT LES DIVERSITÉS GÉOGRAPHIQUES ET CULTURELLES

La présence du Groupe ADP à l'international doit refléter les ambitions qui sont au cœur de son projet stratégique, notamment sur les volets hospitalité et durabilité (qualité de service, innovation, environnement et engagement sociétal). La déclinaison site par site de ces ambitions doit tenir compte des enjeux, projets et contraintes locaux spécifiques. Le Groupe ADP appréhende ainsi son développement sur la base du respect des identités, des cultures et des spécificités locales. Un cadre souple de partage des ambitions et de mise en commun des propositions permet de conforter le caractère différenciant du modèle industriel du Groupe ADP, en associant prioritairement notre filiale TAV et notre participation GMR Airports Limited.

ÊTRE AU SERVICE DES TERRITOIRES, EN CONTRIBUANT AU DÉVELOPPEMENT DES COMMUNAUTÉS LOCALES

La forte interdépendance des plateformes avec leurs territoires étant probablement l'une des principales caractéristiques de l'activité aéroportuaire, le Groupe ADP accentue ses efforts en matière de maîtrise de son impact environnemental (bruit, air, congestion routière...). Il souhaite, toujours plus, favoriser l'emploi local par l'ensemble des entreprises des plateformes et des territoires, en encourageant les circuits courts, en soutenant la formation et en facilitant l'orientation grâce à l'organisation de forums de recrutement. Il souhaite aussi contribuer à la sécurisation des parcours professionnels et au maintien et au développement des compétences sur nos bassins d'emplois.

1.2.1.3 Shared Dynamics – Innover, accompagner et responsabiliser

L'axe stratégique Shared Dynamics vise à (i) accélérer l'innovation et favoriser l'agilité dans la conduite des projets, à (ii) attirer et fidéliser des talents et à (iii) développer une culture de la responsabilité à travers l'engagement citoyen individuel des salariés.

Promouvoir une démarche innovante

ACCÉLÉRER L'INNOVATION, EN RECOURANT À L'INTELLIGENCE COLLECTIVE

L'innovation et l'intelligence collective apparaissent comme des outils incontournables pour relever les nouveaux défis du Groupe ADP. La démarche Innovation Hub, lancée en mars 2017 est devenue un véritable levier au service de la transformation et de la compétitivité du Groupe ADP. Elle a permis d'offrir un terrain d'expérimentation unique au service d'un écosystème de partenaires, dans une logique d'*open innovation* désormais mature, et un outil de veille technologique au service de l'excellence de nos métiers. Il s'agit désormais d'internationaliser la démarche Innovation Hub aux côtés notamment de TAV et GMR, en constituant un réseau de correspondants et en créant des synergies en termes d'expérimentations. En s'appuyant sur la maturité de la démarche, les aéroports doivent par ailleurs devenir un animateur incontournable de l'écosystème d'innovation autour de chaque plateforme.

RESTER AGILE, EN SIMPLIFIANT NOS PROCESS ET EN TRAVAILLANT EN MODE PROJET

Notre démarche d'innovation doit également être au service des enjeux d'agilité de nos organisations, d'allègements et de digitalisation de nos processus les plus chronophages, et de mise en place de nouveaux modes de travail. Il s'agira notamment de simplifier les outils de reporting financier environnemental et RSE et développer des outils de reporting groupe lorsqu'ils n'existent pas. Les modes collaboratifs et d'intelligence collective devront être renforcés, en sollicitant plus régulièrement les salariés pour qu'ils portent l'innovation et apportent leurs expertises et savoir-faire sur des sujets importants comme l'évolution de nos modes de travail et des métiers par exemple.

OBJECTIFS 2025

KPI 16 – Déployer **120 expérimentations en matière d'innovations sociétales, environnementales et opérationnelles d'ici 2025**, dont 30 conduisant à une industrialisation

ADP SA, TAV, Hub One

OBJECTIFS 2025

KPI 14 – Appuyer la généralisation des **procédures de descentes continues entre 2023 et 2025 à Paris-CDG et Paris-Orly**

KPI 15 – Faciliter la **réalisation de 80 % d'achats locaux franciliens, dont 20 % auprès de PME**, sous réserve de la législation en matière de commande publique

ADP SA

Attirer et fidéliser les talents par une politique RH globale

METTRE EN PLACE DES RÉMUNÉRATIONS ATTRACTIVES CORRÉLÉES À LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

Le Groupe ADP souhaite mettre en place des rémunérations attractives, en s'assurant de leur bon alignement au marché et de leur lisibilité tout en offrant plus de marges de manœuvre pour améliorer la reconnaissance des succès internes. L'intégration d'un critère RSE dans la structure de rémunération permettrait par ailleurs d'associer l'ensemble des collaborateurs aux objectifs de création de valeur à plus long terme, au-delà des objectifs de performance économique et opérationnelle de l'entreprise à court terme.

ENRICHIR LES PARCOURS PROFESSIONNELS PAR DES MOBILITÉS ET DES FORMATIONS PERMETTANT LE DÉVELOPPEMENT DE CHAQUE COLLABORATEUR

Le Groupe ADP se doit d'assurer le maintien et le développement régulier des compétences de ses collaborateurs tout au long de leur carrière. Au-delà de la mise en œuvre des formations réglementaires inhérentes à certains métiers, un dispositif de formation doit permettre aux salariés de s'adapter aux évolutions des métiers, de se préparer à des mobilités internes, notamment à l'international, et à la suite de leur parcours professionnel. Le groupe se doit également d'attirer de nouveaux talents dans un contexte où l'image du secteur aérien est à reconstruire.

OBJECTIFS 2025

KPI 17 – Réaliser au moins **une opération d'actionnariat salarié d'ici 2025**

ADP SA

KPI 18 – Prendre en compte **un critère RSE dans la rémunération de 100 % des collaborateurs**

ADP SA, TAV, AIG

Développer une culture de la responsabilité

FAVORISER L'ENGAGEMENT DES SALARIÉS EN S'APPUYANT SUR UN MANAGEMENT DE PROXIMITÉ

Le Groupe ADP souhaite favoriser l'engagement citoyen individuel des salariés en développant les actions de mécénat de compétences et toutes les autres formes d'actions solidaires au niveau groupe. Afin de favoriser l'épanouissement professionnel des collaborateurs, et servir ainsi la performance du collectif, le rôle des managers est central. Ils doivent être accompagnés dans le renforcement et l'adaptation de leurs compétences managériales. Ils pourront ainsi accélérer une démarche d'innovation, d'agilité et de mobilité, favoriser la transmission des savoirs développés dans nos activités, et encourager le développement de tous les salariés.

PROMOUVOIR LA SIMPLICITÉ DES MOYENS, L'EXEMPLARITÉ ET L'ÉTHIQUE

Le Groupe ADP est convaincu que l'exemplarité des comportements individuels sert le collectif de travail, et souhaite ainsi inscrire sa stratégie dans une évolution forte

de la culture de la responsabilité. Le groupe veillera à un comportement éthique et à une compliance exemplaire de ses collaborateurs, en s'appuyant notamment sur la diffusion des procédures et bonnes pratiques pouvant être faites par les référents dans chacune des entités à travers le monde. Les collaborateurs doivent être sensibilisés à la sobriété numérique, et énergétique, au développement des gestes responsables et aux efforts à réaliser pour veiller à la bonne utilisation des deniers de l'entreprise.

OBJECTIFS 2025

KPI 19 - **Multiplier par cinq le nombre de journées d'engagement citoyen** des salariés, en le portant à 5 000 sur la période 2022-2025

ADP SA

KPI 20 - **Former 100 % des collaborateurs aux bonnes pratiques éthiques et compliance**

ADP SA, TAV, AIG

1.2.2 SUIVI DES INDICATEURS DE LA FEUILLE DE ROUTE STRATÉGIQUE 2025 PIONEERS

Le tableau ci-après synthétise et illustre la dynamique de déploiement en 2024 des actions visant à l'atteinte de l'objectif fixé pour 2025. Les indicateurs révisés en juin 2024 sont signalés **en gras** et les évolutions apportées sont détaillées ci-après.

Légende :



Les barres bleues symbolisent la dynamique de déploiement des actions identifiées. Un plus grand nombre de barres indique une dynamique plus vive.



Indicateur déjà atteint à date du présent document.



Indicateurs qui ne seront pas atteints d'ici la fin de l'échéance 2025.

N°	Indicateur de mesure et objectif 2025	Périmètre concerné	Dynamique 2024 de déploiement
ONE AMBITION - Imaginer l'aéroport durable de demain			
1	Faire partir 65 % des vols à l'heure ou dans un délai de moins de 15 min par rapport à l'heure planifiée	Aéroports contrôlés	
2	Réduire de 7% les émissions CO2 moyennes au roulage avion par catégorie d'appareils à Paris-CDG et Paris-Orly	Paris-Orly et Paris-CDG	
3	Fixer un budget carbone pour le cycle de vie de tous les projets d'investissements de plus de 5 M€	ADP SA, TAV Airports	
4	Proposer à 50% des passagers au départ vers l'international à Paris-Orly et Paris-CDG une facilitation biométrique dans leur parcours au départ	Paris-Orly et Paris-CDG	X
5	Viser l'excellence en matière d'hospitalité • Installer Paris-CDG dans le top 10 du classement Skytrax des meilleurs aéroports mondiaux, ainsi que 4 aéroports dans le Top 50 et 8 aéroports dans le Top 100 • Atteindre une note ACI/ASQ de 4 en matière de satisfaction passagers	Tous aéroports	
6	Déployer le concept Extime retail et hospitalité à Paris et engager le déploiement de deux pans d'activités dans des terminaux en dehors des plates-formes parisiennes	Paris et International	
7	Installer les plates-formes parisiennes au meilleur niveau européen en matière de correspondance train-avion en augmentant de 50 % à Paris-CDG le nombre de passagers en correspondance train-avion et en le doublant à Paris-Orly	Plateformes parisiennes	
8	Utiliser 10 % d'énergies bas carbone dans les terminaux et côté piste, soit un quasi doublement par rapport à 2019, et 40 % hors atterrissage et décollage	Aéroports contrôlés, niveau ACA ≥ 3 en 2021	

N°	Indicateur de mesure et objectif 2025	Périmètre concerné	Dynamique 2024 de déploiement
9	Ouvrir le nouveau pôle multimodal de Paris-Orly, avec la mise en service de la gare de la ligne 14, en 2024 et rendre possible la mise en service ou la construction de 8 lignes supplémentaires de transports en commun pour connecter les aéroports franciliens aux territoires riverains	Plateformes parisiennes	
10	Préserver 25 % de surfaces pour la biodiversité à Paris-CDG et 30 % à Paris-Orly et Paris-Le Bourget, et doter les aéroports du groupe d'une trajectoire pour améliorer leur indice de biodiversité d'ici 2030	Les 23 aéroports engagés dans la charte Airports for trust	
ONE GROUP – Bâtir un groupe mondial, intégré, et responsable			
11	Stabiliser la maturité moyenne de notre portefeuille de concessions à 30 ans	Tous aéroports en contrat de concession (hors Paris)	
12	Ouvrir 100 routes internationales supplémentaires pour accroître la connectivité de nos territoires	Tous les aéroports du groupe	
13	Développer la smartisation des aéroports du groupe avec trois aéroports au niveau "full" et 100 % des autres au niveau "friendly"	Aéroports contrôlés, trafic > 4m de pax	
14	Appuyer la généralisation des procédures de descentes continues entre 2023 et 2025 à Paris-CDG et Paris-Orly	Paris-Orly et Paris-CDG	
15	Faciliter la réalisation de 80 % d'achats locaux franciliens, dont 20 % auprès de PME, sous réserve de la législation en matière de commande publique	ADP SA	
SHARED DYNAMICS – Innover, accompagner & responsabiliser			
16	Déployer 120 expérimentations en matière d'innovations sociétales, environnementales et opérationnelles d'ici 2025, dont 30 conduisant à une industrialisation	ADP SA, TAV Airports, Hub One	
17	Réaliser au moins une opération d'actionnariat salarié d'ici 2025	ADP SA	
18	Prendre en compte un critère RSE dans la rémunération de 100 % des collaborateurs	ADP SA, TAV Airports, AIG	
19	Multiplier par cinq le nombre de journées d'engagement citoyen des salariés, en le portant à 5 000 sur la période 2022-2025	ADP SA	
20	Former 100 % des collaborateurs aux bonnes pratiques éthiques et compliance	ADP SA, TAV Airports, AIG	

Les actions contribuant à la tenue des objectifs de 2025 Pioneers se poursuivent. À fin juin 2024, il a été constaté l'opportunité d'ajuster quatre objectifs afin de les rendre compatibles avec certains facteurs exogènes, tels que : la capacité d'évolution de certaines réglementations, des contraintes opérationnelles liées à la navigation aérienne, la vitesse de renouvellement des flottes des compagnies

aériennes ou encore l'absence d'opportunités de marché. Les objectifs ajustés établissent de nouvelles cibles exigeantes au regard du contexte précité et réaffirment la détermination du Groupe ADP et son engagement à atteindre des résultats ambitieux. Les indicateurs modifiés sont les suivants :

KPI 1 - INITIAL

Faire partir plus de 80 % des vols à l'heure ou dans un délai de moins de 15 min par rapport à l'heure planifiée

Commentaire

Le Groupe ADP est mobilisé avec l'ensemble de ses partenaires pour accroître significativement la ponctualité des vols sur l'ensemble du périmètre.

Toutefois, cette amélioration sera moins rapide sur les aéroports parisiens en raison de facteurs externes significatifs, comme notamment :

- ◆ la modernisation du contrôle aérien, qui conduit à des réductions de capacité lors des phases de tests et d'appropriation des nouveaux systèmes ;
- ◆ la saturation du réseau aérien européen (en raison de la capacité de certains centres de contrôle à faire face à la demande, et du contexte géopolitique qui ajoute de la pression sur le réseau) ; ou encore
- ◆ la mise en œuvre prochaine de la nouvelle réglementation européenne Entry Exit System sur le contrôle frontière qui impactera la ponctualité des aéroports européens.

L'objectif est révisé pour tenir compte de ce nouveau contexte.

KPI 1 - RÉVISÉ

Faire partir 65 % des vols à l'heure ou dans un délai de moins de 15 min par rapport à l'heure planifiée

KPI 2 - INITIAL

Réduire de 10 % les émissions CO₂ moyennes au roulage avion à Paris-CDG et Paris-Orly

Commentaire

Le groupe ADP constate des améliorations significatives des émissions par mouvements de catégorie d'avion (avions de lignes gros porteurs et moyens porteurs) grâce notamment au renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et aux pratiques de roulage avec un moteur en moins. Le Groupe ADP travaille avec ses partenaires pour aller encore plus loin sur ces mesures et les généraliser.

Néanmoins, afin de mieux prendre en compte l'augmentation de la taille moyenne des avions, l'objectif du KPI 2 est révisé.

KPI 2 - RÉVISÉ

Réduire de 7 % les émissions CO₂ moyennes au roulage avion par catégorie d'appareils à Paris-CDG et à Paris-Orly

KPI 4 - INITIAL

Proposer à 50 % des passagers à Paris-Orly et Paris-CDG une facilitation biométrique dans leur parcours au départ

Commentaire

Après sollicitation des instances européennes par la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) sur l'interprétation du règlement général sur la protection des données (RGPD) et la possibilité d'utiliser la biométrie à des fins de facilitation dans l'aéroport, il apparaît au groupe que le contexte réglementaire nécessite des clarifications et des échanges entre les autorités nationales.

Dans ce contexte réglementaire, seule la frontière peut offrir une facilitation biométrique, grâce au déploiement des PARAFE, afin de réduire les temps d'attente. Le Groupe ADP s'est efforcé d'en faire bénéficier le plus grand nombre de passagers internationaux, par l'installation d'équipements PARAFE et la mobilisation des parties prenantes pour en accroître la disponibilité et l'éligibilité.

Par conséquent, le groupe a décidé de limiter l'objectif du KPI4 au périmètre de la frontière, afin de permettre au plus grand nombre de bénéficier de ces équipements, et ainsi améliorer l'expérience des clients dans ses aéroports.

KPI 4 - RÉVISÉ

Proposer à 50 % des passagers au départ vers l'international à Paris-Orly et Paris-CDG une facilitation biométrique dans leur parcours au départ

KPI 6 - INITIAL

Déployer le concept Extime *retail* et hospitalité à Paris et engager le déploiement de la franchise dans deux terminaux en dehors des plateformes parisiennes

Commentaire

Le concept Extime *retail* et hospitalité est déployé à Paris-CDG et Paris-Orly.

En revanche, la capacité d'internationalisation du concept Extime n'est envisageable qu'au renouvellement des concessions, c'est pourquoi l'objectif est révisé.

KPI 6 - RÉVISÉ

Déployer le concept Extime *retail* et hospitalité à Paris et engager le déploiement de deux pans d'activités dans des terminaux en dehors des plateformes parisiennes

À fin décembre 2024, l'évaluation périodique des 20 indicateurs (KPI - *Key Performance Indicators*) établit que deux d'entre eux ne pourront pas être atteints d'ici la fin de l'année 2025, échéance finale de la feuille de route. Il s'agit du KPI n° 4 : « Proposer à 50 % des passagers au départ vers l'international à Paris-Orly et Paris-CDG une facilitation biométrique dans leur parcours au départ » et le KPI n° 16 : « Déployer 120 expérimentations en matière d'innovations sociétales, environnementales et opérationnelles d'ici 2025, dont 30 conduisant à une industrialisation ».

Par ailleurs, un risque de non-atteinte a également été identifié pour deux indicateurs. S'agissant du KPI n° 5, lié à l'objectif de satisfaction globale des passagers mesuré par ACI-ASQ, bien que des progrès significatifs aient été réalisés, cet objectif pourrait s'avérer difficile à atteindre d'ici 2025, compte tenu des contraintes propres à une plateforme comme Paris et des caractéristiques variées du trafic. S'agissant du KPI n° 20 « Former 100 % des collaborateurs

aux bonnes pratiques éthiques et compliance », malgré des taux très élevés, la rotation naturelle des collaborateurs compromet l'atteinte de l'objectif.

Le groupe reste pleinement engagé dans la mise en œuvre des ambitions portées par cette feuille de route dans le but de maximiser les résultats et d'atteindre les objectifs visés.

Enfin, deux indicateurs ont déjà été atteints, comme cela avait été annoncé dans le communiqué des résultats semestriels 2024 : le KPI n° 14 « Appuyer la généralisation des procédures de descentes continues entre 2023 et 2025 à Paris-CDG et Paris-Orly » et le KPI n° 18 « Prendre en compte un critère RSE dans la rémunération de 100 % des collaborateurs ».

La poursuite de la feuille de route « 2025 Pioneers » s'illustre par plusieurs exemples d'actions dont le déploiement a débuté en 2022 et dont les résultats observés contribuent au but d'atteindre l'objectif fixé pour 2025.

One Ambition - Imaginer l'aéroport durable de demain

L'axe stratégique **One Ambition** vise (i) l'excellence et la durabilité des modes opérationnels et de construction, (ii) l'innovation en matière d'hospitalité aéroportuaire, et (iii) le développement de nouvelles offres de transports et de connexions Aéroport.

- ◆ Pour ADP SA, 12 projets ont bénéficié d'un budget carbone à Paris, tandis que 2 projets ont été identifiés chez TAV (projet Ankara BHS - *Bagage Handling System*) et AIG (projet South Airfield). Le Groupe ADP a ainsi atteint son objectif pour 2024.

L'évaluation des budgets carbone franchit une nouvelle étape avec le lancement d'un projet d'industrialisation. Une application dédiée, ECARB, est en cours de déploiement. Il est anticipé qu'elle soit mise en production au deuxième trimestre 2025 pour ADP SA, et son adaptation aux entités situées à l'international est prévue pour le troisième trimestre 2025. Des réunions mensuelles de suivi avec TAV Airports et AIG ont été mises en place depuis mi-2024. Ces réunions ont pour objectifs de :

- ◆ sensibiliser les équipes aux budgets carbone,
- ◆ finaliser le calcul des budgets carbone pour leurs projets de l'année en cours,
- ◆ accompagner les équipes dans le déploiement de la méthode à l'ensemble des projets,
- ◆ préparer l'adaptation industrialisée d'ECARB, prévue courant 2025. [KPI 3] ;
- ◆ En 2024, les travaux ont avancé de manière significative, conformément aux objectifs fixés :
 - ◆ Paris-Charles de Gaulle :

Les travaux d'Aéroports de Paris liés au chantier du CDG Express, incluant les aménagements de la gare intermodale de CDG2 et le tunnel, sont désormais achevés. Cette réalisation marque une étape majeure en vue de la mise en service prévue pour mars 2027.

Suite à la signature des conventions entre Aéroports de Paris et la SNCF concernant les études et travaux, les travaux de la ligne ferroviaire Roissy-Picardie ont débuté le 12 août 2024. La mise en service de cette ligne est programmée pour la fin de l'année 2026.

Par ailleurs, les études d'avant-projet portées par Ile-de-France Mobilités et le conseil départemental du Val d'Oise pour trois nouvelles lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), reliant Paris-Charles de Gaulle au Val d'Oise, sont en cours. Ces lignes, dont la mise en service est prévue pour 2030, seront les suivantes : Villiers-le-Bel - Roissy-pôle ; Garges-lès-Gonesse - Roissy-pôle ; Parc des Expositions - Goussainville ;

- ◆ Paris-Orly :

La gare du Grand Paris Express à Orly a été mise en service en juin 2024, conformément aux engagements d'Aéroports de Paris. Les usagers de la plateforme peuvent désormais bénéficier d'un transport en commun automatisé les reliant au cœur de Paris en seulement 25 minutes. Avec ses 21 stations, la Ligne 14 est désormais la plus longue du métro parisien, desservant 12 communes, dont 3 situées au sein de l'écosystème de Paris-Orly.

Quant à la Ligne 18, actuellement en travaux, elle permettra de relier l'aéroport à Massy en 2027, puis à Versailles en 2030. Les travaux de génie civil en gare d'Orly ont été finalisés en 2024. Les premiers rails seront posés dès 2025, tandis que les essais des trains sont prévus pour 2026 ;

- ◆ Paris-Le Bourget :

Les études d'avant-projet de la future esplanade accompagnant la gare de la Ligne 17 sont en cours de finalisation. Les études de projet débuteront prochainement, avec un lancement des travaux prévu pour début 2026. [KPI 9]

One Group - Bâtir un groupe mondial, intégré, et responsable

L'axe stratégique **One Group** vise (i) la consolidation du réseau groupe (ii) la mobilisation et la fédération des expertises du groupe avec le renforcement des filières métier et (iii) le développement d'un groupe multi-local respectueux des diversités géographique et culturelle.

- ◆ À la suite de l'extension de la concession de l'aéroport d'Amman pour une durée de 7 années supplémentaires, la maturité moyenne du portefeuille de concessions du Groupe ADP s'établit à 32 ans en 2024. [KPI 11]

- ◆ En 2024, le niveau des dépenses d'achats pour les aéroports parisiens s'est maintenu à un niveau comparable à celui de 2019 et de 2023. La chaîne de valeur amont reste majoritairement locale, avec 84,2 % des achats réalisés auprès de fournisseurs locaux, et une part croissante dédiée aux petites et moyennes entreprises (25,9 %). Cette progression illustre l'engagement du Groupe ADP et de ses prescripteurs à privilégier les circuits courts et à soutenir les PME, dans la mesure où la nature des besoins, la disponibilité des partenaires locaux et les règles de la commande publique le permettent. [KPI 15]

Shared Dynamics - Innover, accompagner & responsabiliser

L'axe stratégique *Shared Dynamics* vise à (i) accélérer l'innovation et favoriser l'agilité dans la conduite des projets, (ii) à attirer et fidéliser des talents et (iii) développer une culture de la responsabilité à travers l'engagement citoyen individuel des salariés.

- ◆ En 2024, le Groupe ADP présente un bilan significatif de son engagement citoyen, grâce à une forte mobilisation de ses collaborateurs. 560 collaborateurs ont participé à 496 journées d'impact dans le cadre du Mois de l'engagement, contre 300 en 2023, établissant ainsi un nouveau record. Par ailleurs, 378 collaborateurs ont contribué à 317 journées d'impact lors des Séminaires solidaires, tandis que trois collaborateurs ont totalisé 357,5 journées au titre du mécénat de compétences en fin de carrière.

Pour atteindre l'objectif ambitieux de 5 000 journées d'impact d'ici 2025, le Groupe ADP intensifie ses actions, en diversifiant ses initiatives : missions ponctuelles, campagnes collectives et événements citoyens tels que la Journée de la Terre. Parallèlement, la Fondation Groupe ADP célèbre son 10^e anniversaire, avec le lancement de nouvelles initiatives solidaires au programme. [KPI 19]

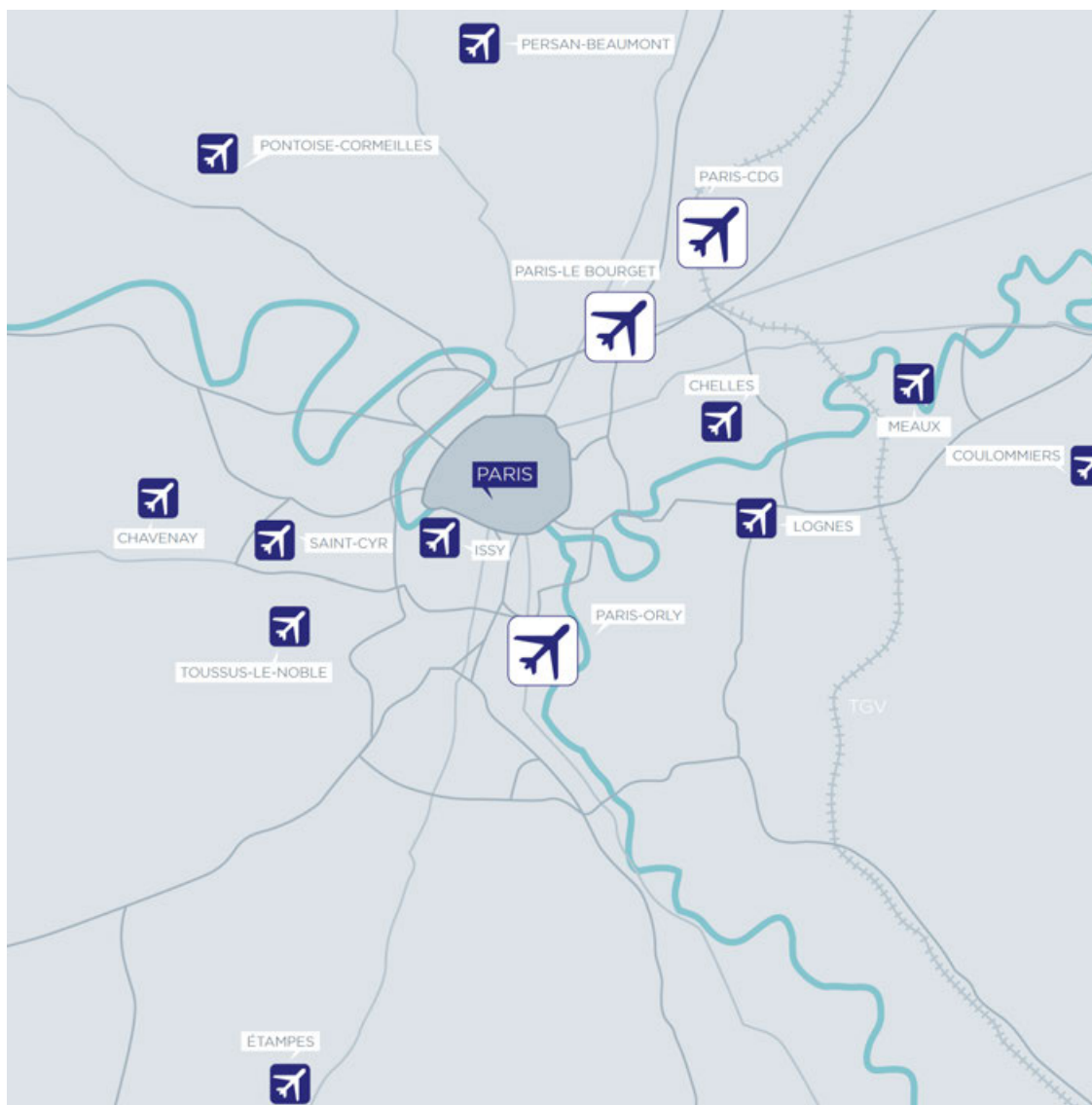
- ◆ Le Groupe ADP poursuit activement sa démarche visant à atteindre l'objectif ambitieux de former 100 % de ses collaborateurs à l'Éthique et la Compliance. En 2024, le taux de formation a atteint 95 % pour ADP SA, tandis que TAV Airports et AIG enregistraient respectivement 83 % et 81 %. Ces résultats témoignent des efforts constants déployés pour sensibiliser les collaborateurs, tout en adressant les défis liés à la mobilité des équipes.

Afin d'uniformiser la culture Éthique et Compliance à travers l'ensemble de ses entités, le Groupe ADP propose également cet e-learning aux actifs co-contrôlés et non contrôlés. Concernant TAV Airports, le périmètre des collaborateurs concernés a été élargi cette année avec l'intégration des équipes opérationnelles, augmentant ainsi le nombre de personnes à former. Chez AIG, les efforts se sont intensifiés pour intégrer les nombreux nouveaux collaborateurs ayant rejoint l'entreprise. [KPI 20]

1.3 PRINCIPALES PLATEFORMES

1.3.1 PLATEFORMES PARISIENNES

La carte ci-dessous présente la localisation des aéroports et aérodromes détenus¹ et exploités directement par le Groupe ADP en Ile-de-France.



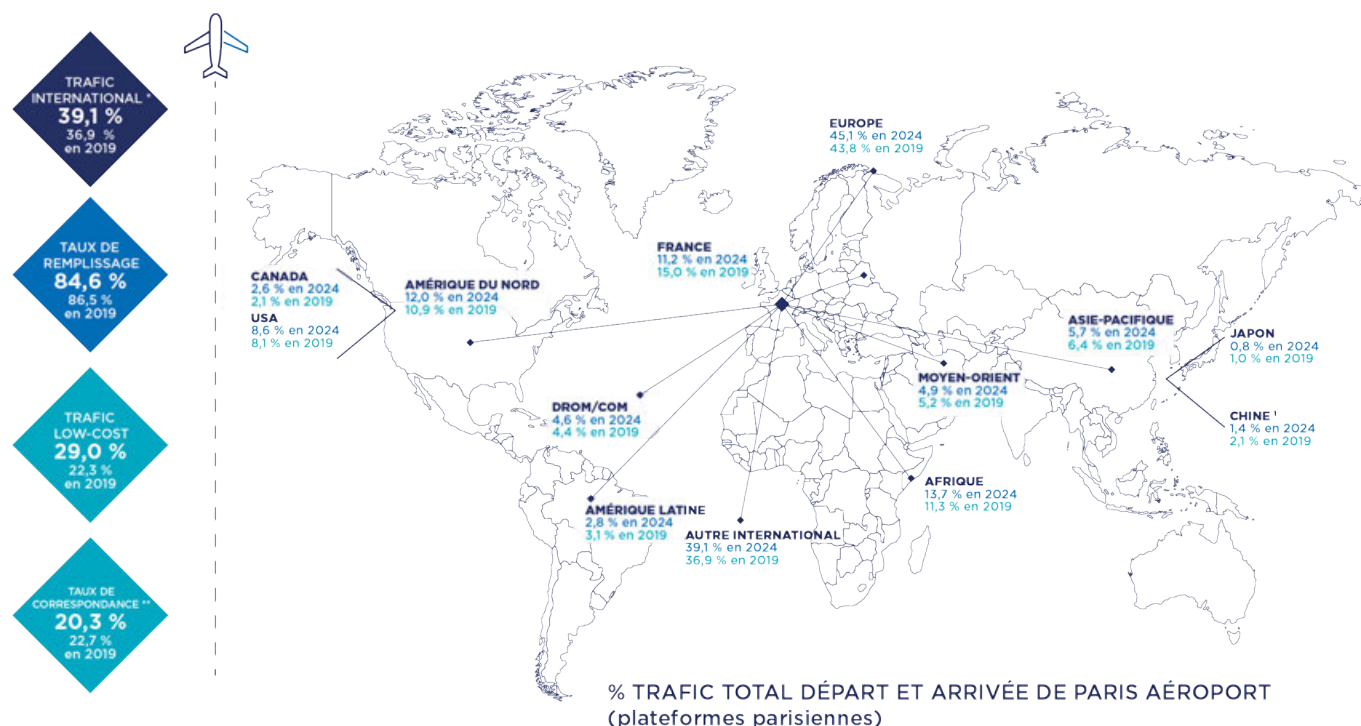
En 2022, près de 120 000^{1 2 3} personnes travaillent sur les plateformes aéroportuaires franciliennes dont 89 300 à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, 25 000 à l'aéroport de Paris-Orly et 3 100 à l'aéroport de Paris-Le Bourget. Le nombre total d'emplois (directs, indirects, induits et catalytiques) générés par le système aéroportuaire francilien est estimé à 213 700 soit 4 % de l'emploi salarié francilien (305 600 pour toute la France, soit 1 % des emplois).

¹ À l'exception de l'héliport Paris-Issy-les-Moulineaux-Valérie André exploité par Aéroports de Paris sur un terrain appartenant à la Ville de Paris.

² Étude BDO Advisory 2023 – données en année pleine 2022.

³ Tous contrats confondus (CDI, CDD, intérim, alternances et autres contrats).

VENTILATION DU TRAFIC PASSAGERS SUR LES PLATEFORMES PARISIENNES D'AÉROPORTS DE PARIS PAR DESTINATION EN 2024 ET EN 2019



¹ Inclut Taïwan et Hong-Kong.

* Hors France et Europe.

** Nombre de passagers en correspondance sur le nombre de passagers au départ.

1.3.1.1 PARIS-CHARLES DE GAULLE



© Aéroports de Paris

Description générale

Situé à 25 kilomètres au nord de Paris, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est implanté sur 3 257 hectares. Il rassemble la plus grande part de liaisons commerciales long-courriers et intercontinentales du système aéroportuaire francilien composé également de Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Ce positionnement structure fortement l'activité et l'identité de l'aéroport, qui est la porte d'entrée du monde en France. Il dispose de 9 terminaux de passagers et de 6 gares de fret. En progression de + 4,3 % par rapport à 2023, le trafic passagers à Paris-CDG en 2024 représente 92,3 % du trafic de 2019, suite aux conséquences de la pandémie, avec 70,3 millions de passagers accueillis en 2024. L'aéroport est ainsi 3^{ème} au classement européen derrière Londres LHR et Istanbul IST et le 1^{er} aéroport français. Le trafic de fret et poste s'est élevé à 1 915 milliers de tonnes. 300 villes dans le monde ont été desservies de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en 2024¹.

En 2024, Paris-Charles de Gaulle a été élu « Meilleur aéroport européen » pour la troisième année consécutive et se classe en 6^{ème} position au palmarès Skytrax 2024 des meilleurs aéroports du monde.

Une infrastructure de premier plan

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle bénéficie d'un système de pistes extrêmement efficace grâce à ses deux doublets parallèles pouvant être utilisés de manière indépendante. Pour chacun des doublets, une piste est affectée prioritairement aux décollages, l'autre aux atterrissages, ce qui permet notamment de limiter les nuisances sonores occasionnées par le trafic.

Grâce à ce système et aux moyens mis en œuvre par la Direction des services de la navigation aérienne, la capacité de programmation maximale est de 120 mouvements par heure². Ce système de pistes est adapté à l'accueil de tous types d'avions.

En 2024, le nombre de mouvements d'avions s'est établi à 460 916, en hausse de 2,8 % par rapport à 2023, il représente 92,5 % du trafic de 2019, en raison de la crise sanitaire.

En tenant compte des aménagements en cours, l'aéroport dispose de 314 postes de stationnement avions, incluant 90 postes en zone cargo. 147 postes avions sont situés au contact et faux-contact des aérogares³.

La capacité nominale de Paris-CDG est estimée à environ 81 millions de passagers par an⁴.

¹ Avec un minimum de 12 mouvements dans l'année, passagers et/ou fret.

² Capacité de programmation mixte (arrivées + départs) horaire maximale définie au cours la saison été 2024.

³ Offre nette en postes avions commerciaux à décembre 2024, retenue dans une configuration d'utilisation simultanée maximale usuelle à la pointe. Il existe de multiples configurations de stationnement possibles, pouvant faire varier le décompte global.

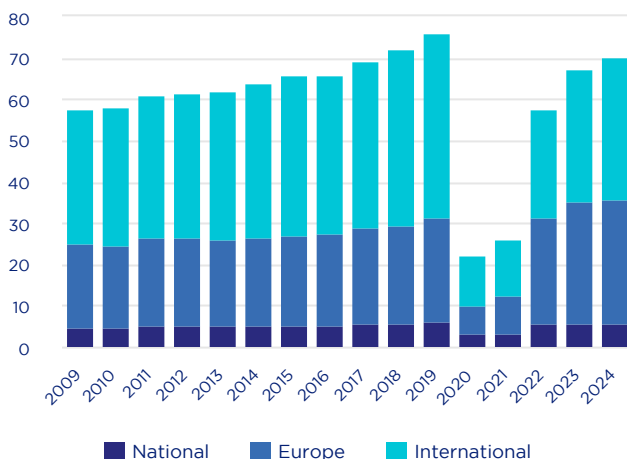
⁴ Capacité annuelle en vision brute, hors impacts travaux de maintenance/mise en conformité réglementaire et/ou adaptations aux nouvelles exigences sanitaires, considérant l'ensemble des aérogares passagers. Ce chiffre comprend les capacités du terminal 2AC, actuellement en travaux.

Trafic

Le trafic point à point représente plus des deux tiers du trafic de la plateforme de Paris-CDG. De surcroît, la plateforme est idéalement localisée pour attirer le trafic de correspondance qui alimente le trafic long-courrier puisque Paris se trouve à moins de deux heures de vol de toutes les grandes villes d'Europe occidentale. Le taux de correspondance sur la plateforme est de 29,1 % en 2024.

ÉVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS SUR LA PLATEFORME DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

(en millions de passagers)



Les compagnies aériennes

Le terminal 1 de l'aéroport de Paris-CDG accueille du trafic international et Schengen et regroupe notamment les compagnies de Star Alliance.

Les terminaux 2 A, B, C, D, accueillent du trafic international et Schengen notamment de la compagnie Easyjet, Air Algérie, et des compagnies de l'alliance Oneworld.

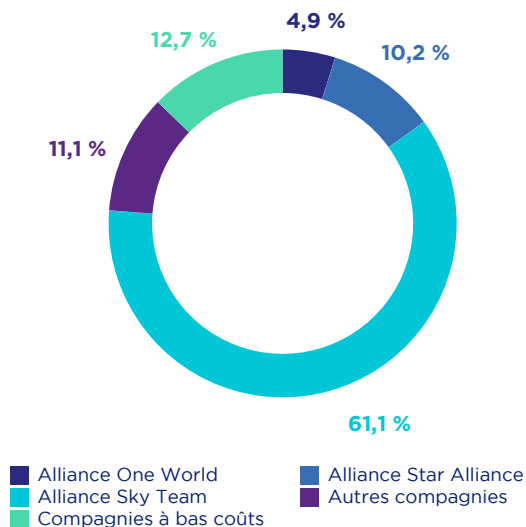
Les terminaux 2 E, F, G accueillent du trafic international et Schengen de la compagnie Air France et de ses partenaires de l'alliance SkyTeam.

Le terminal 3 accueille principalement du trafic charter et les compagnies à bas coût.

Les principales compagnies aériennes présentes sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle sont Air France ¹ (53,7 % du trafic), easyJet ² (8,1 %), Delta (2,9 %), Vueling (1,4 %), Turkish (1,4 %) pour le trafic passagers.

En nombre de mouvements, les principales compagnies aériennes présentes sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle sont Air France ¹ (51,4 % du trafic), easyJet ² (8,0 %), FedEx (5,5 %), Delta (1,8 %), Lufthansa (1,7 %).

TRAFIC PASSAGERS PAR TYPE DE COMPAGNIE AÉRIENNE À PARIS-CHARLES DE GAULLE EN 2024



Les accès à la plateforme

MULTIMODALITÉ

La plateforme de Paris-CDG est desservie par un réseau de transport routier et ferroviaire qui la rend accessible pour les passagers, les transporteurs de fret et le personnel des entreprises exerçant leur activité sur l'aéroport. L'aéroport est actuellement accessible grâce à la proximité de plusieurs autoroutes, d'une gare TGV au cœur du terminal 2, de deux stations de RER et d'une gare routière régionale située en zone Roissypôle connectée via des bus à Paris et aux territoires environnants.

Du point de vue routier, le contournement Est de la Francilienne, inauguré en 2023, permet d'améliorer les conditions générales d'accès à l'aéroport tant pour les passagers que pour les salariés en dé-saturant l'accès principal par l'autoroute A1 et en améliorant la desserte des installations à l'est de la plateforme. À terme, la plateforme devrait être desservie par un tiers de véhicules provenant de l'est de la plateforme et deux tiers de l'ouest.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle compte environ 27 000 places de stationnement à destination des passagers et des abonnés dont 16 000 sont situées au contact direct des terminaux (hors dépose-minute). D'autres parcs de stationnement sont dédiés aux employés travaillant sur les différentes zones de la plateforme.

¹ Groupement easyJet Airlines Co, easyJet Europe.

² Groupement Air France-KLM.

La gare Roissy-Charles-de-Gaulle (CDG) 1 accueille la gare routière régionale et longues distances et une station du RER B. Elle constitue la porte d'entrée de l'aéroport en transports en commun pour les terminaux 1 et 3. De nombreuses lignes de bus express et bus publics desservent la gare routière et jouent un rôle important dans le schéma global de mobilité de la plateforme. Des lignes express complémentaires devraient être mises en service prochainement, notamment vers plusieurs communes des départements voisins du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne. La desserte interne de l'aéroport en transports en commun se fait grâce au système de transport automatique CDGVAL qui relie les terminaux de la plateforme, les gares RER-TGV au cœur du terminal 2, la gare routière et les parcs de stationnement longue durée, ainsi que des navettes pour les trajets depuis et vers les terminaux.

Concernant les accès ferrés, plusieurs mises en service sont prévues d'ici 2030 avec notamment la liaison directe de Paris en 20 min par le CDG Express (mars 2027) et la mise en service fin 2026 d'une liaison ferroviaire entre l'Aéroport de Paris-CDG et la région des Hauts-de-France (projet « Roissy-Picardie ») au sein de la gare intermodale du terminal 2. Cette ligne, dont le protocole de financement a été signé le 3 mai 2017, a vocation à assurer une liaison TGV avec Amiens et à renforcer l'accessibilité par le ferroviaire de la partie sud de la région Hauts-de-France et du nord-est du Val d'Oise à l'aéroport *via* la circulation de TER.

Par ailleurs, dans le cadre du projet du « Grand Paris Express », Paris-Charles de Gaulle sera desservi par la ligne de métro automatique 17 à l'horizon 2030. Cette ligne a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret du 14 février 2017. La plateforme sera alors située à 35 minutes de La Défense et à 33 minutes de la gare Saint-Lazare avec une correspondance à Saint-Denis-Pleyel. La gare de la ligne 17 sera située au niveau de la gare intermodale du terminal 2. Des réservations sont également prises pour une éventuelle gare supplémentaire en fonction des besoins en développement ultérieurs de la plateforme.

L'aéroport se prépare à l'accueil de ces nouveaux flux par différents investissements, notamment l'augmentation de capacité du CDGVAL afin de favoriser le report modal vers les transports en commun.

Dans le cadre de la feuille de route stratégique « 2025 Pioneers », le Groupe ADP promeut un nouveau modèle aéroportuaire de long-terme et se mobilise pour créer des plateformes de connectivité multimodales, capables de proposer le mode de transport au plus faible impact environnemental pour chaque destination, au service des clients voyageurs et des territoires environnants. Le groupe portera ainsi un nouveau projet d'aménagement de la plateforme de Paris-CDG au printemps 2025, dans le cadre d'une concertation volontaire. L'intermodalité, tant pour la longue distance (LGV et transport aérien décarboné), que pour la mobilité du quotidien, en privilégiant les modes sobres en émissions pour accéder à la plateforme, sera au cœur des axes de développement.

Pour les passagers en correspondance, en complément de la connexion classique avion-avion, la correspondance intermodale train-avion pourrait porter une part croissante du développement, dans un contexte de réduction des dessertes domestiques par avion. À fin 2025, le groupe ambitionne d'augmenter de 50 % le taux de passagers en correspondance train-avion à Paris-CDG par rapport à 2019.

CDG EXPRESS

Le projet CDG Express, visant à relier l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à la Gare de l'Est en 20 minutes, a été relancé en janvier 2014 par le ministre des Transports, avec la création de la société CDG Express Études réunissant l'État, SNCF Réseau et Aéroports de Paris. Cette société a mené les études nécessaires, aboutissant à la loi du 28 décembre 2016, qui a encadré la mise en œuvre du projet.

En février 2019, un contrat de concession a été signé avec le Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, détenu par SNCF Réseau, Aéroports de Paris et la Caisse des Dépôts, pour financer, construire et exploiter l'infrastructure. En juillet 2019, l'exploitation du service a été confiée à Hello Paris Services, filiale de Keolis et RATP Dev.

Initialement prévue pour fin 2023, la mise en service a été repoussée à fin 2025, puis à début 2027, en raison :

- ◆ des impacts des travaux sur les circulations existantes ;
- ◆ d'une annulation partielle de l'autorisation environnementale en novembre 2020, suivie d'une validation en avril 2022 ;
- ◆ des retards liés aux travaux ferroviaires du nord de l'Île-de-France.

En novembre 2024, un nouvel avenant au contrat de concession a été signé pour officialiser ce décalage.

À date, le projet CDG Express représente un investissement de l'ordre de 2,6 milliards d'euros qui est financé par un prêt de l'État d'un montant maximal de 2,2 milliards d'euros approuvé en loi de finances pour 2024 et par des apports en fonds propres de l'ordre de 400 millions d'euros répartis à parts égales entre les trois actionnaires. Afin de rembourser le prêt, le gestionnaire d'infrastructure disposera de péages versés par l'exploitant ferroviaire. Il bénéficiera aussi, conformément à la loi de finances rectificative pour 2016, de la contribution spéciale « CDG Express » d'un montant maximal de 1,40 euro par passager aérien hors correspondance, acquittée par les compagnies aériennes utilisatrices de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à compter de la mise en service de la liaison.

À la fin de l'année 2024, le projet est réalisé à 70 %. La gare de CDG2 est terminée et livrée à SNCF Gare et Connexions. À la Toussaint 2024, une interruption temporaire de circulation exceptionnelle a permis de réaliser la première partie des travaux structurants du renouvellement du Pont des Cathédrales qui sera lancé fin février 2025.

Programme d'investissements

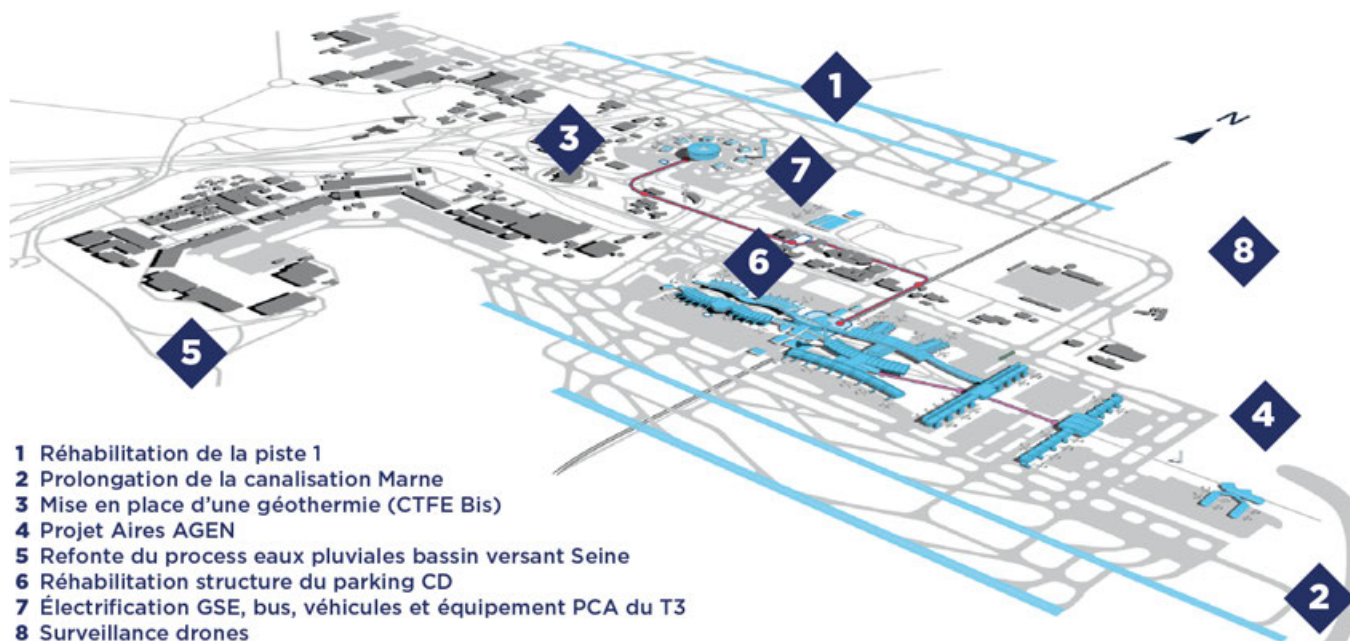
Les principaux investissements réalisés en 2024 sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle sont décrits dans le chapitre 5.

Le programme prévisionnel d'investissements 2024-2026 prévoit notamment :

- ◆ la réhabilitation et la mise en conformité EASA de la piste 1 et des taxiways associés ;
- ◆ le projet de prolongement de la canalisation de rejet existante entre le bassin des Renardières et la Réneuse sur 9,4 km jusqu'à la Marne ;
- ◆ le traitement de la vétusté de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ les études pour le projet de prolongement de la ligne de transport automatique existante LISA vers l'est du *hub* ;

- ◆ la mise en place d'une géothermie profonde dans l'emprise de la future centrale CTFE (centrale thermo-frigo électrique) ;
- ◆ le projet d'autonomisation du hangar H4 ;
- ◆ le projet « Salon Air France » du terminal 2E Hall K qui vise à améliorer la qualité de service en offrant de nouvelles surfaces dédiées au process contrôle frontière et pour la compagnie Air France, offrir à ses clients « haute et très haute contribution » des espaces adaptés répondant à leurs attentes ;
- ◆ la refonte du process des eaux pluviales qui vise à répondre sur le plan capacitatif et qualitatif aux besoins engendrés par l'augmentation des surfaces imperméabilisées et de la pollution à traiter sur l'ensemble du bassin versant Seine (zones cargo essentiellement) de l'aéroport ;
- ◆ l'adaptation des installations de production et distribution d'énergie frigorifique de la centrale CTFE bis ;
- ◆ le projet de création d'une zone de contrôle frontière sous la voie de circulation avions A3 située entre le corps central et les satellites du terminal 1 ;
- ◆ le projet de « staging » de la salle d'embarquement du terminal 2E Hall K qui consiste en une modification profonde de l'ambiance (sols/mobiliers/éclairage/objets) et en une réorganisation radicale de la zone d'assises tout en optimisant les ressources liées à l'emport des voyageurs ;
- ◆ la rénovation structurelle du parking PCD afin de répondre aux enjeux de vétusté et d'optimiser le process loueurs en améliorant l'accueil des clients ;
- ◆ l'électrification des équipements de piste, des bus et véhicules de service sur le périmètre de terminal 3 ainsi que l'installation d'équipements de postes de conditionnement d'air (PCA). Ce projet s'inscrit dans la perspective de neutralité carbone en 2050 ;
- ◆ le projet de surveillance drones, qui concerne l'installation d'équipements de détection de drones associés à un système d'hypervision et de surveillance aérienne basse altitude pour l'amélioration de la sûreté et de la sécurité aéronautique de Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ plusieurs projets ont pour objectif de préserver le patrimoine et la robustesse des installations. Il s'agit notamment de la rénovation d'installations de tri des bagages, la réhabilitation de voies de circulation, la refonte des banques d'enregistrement du terminal 2A ou encore des projets de liaisons entre le trieur des bagages du hub ;
- ◆ il est également prévu de dédier des moyens à la smartisation et à des opérations ciblées de satisfaction clients, notamment de déploiement de bornes d'enregistrement en libre-service multi-compagnies (CUSS) et aux déploiements des déposes bagages automatiques (DBA) ;
- ◆ enfin, les investissements visent à répondre aux ambitions environnementales du Groupe, notamment en améliorant l'efficacité énergétique des infrastructures, et en favorisant des mobilités vertes.

Les principaux projets du programme prévisionnel d'investissements 2024-2026 sont présentés dans la cartographie ci-dessous :



1.3.1.2 PARIS-ORLY



Description générale ¹

L'aéroport Paris-Orly étend son emprise sur 1 540 hectares au sud de Paris. Sa localisation à 10 km de Paris, sa proximité immédiate des autoroutes A86, A6 et A10 et sa desserte directe par la ligne de métro automatique 14, mise en service en juin 2024, permet un accès rapide au centre de la capitale.

Siège de près de 28 300 emplois directs ¹ l'aéroport est partie intégrante d'un pôle économique de plus de 157 400 salariés ¹ comprenant le marché d'intérêt national de Rungis, la Sogaris (société anonyme d'économie mixte de la gare routière de Rungis) et le centre commercial de Belle-Épine.

L'aéroport Paris-Orly assure également la desserte aérienne d'un bassin économique de première importance comprenant notamment des nombreuses filières d'excellence (agroalimentaire, santé, finances, aéronautiques, éco-activité) et des pôles de compétitivité et de recherche d'envergure mondiale (Cap digitale, Medicen, Systematic Paris Region, Astech, plateau de Saclay...).

Avec 175 villes desservies ² en 2024, l'aéroport de Paris-Orly dispose d'une importante offre de transport aérien moyen et long-courrier directe, diversifiée et en constante expansion contribuant à l'attractivité et au rayonnement international de la région sud francilienne.

La montée en gamme des infrastructures terminales et services de l'aéroport associée à l'attractivité économique et touristique du bassin sud francilien sont autant d'atouts susceptibles d'attirer de nouveaux services aériens directs et complémentaires de ceux de Paris-CDG, notamment vers les principaux marchés planétaires à fort potentiel de croissance (Asie, Afrique, Amériques).

La capacité nominale de la plateforme Paris-Orly est estimée à environ 34 millions de passagers par an. Paris-Orly est le 2^{ème} aéroport français avec 33,1 millions de passagers accueillis en 2024, soit 104,0 % du niveau de trafic de l'année 2019.

L'aéroport a connu en 2024 une transformation majeure de ses modes d'accès. Il est desservi par la ligne de métro 14 depuis le 24 juin 2024 et une nouvelle gare multimodale a été mise en service au cœur de la plateforme. Les chantiers d'amélioration des moyens d'accès se poursuivent afin notamment d'accueillir la nouvelle ligne 18 à l'horizon 2027 qui desservira la gare TGV de Massy, le plateau de Saclay, puis Versailles à l'horizon 2030.

En 2024, Paris-Orly a été élu « Meilleur aéroport régional » en Europe et poursuit également son ascension dans le classement Skytrax 2024 en accédant au 30^{ème} rang mondial, soit 9 places gagnées depuis 2023 et 46 places depuis 2021.

¹ Source : Étude BDO Advisory 2023 – données en année pleine 2022.

² Avec un minimum de 12 mouvements dans l'année.

Une infrastructure adaptée

L'Aéroport de Paris-Orly dispose de trois pistes dont la capacité de programmation est de 70 mouvements par heure¹.

En 2024, l'aéroport d'Orly a accueilli 203 757 mouvements, en légère diminution de - 0,9 % par rapport à 2023, et représente 93,3 % du trafic de 2019, dernière année avant la crise sanitaire.

En tenant compte des travaux actuels côté piste, nécessitant la fermeture temporaire de certains postes avion au contact, l'aéroport dispose de 87 postes de stationnement, dont 52 au contact et faux-contact².

Pour les compagnies, les atouts opérationnels de Paris-Orly sont notamment un temps de roulage moyen inférieur à 8 minutes, des seuils de pistes proches des terminaux et une bonne fluidité en approche. De plus, la simplicité de fonctionnement et une offre élevée de stationnement au contact génèrent une grande régularité d'exploitation pour tous types d'avions et une performance opérationnelle accrue, sources de rentabilité et de croissance.

L'aéroport offre également d'importantes opportunités de développement immobilier, très majoritairement de diversification.

Contraintes réglementaires

Le trafic sur l'aéroport de Paris-Orly doit respecter deux types d'exigences. En premier lieu, en vertu de l'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly, le nombre de créneaux de décollage et d'atterrissage est limité à 250 000 lors de deux saisons IATA consécutives. En 2024, le nombre de mouvements d'avions s'est établi à 203 757 mouvements, en légère baisse par rapport à 2023 (205 600 mouvements en 2023).

En second lieu, l'aéroport est soumis depuis 1968 à un couvre-feu quotidien entre 23h15 et 6h00 pour les décollages et entre 23h30 et 6h15 pour les atterrissages (décision du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly).

Ces restrictions d'exploitation ont valeur réglementaire. Elles ont été reprises par la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (loi Pacte), qui inscrit le plafonnement du nombre de mouvements et le couvre-feu dans la loi. Néanmoins ces dispositions n'entreront en vigueur qu'en cas de privatisation. En effet, si le gouvernement décidait de transférer la majorité du capital d'Aéroports de Paris au secteur privé comme il y a été autorisé, le nouveau cahier des charges d'Aéroports de Paris devrait impérativement fixer les modalités de l'autorisation d'exploitation de 250 000 créneaux attribuables et du couvre-feu.

Enfin, afin d'améliorer la situation environnementale autour de l'aéroport de Paris-Orly, une étude d'impact selon l'approche équilibrée a été réalisée sur Paris-Orly, sous l'autorité de la préfète du Val-de-Marne, selon le règlement (UE) n° 598/2014.

Un projet d'arrêté renforçant les mesures de restriction a été élaboré puis proposé à une consultation publique d'avril à juillet 2024. Après cette consultation, un projet d'arrêté portant restriction d'exploitation a été proposé pour avis simple à la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris-Orly du 15 janvier 2025, qui a rendu un avis défavorable. Le projet a ensuite été soumis à l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores (ACNUSA) qui a rendu un avis favorable publié le 18 février 2025.

Ce projet d'arrêté prévoit notamment des restrictions progressives visant les aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB afin de pérenniser l'engagement des compagnies aériennes en matière de modernisation des flottes. Les autres mesures retenues concernent l'interdiction d'atterrissage pour les aéronefs présentant un niveau de bruit certifié >97 EPNdB à l'approche et >91 EPNdB au décollage. Enfin, le projet d'arrêté durcit les modalités du couvre-feu par rapport à la décision ministérielle de 1968 en sécurisant l'application de la règle des mouvements en bordure du matin et en harmonisant le point de référence pour les départs.

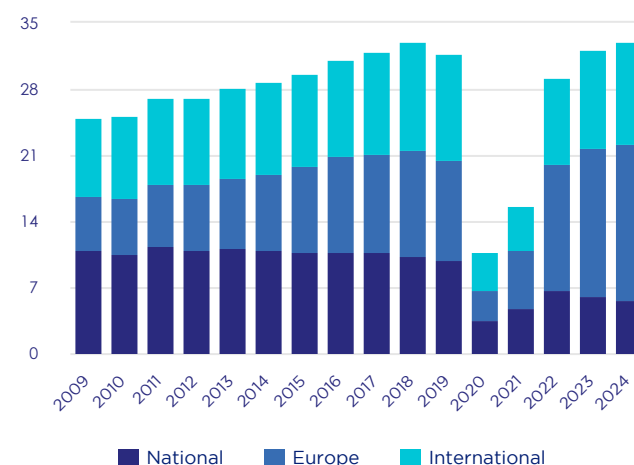
Après publication de l'arrêté au *Journal Officiel* s'ouvrira une période de prévenance de six mois, conformément au règlement (UE) n° 598/2014. Les dispositions du projet d'arrêté entreront en vigueur à compter du 29 mars 2026.

Trafic

Le trafic de la plateforme Paris-Orly est principalement du trafic origine/destination. Cependant, les passagers en correspondance représentent environ 1,6 % du trafic au départ soit près de 263 760 passagers en 2024. Avant l'impact de la pandémie, le trafic de l'aéroport de Paris-Orly a connu une croissance constante. La structure du trafic connaissait elle-même des évolutions notables avec une forte croissance du trafic européen compensant une baisse du trafic domestique impacté par la montée en puissance du TGV avec la mise en service de la liaison avec Bordeaux en juillet 2017. Durant cette période, la taille des modules utilisés sur la plateforme n'a cessé de croître. Cette évolution de la structure de trafic s'est accompagnée d'une augmentation de 22,8 % du nombre de passagers par avion entre 2011 et 2019. Pendant la pandémie, l'export moyen a été impacté (146 en 2019, 130 en 2020, 133 en 2021, 149 en 2022). Depuis, il a augmenté en passant de 157 en 2023 à 163 en 2024.

ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LA PLATEFORME DE PARIS-ORLY

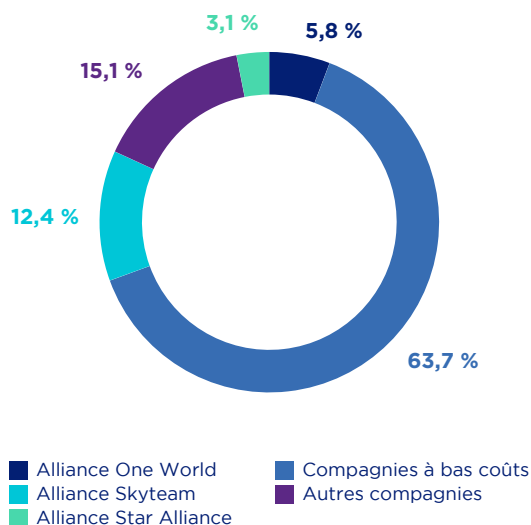
(en millions de passagers)



¹ Capacité de programmation mixte (arrivées + départs) horaire maximale définie au cours la saison été 2024.

² Offre au 15 novembre 2024, dans une configuration de stationnement et de types avions de référence. Il existe de multiples configurations de stationnement possibles, faisant varier le décompte global.

TRAFIC PASSAGERS PAR TYPE DE COMPAGNIE AÉRIENNE À PARIS-ORLY EN 2024



Les principales compagnies présentes sur l'aéroport de Paris-Orly sont Transavia.com (33,2 %), Vueling (13,1 %), Air France ¹ (10,7 %), easyJet ² (9,9 %), et Corsair (4,0 %).

Les accès à la plateforme

La plateforme de Paris-Orly se situe à la jonction des autoroutes A6 et A10 et proche de l'autoroute A86. Elle est également desservie par la ligne de métro automatique 14 depuis l'été 2024, ainsi que par le RER, combiné avec une ligne dédiée de métro automatique dénommée Orlyval, par la ligne de tramway T7 et plusieurs lignes de bus.

L'aéroport de Paris-Orly compte environ 15 000 places de stationnement ³, dont environ 9 500 situées en parcs proches, au contact direct des terminaux.

La ligne 7 du tramway relie l'aéroport à Villejuif et à la ligne 7 du métro parisien. Les travaux de la phase 2 du projet, consistant au prolongement jusqu'à Juvisy, important nœud de transport relié aux lignes C et D du RER, ont été lancés sous maîtrise d'ouvrage Ile de France Mobilité pour une mise en service estimée à l'horizon 2030.

La desserte de Paris-Orly par la ligne de métro 14 a été inaugurée le 24 juin 2024 et marque un tournant dans l'accessibilité de l'aéroport. La ligne 14 constitue l'épine dorsale du projet « Grand Paris Express » et permet désormais de connecter Paris-Orly en 25 minutes au centre de Paris, ou en 40 minutes à Saint-Denis Pleyel.

Le réseau sera complété en 2027 avec la ligne 18 qui reliera directement Paris-Orly à Massy, à Paris-Saclay, puis à Versailles (à partir de 2030).

Pour accompagner la mise en service de la ligne 14, une nouvelle gare multimodale de 22 500 m² a été mise en service à l'été 2024. Elle concentre notamment les flux de passagers empruntant la ligne de métro 14 et la future ligne 18, l'Orlyval, l'Orlybus ainsi que les autres transports en commun. Cette gare multimodale permet d'améliorer significativement la desserte de l'aéroport en transports collectifs. Elle est directement reliée aux aéro-gares ainsi qu'au nouveau parking à étages mis en service en 2023.

Dans le cadre de la feuille de route stratégique « 2025 Pioneers », et à l'instar de l'aéroport Paris-CDG, le groupe porte un nouveau projet d'aménagement de la plateforme de Paris-Orly structuré autour de 4 axes majeurs : l'amélioration des accès et des modalités de transport, le développement des énergies décarbonées, le renforcement de la qualité service et de l'hospitalité, ainsi que l'évolution de l'offre immobilière. L'intermodalité y constitue un pilier central, à la fois pour répondre aux enjeux de décarbonation et pour améliorer la qualité de service en dé-saturant les accès routiers. Ce dispositif a fait l'objet d'une concertation publique qui a débuté le 26 février 2024 et qui s'est terminée trois mois après. Il sera complété par le déploiement progressif de pistes cyclables à travers le plan « Paris-Orly by Cycle 2030 » qui prévoit la densification du réseau cyclable au sein de la plateforme et une meilleure connexion aux territoires environnants, afin notamment de faciliter les déplacements des salariés de l'aéroport et des riverains.

Programme d'investissements

Les investissements réalisés en 2024 sur la plateforme de Paris-Orly sont décrits au chapitre 5.

Le programme d'investissements de Paris-Orly s'intègre pleinement dans la stratégie « Green Orly ». Les investissements concernent notamment l'augmentation des capacités électriques, l'isolation des façades du terminal unique, la restructuration de divers bâtiments situés côté piste, ainsi que le développement de pistes cyclables.

Divers projets portent l'ambition d'améliorer la qualité de service proposée avec notamment des travaux prévus sur les portes d'embarquement « E » et « F », ou encore divers aménagements de mobilités.

¹ Groupement Air France, KLM.

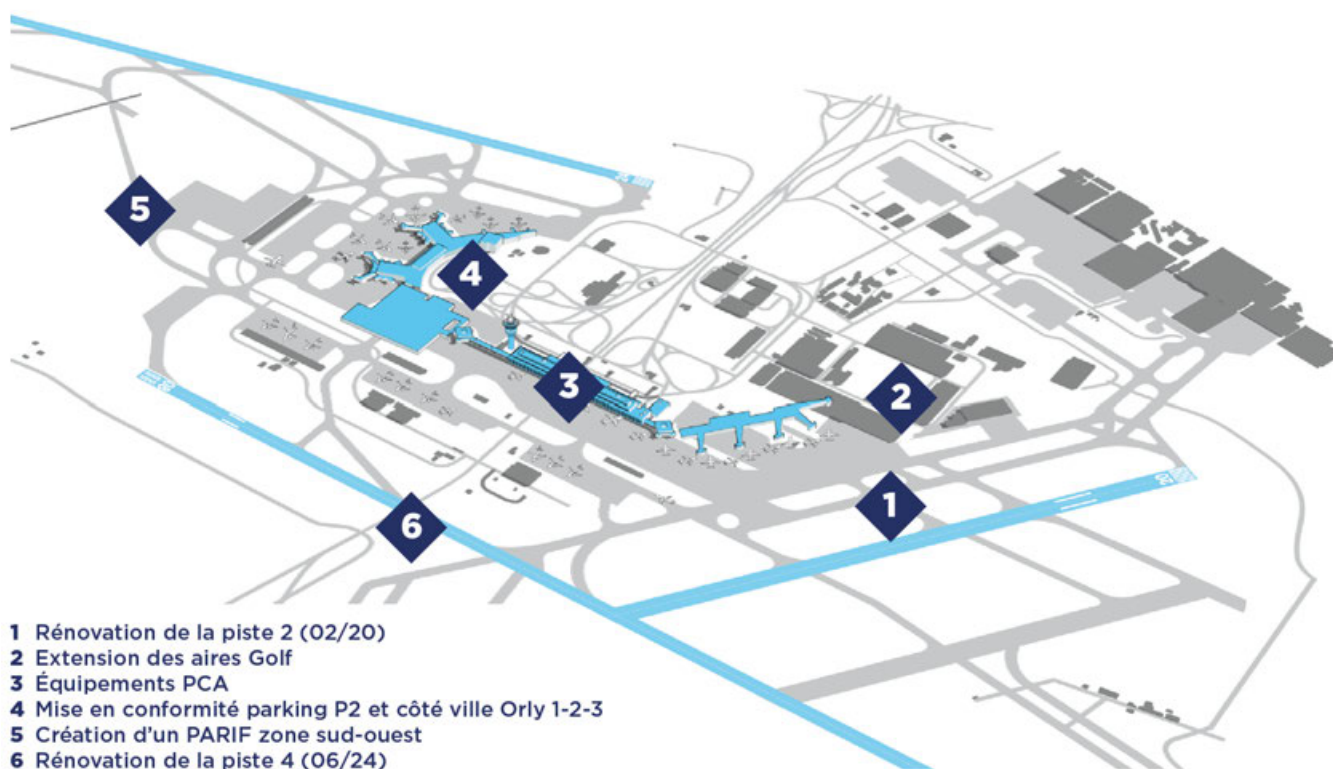
² Groupement easyJet Airlines Co et easyJet Europe.

³ Tous type de stationnement confondus : véhicules légers, motos, personnes handicapées ou à mobilité réduite ou véhicules électriques hors dépose et emport minute.

Le programme prévisionnel d'investissements 2024-2026 prévoit notamment :

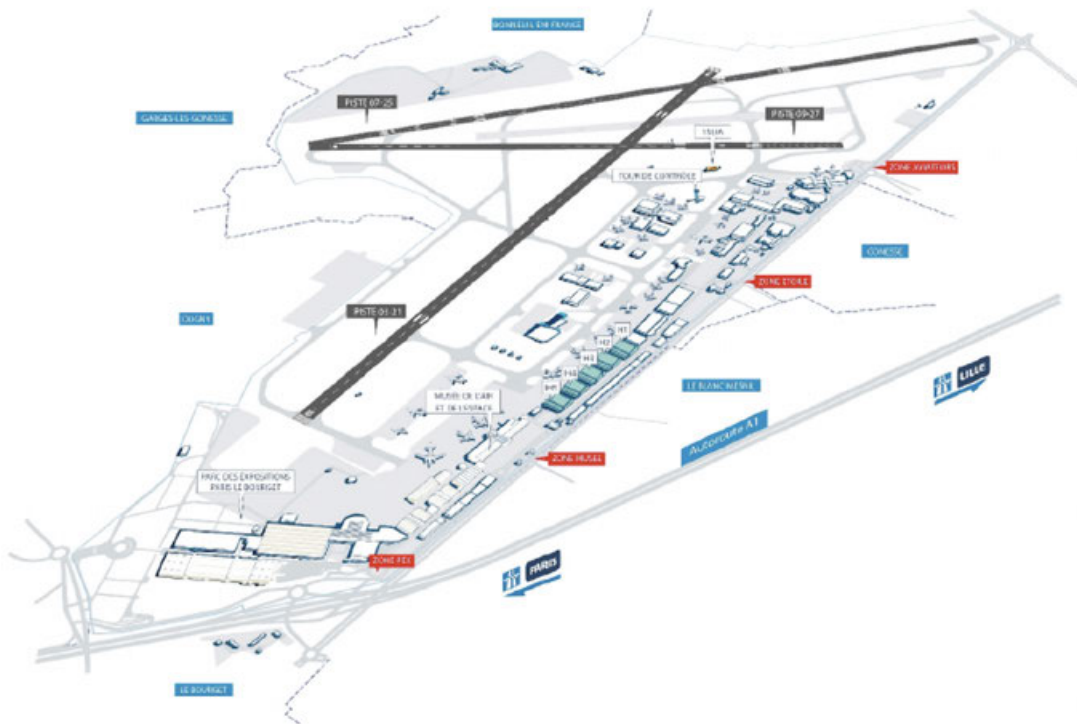
- ◆ la rénovation et la mise en conformité avec les normes EASA de la piste 4 - 06/24 et de la piste 02/20 ainsi que de leurs voies de circulation avion associées ;
- ◆ la rénovation de la voie de circulation avions W2 ;
- ◆ l'extension des aires Golf au nord de la plateforme, afin d'accueillir les nouveaux avions de code E (A350-1000, B777X), tout en accompagnant l'évolution des flottes des compagnies aériennes ;
- ◆ la fourniture, l'installation et le raccordement d'équipements PCA (pré-conditionnement d'air) électrique sur les aires de stationnement de Paris-Orly ;
- ◆ la poursuite des travaux destinés à augmenter la capacité d'alimentation de la plateforme Paris-Orly pour faire face aux nouveaux besoins et notamment ceux liés à la décarbonation des activités aéroportuaires par électrification de différents process (PCA, bornes de recharge électrique). Ces travaux permettent en outre d'améliorer les possibilités de redondance d'alimentation et donc la robustesse de l'alimentation électrique de l'aéroport de Paris-Orly ;
- ◆ le projet « Ambitions portes E » d'Orly 3 qui vise à améliorer la qualité de service et permettre une mise en cohérence architecturale de la zone avec les derniers grands projets (RPDI, Orly 3), ainsi qu'à créer de nouvelles portes d'embarquement pour accompagner la croissance du trafic et améliorer la flexibilité d'affectation des ressources aéroportuaires ;
- ◆ les travaux de réaménagement du viaduc départ pour une utilisation dédiée aux professionnels (taxis, VTC), et l'amélioration de la sûreté des façades d'Orly 1-2 et du parvis piéton ;
- ◆ la poursuite des travaux de mise en conformité du parking P2 ;
- ◆ le traitement de la vétusté d'Orly 1 et 2 avec le renouvellement du système de sonorisation de sécurité d'Orly 1-2 et des parcs de stationnement associés ;
- ◆ l'opération de renforcement de la protection périmétrique des zones sensibles de la plateforme d'Orly.

Les principaux projets du programme prévisionnel d'investissements 2024-2026 du périmètre régulé sont présentés dans la cartographie ci-dessous :



- 1** Rénovation de la piste 2 (02/20)
- 2** Extension des aires Golf
- 3** Équipements PCA
- 4** Mise en conformité parking P2 et côté ville Orly 1-2-3
- 5** Création d'un PARIF zone sud-ouest
- 6** Rénovation de la piste 4 (06/24)

1.3.1.3 PARIS-LE BOURGET



Description de la plateforme

Implanté sur 553 hectares à 7 kilomètres au nord de Paris, l'aéroport de Paris-Le Bourget préserve sa place de 1^{er} aéroport en matière d'aviation d'affaires en Europe.

Grâce à sa proximité avec les principaux hôpitaux de l'APHP et sa simplicité de fonctionnement, Paris-Le Bourget est aussi le premier aéroport européen en matière de vols sanitaires et médicaux.

L'aéroport accueille également de nombreux vols protocolaires de délégations étrangères (chefs d'État, ministres...). Avec ses trois pistes et ses aires de stationnement, il peut accueillir tous types d'avions, y compris les gros-porteurs.

Paris-Le Bourget est également un centre d'excellence de l'industrie aéronautique : une trentaine de bâtiments accueillent près de 100 entreprises de maintenance, équipement et aménagements d'avions et services aéroportuaires. L'aéroport est également un haut lieu de la formation aéronautique avec la présence du campus de l'AFMAE (Métiers de la maintenance et commerciaux), de la société FlightSafety (pilotes) et du lycée aéronautique du Blanc-Mesnil.

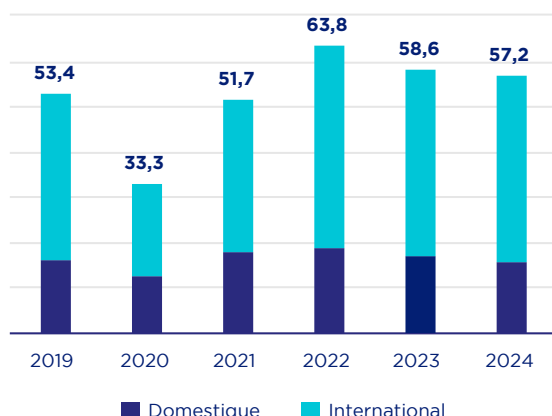
Les entreprises installées sur le site accueillent près de 3 500 emplois directs (plus de 90 % de CDI) et près de 10 000 emplois indirects dans les métiers de l'exploitation, de la maintenance, des services et même de la culture avec le musée de l'Air et de l'Espace, la Galerie d'art Gagosian, ainsi qu'un centre de conservation d'œuvres d'art. Après une année 2022 très atypique qui a bénéficié d'un effet « rebond » post Covid avec 63 780 mouvements, l'activité en 2024 est en repli autour de 57 000 mouvements.

Bien que les difficultés économiques engendrées par la crise sanitaire aient contraint le Groupe ADP à revoir son programme d'investissement, d'importants projets ont néanmoins été engagés pour accélérer la décarbonation, permettre d'assurer l'entretien du patrimoine, et moderniser la plateforme aéroportuaire pour les prochaines années :

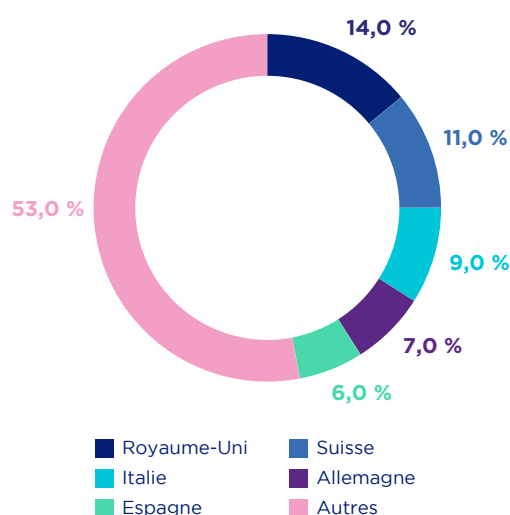
- ◆ la poursuite des travaux de l'implantation de la gare « Le Bourget Aéroport » sur l'emprise de la plateforme, dans le cadre du projet de la ligne 17 du Grand Paris Express ;
- ◆ le lancement des travaux de raccordement au réseau de chaleur de Dugny au travers de la géothermie qui va permettre d'alimenter dès 2025, différentes entreprises de la plateforme et réduire de près de 2 500 tonnes le bilan carbone de l'aéroport ;
- ◆ l'ouverture de nouveaux services pour la communauté aéroportuaire comme le restaurant inter-entreprises ou encore l'IndiaPark ;
- ◆ l'embellissement de la plateforme avec l'habillage de bâtiments vétustes et de nombreuses interventions pour améliorer l'aspect visuel de l'aéroport côté piste comme côté ville.

Enfin, la plateforme de Paris-Le Bourget est un pôle important de l'activité immobilière du groupe et une part importante des revenus immobiliers de l'aéroport de Paris-Le Bourget provient des activités aéronautiques dont la formation et la maintenance ainsi que de l'immobilier de diversification.

Trafic



À noter que si le trafic de 2024 reste dynamique, il n'en demeure pas moins en repli par rapport à 2023.



Contraintes réglementaires et limitation des nuisances

Afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains, les décollages des avions à réaction, l'utilisation des dispositifs d'inversion de poussée ainsi que l'utilisation de la piste 2 par les avions de plus de 5,7 tonnes sont interdits entre 22h15 et 6h00.

L'ensemble des restrictions d'exploitation visant à réduire les nuisances sonores se trouvent explicitées dans l'arrêté du 15 février 2011.

Le marché de l'aviation d'affaires

L'aviation d'affaires est utilisée en tant qu'outil professionnel tant par des sociétés que par des particuliers sous trois formes complémentaires :

- ◆ l'aviation d'affaires commerciale, dans laquelle des compagnies de transport à la demande louent des avions avec leur équipage pour la durée d'un vol, et pour laquelle le coût des trajets dépend du type d'avion et du nombre d'heures de vol ;

- ◆ l'aviation d'affaires en multipropriété, dans laquelle une compagnie fait l'acquisition d'une quote-part d'un avion correspondant à un certain volume annuel d'heures de vol ;
- ◆ l'aviation d'affaires dite *corporate* dans laquelle une société possède sa propre flotte et emploie son propre équipage pour ses besoins exclusifs.

Pour les voyageurs d'affaires, la plateforme de Paris-Le Bourget présente plusieurs avantages :

- ◆ la rapidité des embarquements et débarquements grâce à la mise en place de procédures optimisées pour le transfert entre l'avion et le transport au sol ;
- ◆ la possibilité d'atteindre des destinations non desservies par les lignes commerciales classiques ;
- ◆ la qualité de son infrastructure aéronautique ;
- ◆ sa proximité avec Paris ;
- ◆ la présence des plus grands opérateurs mondiaux d'assistance à l'aviation d'affaires, garantissant la qualité de service et la confidentialité offertes dans les déplacements ;
- ◆ la présence sur place des centres européens de maintenance des grands constructeurs mondiaux d'aviation d'affaires ;
- ◆ la qualité des services fournis au sol et la possibilité de tenir des réunions à l'intérieur même de l'aéroport.

Concurrence et attractivité

L'aéroport de Paris-Le Bourget a préservé en 2024 sa place de leader de l'aviation d'affaires en Europe en termes de mouvements. La plateforme devance les autres grands aéroports d'aviation d'affaires, Nice, Genève et Farnborough. L'aéroport continue d'attirer les principaux acteurs de l'aviation d'affaires. La plateforme comptait en 2024 sept assistants en escale, dits FBO (Jetex Flight Support, Advanced Air Support International, Universal Aviation, ExecuJet, Signature Flight Support, Dassault Falcon Services, et Astonsky).

Flightsafety, acteur majeur dans la formation des pilotes, a augmenté son offre en installant de nouveaux simulateurs dans son centre.

De même, les grands constructeurs internationaux (Dassault Falcon, Cessna, Embraer et TAG, rejoints plus récemment par Bombardier et Gulfstream) ont implanté des centres de maintenance à vocation européenne sur la plateforme de Paris-Le Bourget. La principale compagnie mondiale d'aviation d'affaires NetJets a quant à elle implanté un centre de maintenance en 2022.

L'usine Airbus Hélicoptères (fabrication de pales d'hélicoptères) continue de développer son activité avec près de 1 000 emplois aux abords de la plateforme en développant des nouvelles technologies pour minimiser l'impact sonore des hélicoptères et en préparant l'avènement de la mobilité aérienne électrique.

D'autres entreprises continuent à solliciter des emprises foncières pour leur développement ou leur implantation en soumettant des projets pour les années à venir. L'ensemble des activités existantes au sein de l'aéroport s'inscrit dans le cadre du développement annoncé autour de la Métropole du Grand Paris, et notamment dans la perspective de l'implantation de la gare « Le Bourget Aéroport » du Grand Paris Express, annoncée pour 2026.

Le pôle métropolitain de l'aéroport Paris-Le Bourget

Le Bourget est l'une des 8 villes regroupées au sein de l'Établissement public territorial « Paris Terres d'Envol », composante de la Métropole du Grand Paris constituée début 2016. La plateforme aéroportuaire a été pleinement associée avec les communes riveraines aux travaux préparatoires diligentés par la société du Grand Paris et l'Organisation des Jeux Olympiques à Paris en 2024, les études tenant compte des axes majeurs d'aménagement de la zone sud de la plateforme. Le déploiement de certaines installations dans l'environnement de la plateforme est une opportunité qui s'inscrit dans les études de développement. Le Groupe ADP travaille en même temps à la relance de l'aménagement de la plateforme aéroportuaire, au développement de groupement de maintenance aéronautique et prépare la création de hangars et d'aires de stationnement avions en zone centrale.

Orientations 2025 : priorité à la décarbonation

À l'horizon 2027, la plateforme de Paris-Le Bourget bénéficiera de l'arrivée certaine de la ligne de métro 17 qui renforcera considérablement l'attractivité et l'accessibilité de la plateforme, motivant ainsi des opérations d'entretien des infrastructures et de valorisation de la zone.

Si les projets d'investissements principaux pour la plateforme de Paris-Le Bourget sont dédiés au maintien du patrimoine, la priorité est aussi d'accélérer sur les enjeux environnementaux et d'innovation. Paris-Le Bourget se doit d'être une vitrine des meilleures pratiques environnementales et prolonger son statut de plateforme pionnière pour servir de laboratoire à l'aviation du futur.

Pour répondre à ses objectifs environnementaux, la plateforme de Paris-Le Bourget met en place des éclairages LED sur les postes avions, tout en déployant progressivement un programme d'électrification côté piste pour les équipements mobiles sur les parkings avions afin de permettre de limiter l'usage des moteurs thermiques (APU). Une approche très volontariste pour inciter les assistants en escale (FBO) à électrifier leurs engins de piste a été également engagée, elle vise aussi à proposer à ces acteurs de tester des nouveaux équipements zéro émission en situation réelle (par exemple l'usage de groupes électrogènes électriques pour alimenter les avions au sol).

De plus, l'aéroport de Paris-Le Bourget est le premier aéroport français à disposer de trois offres permanentes de Carburant Aéronautique Durable (CAD) via les sociétés TotalEnergies, Shell et World Fuel Services (WFS) avec des taux d'incorporation très au-dessus des exigences réglementaires (-30 %). La plateforme aura augmenté de près de 300 % sa consommation de carburant aéronautique durable depuis sa mise en place en 2021. La distribution de biodiesel routier, dit HVO, est aussi assurée depuis 2024 pour l'ensemble des véhicules intervenant « côté piste ».

Enfin, l'aéroport expérimente le déplacement des avions au sol depuis leurs points de parking vers la piste par des moyens électriques, le projet intitulé « green taxiing » s'inscrit dans la trajectoire de décarbonation de l'ensemble de l'activité côté piste.

Sans attendre l'ouverture de la gare de la ligne 17, une accessibilité améliorée

En attendant la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express en 2026, le Groupe ADP a lancé en 2022 la mise en place de navettes électriques entre la gare RER existante de la ville du Bourget et l'aéroport pour améliorer l'accès pour les salariés. Ce projet a fait l'objet d'un partenariat avec le musée de l'Air et de l'Espace, Dassault, et l'entreprise Manutan, il est plébiscité par les utilisateurs.

La piste cyclable dite « RER Vélo » dessert depuis 2024 la plateforme. Elle offre un nouveau mode d'accès à la plateforme depuis Paris intramuros. Ce projet en matière de mobilité douce est complété par la création de voiries dédiées aux vélos qui permettront à terme de faire le tour complet de l'aéroport et ainsi faciliter le déplacement des salariés et des populations riveraines.

Programme d'investissement

Le programme d'investissements sur la période 2024-2026 mis en œuvre par le Groupe ADP doit concentrer son effort sur les opérations de maintenance et de mise en conformité réglementaire, tout en poursuivant l'intégration des enjeux autour de la décarbonation et la reprise progressive du renouvellement immobilier.

Les opérations de maintien du patrimoine et de qualité de service concernent notamment le renforcement et la rénovation des réseaux de distribution d'énergie et d'eau à Paris-Le Bourget, la rénovation de bâtiments, leurs abords, l'aménagement de zones immobilières à usage aéronautique, et l'amélioration de la sécurité par le déploiement d'un système de lutte anti-drones, et un renfort du réseau de vidéosurveillance. En ce qui concerne les investissements réglementaires, poursuite des travaux de sécurité sur les aires de trafic ainsi que le renforcement des clôtures périmétriques.

Les principaux investissements visant à décarboner la plateforme sont le raccordement à la géothermie de Dugny, le réaménagement de l'esplanade accueillant la gare de la ligne 17, le déploiement de prises et bornes de recharge à destination des avions et des engins de piste, ainsi que le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques associé au renouvellement des flottes de véhicules.

S'agissant des aérodromes d'aviation générale, des investissements sont également en cours afin de maintenir le patrimoine aéronautique avec plusieurs rénovations de pistes, en particulier la réhabilitation de la piste 12-30 de Pontoise Corneilles-En-Vexin ainsi que la réhabilitation de la piste 07R-25L de Paris-Saclay-Versailles, préparer l'accueil des nouvelles mobilités aériennes électriques à travers notamment le déploiement de bornes de recharges pour les avions, ainsi que les équipements spécifiques pour les véhicules à décollage et atterrissages verticaux (VTOL: *Vertical Take Off Landing*).

Les aérodromes d'aviation générale (AAG)

Le Groupe ADP détient et gère 10 aérodromes civils d'aviation générale situés en région Île-de-France :

- ◆ Meaux-Esbly, sur une superficie de 103 hectares ;
- ◆ Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, sur une superficie de 237 hectares ;
- ◆ Paris-Saclay-Versailles, sur une superficie de 167 hectares ;
- ◆ Chavenay-Villepreux, sur une superficie de 48 hectares ;
- ◆ Chelles-le-Pin, sur une superficie de 31 hectares ;
- ◆ Coulommiers-Voisins, sur une superficie de 300 hectares ;
- ◆ Étampes-Mondésir, sur une superficie de 113 hectares ;
- ◆ Lognes-Émerainville, sur une superficie de 87 hectares ;
- ◆ Persan-Beaumont, sur une superficie de 139 hectares ;
- ◆ Saint-Cyr-l'École, sur une superficie de 75 hectares.

Par ailleurs, le Groupe ADP assure la gestion de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux.

Les aérodromes : incubateurs de l'aviation durable de demain

Le Groupe ADP est également très attentif à l'intégration de l'activité aéronautique des AAG dans le territoire d'implantation et à la diminution de l'impact des nuisances. Si l'année 2024 a vu l'activité de l'aviation légère en léger recul - du fait de conditions météorologiques défavorables mais aussi des contraintes à la formation autour de la période des Jeux Olympiques et Paralympiques - le Groupe ADP comme les usagers restent mobilisés pour réduire les nuisances sonores.

Le dialogue avec les associations, collectivités locales est permanent, un travail continu au travers de chartes de bonne conduite (comme celle signée en 2022, puis actualisée en 2024, sur l'aérodrome de Lognes-Emerainville) permet de mettre en place des bonnes pratiques à l'attention des pilotes, notamment en matière de respect des trajectoires pour préserver les populations concernées. La présence du Groupe ADP a été renforcée par la création d'une fonction de manager d'aérodromes. L'arrivée d'un troisième manager d'aérodromes au 1^{er} janvier 2025 permet une plus grande proximité avec les territoires et un dialogue plus régulier avec l'ensemble des parties prenantes.

L'essor de l'aviation électrique et le développement de moteurs moins bruyants permettent d'attester d'avancées technologiques prometteuses. À ce titre, le Groupe ADP met à disposition ses aérodromes pour favoriser une aviation décarbonée et plus silencieuse. La présence de plusieurs avions-école électriques, les expérimentations sur les futurs engins volants électriques à décollage et atterrissage verticaux (VTOL) et l'hébergement de PME innovantes et de centres de formation, attestent de la volonté du Groupe ADP d'inscrire les aérodromes comme des incubateurs de l'aviation de demain.

Afin d'accompagner la promotion de l'avion électrique, le Groupe ADP en partenariat avec Total Energie a déployé plusieurs bornes de recharge pour avion électrique Pipistrel. S'en est suivi l'initiative « Electric Tour » pour promouvoir l'avion électrique en Ile de France. Cette opération a été un réel succès, elle a permis au travers de journées « portes ouvertes » de faire découvrir cette technologie sur l'ensemble des aérodromes du groupe en proposant des vols-découvertes auprès des aéroclubs et du grand public.

En parallèle, le Groupe ADP accompagne les différentes structures de formation présentes sur les AAG par des initiatives d'encouragement à une stratégie de modernisation des flottes :

- ◆ réflexion à des abattements sur les redevances des avions basés les plus silencieux ;
- ◆ expérimentation de distribution de carburant non plombé aéronautique de type « SP98 », et mise à disposition de carburant d'aviation durable à Paris-Saclay-Versailles en partenariat avec Daher et Total Energies ;
- ◆ abondement d'un fond de la Région Ile-de-France pour aider à l'équipement en hélice et silencieux, les avions école les plus utilisés par les aéroclubs ; et enfin
- ◆ accompagnement des structures aéroclubs associatifs, par des abattements de loyer.

Toutes ces mesures concourent à accompagner la nécessaire transformation des structures, en particulier associatives, qui forment les futurs pilotes, et plus largement transmettent la passion de l'aéronautique au sein des territoires. Ces passionnés rejoindront pour certains les métiers de l'Aéronautique, l'Aérien et l'Aéroportuaire.

1.3.2 PLATEFORMES INTERNATIONALES

1.3.2.1 Ankara



Description générale

L'aéroport international Esenboğa d'Ankara (ESB) se présente comme la porte d'entrée du centre de la Turquie vers le monde. L'aérogare ultramoderne a accueilli 12,9 millions de passagers en 2024.

Selon l'Institut turc de la statistique, la population d'Ankara a atteint 5,8 millions d'habitants au 31 décembre 2023, ce qui en fait la deuxième ville la plus peuplée de Turquie après Istanbul (source : <https://data.tuik.gov.tr>, 2024).

C'est la capitale de la Turquie, qui accueille le gouvernement turc et toutes les ambassades étrangères. Située au centre des réseaux autoroutiers et ferroviaires du pays, Ankara et ses environs sont également une région importante pour les activités commerciales.

L'aéroport Esenboğa d'Ankara est situé à 28 km.

Ankara connaît une croissance économique stable avec un PIB de 72 milliards USD et 9,6 % du PIB national.

Ankara abrite un grand nombre des principales institutions de la Turquie, notamment la présidence, le parlement et plusieurs ministères. Cela a conduit au développement d'un secteur des services florissant, notamment dans des domaines tels que la finance, le droit et le conseil.

Ces dernières années, Ankara est également devenue une plaque tournante de l'industrie de la défense du pays, plusieurs grandes entreprises de défense ayant leur siège dans la ville. Cela a contribué de manière significative à la croissance économique de la ville et a permis d'attirer davantage de personnes dans la ville.

Centre de l'administration du pays et de la politique, Ankara a une économie en pleine expansion. Tant pour des raisons économiques que politiques, Ankara attire de plus en plus de personnes en ville. La propension à prendre l'avion augmente à mesure que le vol devient une routine plutôt qu'un privilège. En outre, Ankara et ses environs abritent de nombreux Turcs de souche en Europe, qui ont tendance à rendre visite à leurs amis et parents au moins une fois par an. En bref, Ankara présente un grand potentiel pour l'avenir en raison de son statut de centre gouvernemental, de sa croissance économique et de ses nombreux émigrants en Europe. Le trafic d'ESB a des rendements élevés en raison de son potentiel de trafic non satisfait et de son profil de passagers haut de gamme.

La construction du tout nouvel aéroport d'Ankara Esenboğa (ESB) a été achevée en 2006. L'aéroport regroupe les terminaux domestiques et internationaux dans un seul bâtiment, ce qui augmente l'efficacité opérationnelle et facilite le flux des passagers.

L'installation est équipée des dernières technologies, qui contribuent toutes à la sécurité et à l'efficacité des opérations. La fluidité des opérations garantit des délais d'exécution courts dans l'ESB.

L'aéroport d'Ankara va réaliser une zone de 31 078 m² dédiée à l'énergie solaire pour une production de 5 230 Wh, ce qui contribuera à 16 à 20 % de la consommation de la concession. Par ailleurs, des investissements pour améliorer l'efficacité énergétique de l'aéroport sont réalisés. L'aéroport bénéficie du niveau 3+ certifié par *Airport Carbon Accreditation* (ACA).

TAV Airports a un contrat existant pour exploiter l'aéroport d'Ankara Esenboğa jusqu'en mai 2025. Le 20 décembre 2022, TAV Airports a remporté l'appel d'offres pour développer et exploiter l'aéroport d'Esenboğa entre 2025 et 2050. Le contrat de concession a été signé le 1^{er} février 2023. Des travaux importants sont en cours pour augmenter la capacité de l'aéroport notamment sur les installations côté pistes. La construction du projet a été officiellement acceptée par l'autorité compétente. Il est prévu qu'elle soit terminée à la fin du premier trimestre de 2025.

Trafic

CROISSANCE DU TRAFIC PASSAGERS À L'AÉROPORT D'ANKARA

(en millions de passagers)



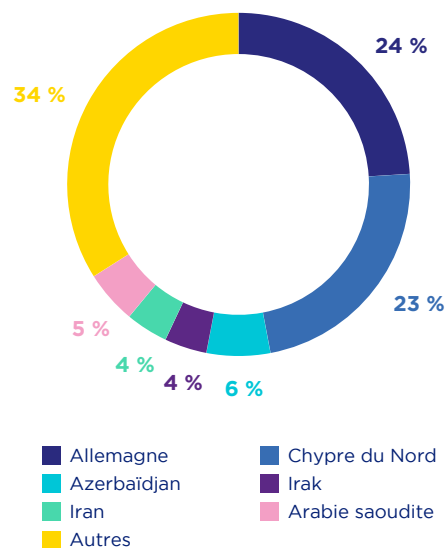
Trafic passagers international par destination et par compagnie aérienne à Ankara

Le trafic de l'aéroport augmente à un rythme soutenu. Le trafic de passagers a augmenté de 8 % sur la période 2023-2024 pour atteindre 12,9 millions en 2024.

Les passagers internationaux traités ont atteint 3,2 millions en 2024. L'Allemagne, l'Azerbaïdjan, l'Arabie saoudite, l'Iraq, Chypre et le Kazakhstan sont quelques-unes des principales routes internationales du réseau d'ESB, tandis qu'il reste encore du potentiel pour des vols directs vers de nombreuses autres destinations non desservies.

ESB dessert actuellement 49 destinations internationales sans escale. Qatar Airways, Iraqi Airways, Azerbaijan Airways, Wizz Air et Saudia Airlines sont quelques-uns des transporteurs internationaux opérant dans ESB. De même, des transporteurs turcs tels que Ajeta, Turkish Airlines, Pegasus Airlines et Sun Express exploitent des services internationaux au départ et à destination d'ESB.

TRAFIC INTERNATIONAL



Infrastructure

La superficie totale de l'aéroport est de 11,8 millions de m², dont 182 000 m² dans la zone du terminal. Le parking a une superficie de 108 000 m².

PISTES

ESB a deux pistes parallèles. La plus longue mesure 3 752 m x 60 m et peut donc accueillir les plus grands avions de l'industrie. La capacité de la piste est de 23 ATM/heure.

TERMINAUX

La superficie du terminal de l'aéroport est de 182 158 m², avec un terminal supplémentaire pour l'aviation générale de 508 m². Il y a 136 comptoirs d'enregistrement et 18 passerelles d'embarquement (dont 12 pour les vols intérieurs).

CADRE RÉGLEMENTAIRE : PÉRIODE DE CONCESSION ET TARIFS

TAV Airports a remporté l'appel d'offres pour développer et exploiter l'aéroport d'Esenboğa entre 2025 et 2050. Les tarifs officiels sont réglementés par Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (la Direction générale de l'Autorité des aéroports d'États) et s'élèvent à 15 euros par passager départ international jusqu'à 2025 et à 17 € entre 2025 et 2050. Le tarif pour les passagers en transit est de 2,5 euros jusqu'en 2025 et 5 euros entre 2025 et 2050, et le tarif domestique est de 3 euros par passager au départ. Le régime de concession comprend une garantie de volume de trafic par DHMI pour les recettes aéronautiques domestiques et internationales (jusqu'en 2025).

Aéroport	Type/Date de fin de concession	Participation de TAV Airports	Périmètre	Red./pax International	Red./pax Domestique	Garantie de volume	Redevances de concession
Ankara Esenboğa	Contrat Build Operate Transfer (BOT – Constuction, Exploitation, Transfert) (Mai 2025)	100 %	Terminal	15 € 2,5 € (correspondance)	3 €	0,6 M dom, 0,75 M Int'l pour 2007 + 5 % par an	-
Nouvelle concession d'Ankara Esenboğa (début en mai 2025)	Bail (Mai 2050)	100 %	Terminal	15 € 5 € (correspondance)	3 €	Non	119 M€ en amont 10 M€ de 2025 à 2029 15 M€ de 2030 à 2049 + TVA

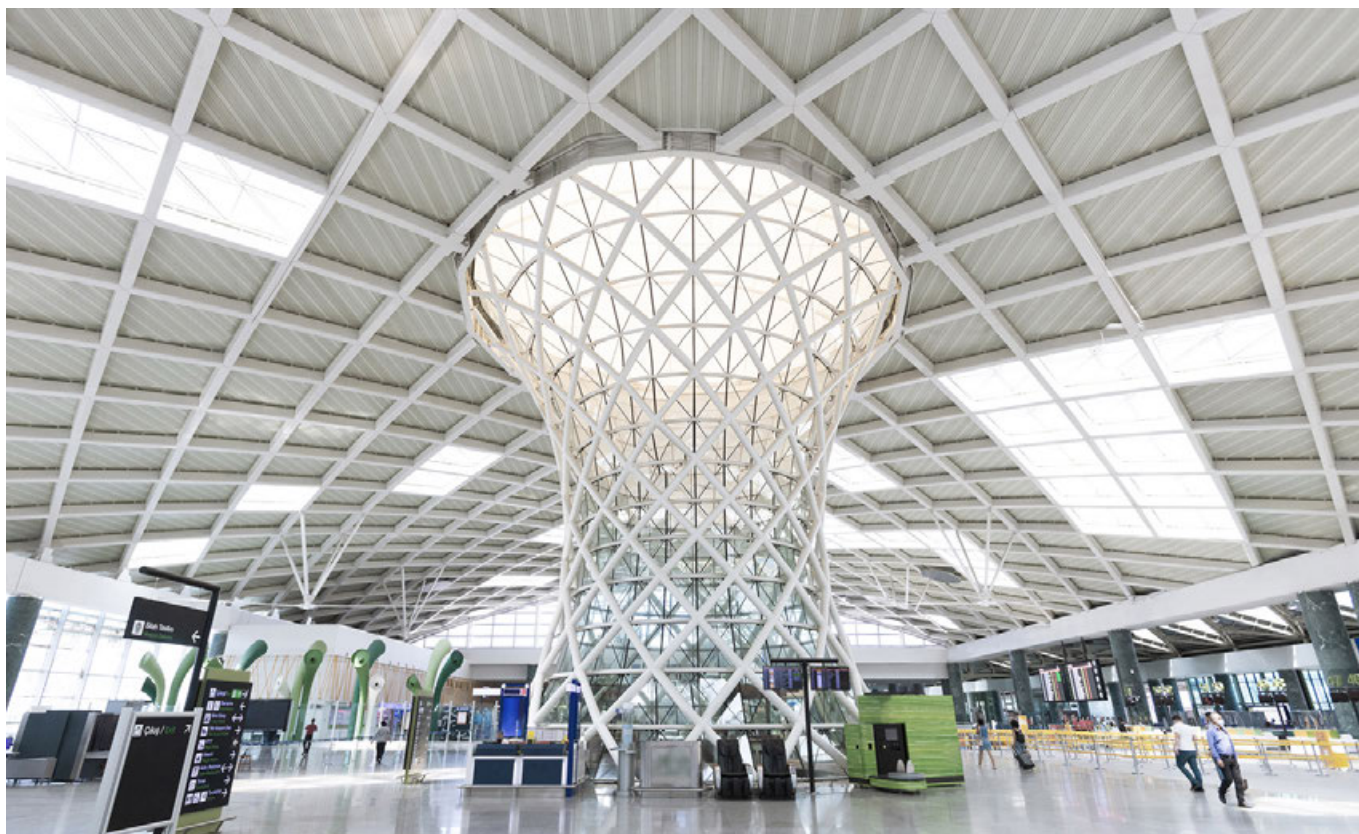
Accès

Le transport vers l'aéroport est possible par des taxis, des navettes ou des bus réguliers. La nouvelle route menant à l'aéroport a considérablement réduit le temps de transport. La distance jusqu'au centre-ville est de 28 km. Une nouvelle ligne de métro pour relier l'aéroport au centre-ville est également en projet.

Programme d'investissement

Dans le cadre de l'appel d'offres remporté par TAV Airports pour l'exploitation de l'aéroport d'Ankara Esenboğa pour la période du 24 mai 2025 au 23 mai 2050, l'investissement visant à augmenter les capacités de l'aéroport, notamment par la construction d'une piste supplémentaire et d'une extension du terminal passagers, est estimé à environ 300 millions d'euros. Les deux tiers de ceux-ci (env. 210 millions d'euros) ont été engagés dès 2023 pour se terminer en 2026, le reste (env. 90 millions d'euros) est à démarrer au plus tard en 2038.

1.3.2.2 Izmir



Description générale

4,5 millions de personnes résident à Izmir, qui est la troisième ville la plus peuplée de Turquie. Surnommée la « perle de la mer Égée », Izmir est une destination prisée, aussi bien par les Turcs que par les voyageurs internationaux. Située sur la côte égéenne de la Turquie, la ville est reconnue pour son patrimoine historique, ses plages et ses centres de villégiature. Chaque année, plus d'un million de visiteurs étrangers viennent découvrir ses différents attraits.

Izmir occupe également une place importante dans l'économie turque, avec l'un des plus grands ports du pays, contribuant à 6,1 % du PIB national grâce à un volume d'échanges commerciaux significatif.

Afin d'accompagner la croissance du trafic aérien, TAV Airports a construit de nouveaux terminaux internationaux et domestiques à l'aéroport d'Izmir (ADB), principal point d'entrée aérien de la région égéenne. Cet aéroport dessert plusieurs destinations touristiques voisines, comme Çeşme, Selçuk et Kuşadası.

Le développement des infrastructures hôtelières et des espaces de conférence devrait renforcer l'attractivité de la ville, qui continue d'attirer un nombre croissant de visiteurs. Izmir et sa région accueillent notamment des Turcs, Allemands, Chypriotes turcs, Britanniques, Iraniens et Néerlandais.

Le terminal international de l'aéroport d'Izmir (ADB) a été construit en 2006 et a une capacité initiale de traiter 5 millions de passagers par an. Le terminal international est équipé des dernières technologies des systèmes d'aviation, qui contribuent tous à l'efficacité, à la sécurité et à la rapidité des opérations.

Après la construction, alors que la taille du terminal domestique est passée à 203 000 m², la capacité annuelle de passagers a augmenté de 25 millions de pax. L'aérogare offre une expérience unique aux passagers, tant sur le plan fonctionnel qu'esthétique, avec des lignes nettes et contemporaines, des jardins et des piscines intérieurs et des zones internes spacieuses. Les passagers peuvent voir les avions stationnés, l'aire de trafic et les avions qui décollent, même depuis la salle d'enregistrement. Avec un toit voûté de 29 mètres, le terminal a été conçu pour avoir une apparence cohérente avec le terminal international. L'aéroport d'Izmir, qui a mené conjointement les enquêtes ACI ASQ en 2024, a augmenté sa note de satisfaction globale des passagers de 4,24 à 4,30 selon le résultat du 4^{ème} trimestre de 2024 et est certifié 4 étoiles par Skytrax pour le confort et la qualité du service.

L'aéroport d'Izmir va réaliser une zone de 40 000 m² dédiée à l'énergie solaire pour une production de 10 162 Wh, ce qui contribuera de 20 à 22 % à la consommation de la concession. Par ailleurs, des investissements pour améliorer l'efficacité énergétique de l'aéroport sont réalisés. L'aéroport bénéficie du niveau 3+ certifié par *Airport Carbon Accreditation* (ACA).

Trafic

CROISSANCE DU TRAFIC PASSAGERS À L'AÉROPORT D'IZMIR

(en millions de passagers)

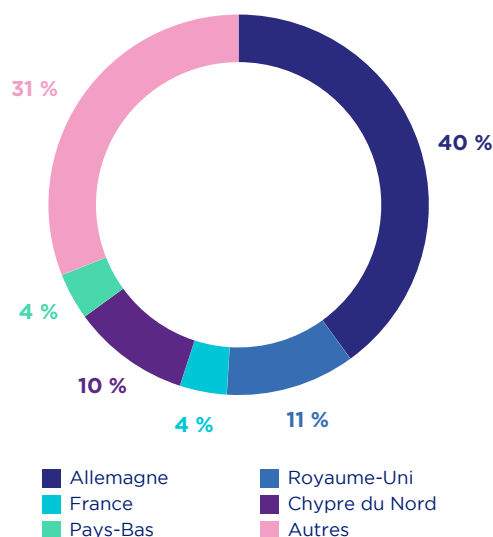


Trafic passagers international par destination et par compagnie aérienne à Izmir

L'aéroport d'Izmir est desservi par des vols internationaux directs pour un total de 82 destinations, opérés par 40 compagnies aériennes différentes, y compris les vols charters saisonniers d'été.

Si Sun Express et Pegasus Airlines sont les principaux transporteurs, Turkish Airlines, Ajjet, Corendon Airlines, Jet2 Airlines, EasyJet, Azerbaïdjan et Freebird font partie des compagnies aériennes internationales opérant à Izmir.

TRAFIC INTERNATIONAL



Infrastructure

PISTES

L'aéroport d'Izmir dispose de deux pistes parallèles. La plus longue mesurant 3 240 par 45 m, pouvant donc accueillir les plus grands avions de l'industrie.

La capacité de la piste est de 30 mouvements par heure.

TERMINAUX

La superficie du terminal de l'aéroport est de plus de 311 000 m², avec un terminal domestique de 203 000 m², un terminal international de 108 000 m² et un terminal supplémentaire d'aviation générale de 1 527 m². Il y a 77 comptoirs d'enregistrement nationaux et 66 comptoirs d'enregistrement internationaux, ainsi que 17 portes d'embarquement.

CADRE RÉGLEMENTAIRE : PÉRIODE DE CONCESSION ET TARIFS

La période de concession actuelle court jusqu'en décembre 2034. Les tarifs officiels sont réglementés par la DHMI et s'élèvent à 15 euros par passager international au départ. La redevance pour passager en transit est de 2,5 euros, et la redevance par passager domestique est de 3 euros. Le régime de concession comprend une redevance de concession à DHMI de 29 millions d'euros + TVA par an.

Cadre réglementaire : période de concession et tarifs

Aéroport	Date de fin de concession	Type de concession	Participation de TAV Airports	Périmètre	2024 Pax (mpax)	Red./pax international	Red./pax Domestique	Red. Sécurité/paxl	Garantie de volume	Redevance de concession
Izmir-A. Menderes (Ege) ²	Concession (décembre 2034)		100 %	Terminal	11;5	15 € 2,5 € (correspondance)	3 €	1,50 €	Non	29 M€ + TVA ¹

¹ Comptabilité d'exercice : charges d'amortissement de 13,5 M€ en 2032 plus charges financières de 17,8 M€ en 2015 à 0 M€ en 2032.

² DHMI a prolongé de deux ans les périodes d'exploitation d'Antalya, Ankara, Gazipasa-Alanya, Izmir et Milas-Bodrum en février 2021/ <https://www.kap.org.tr/en/Bildirim/909767>.

Accès

L'aéroport d'Izmir est proche et bien relié au centre-ville. Le transport en bus vers le centre-ville ne prend que 20 minutes. L'accès est également possible par des navettes, des trains et des taxis.

1.3.2.3 Almaty



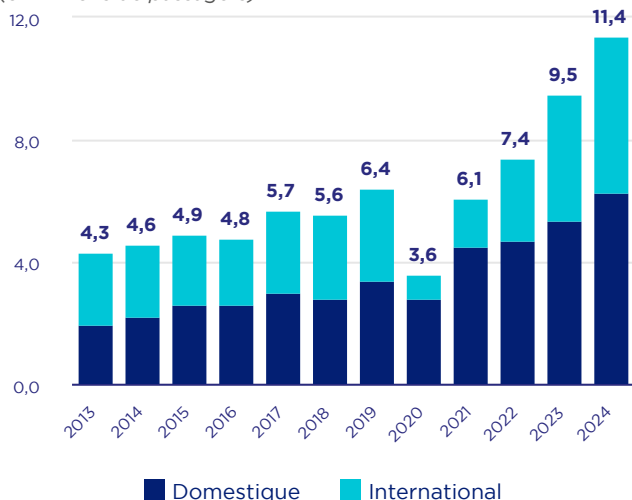
Description générale

TAV Airports a repris les opérations à Almaty, la capitale économique et l'aéroport le plus fréquenté du Kazakhstan en avril 2021. TAV Airports est désormais propriétaire à 85 % de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty et des entreprises de carburant et de restauration associées, et le Kazakhstan Infrastructure Fund, géré par VPE Capital et soutenu par Kazyna Capital Management, détient les 15 % restants. Almaty est le premier aéroport du portefeuille de TAV Airports où la société est propriétaire de l'aéroport. Principale porte d'entrée de l'aviation au Kazakhstan et base de la compagnie nationale Air Astana, l'aéroport d'Almaty est un carrefour important sur la « route de la soie » moderne.

Almaty, qui est la capitale commerciale du Kazakhstan, est située dans le sud-est du pays et constitue un centre commercial majeur de l'initiative « Belt and Road », connue sous le nom de « route de la soie » moderne, qui relie la Chine centrale à l'Asie occidentale, à l'Europe et à l'Afrique. C'est également le centre financier et culturel du Kazakhstan, ainsi que sa ville la plus peuplée et la plus cosmopolite, avec une population de plus de 2 millions d'habitants. Le Kazakhstan est le leader de l'Asie centrale en matière de croissance économique et génère environ 60 % du PIB de la région.

Croissance du trafic passagers à l'aéroport d'Almaty

(en millions de passagers)

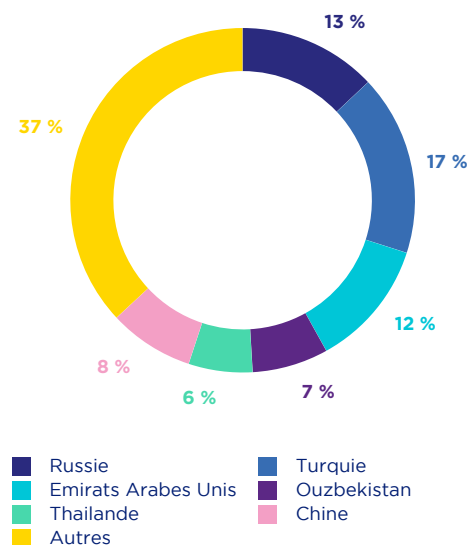


L'aéroport d'Almaty a vu un trafic très dynamique en 2024 de plus de 20 % par rapport à 2023 et a accueilli plus de 11,4 millions de passagers grâce à un marché intérieur solide et une croissance très rapide à l'international.

Trafic international par destination et compagnie aérienne

L'aéroport d'Almaty est servi par des vols internationaux directs vers un total de 66 destinations, assurés par 34 compagnies aériennes et transporteurs aériens différents. Turkish Airlines, Fly Dubai, Uzbekistan Airways sont parmi les compagnies aériennes internationales opérant à Almaty.

TRAFIC INTERNATIONAL



Infrastructures

PISTES

L'aéroport d'Almaty possède deux pistes parallèles. L'aéroport dispose actuellement de 71 stands de stationnement pour les avions, dont 4 sont des stands au contact de l'aérogare passager.

TERMINAUX

Le terminal de l'aéroport fait environ 78 000 m², dont une aérogare domestique de 24 000 m² et une nouvelle aérogare de 54 000 m² ouverte en 2024. Almaty a accueilli 11,4 millions de passagers en 2024.

Cadre réglementaire

TAV possède l'aéroport et les entreprises de carburant et de restauration associées avec une participation de 85 %. Le fonds d'infrastructure du Kazakhstan détient les 15 % d'intérêts restants.

Aéroport	Type/Date de fin de concession	Participation de TAV Airports	Périmètre	2024 Pax (mpps)	Redevance/pax International	Redevance/pax Domestique	Red. Sécurité/pax	Garantie de volume	Redevance de concession payée
Almaty	Pas de concession	85 %	Aéroport	11,4	\$12 pour les compagnies aériennes non-kazakhes	Variation des charges	-	Non	-

Accès

L'aéroport international d'Almaty est situé à 18 km au nord-est d'Almaty. Des bus publics, des taxis et des véhicules privés sont disponibles comme moyens de transport.

Programme d'investissement

Le nouveau terminal international représente un investissement d'environ 200 millions USD et s'étend sur une superficie de 54 000 m², doublant ainsi la capacité d'accueil des passagers de l'aéroport. Achievé le 1^{er} juin, il dispose d'une capacité nominale de 7 millions de passagers, portant ainsi la capacité totale de l'aéroport à plus de 14 millions de passagers. Cette expansion a permis également de convertir l'ancien terminal existant en un terminal purement domestique.

Conformément à l'engagement Pioneers 2025, le coût carbone est désormais systématiquement calculé pour les projets d'Almaty dépassant 5 millions d'euros. Par ailleurs, des actions sont actuellement réalisées pour obtenir le niveau 1 de la certification ACA.

1.3.2.4 Antalya



Description générale de l'actif

L'aéroport d'Antalya est un aéroport international situé à 13 km au nord-est du centre-ville d'Antalya, en Turquie. Il s'agit d'une destination majeure pendant la saison estivale des loisirs en Europe en raison de sa situation sur la côte méditerranéenne du pays. Antalya est l'un des principaux aéroports du sud-ouest de la Turquie.

Antalya est une station balnéaire avec une forte attractivité internationale, sa population hivernale est de 2 millions de personnes, mais double en été. Les hôtels d'Antalya ont une capacité de 650 000 lits.

L'aéroport d'Antalya dispose de deux pistes parallèles indépendantes (plus une) offrant une capacité suffisante côté piste. Antalya possède deux terminaux internationaux (61 000 m² et 93 000 m²) et un terminal domestique (37 000 m²). L'aéroport a été construit pour accueillir les passagers qui viennent sur les plages méditerranéennes de Turquie en été. La construction du terminal international 1 a été lancée en 1996 et le terminal a été mis en service en 1998. Le terminal international 2 a été ouvert en 2005 et le terminal domestique en 2010.

L'aéroport est exploité par la société Fraport TAV Airports Antalya A.S., une joint-venture entre Fraport AG et TAV Airports. Son résultat est consolidé selon la méthode de la mise en équivalence.

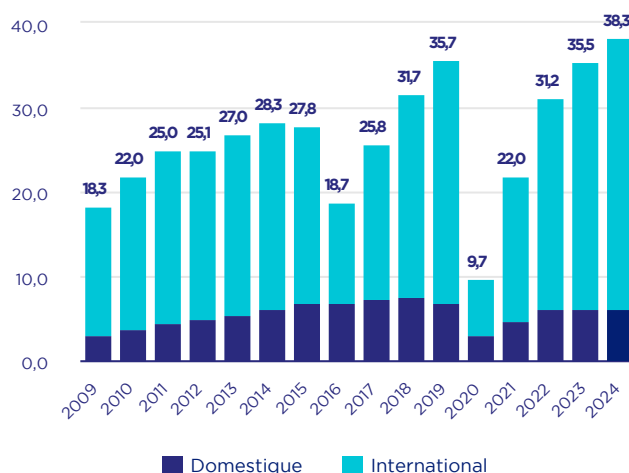
Un groupement formé par TAV Airports (51 %), membre du Groupe ADP, et Fraport (49 %) a remporté l'appel d'offres organisé par l'autorité aéroportuaire turque (DHMI) pour le droit d'exploitation de l'aéroport d'Antalya pendant 25 ans, entre le 1^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2051. TAV Airports est en cours d'augmentation de la capacité de l'aéroport pour lui permettre de faire face à la hausse de trafic.

L'aéroport bénéficie du niveau 3+ certifié par *Airport Carbon Accreditation (ACA)*.

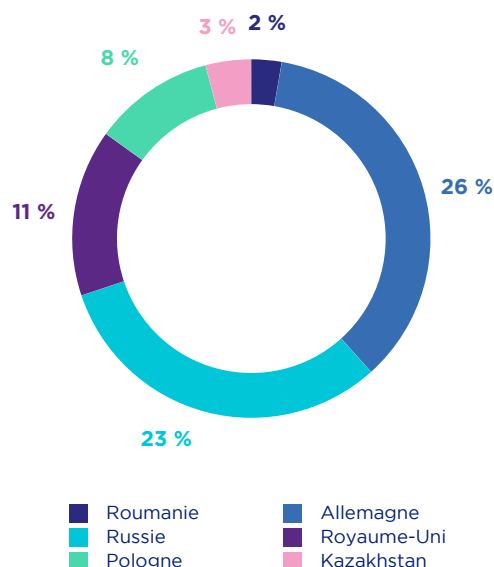
En 2024, l'aéroport d'Antalya a accueilli plus de 38,3 millions de passagers grâce à la forte demande en provenance de la plupart des destinations et en particulier l'Allemagne et le Royaume-Uni, faisant de l'aéroport d'Antalya le deuxième aéroport le plus fréquenté de Turquie après Istanbul.

CROISSANCE DU TRAFIC PASSAGERS À L'AÉROPORT D'ANTALYA

(en millions de passagers)



TRAFIC INTERNATIONAL



Trafic à l'international par destination et compagnie aérienne

L'aéroport d'Antalya est desservi par des vols internationaux directs vers un total de 214 destinations, opérés par 99 compagnies aériennes différentes, y compris des vols charters saisonniers en été.

Les principales compagnies aériennes à Antalya sont : Sun Express, Turkish Airlines, Corendon Airlines, Pegasus Airlines, South Wind, Freebird, Azur Air, Jet2 Airlines, Mavik Gök, Ryanair, Enter Air et EasyJet.

Infrastructure

PISTES

L'aéroport d'Antalya dispose de deux pistes parallèles (plus une piste supplémentaire réservée aux usages militaires) et donc un potentiel de croissance du trafic avec des aires de stationnement et des terminaux supplémentaires. L'aéroport dispose actuellement de 28 passerelles d'embarquement, dont 24 pour le trafic international.

TERMINAUX

La surface du terminal de l'aéroport est de 181 000 m² :

- ◆ T1 International : 61 258 m² ;
- ◆ T2 International : 92 703 m² ;
- ◆ Domestique : 37 017 m² ;
- ◆ Aviation Générale : 1 510 m².

Il y a 207 comptoirs d'enregistrement, (175 comptoirs pour le T1 & T2 et, 32 comptoirs pour le terminal domestique).

Cadre réglementaire : période de concession et tarifs

La période de concession initiale courait jusqu'au 31 décembre 2026 et a été étendue jusqu'en décembre 2051. Les investissements supplémentaires visent à augmenter la capacité de l'aéroport d'Antalya et confier à TAV les droits d'exploitation des terminaux internationaux et domestiques (actuel et en construction), du terminal CIP, du terminal d'aviation générale et des infrastructures annexes. Un montant de 7,25 milliards d'euros (hors TVA) sera versé à DHMI comme loyer total sur la durée du contrat de concession.

Le tarif officiel est réglementé par DHMI est de 15 euros par passager international au départ. Le tarif de transfert est de 2,5 euros, et le tarif domestique de 3 euros par passager au départ. La redevance de location payée par la société Fraport-TAV Antalya est de 100,5 millions d'euros + TVA chaque année jusqu'à décembre 2026.

Aéroport	Type/Date de fin de concession	Participation de TAV Airports	Périmètre	2024 PAX	Red./pax International	Red./pax Domestique	Red de sûreté/ pax int'l	Garantie de volume	Redevances de concession
Antalya	Concession (déc. 2026)	49 % ¹	Terminal	38,3	15 € 2,5 € (Correspondance)	3 €	1,5 €	No	100,5 M€ + TVA
Nouvelle concession d'Antalya (à partir de 2027)	Concession (déc. 2051)	51 % ²	Terminal	38,3	17 € 5 € (Correspondance)	3 €	3 €	No	1 813 M€ d'avance 145 M€ de 2027 à 2031 et 236 M€ de 2032 à 2051 + TVA ³

¹ La participation de 49 % de TAV Airports dans l'aéroport d'Antalya lui donne droit à une gouvernance égale et à 50 % des dividendes.

² La participation de 51 % de TAV Airports dans l'aéroport d'Antalya lui donne droit à une gouvernance égale et à 50 % des dividendes.

³ La TVA sera payée sur la base de la comptabilité d'exercice à partir de 2027 (52,2 millions d'euros par an).

Accès

L'aéroport est situé à 13 km du centre-ville d'Antalya. Le terminal 1 est relié à la ville par le système de tramway de l'aéroport de Fatih-Meydan. Divers services de navette sont proposés.

Programme d'investissement

Environ 765 millions d'euros dans le cadre d'un contrat de conception-réalisation à prix forfaitaire sont en cours d'investissement dans l'extension des terminaux (+ 105 000 m² pour les vols internationaux et + 38 000 m² pour les vols intérieurs), dans l'extension des zones réservées.

(+ 1 000 000 m²) et ultérieurement ouverture en 2040 dans un nouveau terminal international de 70 000 m². Ceci doublera la capacité de l'aéroport pour atteindre à 80 millions de passagers par an. Le projet d'expansion de

l'aéroport comporte l'implémentation d'un audit interne et externe sur un cadre environnemental, social et sociétal.

La première tranche de l'investissement a débuté en 2023 et devrait se finaliser en 2025 avec un montant global d'environ 669 millions d'euros. La seconde tranche, portant sur la construction de la tour de contrôle, est prévue quant à elle pour 2026. Une troisième tranche, d'un montant d'environ 132 millions d'euros, est planifiée à partir de 2038.

L'acceptation provisoire des travaux de construction a été validée par les autorités compétentes. Par ailleurs, la validation provisoire du contrat IAC (Ingénierie-Approvisionnement-Construction) sera réalisée prochainement, en amont de l'ouverture.

En attendant, la superficie dédiée aux vols internationaux a été portée de 105 000 m² à 138 000 m² au cours de la phase de conception et de construction, intégrant des ajustements et des variations. L'investissement total de la première tranche a ainsi été réévalué à 810 millions d'euros.

1.3.2.5 Delhi



Description générale

L'aéroport international Indira-Gandhi (IGIA) qui s'étend sur plus de 2 000 ha est situé à seulement 15 km du centre de New Delhi. Il dessert la capitale indienne et sa métropole urbaine de plus de 30 millions d'habitants dont il est l'unique aéroport international actuellement en service.

Gérés initialement par l'Autorité des Aéroports d'Inde (AAI), son exploitation, sa maintenance et son développement ont été transférés à la société privée Delhi International Airport Ltd (DIAL) en mai 2006 sous la forme d'une concession d'une durée de 30 ans avec la possibilité d'une nouvelle extension de 30 années supplémentaires. La société DIAL est détenue à 74 %¹ par GMR Airports Ltd (GAL) – qui la consolide dans ses comptes et l'AAI avec 26 %.

IGIA est le premier aéroport en Inde en termes de trafic passagers et se classait au 10^{ème} rang mondial en 2023 avec 72,3 millions de passagers.

L'aéroport a obtenu en 2024 l'accréditation ACA 5 (Net Zero), devenant ainsi le plus grand aéroport du monde à recevoir cette distinction. Auparavant, en 2020, il avait été le premier de la région Asie-Pacifique à recevoir l'accréditation ACA 4+ (Transition).

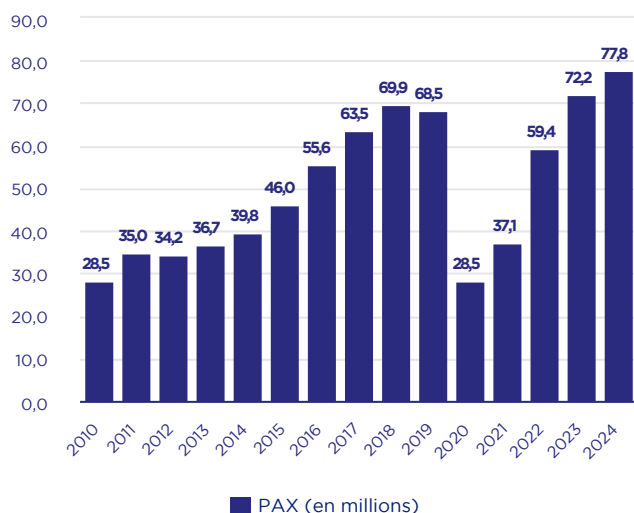
La reconnaissance de l'attention portée par DIAL et ses équipes à la qualité du service auprès des passagers et clients de l'aéroport se traduit par l'obtention du classement ACI-ASQ comme meilleur aéroport pour la catégorie plus de 40 millions de passagers dans la région Asie-Pacifique en 2024, un classement d'excellence reçu pour la sixième année consécutive. L'aéroport a obtenu une note de 4 étoiles par Skytrax, et a été classé par Skytrax « Best Airport in India & South Asia » en 2024.

Trafic

L'aéroport de Delhi est le *hub* des compagnies du groupe Tata (40 % de part de marché à Delhi), opérant sous les marques Air India et Air India Express, résultant notamment de la fusion en novembre 2024 des compagnies Air India et Vistara. C'est également la principale base de la compagnie IndiGo qui représente 40 % de son trafic. Les 20 % de part de marché restants incluent les compagnies indiennes Spicejet et Akasa Air et les compagnies internationales. Au terme de l'année 2024, ce sont 66 compagnies qui desservent quotidiennement plus de 150 destinations à travers l'Inde et le monde au départ de Delhi.

Le trafic a connu une forte progression sur la dernière décennie, avec une croissance moyenne annuelle de plus de 9 % entre 2010 (28,5 millions de passagers) et 2019 (68,5 millions).

¹ GMR a annoncé, le 7 mars 2025, la finalisation de l'acquisition de la participation de Fraport de 10 % dans l'aéroport de Delhi, portant ainsi la participation de GAL dans DIAL à 74 % à compter de cette date.



Sous l'effet de la crise liée à la pandémie de Covid-19, le trafic de l'aéroport de Delhi s'est établi en baisse en 2020, à 28,5 millions de passagers.

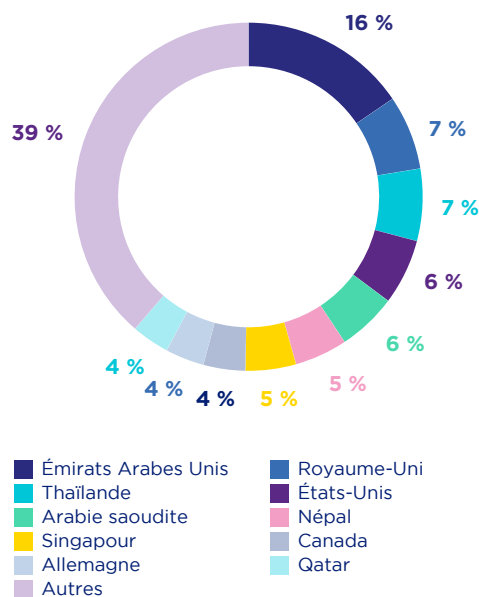
Toutefois, le trafic a fait preuve d'une bonne résilience à la crise en 2021, avant de reprendre fortement en 2022 pour atteindre 59,4 millions de passagers, soit 87 % du niveau de 2019. Cette dynamique s'est poursuivie en 2023, avec un volume de 72,2 millions de passagers, correspondant à 105 % du niveau 2019. En 2024, cette croissance s'est maintenue, devant atteindre 77,8 millions de passagers, soit 114 % du niveau de 2019.

Cette reprise a été fortement soutenue par le segment domestique. Fin 2024, le trafic domestique et le trafic international ont dépassé leur niveau d'avant la crise.

Trafic international par destination et compagnie aérienne

L'aéroport a traité 21 millions de passagers internationaux en 2024. Dubai, Londres, Bangkok, Katmandu, Singapour, Abu Dhabi, Hong Kong, Djeddah, Istanbul et Paris représentent les principales routes internationales desservies. En plus des compagnies indiennes Air India, Indigo, Vistara et Spice Jet, des compagnies internationales comme Emirates, Thai Airways, Etihad Airways, Singapore Airlines, Lufthansa, Virgin Atlantic, Cathay Pacific, Qatar Airways ou Saudia Arabian Airlines représentent également une part significative du trafic international.

TRAFIC INTERNATIONAL



Infrastructures

Construit à l'origine sur une base aérienne militaire, l'aéroport de Palam (sur le site de l'actuel terminal 1) a vu son trafic passagers fortement augmenter à partir des années 1970, conduisant à la construction du second terminal ouvert en mai 1986 et à l'extension des infrastructures aéronautiques vers le sud de la plateforme. Par la suite, il fut rebaptisé aéroport international de Delhi. Après le transfert des opérations à l'opérateur privé DIAL, le troisième terminal a été construit par DIAL et inauguré en 2010. Ce nouveau terminal 3 accueille le trafic domestique et international.

L'aéroport de Delhi, opérant initialement avec deux pistes de part et d'autre des aérogares centrales (T2 et T3) et une troisième piste au nord convergente, a étendu ses capacités avec l'achèvement d'une quatrième piste en 2023. Cette nouvelle piste est située au sud des installations et forme un doublet parallèle avec la piste existante.

Avec cette extension, l'aéroport dispose désormais d'un système composé d'un quasi-doublet de pistes au nord et d'un doublet au sud.

Au total, à fin 2024, IGIA dispose de 73 passerelles au T3, 22 passerelles au T1, et 5 passerelles au T2, avec un total sur les trois terminaux de 100 postes de stationnement avion au contact et 140 postes de stationnement éloignés (incluant 12 postes pour les opérations cargo).

CAPACITÉS NOMINALES DES TERMINAUX

(en millions de passagers/an)	2024
Terminal 1 (C/D)	40
Terminal 2	15
Terminal 3	45
TOTAL	100

L'aéroport héberge une zone cargo de plus de 60 ha, l'une des plus importantes de la région d'Asie du Sud. Avec deux principaux terminaux dédiés, la plateforme connaît une croissance forte de son activité, dépassant de nouveau le seuil du million de tonnes de fret transporté en 2023. Il dispose d'infrastructures cargo spécialisées, notamment dans les denrées périssables ou encore le fret à température contrôlée. Le Transshipment Excellence Centre situé côté piste assure sur plus de 7 500 m² des services rapides de transbordement multimodal avec un temps de traitement réduit à moins de 20 min en moyenne.

Régulation

L'aéroport de Delhi fonctionne selon le système de double caisse hybride. Les revenus aéronautiques sont régulés par l'Airports Economic Regulatory Authority (AERA) sur des périodes de 5 années, après consultations des parties prenantes et au travers de décrets (*order*). Les activités non-aéronautiques sont libres, mais il est imposé une contribution de 30 % de ces revenus non régulés aux charges régulées. DIAL a déposé en mai 2024 sa proposition tarifaire pour la quatrième période de régulation. Les tarifs finaux ont été publiés le 28 mars 2025 et entreront en vigueur le 16 avril 2025, marquant une hausse notable par rapport à la période de régulation précédente et, pour la première fois en Inde, l'introduction d'une structure tarifaire différenciée.

Par ailleurs, DIAL a engagé une procédure d'arbitrage au sujet d'un litige né à la suite de l'application par DIAL de la clause de force majeure visée dans le contrat de concession en raison de l'impact de la pandémie de coronavirus sur DIAL et l'exécution de ses obligations. Le 5 janvier 2021, la Haute Cour de Delhi a accordé à DIAL, par une ordonnance de redressement à titre provisoire, le droit de suspendre le paiement des redevances de concession jusqu'à ce qu'un tribunal d'arbitrage statue sur la question. Les parties ont signé un *settlement agreement* en date du 25 avril 2022 qui a fixé des mesures provisoires de reprise des paiements par DIAL dans l'attente de la décision finale. Un jugement favorable à DIAL a été rendu le 6 janvier 2024, pouvant entraîner un remboursement ainsi qu'une prolongation de la période de concession. AAI, partie à l'arbitrage, avait fait appel de cette décision. Cependant, cet appel a été rejeté

par la Haute Cour de Delhi en mars 2025. DIAL est également engagé sur plusieurs litiges concernant les règles de calcul des redevances telles que définies dans le contrat de concession. Le 21 juillet 2023, DIAL a reçu plusieurs jugements favorables à ce sujet dont l'impact et la date d'application restent incertains à ce stade.

Accès

Les terminaux 2 et 3 de l'aéroport de Delhi sont connectés à la gare centrale de New Delhi par une ligne de métro dédiée (« Delhi Airport Metro Express Line ») ouverte en février 2011. Elle dessert l'aéroport en moins de 20 min de trajet depuis le centre-ville. Le terminal 1 de l'aéroport est également relié au métro de la ville.

L'aéroport est également desservi par plusieurs voies express dont la Delhi Gurgaon Expressway.

Programme d'investissement

L'aéroport de Delhi a clôturé en 2024 un important programme de développement et d'investissement dans ses infrastructures afin d'assurer son adaptation à la croissance du trafic attendue dans les années qui viennent, pour un total de 1,4 milliard d'euros.

Le programme d'investissement de la Phase 3A incluait la construction de la seconde piste du doublet sud ainsi qu'un système de taxiways à l'est reliant les deux doublets afin d'augmenter l'efficacité des opérations aéronautiques et améliorer ainsi la ponctualité. Ces travaux ont été finalisés en 2023.

Le principal projet, finalisé en 2024, fut l'extension du terminal 1, afin de porter sa capacité à 40 millions de passagers. Cela inclut également la reconstruction complète et l'extension du tarmac et des postes de stationnement avion, l'adjonction de nouveau taxiways parallèles desservant le doublet nord et l'adaptation des accès routiers.

Le 28 juin 2024, une partie de la canopée de la dépose départs du Terminal 1 de l'Aéroport de Delhi s'est effondrée à la suite de pluies torrentielles, d'une intensité supérieure à l'historique observé en période de mousson.

Il s'agissait d'une partie de l'ancien terminal 1 datant de 2008, et non d'une partie concernée par les travaux d'agrandissement menés depuis 2019.

Des audits internes et externes ont été menés, et des travaux correctifs ont démarré en octobre 2024 en vue d'une réouverture totale du terminal 1 courant 2025.

Par ailleurs, l'aéroport de Delhi va entreprendre en 2025 une analyse détaillée des risques climatiques sur la plateforme.

1.3.2.6 Hyderabad



Description générale

L'aéroport international Rajiv-Gandhi s'étend sur plus de 2 200 ha à environ 25 km au sud de la ville d'Hyderabad, capitale de l'État indien du Télégana dont il est l'unique aéroport international.

Il a été ouvert en 2008, après que GMR Airports Ltd (GAL) a obtenu la construction puis exploitation en concession de l'aéroport pour une période initiale de 30 ans, étendue en 2022 à 30 années additionnelles jusqu'en 2068. La société GMR Hyderabad International Airport Ltd (GHIAL), titulaire du contrat de concession, est détenue à 74 %¹ par GAL – qui consolide la société dans ses comptes, 13 % par l'Autorité des Aéroports Indiens (AAI) et 13 % par le gouvernement de l'État de Télégana. Il s'agit du premier aéroport construit et développé en Inde selon un modèle de PPP².

Le niveau de trafic a été de 24 millions de passagers en 2023 et a atteint 28 millions de passagers en 2024.

L'aéroport a été le premier aéroport de la région Asie-Pacifique à atteindre le niveau 3+ de l'*Airport Carbon Accreditation* (ACA) et est désormais au niveau 4+. Le nouveau terminal et ses extensions ont été conçus pour minimiser sa consommation d'énergie et réduire les émissions de carbone. Il a ainsi obtenu la certification *Leadership in Energy and Environmental Design* (LEED).

Il a été reconnu par l'ACI dans son classement ASQ comme meilleur aéroport dans la catégorie 15-25 millions de passagers pour la région Asie-pacifique en 2020, 2021 et 2023. Il dispose d'un classement 4 étoiles Skytrax.

Trafic

À fin 2024, l'aéroport d'Hyderabad était desservi par 29 compagnies dont Air India, SpiceJet et Indigo, avec au total 92 destinations à travers l'Inde et le monde au départ de Delhi.

Le trafic a connu une forte progression sur la dernière décennie, avec une croissance moyenne annuelle de plus de 12 % entre 2010 (7,3 millions de passagers) et 2019 (22,3 millions).



¹ Initialement détenue à 63 %, GMR a acquis la part de 11 % détenue par MAHB en 2024.

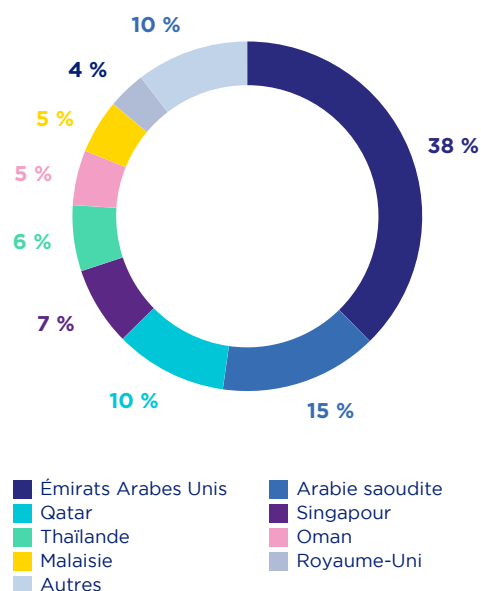
² Partenariat public-privé.

Soutenu par le trafic domestique, l'aéroport a accueilli 12,0 millions de passagers en 2021, soit 53,9 % de son niveau d'avant crise. La reprise a été forte en 2022, avec un trafic à 19,1 millions de passagers soit 86 % de son niveau d'avant crise. En 2023, cette reprise s'est poursuivie, atteignant un volume de 24,3 millions de passagers, correspondant à 109 % du niveau 2019. En 2024, cette croissance s'est maintenue avec 28 millions de passagers.

Trafic international par destination et compagnie aérienne

L'aéroport a traité 4,6 millions de passagers internationaux en 2024. Dubaï, Doha, Abu Dhabi, Djeddah, Singapour, Muscat, Kuala Lumpur ainsi que Sharjah et Bangkok représentent les principales routes internationales desservies. Indigo, Emirates, Etihad, Air India, Vistara, Saudia Arabian Airways, Singapore Airways, Virgin Atlantic, Thai Airways et Lufthansa sont quelques-unes des principales compagnies opérant des vols internationaux depuis l'aéroport d'Hyderabad. Lufthansa a démarré ses opérations à Hyderabad en janvier 2024 et KLM a annoncé ouvrir une ligne depuis Amsterdam à compter de septembre 2025.

TRAFFIC INTERNATIONAL



Infrastructures

L'aéroport est constitué aujourd'hui d'un terminal unique de 380 000 m², dont 121 000 m² ont été ouverts en 2008 avec une capacité initiale de 12 millions de passagers, avec 10 passerelles d'embarquement, une vingtaine de postes de stationnement avion au contact et une quarantaine de postes de stationnement éloignés.

L'aéroport opère avec une piste principale (09R-27L) de 4 260 m et une piste secondaire parallèle (09L-27R) qui est en général utilisée comme taxiway de la piste principale.

Il dispose d'un terminal cargo de plus de 14 000 m² situé à l'ouest du terminal passager pour une capacité totale de 150 000 tonnes de fret par an. La région d'Hyderabad est un centre majeur de production de produits pharmaceutiques (y compris vaccins) au niveau mondial. De ce fait, l'aéroport est doté d'infrastructures cargo spécialisées dans ces produits sensibles (« Pharma Zone »).

L'aéroport héberge également des activités de maintenance aéronautique, notamment au travers de sa filiale GMR Airports Aero Technic Ltd.

Régulation

L'aéroport d'Hyderabad fonctionne selon le système de double caisse hybride. Les revenus aéronautiques sont régulés par la Airports Economic Regulatory Authority (AERA) sur des périodes de 5 années, après consultations des parties prenantes et au travers de décrets (*order*). Les activités non-aéronautiques sont libres, mais il est imposé une contribution de 30 % de ces revenus non régulés aux charges régulées. En 2021, GHIAL a signé son nouveau contrat de régulation (CP3) qui couvre la période 2021-2026.

Accès

L'aéroport est relié à la ville d'Hyderabad par la voie express NH44. Une desserte par voie ferrée (métro) est prévue à terme, le programme de construction de cette voie de métro ayant été annoncé fin 2022 par le *Chief Minister* de l'État de Telangana.

Programme d'investissement

En 2024, l'aéroport a finalisé le prolongement des deux jetées aux extrémités ouest et est du bâtiment, ainsi que l'extension du processeur central. Ces travaux portent la surface du terminal à 380 000 m². Ce programme d'investissement d'environ 775 millions d'euros, débuté en 2018 et achevé en février 2024, a porté la capacité de l'aéroport à 40 millions de passagers par an.

1.3.2.7 Santiago du Chili



Description générale

La société Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel (SCNP) a obtenu le 5 mai 2015 la concession de l'aéroport international Arturo Merino Benítez (AMB) de Santiago du Chili pour une durée de 20 ans.

SCNP est une société de droit chilien dont ADP International, VINCI Airports et Astaldi Concessions sont actionnaires à hauteur respectivement de 45 %, 40 % et 15 % du capital.

SCNP a repris la gestion de la concession le 1^{er} octobre 2015. SCNP exploite les installations aéroportuaires existantes et assure le financement, la conception, la construction et l'exploitation d'un projet de nouvelle aérogare et de réhabilitation de l'aérogare existante.

Situé à quinze kilomètres au nord-ouest de la ville de Santiago sur la commune de Pudahuel, l'aéroport international de Santiago, est le principal aéroport du Chili et la base historique de la compagnie aérienne LATAM. Il dispose de deux pistes d'atterrissage gérées par les autorités chiliennes de l'aviation civile. L'aéroport est au centre d'un pôle économique qui inclut des acteurs de l'agro-alimentaire, du tourisme, des transports, de la finance, de l'aéronautique, avec environ 5 000 emplois directs.

Avec 28 compagnies aériennes et 66 destinations desservies en 2019, l'aéroport international de Santiago disposait d'une offre diversifiée de destinations moyen et long courrier.

L'aéroport a été particulièrement impacté par la crise sanitaire : moins d'une vingtaine de compagnies desservaient l'aéroport en 2020 et 2021, vers environ 45 destinations. En 2024, l'aéroport a accueilli 21 compagnies aériennes desservant à nouveau plus de 68 destinations dans 22 pays.

Pour assister SCNP dans la réalisation de ses obligations opérationnelles et techniques au titre du contrat de Concession, ADP a noué un contrat d'assistance technique (*Technical Service Agreement* - TSA) avec SCNP pour partager l'expertise de Groupe ADP comme gestionnaire de concessions aéroportuaires.

SCNP est engagé dans un processus actif de transition environnementale en ligne avec la politique de développement durable du Groupe ADP. L'aéroport est l'un des premiers en Amérique du Sud à avoir adhéré au programme de certification ACA (*Airport Carbon Accreditation*) et obtenu le niveau 1 délivré par l'ACI (Airports Council International) en 2017 puis le niveau 2 *Reduction* en 2021, renouvelé avec succès en 2024. Les équipes travaillent désormais à l'obtention du niveau 3 pour 2026 en impliquant toutes les parties prenantes de l'aéroport. Afin de poursuivre cette démarche de transition environnementale, SCNP s'assure de la continuité des projets engagés.

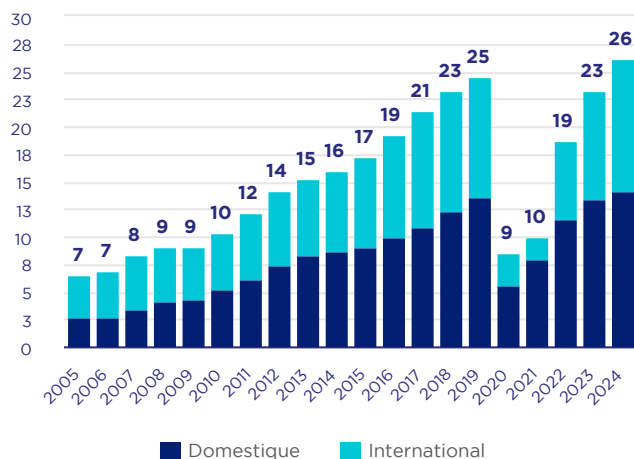
Dans le domaine des énergies renouvelables, SCNP a été sélectionné par le ministère de l'Énergie pour participer à un projet pilote d'électromobilité, visant à développer de nouveaux services pour les opérations côté piste et côté ville dans le cadre de la concession. Après une première étude sur l'hydrogène menée en 2022 et 2023, des discussions ont été engagées en 2024 pour évaluer la faisabilité d'une station d'hydrogène à l'aéroport. Cette initiative s'accompagne d'un projet d'extension de la production d'énergie photovoltaïque, qui passera de 0,8 MWc à 3 MWc à court terme, avec un objectif à long terme de 11 MWc.

En parallèle, SCNP poursuit ses efforts en matière de gestion des déchets. Pour la deuxième année consécutive, l'aéroport a été récompensé par le prix *Green Airport Recognition*, grâce à son projet d'amélioration de la gestion des déchets organiques. En octobre 2024, 350 tonnes de déchets avaient déjà été recyclées, soit l'équivalent du volume total recyclé en 2023. L'objectif est d'atteindre un taux de recyclage de 40 % d'ici 2027.

Par ailleurs, SCNP s'engage dans l'optimisation de sa consommation énergétique. Depuis 2023, l'aéroport déploie un système de gestion de l'énergie (*Energy Management System - EMS*), qui lui a permis d'obtenir la certification ISO 50 001 en 2024. Cette démarche s'inscrit dans une stratégie plus large d'efficacité énergétique, avec le développement de plusieurs projets dont la mise en œuvre est prévue dans les années à venir. Fort de ces avancées, SCNP prévoit d'entamer d'ici fin 2025 le processus de certification aux normes ISO 9 001, 14 001 et 45 001.

Trafic

L'évolution du trafic de l'aéroport international de Santiago a été marquée jusqu'en 2019 par une croissance régulière du trafic passagers, l'aéroport atteignant cette année-là son plus haut niveau historique de 24,6 millions de passagers. Le trafic passagers a été fortement affecté par la crise sanitaire pour atteindre 8,5 millions de passagers en 2020 puis 10,0 millions en 2021, 18,8 millions en 2022 et 23,3 millions en 2023. En 2024, le trafic passagers a dépassé le record historique de 2019, atteignant 26,2 millions de passagers, soit 106,9 % du trafic de 2019.

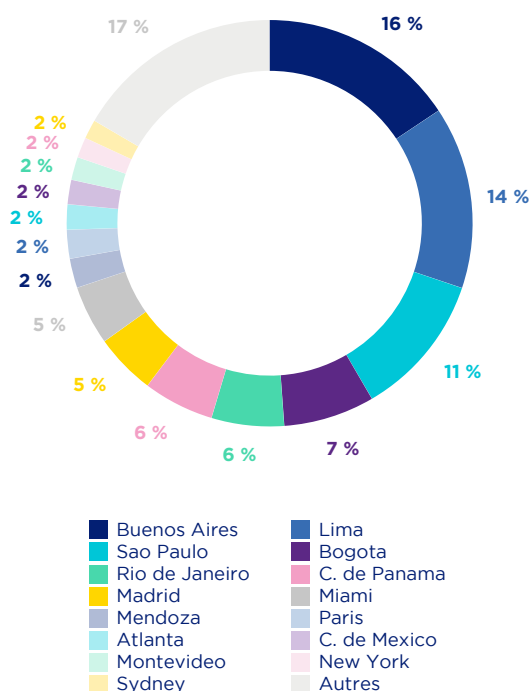


Trafic international par destination et compagnie aérienne

Le trafic passagers international a atteint 12 millions de passagers en 2024. Les principales routes internationales desservies incluent Lima, Buenos Aires, Sao Paulo, Rio de Janeiro et Bogotá.

L'aéroport dessert 68 destinations en direct. Latam, Sky Airline et JetSMART sont quelques-uns des transporteurs internationaux opérant dans AMB.

TRAFIC INTERNATIONAL



Cargo

Le transport de fret est un aspect stratégique pour le Chili du fait de la position isolée du pays. Ce sont 24 compagnies aériennes qui opèrent du fret à l'aéroport de Nuevo Pudahuel dont 9 avec des appareils dédiés au cargo (*fullfreighter*). L'aéroport de Santiago du Chili a vu transiter 406 921 tonnes de marchandises en 2022, 425 860 tonnes en 2023 et 435 754 tonnes en 2024 avec une saison haute qui court de novembre à février. Sur ce total, ce sont 70 % de produits de la mer, 17 % de produits horticoles et 13 % d'autres produits qui transitent par la plateforme, dont 64 % à l'export. Les produits de la mer représentent 9 % des exportations totales du Chili, ce dernier étant le deuxième producteur mondial de saumon, ils sont principalement exportés par les airs vers les États-Unis, le Japon et le Brésil.

Infrastructure

La superficie totale des aéroports est de 362 000 m² pour les terminaux et 320 000 m² pour les parkings automobiles.

L'infrastructure de l'aéroport a été profondément modifiée par les travaux d'extension et de réhabilitation entrepris par Groupe ADP et ses partenaires. Ces travaux représentent un investissement de 990 millions de dollars US (environ 860 millions d'euros), le plus élevé de l'histoire des concessions d'infrastructures au Chili. Il traduit l'engagement à long terme de Groupe ADP et de ses partenaires pour l'économie chilienne, au travers du développement de la connectivité aérienne.

PISTES

L'aéroport bénéficie de deux pistes parallèles et indépendantes pour une capacité de 30 mvts/h.

TERMINAUX

La nouvelle aérogare a été inaugurée le 26 février 2022 et accueille les vols internationaux depuis le 28 février 2022. La mise en service a été coordonnée avec les équipes expertes en mise en service opérationnelle (ORAT – *Operational Readiness & Airport Transfer*) du Groupe ADP.

Cette nouvelle aérogare de 248 000 m² est reliée à l'aérogare existante par deux connecteurs pour faciliter le transfert des passagers en correspondance. Les travaux d'extension de l'aéroport international de Santiago ont constitué un des plus grands projets de construction au Chili et un des 5 plus grands projets d'Amérique latine, employant plus de 3 800 personnes. Les travaux se concentrent aujourd'hui sur la réhabilitation de l'aérogare existante prévue en deux phases distinctes afin d'assurer la fluidité des opérations et seront dédiés aux vols domestiques.

Avec l'extension comprise dans les travaux de réhabilitation du terminal existant qui a été inauguré le 4 septembre 2024, au total, la capacité de l'aéroport s'en trouve plus que doublée, de 16 à 38 millions de passagers par an avec un potentiel d'expansion, au-delà, à 45 millions de passagers par an. De 114 000 m², 18 passerelles avions et 31 portes d'embarquement, l'aéroport passe à plus de 362 000 m², 67 passerelles d'embarquement et 76 portes d'embarquement.

L'extension et la rénovation de l'aéroport offrent aux passagers une qualité de service et un confort aux meilleurs standards internationaux. Les temps d'attente aux contrôles frontières seront aussi réduits grâce à la mise en place de nouveaux comptoirs passant de 36 à 56 à l'arrivée, de 34 à 64 au départ.

L'aéroport de Santiago devient l'aéroport international le plus moderne d'Amérique du Sud, offrant aux compagnies aériennes de meilleures conditions opérationnelles. Grâce à l'augmentation du nombre de portes d'embarquement et de passerelles avions,

le taux de contact augmentera considérablement, offrant ainsi une meilleure expérience passagers et des revenus plus élevés pour SCNP. Le système de tri des bagages sera centralisé et automatisé améliorant ainsi les opérations et la sûreté des bagages.

Les terminaux nationaux et internationaux sont équipés d'une connexion Wi-Fi haut débit gratuite et sans restriction pour les passagers. Le déploiement de nouvelles technologies fait partie du cahier des charges du projet, notamment :

- ◆ des scanners bagages de nouvelle génération ;
- ◆ les étiquettes RFID pour l'identification par radiofréquence des bagages à l'arrivée, permettant un contrôle automatisé du SAG 1 et des douanes ;
- ◆ des passerelles d'embarquement de nouvelle génération avec système de guidage visuel de nivellement automatique ;
- ◆ un nouveau système de gestion des ressources (RMS) : l'interconnexion de l'aéroport s'appuiera sur une nouvelle infrastructure de fibre optique, pour fournir une plus grande bande passante en adéquation avec la demande future ;
- ◆ CCTV : l'aéroport disposera d'un nouveau système de surveillance numérique ;
- ◆ un nouveau système centralisé de gestion (CMS) permettant de suivre en temps réel les indicateurs opérationnels et les incidents.

Cadre réglementaire

La période du bail actuel court jusqu'en octobre 2035.

Le niveau de la redevance passagers est régi par le bail : la redevance pour un passager international (> 500 km) s'élève à 30 USD sur toute la durée de la concession, la redevance pour un passager international (< 500 km) ou domestique (> 270 km) se monte à 9 376 CLP ajusté de l'inflation, et la redevance pour un passager domestique (< 270 km) se monte à 3 704 CLP ajusté de l'inflation.

SCNP verse une redevance annuelle à la DGAC d'un montant de 77,56 % de ses revenus.

Accès

L'aéroport est relié au centre-ville de Santiago par 2 voies rapides. La capacité des parkings a été portée à 5 800 véhicules.

Un réseau de bus direct dessert directement l'aéroport depuis le centre-ville. Un projet accès par voie ferrée est à l'étude par l'administration chilienne.

Programme d'investissement

Aucun investissement majeur n'est envisagé au-delà des travaux de construction et de réhabilitation.

1.3.2.8 Amman



Description générale

Grâce à sa situation géographique stratégique, au fort potentiel touristique de la Jordanie ainsi qu'à son importante offre de liaisons aériennes directes en constante expansion, l'aéroport international Queen Alia (QAIA) est devenu un centre régional de tourisme et d'affaires de premier plan.

Créé en 1983 pour servir d'aéroport principal de Jordanie, QAIA – qui est certifié ISO – fournit aussi des services de fret aérien, d'aviation d'affaires, et d'autres services de support au transport aérien, tout en investissant dans la mise à niveau des technologies et des pratiques de travail, au service de l'amélioration de la qualité de service et de la performance opérationnelle.

Preuve de son engagement constant envers l'excellence, QAIA, plusieurs fois primé, s'est vu décerner pour la huitième fois de son histoire le titre de meilleur aéroport de sa catégorie (entre 5 et 15 millions de passagers) au Moyen-Orient par l'Airports Council International (ACI), sur la base des résultats de l'enquête *Airport Service Quality* (ASQ) 2023. En 2024, QAIA a obtenu 4 étoiles lors de sa première participation au classement Skytrax.

En parallèle, QAIA s'est attaché à préserver l'environnement, devenant en 2022 le premier aéroport du Moyen-Orient et le deuxième d'Asie-Pacifique à atteindre le niveau 4+ (Transition) du programme d'accréditation carbone des aéroports (ACA), valable jusqu'en 2025.

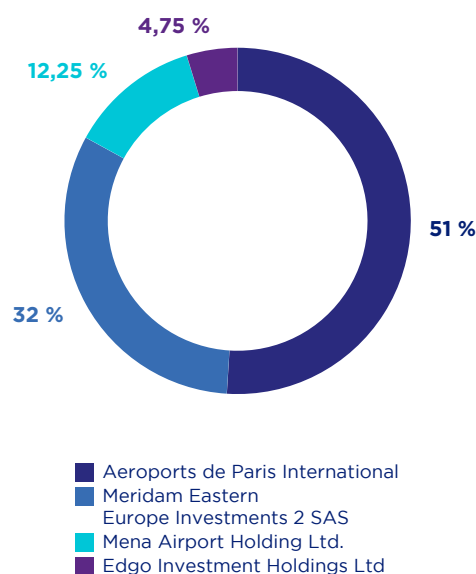
QAIA est également le premier aéroport du Moyen-Orient à avoir obtenu en 2022 le niveau 3 de l'*Airport Customer Experience Accreditation* décernée par l'ACI et renouvelée jusqu'en 2025, qui reconnaît son engagement dans l'amélioration permanente des services offerts et de la satisfaction client.

D'après une étude menée auprès de l'International Air Transport Association (IATA), QAIA et les entreprises associées représentaient en 2019 un total de 238 000 emplois. Airport International Group (AIG), concessionnaire de QAIA, compte plus de 440 salariés, en grande majorité jordaniens,

qui s'attachent à assurer une excellente qualité de service, une satisfaction optimale des passagers et une expérience voyageur unique à la hauteur des meilleurs standards mondiaux.

Le 10 mai 2024, est entrée en vigueur l'opération globale de restructuration de la concession et des financements d'AIG. Ces accords contribuent à la stabilité opérationnelle et financière d'AIG, et à sa capacité à accompagner la croissance du trafic en Jordanie.

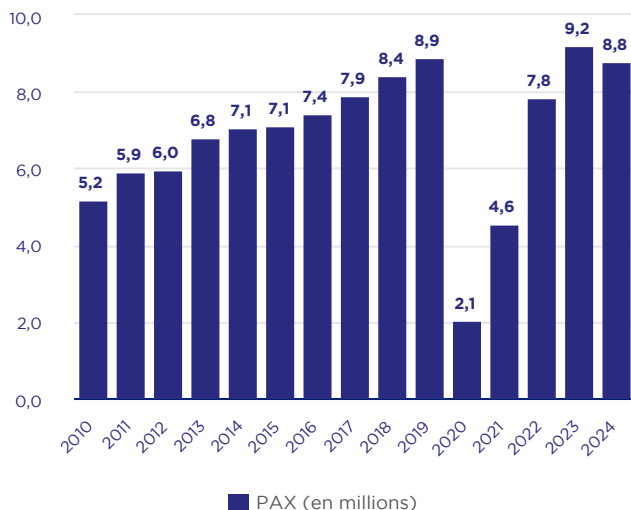
La structure actionnariale d'AIG, filiale du Groupe ADP et consortium jordanien d'investisseurs locaux et internationaux qui ont une expérience reconnue dans la réhabilitation, l'amélioration, l'exploitation et la gestion d'aéroports, est la suivante :



Trafic

La croissance du réseau de compagnies aériennes de QAIA aux côtés des acteurs de l'industrie du voyage et du tourisme est une priorité.

TRAFIC PASSAGERS (2010-2024)



Le trafic de passagers a été de 8,8 millions en 2024, ayant augmenté de plus de 63 % sur la période 2010-2024, mais en deçà du niveau de 2019 dans un contexte marqué par le conflit au Moyen-Orient.

En 2024, les passagers internationaux représentent 82 % du trafic total.

Trafic international par destination et compagnie aérienne

Le nombre de compagnies aériennes régulières desservant QAIA est passé de 33 en 2008 à 50 en 2019 puis 41 en 2024, réparties entre les compagnies aériennes régulières de passagers et les compagnies charters locales et de fret. En 2024, QAIA a desservi 81 destinations régulières sans escale, couvrant un vaste réseau qui s'étend au Moyen-Orient, en Europe, en Afrique, en Asie et en Amérique du Nord. Istanbul, Dubaï, Le Caire, Doha, Riyad, Djeddah, Koweït, Abu Dhabi, Beyrouth et Sharjah sont quelques-unes des principales routes internationales du réseau de QAIA. La majorité des passagers (55 %) provenait du Moyen-Orient. L'Europe est arrivée en deuxième position en ce qui concerne le nombre de passagers (27 %).

QAIA est le *hub* de la compagnie nationale Royal Jordanian qui a représenté 43 % du trafic en 2024, suivie par Flynas (5 %), Qatar Airways (4 %), Jordan Aviation (4 %), Saudia (4 %), Emirates (3 %) et Turkish Airlines (3 %).

En 2024, le trafic en correspondance à QAIA a représenté 1,5 million de passagers, soit 17 % du trafic total.

Infrastructures

L'enceinte de QAIA qui s'étend sur 1 900 hectares, comprend deux pistes parallèles de 3 660 mètres de long sur 61 mètres de large, avec une séparation de 1 446 mètres, 3 systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) de catégorie II et des systèmes de lutte contre l'incendie (Catégorie 10).

Depuis l'achèvement de la deuxième phase de travaux, l'aéroport compte 25 portes d'embarquement actives, 17 postes avions au contact, 8 portes pour l'embarquement au large, 1 porte pour le débarquement au large, 33 postes avions au large, 64 comptoirs d'enregistrement et une surface dédiée aux commerces de 7 500 m².

Pour parcourir les 170 000 m² du terminal et conserver une courte distance de marche, 10 travelators, 24 escaliers mécaniques et 18 ascenseurs ont été installés pour permettre aux passagers de traverser le terminal rapidement.

En matière d'infrastructure informatique, AIG s'est associé à Amadeus pour moderniser les systèmes informatiques de QAIA afin d'atteindre une efficacité maximale en intégrant les opérations aéroportuaires et les services passagers et bagages dans une plateforme unique. Cela a abouti au lancement d'un modèle agile, connecté à Internet, modulable en fonction de la demande.

En outre, le système de contrôle de départs *Amadeus Altea Departure Control* a été mis en place et a été suivi par le déploiement de bornes d'enregistrement en libre-service. Grâce à ce partenariat, QAIA est devenu l'un des premiers aéroports de la région à exploiter des systèmes basés sur le cloud.

Contraintes réglementaires

QAIA opère en 24h/24 7j/7 sans couvre-feu ni limitations sur le nombre de mouvements d'avions.

Conformément à la stratégie nationale de transport du gouvernement, le rôle d'AIG depuis 2007 a été de superviser les principaux facteurs contributifs, tels que la gestion efficace de QAIA dans le respect des normes internationales, l'ouverture du nouveau terminal, le déploiement d'importants efforts marketing pour attirer les compagnies aériennes, l'introduction de mesures incitatives pour les nouvelles routes, l'offre aux passagers de services de qualité et l'élaboration d'une politique de ciel ouvert.

Accès

QAIA est situé à 35 kilomètres (30 à 50 minutes) du cœur de la capitale Amman et est principalement accessible par l'autoroute. Parmi les moyens de transport pour quitter ou rejoindre l'aéroport, les taxis de l'aéroport desservent l'ensemble des gouvernorats 24 heures sur 24. Le bus express de l'aéroport est le moyen de transport le plus économique. Il est également possible de se procurer un moyen de transport grâce aux applications mobiles.

Les passagers et les visiteurs optant pour un moyen de transport privé ont accès à des parkings spacieux, à des tarifs horaires et distances variables jusqu'au terminal.

Programme d'investissements

Le système de tri-bagages du terminal existant a fait l'objet d'une extension et d'une mise à niveau ayant permis de porter la capacité annuelle nominale du terminal de 9 millions à 12 millions de passagers, avec des équipements de pointe (trieur à plateau basculant). Cet investissement a également permis à QAIA de répondre aux exigences de Standard 3 de la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) pour le contrôle des bagages de soute.

Le projet a été achevé en juin 2021 et a représenté un investissement total d'environ 75 millions de dollars.

En 2024, AIG a mené des études de design en lien avec l'augmentation de la capacité de l'aéroport.

1.4 POSITION CONCURRENTIELLE

Le Groupe ADP à Paris fait face à plusieurs types de concurrence pour l'ensemble des faisceaux du trafic passagers comme pour l'activité de fret aérien.

ACTIVITÉS AÉRONAUTIQUES

Le trafic passagers court courrier connaît une baisse régulière au fur et à mesure du développement du réseau ferroviaire des lignes à grande vitesse (LGV).

Depuis 1981 et le lancement du TGV Paris-Lyon, de l'Eurostar, du Thalys et des LGV reliant Paris à Marseille (2001), Strasbourg (2007) et dernièrement Bordeaux (2017), ceux-ci offrent aux voyageurs des alternatives aux liaisons aériennes. Ces dernières ne représentent aujourd'hui qu'une part négligeable du marché du transport sur ces liaisons qui étaient pourtant parmi les plus fréquentées. L'essentiel de la baisse se concentre sur les liaisons depuis et vers Paris-Orly où le trafic est majoritairement point-à-point. À Paris-Charles de Gaulle, le fonctionnement du *hub* SkyTeam permet au trafic de ces lignes de mieux résister à la concurrence du réseau ferré.

La Commission européenne a validé, dans le cadre d'une décision d'exécution adoptée le 1^{er} décembre 2022¹, la mise en application de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2022 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite « loi Climat et Résilience »), visant la suppression des vols intérieurs en France, y compris pour les vols en correspondance, dès lors qu'une alternative ferroviaire de moins de 2h30 existe. Les lignes concernées sont Paris-Orly - Nantes, Paris-Orly - Bordeaux et Paris-Orly - Lyon. Cette mesure devra faire l'objet d'un nouvel examen au terme d'un délai de trois ans.

Le trafic passagers moyen-courrier du Groupe ADP à Paris est confronté à la concurrence directe d'autres aéroports desservant la même zone de chalandise. Il s'agit principalement de Paris-Beauvais qui est la base parisienne de la principale compagnie à bas coûts européenne Ryanair.

Le trafic passagers long courrier à destination ou en provenance de Paris est en concurrence avec l'ensemble des aéroports qui proposent une offre de correspondance (les *hubs*).

L'ensemble des principaux aéroports européens (Francfort, Londres, Amsterdam, Madrid) proposent également une offre de correspondance. À cette concurrence ancienne s'est ajoutée celle d'aéroports européens de taille moyenne (Lisbonne, Dublin, Helsinki, Reykjavik, etc.) principalement vers les continents américains et asiatiques. Enfin, la concurrence des *hubs* du Golfe et d'Istanbul gagne en intensité particulièrement pour les routes Europe-Asie.

Le trafic des passagers en correspondance à Paris est en concurrence avec l'ensemble des *hubs* cités précédemment puisque les passagers concernés passent par Paris pour effectuer une correspondance qu'ils pourraient faire dans un autre aéroport.

Au global, le Groupe ADP offre une desserte aérienne très diversifiée, et sa particularité, par rapport aux principaux aéroports européens comparables, réside dans un important développement de la desserte intercontinentale.

Par ailleurs, le Groupe ADP associe la croissance du trafic aérien au développement de la multimodalité, ce qui implique de renforcer la complémentarité des modes de transport (fer-air en particulier) sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Cette opportunité constitue l'un des 20 objectifs de la feuille de route stratégique du Groupe ADP « 2025 Pioneers », l'objectif étant d'atteindre une augmentation de 50 % du nombre de passagers en correspondance multimodale à Paris-Charles de Gaulle et de doubler le taux de correspondance multimodale à Paris-Orly en 2025 par rapport à 2019.

ACTIVITÉS CARGO

Le trafic du fret classique est une activité en concurrence. En effet, toute marchandise avionnée jusqu'à un aéroport européen peut atteindre sa destination finale par camionnage tout en respectant les délais de livraison contractuels. Les aéroports parisiens sont en concurrence, notamment avec l'aéroport de Francfort dont le tonnage annuel est proche de celui d'Aéroports de Paris.

Le trafic du fret express est lui aussi en concurrence mais nécessite d'opérer une partie de son activité de nuit pour respecter les délais de livraison contractuels (24 heures pour une expédition intercontinentale). La plateforme de Paris-Charles de Gaulle, n'étant pas soumise à un couvre-feu nocturne est devenue le point d'entrée européen principal de

FedEx, un des trois opérateurs principaux mondiaux de fret Express avec DHL et UPS. Paris-Charles de Gaulle est en concurrence avec les autres aéroports européens ayant une activité nocturne dont Liège (seconde base de FedEx en Europe, aéroport dans lequel le Groupe ADP possède une participation de 25 %), Cologne (base principale d'UPS) et Leipzig (base principale de DHL).

Le trafic de la poste aérienne est quant à lui concurrencé par le développement des médias numériques qui diminue le volume du courrier classique. L'activité de la poste aérienne se réoriente vers le fret express et Paris qui est la base aérienne principale du groupe La Poste, fait face à la concurrence du fret express mentionné au paragraphe précédent.

¹ Décision d'exécution (UE) n° 2022/2358 de la Commission du 1^{er} décembre 2022 concernant la mesure française introduisant une limitation de l'exercice des droits de trafic en raison de problèmes graves en matière d'environnement, en vertu de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil.

LES ACTIVITÉS COMMERCIALES ET DE SERVICES DES AÉROPORTS FRANCILIENS

Les activités des commerces et de publicité font face à un univers fortement concurrentiel. S'agissant de la publicité, les annonceurs arbitrent en permanence leurs budgets de communication entre différents médias (communication extérieure, digitale, TV, presse, etc.), et pour chaque média, entre différents lieux de communication (pour la communication extérieure, les aéroports, le mobilier urbain, les gares, etc.). Paris Aéroport est donc en concurrence avec un nombre important d'acteurs et différents médias.

Concernant les activités de *retail*, les clients sont attentifs à la qualité de service rendue et aux prix proposés. Paris Aéroport est en concurrence avec de nombreux autres acteurs, tels que les commerces de centre-ville proposant des services de détaxe le cas échéant (parfumerie, etc.), les aéroports d'arrivée, *duty free* à l'arrivée), ou encore, des sites

de vente en ligne. La politique commerciale et de services vise ici à faire des aéroports de Paris un lieu d'achat choisi. Cette ambition est renforcée à travers le lancement, en 2022, d'Extime, la nouvelle marque de *retail* et d'hospitalité du Groupe ADP.

L'offre de parcs de stationnement est le principal service payant des aéroports parisiens. Cette offre est également directement concurrencée par les offres des parcs situés à proximité de l'emprise aéroportuaire. Les hôtels d'aéroport ou ceux situés à proximité proposent des places de stationnement afin de valoriser leurs places vacantes. Dans ces deux cas, les passagers peuvent ensuite rejoindre les terminaux au moyen de navettes. Enfin, des particuliers habitant à proximité des aéroports proposent également ce service.

LES ACTIVITÉS IMMOBILIÈRES EN ÎLE-DE-FRANCE

L'offre immobilière de diversification du Groupe ADP est en concurrence avec l'offre des sociétés foncières exploitant des parcs immobiliers aux alentours des plateformes aéroportuaires parisiennes. Cette concurrence concerne principalement l'offre de bureaux, d'hôtels, d'entrepôts logistiques et d'installations industrielles légères.

LES ACTIVITÉS D'HUB ONE

La société Hub One opère sur trois segments d'activité, qui sont soumis à des pressions concurrentielles. Sur l'offre télécom, Hub One est en concurrence directe avec les opérateurs qui dominent le marché tels qu'Orange. Sur l'offre mobilité & traçabilité, Hub One est soumis à de très fortes évolutions technologiques à venir. Enfin, récemment engagé dans la cybersécurité, Hub One détient aujourd'hui une part minime d'un marché en très fort développement à l'échelle mondiale.

ACTIVITÉS INTERNATIONALES

Le Groupe ADP fait face à une forte concurrence d'autres acteurs aéroportuaires et de fonds d'investissement pour l'attribution de concessions aéroportuaires hors du bassin francilien. Ces acteurs peuvent être généralistes ou spécialisés dans le secteur des infrastructures, et soumettre des offres seuls ou dans le cadre de consortiums. Les concessions aéroportuaires remportées par le Groupe ADP connaissent, pour leurs activités aéronautiques et commerciales, une pression concurrentielle similaire à celle connue par les aéroports parisiens et qui peut varier selon les marchés et les zones de chalandise.

À titre d'exemple, un grand nombre d'aéroports gérés par TAV Airports ont un trafic loisirs et touristique important, ce qui les place *de facto* en concurrence avec les aéroports d'autres destinations touristiques, notamment de stations balnéaires du pourtour méditerranéen. Les aéroports indiens de GMR Airports font face à la concurrence des *hubs* asiatiques pour attirer du trafic de correspondance, et subissent à ce titre l'impact des difficultés financières récurrentes rencontrées par les compagnies aériennes indiennes.

1.5 ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE

LA CONVENTION DE CHICAGO

Signée en 1944, la convention de Chicago a créé l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui compte 193 États membres. Elle est chargée d'établir les « normes et pratiques recommandées » permettant d'assurer que chaque vol soit pris en charge de façon identique et uniforme dans l'ensemble des États parties à la convention. Celles-ci concernent tous les aspects techniques et opérationnels de l'aviation internationale

et traitent notamment des caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage ainsi que de tout autre sujet intéressant la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la régularité de la navigation aérienne. La protection de l'environnement et le développement économique du transport aérien figurent également parmi les priorités mondiales de l'OACI.

RÉGLEMENTATION COMMUNAUTAIRE

Aéroports de Paris est soumis aux règles du transport aérien et notamment :

- ◆ la directive (CE) n° 96/67 du 15 octobre 1996, qui a imposé l'ouverture à la concurrence des services d'assistance en escale ;
- ◆ le règlement (CEE) n° 95/93 du 18 janvier 1993 modifié fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires ;
- ◆ le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;
- ◆ le règlement (CE) n° 300/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, précisé par le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

- ◆ le règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la communauté, qui organise la libéralisation du transport aérien en Europe ;
- ◆ la directive (CE) n° 2009/12 du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires ;
- ◆ règlement (UE) n° 139/2014 de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;
- ◆ le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée ;
- ◆ le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

LÉGISLATION NATIONALE

La loi, codifiée à l'article L. 6323-2 du Code des transports, confie à Aéroports de Paris un droit exclusif pour l'aménagement, l'exploitation et le développement des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et de ses onze aéroports civils d'aviation générale situés en région Île-de-France, listés à l'article D. 6323-4 du Code des transports.

Aéroports de Paris doit se conformer aux dispositions de droit commun applicables à tout exploitant d'aéroport qui découlent principalement du Code des transports (textes législatifs et réglementaires codifiés), aux conditions particulières résultant essentiellement des dispositions de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et aux obligations résultant de son cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'État.

RÉGLEMENTATION RELATIVE AUX REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

Les services publics aéroportuaires rendus, par le gestionnaire aéroportuaire, sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus aux usagers (transporteurs aériens et prestataires d'assistance en escale).

Ces redevances sont encadrées par les dispositions du Code des transports (articles L. 6325-1 et R. 6325-1 et suivants) et, lorsqu'il existe, par un Contrat de Régulation Économique conclu entre l'exploitant d'aérodromes et l'État, soumis à avis conforme du régulateur (il n'existe pas de contrat en vigueur à ce jour).

Les tarifs des redevances, fixés par l'exploitant d'aérodromes, sont soumis à l'homologation annuelle d'une autorité de régulation sectorielle. Il s'agit, depuis l'intervention de l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires, prise sur habilitation de la loi PACTE, de l'Autorité de régulation des transports (ART).

Depuis l'intervention de l'arrêt du Conseil d'État du 28 janvier 2021 (n° 436166), puis de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports de l'environnement, de l'économie et des finances (DDADUE), l'Autorité de régulation des transports détermine, par une décision publiée au Journal officiel, les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des actifs, produits et charges au périmètre régulé des exploitants d'aéroports relevant de son champ de compétence dont Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Cette compétence a été codifiée à l'article L. 6327-3-1 du Code des transports. En application des dispositions précitées, l'ART a adopté, le 31 mars 2022, la décision n° 2022-024 relative à la détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports, ainsi que les lignes directrices (n° 2022-025) relatives à l'interprétation et à la portée qui seront données aux principes édictés dans la décision précitée.

Voir également la section 1.1.3.1.2 « Les redevances ».

OUVERTURES DES AÉRODROMES À LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

Tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées aux aérodromes exploités par Aéroports de Paris sont autorisés à en faire usage. Les aérodromes gérés par Aéroports de Paris sont ouverts à la circulation aérienne publique.

L'article R. 6321-36 du Code des transports classe les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique en cinq catégories, selon les caractères du trafic que les aérodromes doivent assurer. Les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget sont classés en catégorie A qui correspond aux aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances.

Les autres aérodromes civils d'aviation générale exploités par Aéroports de Paris sont classés en catégorie C (services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes, au grand tourisme), D (destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens, au tourisme et à certains services à courte distance) ou E (destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique).

TRAVAUX SUR LES AÉRODROMES

En application de l'article R. 1511-1 du Code des transports, les grands projets d'infrastructures de transports dont le coût est supérieur ou égal à 83 084 715 euros font l'objet d'une évaluation comprenant notamment une analyse des conditions et des coûts de construction, et d'exploitation de l'infrastructure, une analyse des conditions de financement et du taux de rentabilité financière, une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existant.

Toute création ou extension des pistes d'aérodromes relevant de la catégorie A et dont le coût est supérieur à 100 millions d'euros donne lieu à un débat public.

Les travaux relatifs à la réalisation d'un nouvel aérodrome donnent lieu à l'établissement préalable d'une étude d'impact et d'une enquête publique.

La délivrance des permis de construire relatifs aux opérations présentant un caractère d'intérêt national telles que les travaux d'aménagement et de développement sur les zones affectées au service public aéroportuaire relève de la compétence de l'État.

PROPRIÉTÉ DES ACTIFS D'AÉROPORTS DE PARIS

Depuis la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, Aéroports de Paris dispose de la pleine propriété de tous ses actifs, qu'il s'agisse des terrains ou des infrastructures. L'exercice de son droit de propriété est toutefois restreint par la loi lorsqu'un ouvrage ou terrain situé dans le domaine aéroportuaire est nécessaire à la bonne exécution par Aéroports de Paris de ses missions de service public. L'État peut alors s'opposer à sa cession, à son apport, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonner sa réalisation à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement desdites missions (article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris).

En cas de transfert au secteur privé de la majorité du capital d'Aéroports de Paris, la loi PACTE généralise l'autorisation de l'État à toute cession, apport ou création de sûreté, transfert d'activité relatif aux biens dont la propriété sera transférée à l'État au terme du droit d'exploiter de soixante-dix ans. Cela concernerait l'ensemble des terrains et infrastructures des aérodromes d'Ile-de-France.

En outre, Aéroports de Paris devra communiquer au ministre chargé de l'Aviation civile les opérations d'équipement, représentant une surface bâtie supérieure à 10 000 m², qu'elle compte entreprendre ou dont elle compte autoriser la réalisation par un tiers dans l'emprise ou à proximité immédiate des Aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et qui sont étrangères au service public aéroportuaire. Aéroports de Paris devra alors établir que les projets concernés n'ont pas d'incidence sur l'exercice du service public et qu'ils sont compatibles avec ses développements prévisibles.

Enfin une autorisation de l'État sera requise pour les opérations qui dépasseraient un certain montant ou une superficie substantielle qui seront fixées dans le nouveau cahier des charges d'ADP (article 131 de la loi PACTE).

Lorsqu'Aéroports de Paris ferme à la circulation aérienne publique tout ou partie d'un aérodrome qu'elle exploite, décision qui relève de l'État, la société doit verser à l'État 70 % de la différence existant entre, d'une part, la valeur

vénale des immeubles qui ne sont plus affectés au service public aéroportuaire et, d'autre part, la valeur de ces immeubles telle qu'inscrite au bilan des comptes de la société au 31 décembre 2004, majorée des coûts liés à leur remise en état et à la fermeture des installations aéroportuaires. La valeur vénale des biens immobiliers est déterminée par un comité d'experts qui applique les méthodes couramment pratiquées en matière d'évaluation des biens immobiliers. Cela concerne uniquement les immeubles qui appartenaient, avant son changement de statut intervenu en 2005, au domaine public de l'établissement public Aéroports de Paris ou de l'État.

En cas de transfert au secteur privé de la majorité du capital d'Aéroports de Paris, la loi PACTE prévoit un partage de la plus-value de cession s'agissant des biens dont la propriété doit être transférée à l'État à l'issue du droit d'exploiter d'Aéroports de Paris, avec des modalités spécifiques selon les catégories de biens (article 132 de la loi PACTE).

La préservation de l'espace aérien autour et sur les aérodromes est assurée au moyen de servitudes aéronautiques. Ces servitudes sont destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles, de façon à ce que les avions puissent atterrir et décoller dans de bonnes conditions générales de sécurité et de régularité. Les servitudes aéronautiques de dégagement comportent l'interdiction de créer ou l'obligation d'éliminer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne et peuvent déterminer une limitation de hauteur pour les constructions. Les servitudes aéronautiques de balisage imposent de pourvoir certains obstacles de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens.

Enfin, il existe un espace protégé autour des plateformes, dans lequel sont établies des restrictions aux droits de construire, prévues notamment par les plans d'exposition au bruit destinés à limiter à terme le nombre de riverains soumis aux nuisances sonores par l'institution d'une maîtrise de l'urbanisation¹.

LÉGISLATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

Aéroports de Paris est titulaire des certificats de sécurité aéroportuaires nécessaires pour l'exploitation des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. La société est tenue d'assurer un service de prévention du péril animalier dont l'objet est d'adopter des mesures propres à éviter les collisions entre les aéronefs et les animaux, dont les oiseaux. Elle est également tenue d'assurer un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.

¹ Voir également le chapitre 4 « Informations sociales environnementales et sociétales ».

ATTRIBUTION DES CRÉNEAUX HORAIRES

Un créneau horaire est une autorisation d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires à date et à une heure précises, pour atterrir et décoller. Les créneaux horaires ne sont pas attachés aux lignes, mais aux transporteurs et sont attribués gratuitement. Un coordonnateur est chargé de distribuer les créneaux horaires selon les règles suivantes : tous les créneaux horaires attribués à un transporteur pour une saison aéronautique lui sont automatiquement réattribués s'il les a utilisés pendant au moins 80 % de la période pour laquelle ils lui ont été attribués (règle dite du grand-père ou *use-it-or-lose-it*) et s'il les demande à nouveau pour la saison équivalente suivante. Les créneaux horaires restant disponibles (rendus par les transporteurs ou nouvellement créés) sont regroupés dans un *pool* et attribués pour moitié aux nouveaux arrivants et pour moitié aux transporteurs déjà présents sur l'aéroport. Pour l'Aéroport de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle qui sont des aéroports dits « coordonnés », le coordonnateur est l'association pour la coordination des horaires (COHOR, association régie par la loi de 1901), dont les membres sont Air Caraïbes, Air France, Air Corsica, Corsair International, ASL Airlines France, Hop !, Transavia, BAR France, Aéroports de Paris, Aéroports de Lyon, Aéroports de la Côte d'Azur et l'Union des aéroports français (UAF). L'association est financée par une redevance pour service rendu au titre des missions de coordination et de facilitation horaires sur les aérodromes qui est payée, pour chaque atterrissage, à parts égales par l'exploitant d'aérodrome et par l'exploitant d'aéronefs concernés. La part incombant à l'exploitant d'aéronefs est perçue par l'exploitant d'aérodrome pour le compte de l'association.

Les tarifs de cette redevance ont été fixés par la DGAC sur proposition du coordonnateur. À compter du 1^{er} avril 2023 le tarif est de :

- ◆ 2 euros par atterrissage pour l'exploitant de l'aéronef ;
- ◆ 2 euros par atterrissage pour l'exploitant d'aérodrome ¹.

Sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le nombre de créneaux horaires disponibles est fixé, pour chaque saison aéronautique, par un arrêté du ministre des Transports, en fonction de la capacité du système de pistes et des aérogares. L'activité globale des avions est encadrée par un indicateur global mesuré pondéré (IGMP) puisque l'énergie sonore pondérée émise annuellement au niveau de la plateforme ne doit pas dépasser la moyenne de ces énergies constatées sur la période 1999-2000-2001. L'activité de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est également soumise à des limitations entre 0h30 et 5h29 pour les arrivées et entre 0h et 4h59 pour les départs et les créneaux horaires nocturnes abandonnés ne sont pas réaffectés. Sur l'aéroport de Paris-Orly, le nombre total de créneaux horaires est plafonné à 250 000 par an, dont près de 33 000 sont réservés pour les lignes d'aménagement du territoire ou de service public. La plateforme est soumise la nuit à un couvre-feu quotidien entre 23h30 et 6h.

En raison de la chute du trafic occasionnée par la pandémie de Covid-19 et l'annulation en conséquence de leurs vols par les transporteurs aériens, l'Union européenne a suspendu dès mars 2020 l'application de la règle d'utilisation des créneaux à hauteur de 80 %, seuil en dessous duquel les transporteurs perdent leurs droits précédemment acquis. Cette mesure a été prolongée au cours des périodes de planification 2021 et 2022 avec un ajustement des taux d'utilisation des créneaux pour tenir compte des effets persistants de la crise du Covid-19 sur le trafic aérien (64 % pour la période de planification horaire de l'été 2022 et 75 % pour la période hiver 2022/2023). Le règlement (CEE) n° 95/93 a en outre été modifié pour reconnaître les effets de la guerre en Ukraine comme justification valable d'absence d'utilisation des créneaux par un transporteur aérien.

LE CAHIER DES CHARGES D'AÉROPORTS DE PARIS

Le cahier des charges de la société Aéroports de Paris, approuvé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005, fixe les obligations spécifiques d'Aéroports de Paris au titre de ses missions de service public. Il définit notamment les relations entre Aéroports de Paris et les différents intervenants sur les plateformes : les passagers, le public, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéronefs, l'État et ses établissements et services. À ce titre, il est notamment prévu qu'Aéroports de Paris :

- ◆ procède à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérogares d'un même aérodrome et peut procéder à l'affectation des transporteurs aériens entre les aérodromes, après avis de ces transporteurs aériens et, en cas de changement d'aérodrome, après avis conforme du ministre chargé de l'Aviation civile ;
- ◆ assure l'accès et la circulation sur les aérodromes ainsi que l'accueil de certaines catégories de passagers, l'organisation d'un service de secours comprenant une permanence médicale, la diffusion des informations utiles aux passagers et au public et la réalisation d'enquêtes auprès des passagers. En cas de retards importants ou de perturbations du trafic, Aéroports de Paris doit mettre en place des moyens permettant de porter assistance aux passagers ;

- ◆ aménage les aéroports de telle manière que les besoins des transporteurs aériens, de leurs prestataires d'assistance en escale et des services de l'État en locaux et installations directement nécessaires à leurs activités puissent être satisfaits dans des délais raisonnables. Aéroports de Paris établit les consignes d'exploitation des installations et les horaires d'ouverture des aérodromes ;
- ◆ fournit au prestataire de services de navigation aérienne, en complément des services aux autres administrations de l'État, des prestations spécifiques, selon des modalités fixées par convention et présentées en annexe 1 ;
- ◆ est en charge des inspections sur les pistes et les voies de circulation avions, des mesures de contrôle d'adhérence et de taux de glissance sur les pistes, et, dans certaines conditions, de la régulation des mouvements d'aéronefs sur les aires de trafic ;
- ◆ désigne des agents habilités à veiller au respect des règles de police des aérodromes et des règles de stationnement sur les aéroports et doit également procéder aux aménagements propres à renforcer la sécurité, qu'il s'agisse de l'éclairage ou des dispositifs de vidéosurveillance ;

¹ Décision du 15 janvier 2018 portant homologation des tarifs de la redevance pour service rendu au titre des missions de coordination et de facilitation horaire sur les aérodromes.

- ◆ assure, à la demande du ministre chargé de la Santé, l'application de certaines réglementations sanitaires et fournit, dans les mêmes conditions, une information adaptée aux passagers à destination ou revenant de zones géographiques temporairement touchées par une épidémie ;
- ◆ assure l'application de la réglementation environnementale et est chargé à ce titre de la réalisation des mesures de bruit et des mesures relatives aux polluants atmosphériques, aux rejets d'eaux pluviales et d'assainissement ;
- ◆ délivre les autorisations d'activité sur les aéroports aux prestataires d'assistance en escale, aux transporteurs aériens qui s'auto-assistent, ainsi qu'aux autres entreprises qui exercent une activité industrielle, commerciale ou artisanale.

Le cahier des charges donne à l'État les moyens d'être informé sur la situation économique et financière de l'entreprise. Aéroports de Paris doit à ce titre remettre annuellement à l'État un compte rendu pour l'exercice écoulé de ces missions de service public. L'État exerce également un contrôle de l'usage que fait la Société des terrains et immeubles dont elle a la propriété, afin notamment de garantir la bonne exécution des missions de service public qui lui sont confiées.

En cas de transfert au secteur privé de la majorité du capital d'Aéroports de Paris tel qu'il a été autorisé par la loi PACTE, un nouveau cahier des charges s'appliquera à Aéroports de Paris. L'article 131 de la loi PACTE fixe le contenu minimum de ce cahier des charges. Le nouveau cahier des charges applicable devra notamment prévoir des dispositions pour encadrer et/ou autoriser différentes opérations en particulier celles portant sur le foncier d'Aéroports de Paris devant revenir à l'État au terme des soixante-dix années d'exploitation par Aéroports de Paris.

L'article L. 6323-4 du Code des transports fixe les modalités de calcul du montant de l'amende (« sanction pécuniaire ») que le ministre chargé de l'Aviation civile peut prononcer, après avis du comité d'experts présidé par un magistrat de l'ordre judiciaire ou administratif, en cas de manquement par Aéroports de Paris aux obligations spécifiques qui résultent du cahier des charges. Ce montant doit être proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation¹.

LÉGISLATION RELATIVE À LA DÉCARBONATION DE L'AVIATION CIVILE

En tant qu'exploitant d'aéroports le Groupe ADP est concerné par les initiatives réglementaires et législatives visant à réduire l'empreinte environnementale du transport aérien et à lutter contre le réchauffement climatique :

- ◆ au niveau mondial, l'adoption d'un objectif de neutralité carbone pour l'aviation internationale à l'horizon 2050 lors de la dernière assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) constitue un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂. L'atteinte de cet objectif s'appuiera sur un panier de mesures reposant principalement sur l'utilisation de carburants aéronautiques durables (SAF) et sur la mise en place d'un mécanisme de compensation dit Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale ou CORSIA permettant la compensation, dès 2021 dans le cadre d'une phase pilote, de toutes les émissions excédant l'année de référence de 2019. Ces engagements ont été réaffirmés en 2023 à l'occasion de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) dont les travaux ont débouché sur l'adoption d'un cadre mondial pour les carburants d'aviation durables (le 29 novembre 2023 à Dubaï) ;
- ◆ au niveau européen, les négociations relatives au « paquet Fit for 55 », dont l'objectif est de réduire d'ici 2030 de 55 % les émissions nettes de gaz à effet de serre ont connu des avancées notables s'agissant de l'aviation avec l'adoption de plusieurs règlements applicables au secteur : le règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dit « AFIR » obligeant à proposer sur les aéroports une alimentation électrique pour tous les postes avions au contact situés à côté d'une aérogare d'ici 2025

et pour les postes éloignés d'ici 2030 ; le Règlement (UE) 2023/2405 du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable dit « ReFuelEU Aviation » impose quant à lui un taux minimum d'incorporation progressif de carburants d'aviation durable par les fournisseurs de carburants d'aviation sur les aéroports de l'UE ;

- ◆ au niveau national (en France), les mesures visant à la décarbonation du transport aérien se traduisent notamment dans le cadre de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 qui prévoit une obligation de compensation intégrale des émissions du transport aérien domestique à compter de 2024, une interdiction des liaisons aériennes lorsqu'il existe une alternative en train de moins de 2h30 (à l'exception des vols alimentant la correspondance) et une interdiction de déclaration d'utilité publique pour les extensions d'aérogare ou de piste, si celles-ci se traduisent par une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019.

Bien que toutes les mesures de décarbonation n'aient pas systématiquement pour effet de viser directement les exploitants d'aéroport, toute législation de ce type est susceptible d'avoir un impact sur les activités du Groupe ADP notamment du fait du renchérissement des coûts d'exploitation pour les transporteurs aériens. Par ailleurs, dans ce cadre, le rôle des exploitants d'aéroport sera déterminant pour l'adaptation et l'aménagement des infrastructures aéroportuaires permettant d'assurer un approvisionnement en carburants aéronautiques durables (SAF).

¹ En cas de privatisation, le plafond de la sanction pécuniaire serait porté à 2 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos par manquement et à 10 % du chiffre d'affaires hors taxes en cas de cumul de manquements.

AUTRES RÉGLEMENTATIONS PARTICULIÈREMENT APPLICABLES AUX ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES

Aéroports de Paris est soumise à de nombreuses autres réglementations parmi lesquelles figure notamment la réglementation applicable aux établissements recevant du public.

Aéroports de Paris assure, en application du droit communautaire, une assistance aux passagers handicapés et à mobilité réduite pour accéder aux services aéroportuaires et circuler dans les installations, y compris pour embarquer et débarquer des aéronefs.

Aéroports de Paris doit participer à la mise en œuvre des mesures de contrôle sanitaire aux frontières dans le cadre du règlement sanitaire international ainsi que dans le cadre des exigences nationales relatives à la lutte contre la pandémie de Covid-19.

Aéroports de Paris exploite des gares routières au sens du Code des transports et est soumise à ce titre à des obligations déclaratives auprès de l'Autorité de régulation des transports.

Lorsqu'elle exerce une activité qui entre dans le champ d'application de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession, Aéroports de Paris est une entité adjudicatrice au sens du droit de la commande publique. La passation des marchés, dont le montant estimé excède 431 000 euros hors taxes pour les marchés de fournitures et de services et 5 382 000 euros hors taxes pour les marchés de travaux, doit suivre une procédure formalisée.

Afin de regrouper dans un même chapitre les éléments relatifs à la responsabilité sociale et environnementale, les informations environnementales figurent désormais au chapitre 4 du présent document.



CHAPITRE 2

Facteurs de risques et contrôle interne **RFA**

2.1	FACTEURS DE RISQUE	104	2.3	PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE	130
2.1.1	Synthèse des principaux risques et méthode	104		Contentieux en matière de régulation pour l'aéroport de New Delhi	130
2.1.2	Risques pour le modèle économique et social	106		Contentieux fiscal en Turquie	130
2.1.3	Risques de menaces externes	111		Ouverture par ADP International d'une procédure d'arbitrage à l'encontre de la République du Chili	131
2.1.4	Risques liés au maintien et à la robustesse des capacités aéroportuaires	114		Contentieux d'Urat relatif à l'attribution de la concession de <i>duty free</i> pour l'aéroport d'Antalya à Fraport TAV Antalya	131
2.1.5	Risques liés aux évolutions environnementales et aux effets du changement climatique	117			
2.1.6	Risques liés à la conformité et à la culture de l'entreprise	119			
2.2	CONTRÔLE INTERNE ET GESTION DES RISQUES	123			
2.2.1	Présentation générale	123			
2.2.2	Description du dispositif	124			
2.2.3	Politique générale d'assurance du Groupe	129			

2.1 FACTEURS DE RISQUES

2.1.1 SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RISQUES ET MÉTHODE

Le présent paragraphe contient une description des risques importants et propres aux activités du Groupe ADP.

Les facteurs de risques, présentés par catégories sans hiérarchisation entre elles, sont classés, au sein d'une même catégorie, par ordre d'importance décroissante. Ils sont numérotés afin de faciliter le lien entre le tableau qui suit et les descriptions détaillées.

Les risques ont fait l'objet d'une hiérarchisation selon leur « criticité nette », c'est-à-dire en fonction de leur impact et de leur fréquence, compte tenu des éléments de maîtrise existants (voir la légende ci-après). Chaque facteur de risque est détaillé en indiquant une description complète du risque, les effets potentiels pour le groupe en cas de survenance, les risques interconnectés (où un effet d'inter-corrélation existe entre des risques différents) ainsi que les dispositifs mis en place pour contrôler les activités et maîtriser les risques du Groupe ADP. Par ailleurs, la section 2.2.2 du présent document décrit le dispositif de maîtrise des risques mis en place au sein du groupe.

De plus, depuis 2023, afin d'anticiper les nouvelles typologies de risques dans le secteur aéronautique et d'alimenter la réflexion stratégique, le Groupe ADP a réalisé des exercices d'analyse prospective, avec en particulier une cartographie des risques émergents. Suite à la nouvelle directive CSRD, le groupe s'est fondé sur ce dispositif de maîtrise des risques pour identifier ses enjeux RSE matériels. Un travail de concordance a été réalisé entre les facteurs de risques présents ci-après et les enjeux de l'étude de matérialité, décrits plus largement dans le chapitre 5 du présent document. Pour un facteur de risque, plusieurs enjeux RSE peuvent correspondre comme ainsi certains risques ne correspondant pas toujours à des enjeux RSE.

Les facteurs de risques du Groupe ADP sont regroupés en cinq catégories (risques pour le modèle économique et social, risques de menaces externes, risques liés au maintien et à la robustesse des capacités aéroportuaires, risque lié aux projets de développement des plateformes du groupe, risques liés à la conformité et à la culture d'entreprise). Chacune de ces cinq catégories inclut un ou plusieurs facteurs de risques, avec un total de 17 facteurs de risques.

Description	Criticité nette	Enjeu matériel associé	Évolution depuis le 31 décembre 2023
Risques pour le modèle économique et social			
1 – A : Risques liés à la trajectoire économique			
Dans un contexte macroéconomique évoluant, les incertitudes pesant sur la croissance du trafic aérien et à son rétablissement au niveau de celui de 2019 puis son rythme modéré à long terme pèsent sur les activités du Groupe ADP	+++		→
1 – B : Risques liés à la régulation économique aéroportuaire			
La complexité du cadre juridique de la régulation et les incertitudes inhérentes au contrôle par le régulateur sont susceptibles d'affecter le modèle économique du Groupe ADP	+++		→
1 – C : Risques liés à la qualité de service		Hospitalité pour tous	
Dans un contexte de reprise du trafic, le Groupe ADP doit poursuivre l'adaptation et l'amélioration de sa qualité de service	+++		→
1 – D : Risques liés au modèle social		Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences/Santé et sécurité des salariés	
Avec la reprise de l'activité, conjuguée à de fortes exigences de qualité, et dans un contexte de tension sur le marché de l'emploi, l'entreprise doit adapter ses ressources et accompagner les transformations pour pouvoir se projeter sur le moyen terme	++		→
1 – E : Risques de liquidité			
Risque sur le niveau de trésorerie du Groupe ADP, doit demeurer suffisant pour faire face à ses engagements et financiers	++		→
Risques de menaces externes			
2 – A : Risques de cybersécurité			
Dans un contexte mondial d'augmentation des cyberattaques, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses systèmes d'information	+++		→
2 – B : Risques géopolitiques et macro-économiques			
Des événements de nature géopolitique pouvant entraîner une évolution de la conjoncture économique mondiale sont susceptibles d'affecter les activités du Groupe ADP	+++		→
2 – C : Risques de sûreté et sécurité		Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire	
Dans un contexte géopolitique mondial marqué par une menace terroriste en perpétuelle évolution, ou d'attaques par un pays tiers, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur les personnes, ses installations ou sur les actifs qu'il exploite	+++		→

Description	Criticité nette	Enjeu matériel associé	Évolution depuis le 31 décembre 2023
Risques liés au maintien, à la robustesse et au développement des capacités aéroportuaires			
3 – A : Risques liés à la gestion des réseaux Le Groupe ADP fait face à des enjeux de robustesse de ses réseaux clés (électricité, énergie, eau, informatique et télécommunication)	+++		→
3 – B : Risques liés à la gestion du patrimoine Une maintenance mal maîtrisée de son patrimoine pourrait avoir des effets négatifs sur les opérations du Groupe ADP	+		→
3 – C : Risques liés à la gestion des grands projets Le Groupe ADP est exposé au risque de non-maîtrise des grands projets	+		→
Risques liés aux effets du changement climatique			
4 – A : Risques liés aux évolutions environnementales et aux effets du changement climatique Une prise en compte insuffisante des enjeux environnementaux ainsi que des impacts liés au changement climatique pourrait affecter négativement l'activité et les perspectives de croissance du Groupe ADP, voire conduire à une décroissance du trafic aérien.	+++	Atténuation du changement climatique/ adaptation au changement climatique	→
4-B : Risques liés à l'acceptabilité sociétale de nos activités Le Groupe ADP peut être susceptible d'affecter les rapports entre l'aéroport et les communautés sur un territoire.	++	Réduction des nuisances sonores/Développement économique local, insertion et emploi/qualité du dialogue avec les parties prenantes	Nouveau
Risques liés à la conformité et à la culture de l'entreprise			
5 – A : Risques de corruption liés à l'intégrité des affaires Des pratiques contraires à l'éthique et la conformité dans la conduite des affaires par des collaborateurs ou des partenaires pourraient porter atteinte à la réputation et donc à la valeur actionnariale du Groupe	++	Prévention des risques d'éthique et compliance (dont la corruption)	→
5-B : Risques liés aux évolutions réglementaires Des nouvelles exigences réglementaires (devoir de vigilance, directive CSRD...) à intégrer dans des délais contraints	++		↗
5 – C : Risques liés à la gestion des données Un traitement non conforme à la réglementation des données personnelles que le Groupe ADP détient dans le cadre de ses activités pourrait faire encourir des risques, notamment financiers et réputationnels	+		→
5 –D : Risques liés à la sécurité aéronautique Le Groupe ADP est soumis à des normes de sécurité de l'aviation civile particulièrement contraignantes et dont le non-respect pourrait avoir des conséquences néfastes sur son activité d'exploitant d'aéroports	+		→
+++ Forte criticité ++ Criticité moyenne + Faible criticité Évolution par rapport à 2023 : ↗ En Hausse → Stable			

Le groupe, qui est notamment soumis aux variations de la roupie indienne (INR) et de la livre turque (TRY), considère que les risques de change auxquels il est exposé sont peu matériels. Le lecteur est invité à prendre connaissance de la note 9 des annexes aux comptes consolidés 2024 pour plus d'informations relatives à la gestion des risques financiers, et en particulier la note 9.5 concernant l'usage d'instruments financiers et l'application de la comptabilité de couverture.

2.1.2 RISQUES POUR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

1 - A : RISQUES LIÉS À LA TRAJECTOIRE ÉCONOMIQUE

Dans un contexte macroéconomique évolutif, les incertitudes pesant sur la croissance du trafic aérien et son rétablissement au niveau de celui de 2019 puis son rythme modéré à long terme pèsent sur les activités du Groupe ADP.

Criticité +++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Face aux conséquences durables de la crise Covid-19, le Groupe ADP doit adapter son modèle économique et social. L'évolution attendue du comportement des voyageurs d'une part et les instabilités macro-économiques et géopolitiques d'autre part peuvent menacer les équilibres économiques et financiers du groupe à long terme. Certaines activités/entités pourraient être contraintes d'adopter de nouvelles orientations stratégiques et industrielles susceptibles de modifier significativement leur modèle économique.	Effets potentiels pour le groupe ♦ Perte de chiffres d'affaires Risques interconnectés ♦ Risques de liquidité ♦ Risques géopolitiques ♦ Risques liés à la gestion des grands projets

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

À Paris, l'évolution attendue des comportements des voyageurs pourrait conduire à un usage plus raisonné de l'avion au profit d'autres modes de transports sur des trajets de courte ou moyenne distance. En conséquence, la part du faisceau domestique et Schengen sur les aéroports parisiens pourrait décroître au profit de celle du faisceau international (hors Europe), plus contributeur. Par ailleurs, les projets d'aménagement à l'étude sont davantage pensés de manière modulaire et phasable de manière à (i) accompagner le trafic sans le devancer, (ii) gagner en flexibilité en termes de réalisation des projets et ainsi en maîtrise du pilotage des investissements.

Dans le cadre de sa politique de développement et d'acquisitions ciblées, le Groupe ADP prend en compte, dans ses décisions d'investissements et ses modèles financiers, des facteurs d'ajustement de nature réglementaire ou comportementale et l'élasticité prix/demande pouvant ralentir la croissance de trafic.

Le Groupe ADP effectue de manière régulière une revue des trajectoires financières de ses actifs ou groupe d'actifs en France et à l'étranger. Des discussions restent aujourd'hui ouvertes avec certaines contreparties impliquées (concedants, banques) dans le but d'en conserver la viabilité financière et opérationnelle, notamment en demandant des compensations sous diverses formes, telles que des extensions de durée de concession ou des aménagements de contrats de concession.

Ainsi, les initiatives engagées par la société concessionnaire de l'aéroport de Santiago du Chili et les actionnaires à l'égard des autorités chiliennes se poursuivent dans le but de rétablir l'équilibre économique du projet. En outre, l'arbitrage local initié par la société concessionnaire et la réclamation déposée par le groupe auprès du Centre International pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements (CIRDI) contre l'État 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) suivent leur cours.

Airport International Group (AIG), société concessionnaire de l'aéroport d'Amman en Jordanie, a finalisé les négociations avec son concédant et les prêteurs concernant le rééquilibrage économique et financier de la concession, résultant dans la négociation d'une extension de sa durée jusqu'en 2039 et le renforcement de la structure financière d'AIG, avec notamment un prêt de la part des actionnaires.

S'agissant des risques liés au contexte macro-économique et géopolitique, la diversification du portefeuille d'activités et d'aéroports opérés par le Groupe permet de limiter l'impact des risques précités. À titre d'exemple, la guerre en Ukraine et le contexte géopolitique au Proche-Orient ont eu un impact limité sur les activités du Groupe en 2024.

1 - B : RISQUES LIÉS À LA RÉGULATION ÉCONOMIQUE AÉROPORTUAIRE

La complexité du cadre juridique de la régulation et les incertitudes inhérentes au contrôle par le régulateur, en particulier à Paris, sont susceptibles d'affecter le modèle économique du Groupe ADP.

Criticité +++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Les services publics aéroportuaires rendus sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, aux compagnies aériennes et aux prestataires de services d'assistance en escale, donnent lieu à la perception de redevances aéroportuaires. Les conditions dans lesquelles sont fixés les tarifs de redevances sont principalement encadrées par les dispositions du Code des transports et, de manière facultative, par un Contrat de Régulation Économique conclu avec l'État qui permet d'établir, sur une base pluriannuelle, les conditions d'évolution des redevances au regard d'un programme d'investissements défini et de fixer les objectifs de qualité de services (aucun Contrat de Régulation Économique n'est en vigueur actuellement). Les tarifs de redevances sont soumis à l'homologation annuelle de l'Autorité de régulation des transports (ART). Dans le cadre de son contrôle, l'ART veille notamment à ce que les tarifs et leurs modulations, proposés par ADP, respectent les règles générales applicables aux redevances, soient non discriminatoires et que leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, soit modérée. En outre, elle s'assure qu'ADP reçoive une juste rémunération des capitaux investis appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur son périmètre d'activités régulées, et que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus. Dans l'hypothèse où la dernière homologation date de plus de vingt-quatre mois, l'ART peut fixer les tarifs des redevances et leurs modulations pour la période tarifaire suivante. Par ailleurs, l'ART est compétente pour déterminer les principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant de son champ de compétences. La modification des principes de comptabilité analytique est 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 rémunération des capitaux investis). Le 1^{er} avril 2022, l'ART a pris deux décisions relatives aux règles d'allocation : l'une au sujet des principes généraux relatifs à la comptabilité analytique (décision n° 2022-024) et l'autre concernant les lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée de ces principes (décision n° 2022-025). Enfin, le 4 décembre 2023, l'ART a publié la décision portant sur l'adoption de lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) des périmètres régulés des aéroports relevant de son champ de compétences.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Détérioration de la performance financière du groupe ◆ Remise en cause du modèle économique ◆ Coûts de mise en conformité réglementaire additionnels ◆ Perte de parts de marché Risques interconnectés ◆ Risques liés à la trajectoire économique ◆ Risques de liquidité

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Le respect des principes établis dans la décision n° 2022-024 de l'ART nécessite la réalisation de travaux de mise en conformité de la comptabilité analytique d'Aéroports de Paris.

Afin de laisser aux exploitants le temps de réaliser les études nécessaires et/ou de faire évoluer leurs règles d'allocation, la décision n° 2022-025 a prévu une période transitoire les autorisant à maintenir l'application de leurs règles d'allocation comptables existantes jusqu'au 31 décembre 2025.

La période transitoire prévue par l'Autorité dans sa décision n° 2022-025 concerne potentiellement les demandes d'homologation tarifaire qui lui seront soumises jusqu'au 31 décembre 2025.

Le 18 octobre 2024, Aéroports de Paris a notifié à l'Autorité les tarifs des redevances aéroportuaires fixés pour la période tarifaire 2025 (du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026).

Par sa décision n° 2024-087 du 12 décembre 2024, l'Autorité a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires d'Aéroports de Paris pour la période tarifaire 2025.

Afin de se conformer aux décisions précitées de l'Autorité, Aéroports de Paris poursuit un programme de travail impliquant la consultation des usagers et l'intervention de tiers pour attester de la conformité des règles d'allocation aux décisions de l'Autorité.

Ces travaux ont pour objectif d'assurer, au 31 décembre 2025, la bonne application des principes listés par la décision n° 2022-024, en tenant compte des recommandations formulées par l'Autorité dans sa décision n° 2024-087.

1 - C : RISQUES LIÉS À LA QUALITÉ DE SERVICE

Dans un contexte de reprise du trafic, le Groupe ADP doit poursuivre l'adaptation et l'amélioration de sa qualité de service.

Criticité +++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Après des années marquées par les conséquences directes de la crise Covid-19, le Groupe ADP fait face à plusieurs défis organisationnels qui pourraient affecter son attractivité et sa capacité à offrir une qualité de service et une hospitalité exemplaires : ◆ l'intensité et le caractère dynamique de la reprise du trafic constatée depuis 2022 pourraient se traduire par une saturation de certaines zones, un allongement des temps d'attente aux contrôles ; ◆ les difficultés de recrutement affectent tous les métiers du secteur aéroportuaire ; ◆ les difficultés à certains points critiques du parcours, notamment la frontière affectée par l'évolution des contraintes issues de la réglementation européenne EES Entry-Exit-System en 2025).	Effets potentiels pour le groupe ◆ Dégradation de l'image/de la réputation (média, réseaux sociaux) ◆ Insatisfaction accrue ◆ Perte de chiffre d'affaires dans les commerces Risques interconnectés ◆ Risques liés à la gestion des réseaux ◆ Risques liés à la gestion du patrimoine ◆ Risques liés à la gestion des grands projets ◆ Risques liés au modèle social

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Le Groupe ADP poursuit ses efforts de qualité de service au travers, notamment, de la recherche de solutions innovantes dans le parcours passager et de l'homogénéisation de l'expérience client en zone réservée (marque Extime). Ces efforts sont menés avec un objectif fondamental de maîtrise du temps à chaque étape du parcours passager grâce à des engagements de conformité sur chacune.

Par ailleurs, le Groupe ADP intensifie sa démarche d'hospitalité, en particulier :

- ◆ poursuite de la mise en œuvre du projet Extime et ses différentes déclinaisons, ayant pour objectif de proposer aux passagers une large gamme de services tout au long de leur parcours et de transformer les terminaux en lieux uniques (déploiement d'Extime dans tous les terminaux de CDG et d'Orly achevé fin 2024) ;
- ◆ processus de mise en place de la symétrie des attentions avec pour objectif de renforcer l'attractivité des métiers de service et d'hospitalité (se référer au chapitre 1- Présentation du Groupe ADP, « La démarche d'hospitalité au cœur de la stratégie du groupe ADP », page 21) ;

- ◆ mise en place, depuis le 1^{er} semestre 2023, de la plateforme digitale Extime, à la fois *via* le programme de fidélité Extime Rewards et la marketplace Extime.com, afin d'offrir une expérience omnicanale permettant aux passagers de préparer leur voyage en amont de leur venue à l'aéroport, de découvrir et réserver en quelques clics l'ensemble des services et produits disponibles à l'aéroport, et de fidéliser une clientèle française et internationale ;
- ◆ mise en place d'évolutions technologiques pour trouver des solutions opérationnelles et minimiser les temps d'attente, de manière progressive, permettant des exemptions biométriques et contrôles de la réglementation européenne EES Entry-Exit-System simplifiés pendant 6 mois au démarrage, incluant l'utilisation de Parafe pour les nationalités éligibles.

1 - D : RISQUES LIÉS AU MODÈLE SOCIAL

Avec la reprise de l'activité, conjuguée à de fortes exigences de qualité, et dans un contexte de tension sur le marché de l'emploi, l'entreprise doit adapter ses ressources et accompagner les transformations pour pouvoir se projeter sur le moyen terme.

Criticité ++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Compte tenu d'une forte tension du marché de travail, le Groupe ADP doit être vigilant sur l'attraction et la rétention des compétences-clés (notamment dans les domaines de l'exploitation, la maintenance et l'ingénierie/exploitation des processus aéroportuaires), nécessaires au développement de ses activités. Le risque existe plus particulièrement pour Aéroports de Paris SA, qui devra faire face au départ de 40 à 50 % de ses effectifs dans les 10 à 12 ans à venir, impliquant un renouvellement des compétences pour disposer des ressources nécessaires à moyen et long terme. Les autres sociétés sont également en tension pour disposer des compétences dont elles ont besoin, notamment dans certains domaines. Dans un contexte social de charge de travail élevée, il existe un risque de blocage du dialogue social et de mouvements sociaux de la part des salariés du Groupe ADP, ainsi qu'un risque de démotivation ou de désengagement des collaborateurs. Enfin, les risques d'atteinte à l'intégrité des personnes font l'objet d'une vigilance particulière, tant pour les risques techniques (accidents du travail) que psychosociaux.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Difficulté à assurer les fonctions/tâches du Groupe ◆ Qualité de service non satisfaisante ◆ Climat social Risques interconnectés ◆ Risques liés à la trajectoire économique ◆ Risques de sûreté et sécurité ◆ Risques liés à la gestion des grands projets

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Après les échanges et les travaux communs du séminaire CSRD RH organisé en juin 2024, regroupant l'ensemble des entités RH du groupe, la feuille de route commune RH Groupe 2025-2029 a été validée par les instances dirigeantes. Elle concrétise les engagements et les politiques qui répondent au besoin de partage et de pilotage de lignes directrices RH communes, ainsi qu'aux obligations de la directive CSRD. Elle s'ancre donc sur ces axes fondamentaux pour le groupe et pour l'ensemble des collaborateurs :

- ◆ la protection, en particulier la sécurité du travail avec la promotion d'une culture de prévention partagée ;
- ◆ le développement : formation, mobilité, top management ;
- ◆ l'égalité de traitement : égalité des genres, inclusion.

Elle se concrétisera par des chartes pour chaque domaine.

Ainsi, le Groupe ADP poursuit l'adaptation de ses ressources pour la mise en œuvre de ses orientations stratégiques, par la définition des compétences nécessaires et par les recrutements correspondants.

Pour Aéroports de Paris SA, l'accord Gestion de l'emploi et des parcours professionnels (GEPP) 2022-2025, signé le 14 avril 2022 à l'unanimité des organisations syndicales représentatives, structure les emplois et les recrutements et la politique de formation. Ce dispositif de maîtrise du risque repose sur un référentiel des métiers et une cartographie des métiers, mis à jour en 2024, permettant la priorisation des efforts sur les métiers critiques et mettant l'accent sur le développement des compétences. Pour le développement international, des viviers spécifiques sont construits.

Les autres entités du Groupe mettent en œuvre des dispositifs similaires.

Les politiques et plans d'action sont détaillés au chapitre 4 du présent document : Rapport de durabilité – ESRS S1 : personnel propre au chapitre rapport de durabilité : sécurisation et attractivité des métiers et des compétences.

Par ailleurs, en 2024, le Groupe a poursuivi le dialogue social. Pour Aéroports de Paris SA, il s'est notamment traduit par la signature de 6 accords collectifs avec les organisations syndicales, dont un accord dans le cadre de la Négociation Annuelle Obligatoire (NAO), relative aux rémunérations. Des accords ont également été signés dans les filiales françaises. À l'international, le dialogue social est mené en fonction des organisations et des règles propres à chaque pays. Ces points figurent au chapitre 4 CSRD du présent Document d'Enregistrement Universel : Rapport de durabilité – ESRS S1 : personnel propre – au chapitre Rapport de durabilité : Dialogue social.

Le Groupe ADP mène également une politique active contre les atteintes à l'intégrité des personnes. Dans le cadre de la Feuille de route RH Groupe, le groupe s'engage à promouvoir une culture de prévention partagée basée sur l'exemplarité et la vigilance de tous. Des initiatives de formation et de sensibilisation sont mises en œuvre, avec l'adoption d'une charte globale du Groupe, de « Golden Rules », et la création d'une instance de partage dédiée.

Pour Aéroports de Paris SA, le plan pluriannuel de prévention des risques favorise le développement d'une culture de sécurité partagée, impulsée par le Président-directeur-général et pour l'ensemble des managers. Un plan de prévention des risques psychosociaux est déployé et un réseau de veille sociale interne est animé en continu. L'Enquête sur la Qualité de Vie et les Conditions de Travail ADP SA réalisée fin 2022, dont les résultats ont été partagés au sein de l'organisation à partir de mars 2023, a donné lieu à des plans d'actions transverses à l'entreprise et pour chaque direction. Les sociétés du Groupe déploient leurs dispositifs tant pour les filiales françaises qu'à l'international.

1 - E : RISQUES DE LIQUIDITÉ

Le niveau de trésorerie du Groupe ADP doit demeurer suffisant pour faire face à ses engagements contractuels et financiers.

Criticité ++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Le groupe doit, de manière continue, être en mesure de faire face à ses engagements contractuels et financiers et doit donc disposer d'une trésorerie calibrée en conséquence. Au risque du manque de liquidité s'ajoute le risque de surcoût du financement du Groupe ADP qui pourrait être exposé à une hausse de ses charges financières à moyen terme du fait de refinancements à venir à des taux d'intérêt plus élevés que ceux ayant cours à l'heure actuelle. Face à la persistance de l'inflation provoquée par le contexte géopolitique depuis 2022 (dysfonctionnement des chaînes d'approvisionnement, dysfonctionnement du marché de l'énergie et des matières premières (voir également, risque 2 - B), les banques centrales, faisant du combat contre l'inflation une priorité, ont poursuivi leurs hausses des taux directeurs provoquant une hausse de l'ensemble des taux de base. Le groupe doit, de manière continue, être en mesure de faire face à ses engagements contractuels et financiers et doit donc disposer d'une trésorerie calibrée en conséquence afin de contrevenir à tout risque d'illiquidité. Une hausse des coûts de financement pourrait par ailleurs peser sur le résultat financier à moyen terme dans la mesure où les futurs refinancements pourraient avoir lieu en contrepartie de taux d'intérêt plus élevés que ceux ayant cours à l'heure actuelle. Face à la baisse de l'inflation qui avait été provoquée par le contexte géopolitique depuis 2022 (dysfonctionnement des chaînes d'approvisionnement, dysfonctionnement du marché de l'énergie et des matières premières (voir également, risque 2 - B), les banques centrales ont entamé une baisse de leurs taux directeurs à court terme mais les taux longs demeurent à des niveaux plus élevés que lors de la période précédente. Cette hausse constitue pour le groupe un risque de devoir se financer à un coût davantage élevé. Le Groupe ADP disposait d'une trésorerie s'élevant à 1,96 milliard d'euros au 31 décembre 2024, dont 0,352 milliard d'euros au niveau de TAV Airports.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Empêchement d'honorer ses engagements ◆ Recours et litiges ◆ Dégradation de l'image/de la réputation ◆ Perte de confiance des parties prenantes Risques interconnectés ◆ Risques liés à la trajectoire économique ◆ Risques géopolitiques

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Au regard de la notation de crédit long terme qu'il a sollicitée (A- perspective stable par l'agence Standard and Poor's depuis le 10 juin 2024) et du niveau de trésorerie disponible à fin 2024, le Groupe ADP veille à s'assurer que, dans le cas d'un contexte économique qui se dégraderait significativement, il serait en mesure de faire face à ses engagements en puisant dans ses disponibilités immédiates (trésorerie disponible sans délai) et de recourir à des financements complémentaires.

Aéroports de Paris a mis en place son premier programme d'Euro Medium Term Notes (EMTN) en 2022 pour lui permettre de lancer des émissions obligataires dans un délai court. TAV a émis une obligation pour un montant de 400 millions de dollars le 30 novembre 2023, renforçant ainsi le niveau de liquidité disponible sur son périmètre. Cette opération démontre également la bonne capacité du Groupe à accéder à la liquidité disponible sur les marchés financiers.

Le 7 mai 2024, le Groupe a levé une nouvelle émission obligataire de 500 millions d'euros destinée à refinancer une obligation de 500 millions d'euros arrivant à échéance le 11 juin 2024, qui portait un taux de coupon de 3,125 %. En raison de la différence limitée entre les taux (taux de coupon de 3,375 % pour la nouvelle émission), l'augmentation subséquente du service de la dette d'ADP a été contenue. Par ailleurs, la part fixe de la dette du Groupe ADP reste élevée, à environ 90 %, limitant ainsi l'impact des hausses de taux d'intérêt sur l'encours (voir la note 9.5.3 « Analyse des risques liés aux instruments financiers » des comptes consolidés du Groupe au 30 juin 2024, détaillant la répartition de la dette financière taux fixe/taux variable). De même, au niveau de sa principale filiale TAV, le Groupe ADP vise à maîtriser les risques de liquidité en sécurisant progressivement des financements de projet long terme sur les principaux actifs.

Enfin, le Groupe utilise des outils de gestion pour suivre quotidiennement ses flux de trésorerie et produit un tableau prévisionnel des flux de trésorerie consolidés.

2.1.3 RISQUES DE MENACES EXTERNES

2 - A : RISQUES DE CYBERSÉCURITÉ

Dans un contexte mondial d'augmentation des cyberattaques, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses systèmes d'information.

Criticité +++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Les cyberattaques touchent l'ensemble des secteurs de l'économie. À l'instar des autres entreprises, le Groupe ADP subit un nombre d'attaques croissant, année après année, principalement <i>via</i> des attaques en déni de service distribué (DDOS), sur ses systèmes d'information (SI) exposés sur Internet, et des campagnes de hameçonnage visant à voler les identifiants professionnels des collaborateurs et des collaboratrices.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Destruction totale ou partielle du Système d'Information/vol, chiffrement ou détournement de données/paralysie des activités aéroportuaires ◆ Perte de valeur des actifs immatériels ◆ Dégradation de l'image/de la réputation ◆ Amendes, non-conformité réglementaire (RGPD, réglementations cyber) Risques interconnectés ◆ Risques géopolitiques ◆ Risques de sûreté et sécurité ◆ Risques liés à la gestion des réseaux ◆ Risques liés à la gestion du patrimoine ◆ Risques liés à la gestion des données ◆ Risques liés à la sécurité aéronautique

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Face à la recrudescence des cyberattaques, le Groupe ADP adapte en permanence ses dispositifs techniques de sécurité, ses processus de réaction, totalement intégrés dans la gestion de crise de l'entreprise, et la sensibilisation des collaboratrices et des collaborateurs afin de limiter au maximum les impacts potentiels sur la robustesse opérationnelle et l'image du groupe.

Le Groupe ADP s'appuie sur une politique de sécurité des systèmes d'information et une gouvernance dédiée qui ont vocation à être uniformisées dans l'ensemble du groupe. L'activité de cybersécurité opérationnelle comprend trois volets : un maintien en conditions de sécurité du SI, une surveillance continue des événements de sécurité et un dispositif de réaction H24 7/7 à des actes de cybermalveillance.

En préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP), le Groupe ADP a déroulé un programme de gestion des risques spécifiques liés à un tel événement. L'absence d'impact visible des nombreuses cyberattaques subies pendant les JOP a démontré la pertinence de ce programme, dont les réalisations sont ou seront pérennisées dans le socle de sécurité d'ADP SA.

2 - B : RISQUES GÉOPOLITIQUES ET MACRO-ÉCONOMIQUES

Des événements de nature géopolitique pouvant entraîner une évolution de la conjoncture économique mondiale sont susceptibles d'affecter les activités du Groupe ADP.

Criticité +++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Le Groupe ADP, acteur de premier rang de l'industrie aéroportuaire, exploite et développe un réseau de vingt-six aéroports sur tous les continents L'instabilité politique, économique ou sociale dans ou à proximité de pays d'implantation du groupe ou de réalisation d'un service pourrait affecter défavorablement ses activités. La survenance d'une crise ou d'un conflit grave, qu'il s'agisse d'événements politiques, économiques ou militaires, pourrait avoir un impact défavorable sur : ◆ le trafic aérien de plateformes aéroportuaires, notamment du fait des fermetures ponctuelles des routes aériennes et de reports ou d'annulations de projets de déplacement de passagers, en raison de l'incertitude ou des risques au niveau local/régional ; ◆ la sécurité des personnes, salariés et clients du groupe, et des biens ; ◆ la conduite des affaires ; ◆ la rentabilité, le financement voire le maintien d'activité de certaines plateformes ; ◆ la disponibilité ou même l'intégrité de l'infrastructure. En 2024, la poursuite du conflit résultant de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, ainsi que de l'application des sanctions internationales prononcées à l'égard de la Russie ont continué à affecter négativement le trafic aérien avec la Russie et l'Ukraine et à obliger de nombreuses compagnies aériennes à contourner la Russie et l'Ukraine lorsqu'elles relient l'Europe à l'Asie. Par ailleurs, à la suite des attaques terroristes du 7 octobre 2023 sur le sol israélien, le ministère des Affaires étrangères déconseille de se rendre en Israël et au Liban. Certaines compagnies aériennes ont suspendu leurs vols vers Israël et le Liban jusqu'à nouvel ordre, entraînant ainsi une diminution du trafic dans la région. Les déplacements vers la région, incluant la Jordanie, connaissent de nombreux reports ou annulations. La situation intérieure de certains États connaît des dégradations ponctuelles ou durables qui conduisent à des conditions sécuritaires mettant en cause la conduite d'activités sur place telles que celles réalisées par le groupe (exemple de la Guinée, d'Haïti). Des événements analogues peuvent se produire dans d'autres États. Sur un plan plus général, l'évolution du contexte géopolitique a entraîné des perturbations économiques incluant notamment une hausse significative des coûts énergétiques et des taux d'inflation atteignant des niveaux élevés. Le Groupe ADP est ainsi exposé à un risque d'inflation sur des postes de coûts spécifiques, principalement les coûts de matériaux et de prestations de services et les coûts d'énergie, voire d'autres achats comme par exemple les équipements électroniques. Ces fluctuations pourraient avoir un impact négatif sur les charges opérationnelles (renouvellement des contrats fournisseurs, achats d'énergie) ainsi que sur les investissements (coûts des matériaux) du groupe. Enfin l'évolution possible des taxes sur les achats de gaz et l'électricité, et la suppression possible en 2026 du mécanisme de protection Arenh pourraient avoir un impact négatif sur ces charges.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Perte de visibilité sur les activités locales des entités et difficultés de reporting global ◆ Perte ou baisse des activités au sein d'une entité ◆ Atteinte à l'image du groupe en cas de mise en cause dans le contexte d'un conflit politique ◆ Surcoûts OPEX et CAPEX et perte de chiffre d'affaires ◆ Insatisfaction accrue ◆ Dommages causés aux personnes et aux biens Risques interconnectés ◆ Risques liés à la trajectoire économique ◆ Risques de cybersécurité ◆ Risques de sûreté et sécurité ◆ Risques liés à la gestion des réseaux ◆ Risques de liquidité ◆ Risques de corruption et liés à l'intégrité des affaires

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Pour faire face à ces risques de nature exogène, le Groupe ADP assure la surveillance des risques pays et met en œuvre des dispositifs de remontée des alertes, de gestion de crise, de continuité d'activité et de protection des salariés à l'international.

Les décisions en matière d'investissements sont prises en s'appuyant, notamment, sur le comité stratégique des investissements (CSI) et le Group Investment Committee ou le comité des engagements groupe chez ADP SA (COE). Ce dernier est également compétent pour la contractualisation des services, notamment en cas de problématique sécuritaire (fonctionnement détaillé dans la section « Dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière » du présent chapitre, voir « Processus de validation de la stratégie et des investissements »).

L'activité du Groupe ADP est répartie principalement sur quatre zones géographiques (en Europe, Asie, Afrique et Amérique du Sud), favorisant un équilibre géographique des activités au regard des risques géopolitiques régionaux.

Le groupe suit l'évolution de la situation créée par l'invasion de l'Ukraine par la Russie et les sanctions internationales prononcées à l'égard de la Russie afin de mesurer son impact sur le trafic et d'en déterminer les conséquences, y compris sur le plan juridique, à court, moyen et long terme. Il en est de même pour l'évolution de la situation au Proche-Orient et dans les autres zones dès lors que le groupe est présent.

Par ailleurs, l'effet de l'augmentation des prix de l'énergie et plus globalement de l'inflation a été jusqu'à présent limité grâce aux mesures suivantes :

- ♦ la majorité des marchés contractualisés avec des fournisseurs comportent des clauses d'indexations qui ne sont pas directement corrélées à l'inflation ou qui prévoient des prix fixes :
 - ♦ 20 % de nos contrats sont en prix fermes,
 - ♦ 65 % avec des prix prédéfinis à l'avance sur la durée des marchés (de 3 à 8 ans). Les prix sur lesquels se sont engagés nos fournisseurs prévoient l'intégration d'un coefficient prévisionnel d'inflation, jusqu'à présent favorable par rapport à l'inflation constatée mais aussi la restitution de gains de productivité par année sur la durée des marchés,
 - ♦ 15 % avec des prix révisibles et une formule de révision de prix propre à chaque marché avec des indices à la baisse prévus pour 2025, les tensions sur les matières premières et l'énergie se détendant progressivement ;
- ♦ une attention particulière portée aux achats d'énergie. Les prix marchés de l'électricité et du gaz pour 2025 restent à un niveau supérieur à ceux constatés avant Covid et guerre Ukraine/Russie mais en repli par rapport à 2024. Un retour progressif à la normale est prévu pour 2026.

ADP.SA prévoit de réduire ses dépenses d'électricité par rapport à 2024, et cependant réussit à réduire l'impact sur ces achats par rapport à des périodes antérieures en s'appuyant sur cinq leviers :

- ♦ réduction de la consommation d'électricité et gaz par la pérennisation des mesures de sobriété énergétique,
- ♦ en trouvant le bon mix entre les différentes sources possibles d'énergie, gaz, électricité, biomasse, géothermie et achats de chaleur au réseau du MIN de Rungis,
- ♦ en profitant pleinement de l'énergie salaire produite par ses PPA solaire (Power Purchase Agreement ou « contrat d'achat d'électricité »), contrat de livraison d'électricité conclu à long terme à prix fixe pour 21 ans entre ADP (consommateur) et les exploitants des parcs solaires. La part de l'énergie en provenance des PPA devrait en effet passer d'environ 9 % en 2024, à environ 16 % en 2025 et 25 % en 2026 de sa consommation annuelle,
- ♦ en achetant sur les marchés des couvertures à long terme à des périodes favorables,
- ♦ les tarifs d'ADP SA pour la revente d'électricité aux clients basés sur les plateformes parisiennes représentant environ un tiers des consommations ont été revus pour tenir compte des prix réels du marché.

2 - C : RISQUES DE SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Dans un contexte géopolitique mondial marqué par une menace terroriste en perpétuelle évolution, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur les personnes, ses installations ou sur les actifs qu'il exploite.

Criticité +++	Évolution 2024 ➔
Description détaillée du facteur de risque Le public, le personnel, les installations ou les actifs exploités par le Groupe ADP ou par les opérateurs qui utilisent ses infrastructures pourraient constituer des cibles pour des agressions ou mobilisations externes ou des actes de malveillance de toute nature. Leur survéance pourrait avoir pour conséquences possibles des dommages aux personnes et aux biens, des interruptions du fonctionnement des installations, altérant ainsi la continuité d'activité du groupe. De tels actes peuvent porter atteinte à la réputation du groupe et avoir des conséquences défavorables non seulement sur le trafic des plateformes qu'il gère, mais aussi sur ses activités commerciales, et de manière générale sur sa situation financière et ses perspectives. De même, des risques sociaux, politiques ou des actes terroristes menés dans des pays d'implantation du groupe pourraient affecter défavorablement leur attractivité et se répercuter sur leur niveau de trafic aérien, altérant ainsi la situation financière du groupe.	Effets potentiels pour le groupe ♦ Décès, blessures de collaborateurs et des passagers ♦ Indisponibilité opérationnelle des installations et des actifs ♦ Conséquences financières et réputationnelles Risques interconnectés ♦ Risques géopolitiques ♦ Risques de cybersécurité ♦ Risques liés à la gestion du patrimoine ♦ Risques liés à la sécurité aéronautique

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Face à ces risques, le Groupe ADP mobilise en permanence en France, au-delà de ses missions régaliennes déléguées de sûreté aéroportuaire, des moyens visant la protection de ses infrastructures notamment « côté ville », en relation avec les services compétents de l'État. Des plans de continuité d'activité sont établis. Des audits et inspections sont régulièrement réalisés par les différentes autorités afin de vérifier le dispositif de sûreté et sa conformité aux normes en vigueur. Des exercices de crise sont organisés au regard de la menace. Les plateformes internationales ont également mis en place des dispositifs de sûreté selon leur champ de responsabilité. Néanmoins, le Groupe ADP opère dans des pays où le risque, en grande partie exogène, reste élevé et nécessite un renforcement constant des dispositifs de maîtrise.

Dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques 2024, le Groupe ADP a renforcé la clôture périmétrique et la détection anti-drones sur les trois plateformes parisiennes, a déployé plus de 1 000 caméras supplémentaires pour la sécurité et la sûreté et mis en place des centres de supervision vidéo, a obtenu la qualification « Cynodex » pour l'ensemble des chiens détecteurs d'explosifs pour le traitement des objets délaissés, a renforcé la capacité de coordination dans le cadre du continuum de sécurité avec les acteurs de l'écosystème aéroportuaire et les services compétents de l'État. Par ailleurs, et pour l'ensemble des aéroports du réseau, le Groupe ADP suit le renforcement des évolutions réglementaires pour garantir un niveau de contrôle renforcé sur les postes d'inspection filtrage (ex : EDS cabine, bodyscanner, etc.).

2.1.4 RISQUES LIÉS AU MAINTIEN ET À LA ROBUSTESSE DES CAPACITÉS AÉROPORTUAIRES

3 - A : RISQUES LIÉS À LA GESTION DES RÉSEAUX

Le Groupe ADP fait face à des enjeux de robustesse de ses réseaux clés (électricité, énergie, eau, informatique et télécommunication).

Criticité +++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque En tant qu'infrastructure stratégique et établissement recevant du public pour ses aéroports franciliens, les exigences de continuité d'activité du Groupe ADP sont fortes. Or, l'environnement dans lequel il évolue l'expose, ainsi que ses partenaires, à de nombreux risques d'origine technique, sociale ou malveillante. Une défaillance significative des réseaux clés du groupe pourrait perturber voire interrompre l'activité opérationnelle de ses plateformes.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Perte de données irréversible en cas de défaillance ou arrêt du SI ◆ Multiplication des situations d'exploitation en mode dégradé ◆ Arrêt temporaire de l'activité ◆ Dégradation de l'image/de la réputation ◆ Pertes financières Risques interconnectés ◆ Risques liés à la qualité de service ◆ Risques de cybersécurité ◆ Risques de sûreté et sécurité ◆ Risques liés à la gestion du patrimoine ◆ Risques liés à la gestion des grands projets

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

L'analyse menée par le Groupe sur ses vulnérabilités externes vise à donner une vision globale des scénarios externes redoutés et des causes associées afin de sensibiliser les partenaires, mettre en place des solutions opérationnelles et proposer des outils pour être prêts à réagir en matière de gestion de crise.

Par ailleurs, le groupe dispose d'équipements de secours, de systèmes de redondance, assure une maintenance préventive de ses équipements et réalise des investissements dédiés contribuant au renforcement de la robustesse des réseaux dont il dépend, ainsi qu'à la maîtrise de leur vétusté et au renforcement de la sécurité.

3 - B : RISQUES LIÉS À LA GESTION DU PATRIMOINE

Une maintenance mal maîtrisée de son patrimoine pourrait avoir des effets négatifs sur les opérations du Groupe ADP.

Criticité +	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Le Groupe ADP est tenu de mettre à la disposition de ses clients des installations en bon état de fonctionnement. Aussi bien à l'international que sur le périmètre parisien, des contrats de régulation ou de concession prévoient généralement des objectifs de qualité et de disponibilité des installations dont le non-respect peut être assorti de sanctions ou de pénalités. La maintenance du patrimoine nécessite des moyens financiers en OPEX (maintenances courantes) et en CAPEX (maintenances lourdes, rénovations, renouvellements, etc.). La non-maîtrise d'un de ces deux points peut engendrer : ◆ des effets sur l'image du Groupe ADP ou de qualité de service à court terme (pannes d'installations critiques) ; ◆ des effets économiques (réparations en urgence des installations non prévues dans les budgets alloués) ; ◆ des pertes d'exploitation ou de capacité de service (nécessité de fermer tout ou partie d'une installation pour des raisons de sécurité ou de non fonctionnement d'une installation devenue obsolète) ; ◆ une accumulation des rénovations/renouvellements à mener pouvant engendrer à long terme un risque sur la pérennité et l'opérabilité des infrastructures existantes, avec un impact sur les grands projets et l'adaptation des biens au changement climatique.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Impact sur l'exploitation des aéroports ◆ Surcoûts financiers initialement non prévus ◆ Dégradation de l'image/de la réputation Risques interconnectés ◆ Risques liés à la trajectoire économique ◆ Risques liés à la qualité de service ◆ Risques liés à la gestion des grands projets ◆ Risques liés aux effets du changement climatique

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Sur l'ensemble des plateformes gérées par le groupe, la maintenance du patrimoine présente des enjeux en matière de sécurité, d'image, de satisfaction clients (compagnies aériennes, passagers), d'efficacité opérationnelle et de relation avec l'autorité de tutelle (Direction générale de l'aviation civile, pour les plateformes franciliennes) ou l'autorité concédante au niveau international.

Le programme de maintenance du patrimoine du Groupe ADP, piloté sur une base pluriannuelle, demeure l'une de ses grandes priorités.

La réalisation de la maintenance courante sur les différentes installations est suivie au quotidien par les différents process techniques de chaque plateforme à travers un outil unique pour les plateformes franciliennes (GMAO) synthétisant l'ensemble. Le Groupe ADP a décidé d'investir dans une nouvelle solution GMAO permettant de mieux répondre aux attentes des mainteneurs (ergonomie, mobilité, interopérabilité, reporting...).

Depuis plus de 10 ans et plus particulièrement lors des Jeux olympiques et paralympiques 2024, les équipes se sont attachées à rénover/renouveler les installations/infrastructures

dans le cadre des budgets vétusté spécifiques alloués par la direction financière et suivis par les pôles maîtrise d'ouvrage de chaque plateforme, ceci afin de garantir l'opérabilité des installations et le meilleur niveau de qualité de service.

L'état des plateformes franciliennes et les ressources nécessaires à leur maintien en condition opérationnelle sont suivis en comité stratégique des investissements (CSI).

Le programme d'investissement long terme piloté sur une base pluri-annuelle tient compte des CAPEX de maintien du patrimoine nécessaire pour stabiliser l'état du patrimoine francilien.

Le suivi des budgets alloués, la réalisation des maintenances courantes et des affaires d'investissement vétusté sont encadrés par des indicateurs spécifiques faisant l'objet de revues régulières.

Dans les autres pays d'implantation, la maintenance du patrimoine fait l'objet d'un suivi permanent dans le cadre des contrats de concession qui lient les autorités concédantes aux entités internationales du Groupe ADP.

3 – C : RISQUES LIÉS À LA GESTION DES GRANDS PROJETS

Le Groupe ADP est exposé au risque de non-maîtrise des grands projets.

Criticité +	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Le Groupe ADP est exposé au risque de non-maîtrise des projets de grande ampleur. Dans le cadre de son activité, le Groupe ADP est amené à réaliser, en tant que maître d'ouvrage ou maître d'œuvre, des projets d'infrastructures qui présentent une complexité intrinsèque et requièrent des investissements importants et de longues procédures d'instruction et d'autorisations réglementaires. Le programme d'investissement proposé par le Groupe ADP sur la période 2023-2025 est détaillé dans la section 3.3 du présent Document d'Enregistrement Universel. Les grands projets se caractérisent également par un long cycle d'investissements (depuis la phase d'étude jusqu'à la mise en service). De ce fait, des évolutions inattendues dans le volume ou la structure du trafic aérien par exemple, ou des évolutions technologiques significatives, pourraient conduire à ce que cette dernière soit <i>in fine</i> inadaptée au besoin. Par ailleurs, une saturation des infrastructures existantes peut survenir dans l'attente de la livraison des nouvelles installations. Enfin, les retours sur investissements pourraient être inférieurs à ceux anticipés et avoir ainsi un impact négatif sur la situation financière et les perspectives du Groupe ADP. Plus généralement, la réalisation de ces projets peut être soumise à de nombreux aléas techniques, industriels, opérationnels, économiques, réglementaires ou environnementaux susceptibles de retarder, voire d'empêcher leur livraison.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Défaut de coordination des chantiers/ chantier interrompu ou abandonné ◆ Non-atteinte des objectifs du projet ◆ Surcoûts financiers dus aux besoins de rallonger les chantiers ou reformuler les besoins d'achat ou de l'inflation ◆ Défaut d'anticipation et/ou de cohérence dans la programmation des infrastructures et aménagements ◆ Difficulté de développement de nouvelles infrastructures découlant de l'instabilité récurrente des scénarios de trafic ◆ Durcissement des conditions d'obtention des autorisations d'administration ◆ Saturation des accès terrestres de/vers les plateformes Risques interconnectés ◆ Risques liés à la trajectoire économique ◆ Risques liés à la qualité de service ◆ Risques liés à la gestion des réseaux ◆ Risques liés à la gestion du patrimoine

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Le groupe a mis en place un dispositif de pilotage des projets d'investissements reposant sur des comités exécutifs, notamment le comité stratégique des investissements et le comité des engagements présidés par le Président-directeur général.

Par ailleurs, le Groupe prévoit, conçoit, organise et réalise les investissements en matière d'infrastructures de manière à satisfaire les besoins aéroportuaires et stratégiques à moyen

et long terme. Il prend ainsi en compte l'évolution des attentes de la société en matière d'environnement et de santé et met en œuvre de manière rigoureuse les procédures réglementaires en matière d'environnement et d'urbanisme, veille sur les tendances et évolutions technologiques du transport aérien et développe une politique multimodale en concertation avec les autorités en charge des transports et les collectivités locales.

2.1.5 RISQUES LIÉS AUX ÉVOLUTIONS ENVIRONNEMENTALES ET AUX EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

4 - A : RISQUES LIÉS AUX ÉVOLUTIONS ENVIRONNEMENTALES ET AUX EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Une prise en compte insuffisante des enjeux environnementaux ainsi que des impacts liés au changement climatique pourrait affecter négativement l'activité et les perspectives de croissance du Groupe ADP, voire conduire à une décroissance du trafic aérien. Elle pourrait également affecter négativement la santé et l'intégrité des personnes, salariés comme passagers, en cas de mal-adaptation au changement climatique.

Criticité +++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Dans un contexte de lutte contre le changement climatique et de pressions environnementales pesant sur ce secteur, l'enjeu du Groupe ADP est de : ◆ conduire son activité dans le respect des réglementations applicables et en cohérence avec les politiques internationales, nationales et locales ; ◆ accompagner les mutations structurelles du secteur tout en continuant de servir les intérêts de toutes ses parties prenantes. Les activités des plateformes du groupe peuvent générer, en l'absence de mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation, des risques de pollution spécifiques (les bruits et les rejets dans l'air, l'eau, les sols), des problématiques liées à la gestion des déchets, l'utilisation des ressources (eau, énergie), la protection de la biodiversité et l'aménagement durable, et avoir un impact climatique défavorable. Par ailleurs, selon leur pays d'implantation, les activités des plateformes du Groupe ADP peuvent être perturbées par la survenance d'événements environnementaux de nature extrême (vents violents, inondations...), notamment liés au réchauffement climatique. Une prise en compte insuffisante, ou perçue comme insuffisante, des enjeux environnementaux, des activités du Groupe ADP, est susceptible d'entraver l'activité et les perspectives de croissance du groupe (risque de restriction de trafic), conduire à une hausse des coûts de financement et des coûts liés aux assurances, conduire à une multiplication des contentieux et procédures juridiques, dévaloriser à terme les actifs du groupe, avoir un impact négatif sur son image et sa réputation et entraîner des difficultés de recrutement. Elle peut aussi donner lieu à des mouvements de défiance ou de revendication notamment de ses parties prenantes.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Coûts de conformité réglementaire excessifs ◆ Surcoûts financiers d'exploitation, pertes d'exploitation ◆ Dégradation du service ◆ Durcissement de la réglementation bruit et climat (restrictions de trafic) ◆ Litiges et contentieux ◆ Conflits sociaux Risques interconnectés ◆ Risques liés à la trajectoire économique ◆ Risques liés à la régulation économique à Paris ◆ Risques liés aux évolutions réglementaires ◆ Risques liés à la gestion du patrimoine

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

D'une manière générale, le Groupe ADP veille, pour ses plateformes franciliennes et à l'international, à (i) minimiser son empreinte environnementale, (ii) faciliter la réduction de l'empreinte environnementale de ses prestataires et de ses clients, par exemple en soutenant des filières de carburants alternatifs durables et hydrogène décarboné ou bas-carbone pour l'aviation, ou en électrifiant les plateformes, (iii) intégrer la performance environnementale de son activité sur tout le cycle de vie, y compris dans son activité d'aménagement et construction.

Par ailleurs, le Groupe ADP réalise depuis 2022 une analyse visant à évaluer les risques climatiques actuels et futurs pour l'ensemble de ses plateformes aéroportuaires, mais aussi à identifier les sites les plus critiques et les périls climatiques ayant le plus d'impact (sur la base de la classification taxonomique européenne des risques liés au climat), en tenant compte du scénario de réchauffement climatique SSP5-8.5 (scénario le plus pessimiste, peu réaliste voir section 6.4.3) projeté en 2030 et 2050. Les résultats de cette étude sont détaillés au chapitre Rapport de durabilité du présent document.

Au-delà de ses obligations réglementaires et conformément à sa politique RSE, le Groupe ADP, avec sa stratégie 2025 *Pioneers for Trust* (détaillée au chapitre Rapport de durabilité du présent document), et en particulier son volet environnemental, couvre toutes les thématiques environnementales sur l'ensemble de sa chaîne de valeur et pour tous les aéroports du groupe signataires de la charte *Airport For Trust*.

La stratégie RSE inclut plusieurs objectifs et trajectoires permettant une maîtrise des risques environnementaux spécifiquement orientés sur les enjeux de construction et aménagement durable. En particulier, le Groupe ADP poursuit le déploiement d'un outil de budgétisation carbone pour ses plateformes franciliennes et les actifs contrôlés (TAV et AIG), (voir chapitre Rapport de durabilité du présent document).

Aéroports de Paris est également engagé dans une démarche volontaire de définition de sa trajectoire « Zéro imperméabilisation nette des sols » pour ses nouveaux projets, permettant de restituer de façon contrôlée à la nature les eaux pluviales à l'aide de solutions fondées sur la nature telles que définie par l'Office Français de la Biodiversité.

À travers ses engagements climatiques (voir chapitre « Engagement 1.1 »), le Groupe ADP optimise la conception de ses aménagements en y intégrant l'accueil des nouvelles technologies (avions électriques, etc.) et les nouvelles sources d'énergie (carburants aéronautiques durables, hydrogène, électricité).

Enfin, l'étude relative à la dépendance et aux impacts sur les ressources naturelles en tension menée en 2022 et poursuivie en 2023 a permis d'identifier les impacts et surtout les dépendances et facteurs de risques du Groupe ADP vis-à-vis des ressources utilisées dans ses projets de

construction, son exploitation et la chaîne d'approvisionnement. Les risques étudiés ont mis en évidence plusieurs facteurs significatifs liés à la disponibilité des matières premières pour réussir le développement des plateformes et leur transition écologique. Sur cette base, Aéroports de Paris SA a publié ses plans de sobriété énergétique et matière (eau) et s'est d'ores et déjà lancé dans une démarche d'économie circulaire (déchets d'exploitation, réutilisation, bâtiment circulaire, réemploi). Aéroports de Paris SA est ainsi signataire de la « Charte métropolitaine pour une construction circulaire » lancée par la Métropole du Grand Paris.

4 – B : Risques liés à l'acceptabilité sociétale de nos activités

Le Groupe ADP peut être susceptible d'affecter les rapports entre l'aéroport et les communautés sur un territoire.

Criticité ++	Évolution 2024 Nouveau
Description détaillée du facteur de risque Dans un contexte d'une polarisation croissante de l'opinion publique sur les rapports entre l'aéroport et les communautés sur un territoire, l'enjeu du Groupe ADP est de demeurer un moteur de développement économique et d'emploi pour les territoires les plus proches. Les plateformes aéroportuaires européennes du Groupe ADP (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Zagreb, Liège) sont exposées à un risque que soient adoptées des restrictions d'exploitation pour motifs environnementaux liés au bruit, tel que prévu dans le règlement européen du 16 avril 2014 n° 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union. De telles mesures doivent au préalable : ♦ être justifiées par des problématiques de nuisances sonores, identifiées dans le plan de prévention du bruit et comme ne pouvant pas être résolues par les mesures déjà en vigueur ; et ♦ faire l'objet d'une étude d'impact selon l'approche dite équilibrée. L'objectif de cette étude d'impact est, d'une part, d'évaluer si de nouvelles restrictions d'exploitation de la plateforme aéroportuaire concernée permettraient d'atteindre l'objectif de réduction des nuisances sonores fixé préalablement pour répondre au problème de bruit identifié, et d'autre part, d'évaluer si les solutions envisagées sont proportionnées aux conséquences économiques et sociales qui en découleront.	Effets potentiels pour le groupe ♦ Projet ne répondant pas aux besoins des parties prenantes ♦ Pertes financières et de parts de marché ♦ Durcissement de la réglementation bruit et climat (restrictions de trafic) Risques interconnectés ♦ Risques liés à la trajectoire économique ♦ Risques liés à la régulation économique à Paris ♦ Risques liés aux évolutions réglementaires ♦ Risques liés aux évolutions environnementales et au changement climatique

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Le groupe veille à instaurer un dialogue constructif avec ses parties prenantes, notamment pour partager la valeur créée par le développement de l'activité aéroportuaire avec les territoires et à leur bénéfice et s'appuyer sur des projets environnementaux du territoire.

Le déploiement de la feuille de route 2025 *Pioneers for Trust*, (détaillée au chapitre Rapport de durabilité du présent document) développe les axes « améliorer le cadre de vie des riverains », « construire le dialogue dans la durée », « faire des riverains les premiers bénéficiaires de notre activité », « tendre vers le 0 impact sur nos activités », « contribuer à la transition de l'aviation », « favoriser notre intégration dans un système de ressources territoriales », « devenir un maître d'ouvrage exemplaire »).

Du 26 février 2024 au 26 mai 2024, le Groupe ADP a mené une concertation volontaire du public sur le projet d'aménagement « Paris-Orly 2035 ». Cette concertation a permis de recueillir l'avis des parties prenantes, et notamment des riverains, sur le futur de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly. Le Groupe entend également mener une concertation publique en 2025 pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Le projet Paris-Orly 2035 a pour objectif d'incarner un nouveau modèle aéroportuaire porté par l'exigence d'excellence environnementale et de qualité de service du Groupe ADP.

Les éléments du projet qui ont été présentés dans ce cadre, notamment les caractéristiques, les phasages et les montants d'investissements, constituent des hypothèses de travail et sont susceptibles d'évoluer en conséquence de la concertation ainsi que lors des procédures d'autorisations environnementales à venir.

2.1.6 RISQUES LIÉS À LA CONFORMITÉ ET À LA CULTURE DE L'ENTREPRISE

5 – A : RISQUES DE CORRUPTION ET AUTRES RISQUES LIÉS À L'INTÉGRITÉ DES AFFAIRES

Des pratiques contraires à l'éthique et à la conformité dans la conduite des affaires par des collaborateurs ou des partenaires pourraient porter atteinte à la réputation et donc à la valeur actionnariale du Groupe ADP.

Criticité ++	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque En tant que groupe actif à l'international, le Groupe ADP est soumis à différentes législations et cadres réglementaires, en ce compris les normes comptables et les programmes de sanctions économiques émis par des États ou des organisations internationales. Ces dernières peuvent également émettre des lignes directrices auxquelles le Groupe ADP est tenu de se conformer. La multiplicité d'environnements réglementaires dans lesquels le Groupe ADP opère, ainsi que l'évolution de ces derniers, actuels et futurs, augmente la complexité et les risques associés à la conformité dans la conduite des activités du groupe. Le renforcement des cadres réglementaires réprimant des pratiques contraires à l'éthique et à la conformité dans la conduite des affaires est susceptible d'exposer le groupe, ses collaborateurs, des partenaires ou des tiers agissant pour son compte, à des sanctions administratives, pénales et civiles, et de porter atteinte à sa réputation. En France, la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (Sapin 2), mais également l'ensemble des lois anticorruption (en particulier le <i>Bribery Act</i> du Royaume-Uni et le <i>Foreign Corrupt Practices Act</i> des États-Unis d'Amérique) auxquelles le Groupe ADP est soumis de par son implantation à travers le monde, imposent aux entreprises de mettre en place un programme destiné à prévenir et détecter la commission de faits de corruption ou de trafic d'influence. En cas de défaut de prévention, le groupe est passible de sanctions administratives ou pénales. Dans le cadre de la loi française n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre (Potier), le Groupe ADP est également tenu de déployer un plan de vigilance propre à identifier et prévenir ou atténuer, pour l'ensemble de sa chaîne de valeur – incluant les fournisseurs et sous-traitants avec lesquels il entretient une « relation commerciale établie » –, les risques et atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes et l'environnement. En cas de défaut de plan de vigilance, le groupe peut être mis en cause par tout tiers justifiant d'un intérêt à agir, puis enjoint sous astreinte judiciaire à se mettre en conformité avec la loi, et en cas de dommage occasionné du fait de l'inexécution de ces obligations, être tenu à la réparation du préjudice subi. Avec l'adoption de la Directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité (CSDDD), la réglementation française est appelée à évoluer prochainement (date limite de transposition le 26/07/2026). Dans ce cadre, une autorité de contrôle nationale doit être désignée et opérera en lien avec l'autorité de régulation européenne. Les entreprises qui ne seront pas en conformité avec les obligations de vigilance pourront voir leur responsabilité engagée (responsabilité civile ; sanction administrative pouvant aller jusqu'à un plafond maximal d'au moins 5 % du chiffre d'affaires net mondial consolidé ; déclaration publique indiquant la responsabilité de l'entreprise à l'égard de l'infraction et la nature de cette dernière).	Effets potentiels pour le groupe ◆ Conséquences judiciaires ◆ Conséquences financières ◆ Atteinte à l'image ◆ Perte de confiance des parties prenantes ◆ Conséquences sur l'alignement des activités du groupe au règlement 2020/852, ou « taxonomie verte » ◆ Atteinte à l'environnement, les droits humains, la santé-sécurité des personnes sur la chaîne de valeur du Groupe Risques interconnectés ◆ Risques liés à la trajectoire économique ◆ Risques géopolitiques ◆ Risques liés à la gestion des grands projets ◆ Risques liés à la gestion des données

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Après deux ans de monitoring dont un an d'exclusion par la Société financière internationale (IFC), membre du groupe de la Banque Mondiale, ADP International, société du Groupe ADP, a obtenu le « release » de l'IFC, mettant fin à la sanction et au monitoring.

Le programme éthique et compliance du Groupe ADP s'appuie sur :

1. Le programme anticorruption, conforme aux exigences de la loi Sapin II et notamment :
 - ◆ un code de conduite groupe, revu en 2023 en lien avec les recommandations de la Banque Mondiale ;
 - ◆ un dispositif d'alerte Groupe s'appuyant sur une Charte de traitement rappelant les principes régissant le traitement des alertes, revue en 2023 en lien avec les recommandations de la Banque mondiale et la Loi Wasserman (loi n° 2022-401 du 21 mars 2022 visant à améliorer la protection des lanceurs d'alerte). Ce dispositif d'alerte est ouvert à tous les acteurs de la chaîne de valeur du groupe et inclut également les alertes portant sur le périmètre du devoir de vigilance ;
 - ◆ une cartographie des risques de corruption mise à jour régulièrement. Le dernier exercice a été réalisé en 2024 sur la base d'une méthodologie révisée, suite aux

recommandations de la Banque Mondiale. Le prochain exercice complet devrait avoir lieu en 2027, avec la réalisation de cartographies partielles par exemple sur des entités nouvellement intégrées au groupe ;

- ◆ une évaluation de tous les tiers entrant en relation d'affaires avec le Groupe ADP sur la base d'une procédure et d'un outil groupe ;
- ◆ des procédures de contrôle comptables et un manuel de contrôles clés spécifiques pour les processus Éthique & Compliance ;
- ◆ un dispositif de formation décrit dans le plan de formation. Celui-ci s'appuie notamment sur un e-learning destiné à tous les collaborateurs du groupe portant sur la corruption, les conflits d'intérêts et les cadeaux/invitations, et des modules e-learning spécifiques pour les populations les plus exposées ;
- ◆ un plan de communication pluriannuel pour assurer la diffusion de la culture éthique.
- ◆ un dispositif de contrôle interne spécifique au dispositif Sapin II.

2. Un plan de vigilance intégré au rapport de durabilité, comprenant :

 - ◆ des cartographies des risques spécifiques au périmètre du devoir de vigilance, à savoir les risques d'atteinte à l'environnement (réalisée en 2018 et revue chaque année), aux droits humains et à la santé et sécurité des personnes (réalisée en 2023-mise à jour prévue en 2025) propres à l'activité du Groupe ADP, et à celle des fournisseurs et sous-traitants de la société mère (réalisée en 2018 et revue chaque année) qui doit être étendue progressivement à l'ensemble de la chaîne de valeur du Groupe ;
 - ◆ les mesures d'atténuation des risques identifiés et de prévention des atteintes graves à l'environnement, aux droits humains et à la santé et sécurité des personnes
- déployées au sein du Groupe ADP et auprès de ses fournisseurs et sous-traitants, ainsi que la démarche de progrès continu dans laquelle le groupe inscrit ses actions futures ;

 - ◆ les dispositifs d'évaluation et de suivi de la maîtrise de ces risques.

Suite à un audit réalisé fin 2023, une feuille de route a été formalisée en 2024 pour favoriser un déploiement plus uniforme du devoir de vigilance et renforcer la culture de vigilance sur l'ensemble du groupe, et anticiper la transposition de la CSDDD (Directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité).

5 – B : RISQUES LIÉS AUX ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES

Le Groupe ADP doit prendre en compte l'évolution du contexte réglementaire applicable à ses activités dans des délais contraints.

Criticité ++	Évolution 2024 ↗
Description détaillée du facteur de risque Le Groupe ADP fait face, dans ses différentes activités et ses différentes géographies, à des risques d'évolutions légales ou réglementaires (régulation, cahier des charges, réglementation aéroportuaire, économique, sociale ou environnementale, fiscalité, etc.), à des décisions d'autorités indépendantes et de régulation ou à des décisions de justice ou d'arbitrage qui peuvent affecter son modèle d'affaires et ses revenus aéronautiques ou non-aéronautiques. De nouvelles modifications dans un cadre réglementaire en cours d'évolution, notamment s'agissant des nouvelles obligations de déclarations extra-financières découlant de la mise en application de la CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) en 2024 et de la préparation du 4^{ème} plan de vigilance, doivent être prises en compte par le Groupe ADP. Ces évolutions nécessitent une forte coordination au sein du Groupe pour répondre aux exigences de déclaration et anticiper leurs impacts, notamment dans les communications du Groupe. Par ailleurs, bien que le Groupe ADP ait toujours exercé ses activités dans un secteur très encadré, une modification de la fiscalité du transport aérien en France ou dans les pays dans lesquels le groupe exerce une activité pourrait faire apparaître de nouvelles contraintes. Les dispositions de la loi de finances pour 2025 en France modifient les règles applicables au financement des missions de sûreté et de sécurité aéroportuaires. Elles conduiront à une augmentation du coût restant à la charge d'Aéroports de Paris SA : sur la base des coûts de sûreté de l'entreprise, entre 500 et 600 millions d'euros par an dans les années à venir, l'impact de cette mesure sur le résultat d'exploitation de la Société serait de l'ordre de 42 à 47 millions d'euros par an (contre 30 à 35 millions d'euros selon les dispositions actuellement en vigueur). La loi de finances pour 2025 introduit une augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Si cette mesure n'a pas d'impact direct sur le Groupe ADP, elle pourrait, en fonction de l'élasticité des prix, freiner la demande et par conséquent ralentir la croissance du trafic.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Conséquences financières ◆ Retard ou impossibilité de développer les activités ◆ Perte de valeur des actifs immatériels ◆ Perte de patrimoine informationnel ◆ Atteinte à l'image Risques interconnectés ◆ Risques liés aux effets du changement climatique ◆ Risques de corruption et liés à l'intégrité des affaires ◆ Risques liés à la régulation ◆ Risques liés à la trajectoire économique

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Pour répondre aux nouvelles obligations de la CSRD et du règlement Taxonomie, le Groupe ADP a mis en place une Task Force CSRD-Taxonomie (groupe de travail interne Groupe ADP) dès 2023. Elle est supervisée et co-pilotée par la Direction Générale Finances et la Direction du Développement Durable du Groupe ADP. Cette *Task Force*, qui se réunit régulièrement, repose sur une organisation composée de chefs de file identifiés pour chaque ESRS, responsables de la préparation du reporting et du suivi du projet sur leur périmètre. Ces derniers travaillent de manière transversale en collaboration avec les différentes directions et entités du groupe situées à l'international impliquées dans la mise en œuvre de la CSRD. Le Groupe ADP, soumis à la fois à la CSRD et à la loi française sur le devoir de vigilance (loi Potier) a adopté une démarche innovante en intégrant son plan de vigilance au sein de son rapport de durabilité 2024. L'organisation en *Task Force* sera maintenue en 2025, pour la préparation du deuxième rapport de durabilité.

Le groupe dispose également d'une organisation et d'une gouvernance permettant de suivre et de traiter les enjeux de régulation et notamment :

- ◆ la direction des Affaires Publiques gère la relation avec les pouvoirs publics tant nationaux qu'européens, ainsi que la direction des finances garantit les échanges avec le régulateur sur toutes les questions liées au transport aérien ;
- ◆ au quotidien, ces directions accompagnent les équipes opérationnelles dans l'anticipation et la mise en œuvre des obligations réglementaires et régulateurs. Elles assurent également le lien avec les équipes des différentes entités internationales en charge des régulations sectorielles locales.

Par ailleurs, le groupe dispose d'une politique fiscale, conforme à la stratégie du Groupe, qui veille à préserver sa réputation et son image et à réduire les risques fiscaux auxquels il s'expose par l'exercice et le développement de ses activités. Enfin, la transparence des opérations du groupe et l'établissement de relations constructives avec les autorités fiscales et publiques concourent à la diminution des risques de remise en cause, de redressement ou de dommage sur la crédibilité du Groupe.

5 - C : RISQUES LIÉS À LA GESTION DES DONNÉES

Un traitement non conforme à la réglementation relative à la protection des données à caractère personnel que le Groupe ADP effectue dans le cadre de ses activités pourrait faire encourir des risques, notamment financiers et réputationnels.

Criticité +	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque Le règlement européen 2016/679 sur la protection des données à caractère personnel (dit « RGPD » ou « GDPR »), qui est entré en application le 25 mai 2018, impose des règles de transparence des traitements de données à caractère personnel, de respect de l'intégrité et de la confidentialité des données à caractère personnel, ainsi que la possibilité pour les personnes concernées par les traitements de données (clients, collaborateurs, personnel de nos prestataires, passagers, etc.) d'exercer certains droits (accès, modification, suppression, portabilité, etc.). Au niveau international, il existe des réglementations équivalentes au RGPD et la tendance est au renforcement de celles-ci. Dans l'exercice de ses activités, chaque entité du Groupe ADP est amenée à traiter des données à caractère personnel (celles des salariés, clients, passagers, partenaires, fournisseurs...) et est donc tenue de respecter la réglementation relative à la protection des données à caractère personnel applicable. Les entités étrangères doivent en outre poursuivre les objectifs visés par les contrôles-clés Protection des Données dans leur pratique interne. Le Groupe ADP fait continuellement évoluer son dispositif de sécurisation des données en s'inspirant des bonnes pratiques du marché. Cette action est indispensable car les cas de violation de données personnelles ou confidentielles sont de plus en plus fréquents et médiatisés, notamment en France. L'accélération du développement de l'Intelligence Artificielle (IA) implique de mettre en place un nouveau dispositif de conformité dans l'entreprise (gouvernance, processus, moyens...). L'utilisation de technologies reposant sur de l'intelligence artificielle engendre une augmentation du volume de données gérées par l'entreprise, y compris le partage de celles-ci, notamment pour certaines données sensibles, faisant ainsi émerger le besoin de maîtriser ces technologies et les risques associés.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Amendes, non-conformité réglementaire, mise en demeure d'arrêt de traitement (RGPD) ◆ Diffusion de l'information sensible ◆ Perte de valeur des actifs immatériels ◆ Perte de patrimoine informationnel ◆ Atteinte à l'image Risques interconnectés ◆ Risques de cybersécurité ◆ Risques de corruption et liés à l'intégrité des affaires ◆ Risques liés à la sécurité aéronautique

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

Le Groupe ADP est pleinement engagé dans la protection des données des personnes et des informations sensibles et a mis en œuvre des politiques de protection de l'information. Un ensemble de mesures sont déployées afin d'assurer sa conformité avec la réglementation applicable, telles que :

- ◆ une organisation et une gouvernance spécifique, pilotée par la déléguée à la protection des données (DPD)/*Data Protection Officer* (DPO), en coordination avec les équipes d'Éthique et Compliance et de la Sécurité des Systèmes d'Information ;
- ◆ une démarche structurée impliquant un réseau de contributeurs pour les entités françaises du groupe ;

- ◆ des politiques et charte des bonnes pratiques accessibles à tous les collaborateurs de Paris Aéroport ;
- ◆ des actions de sensibilisation à la protection des données, à leur confidentialité et aux dispositifs mis en œuvre dans l'entreprise ;
- ◆ la mise en place des registres réglementaires de suivi des traitements de données à caractère personnel, des demandes d'exercice de droit et des violations de données, ainsi que les plans d'action associés ;
- ◆ un dispositif de contrôle interne spécifique au RGPD.

Une *Task Force* pluridisciplinaire entre les différentes directions du Groupe pour traiter les nouveaux enjeux liés à l'intelligence artificielle.

5 - D : RISQUES LIÉS À LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE

Le Groupe ADP est soumis à des normes de sécurité de l’aviation civile particulièrement contraignantes et dont le non-respect pourrait avoir des conséquences néfastes sur son activité d’exploitant d’aéroports.

Criticité +	Évolution 2024 →
Description détaillée du facteur de risque La sécurité de l’aviation civile est une priorité du secteur du transport aérien. Les standards de sécurité sont établis à l’échelle mondiale sous l’égide de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI). Ces mesures constituent les normes et pratiques recommandées de l’OACI que les États signataires de la convention de Chicago du 7 décembre 1944 s’engagent à mettre en œuvre. N’étant pas directement applicable, leur transposition dans le droit national des États, avec possibilité pour un État de notifier des différences, leur confère une valeur réglementaire. Elles constituent en outre une référence couramment utilisée pour définir les obligations des concessions aéroportuaires. Pour les aéroports situés dans l’Union européenne, le cadre juridique applicable est fixé par le droit communautaire et les règles de l’Agence de l’Union européenne de la sécurité aérienne (AESA) qui reprend les normes et pratiques recommandées de l’OACI et les rend directement applicables. Ces bases permettent l’établissement du certificat de sécurité aéroportuaire conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2018. Les aéroports du Groupe ADP situés dans des États tiers à l’Union européenne se soumettent au processus de certification en vigueur localement. Le non-respect de ces normes est susceptible de mettre en cause la sécurité du transport aérien, d’empêcher l’exploitation des aéroports et d’engager la responsabilité du groupe. En outre, ces normes se renforcent régulièrement et mettent ainsi à la charge des aéroports du Groupe ADP des obligations supplémentaires et donc une augmentation des coûts et des moyens à mettre en œuvre.	Effets potentiels pour le groupe ◆ Surcoûts financiers causés par des indemnisations de l’ensemble des dommages ◆ Litiges et recours judiciaires ◆ Impact sur l’image du Groupe Risques interconnectés ◆ Risques de sûreté et sécurité ◆ Risques liés à la gestion du patrimoine ◆ Risques liés à la gestion des données

PRINCIPAUX DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DU RISQUE

ADP SA a développé un processus de surveillance interne de la conformité, tel qu’exigé par le règlement aérodrome, basé sur des plans de surveillance d’une durée pouvant aller jusqu’à 3 ans et tel que fixé par l’autorité compétente et renforcé par des actions de surveillance ciblées sur des activités identifiées comme critiques dans l’analyse des risques régulièrement menée.

Afin de faciliter et garantir la conformité aux évolutions en termes d’exigences réglementaires, un processus de veille et de support aux activités en matière de conformité a été mis en place accompagné, en tant que de besoin, de notes d’analyse et/ou de politiques réglementaires visant à clarifier les moyens de conformité à mettre en œuvre.

Des missions de soutien conduites dans le cadre des contrats d’assistance technique pour les autres plateformes du Groupe ADP dans le monde (*Technical Services Agreement* - TSA) ou de « Peer Reviews » auprès des aéroports du groupe à l’international portent notamment sur la conformité aux normes de sécurité aéronautique et aux bonnes pratiques.

Une vigilance renforcée a été réalisée en prévision des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 ainsi que pour prendre en compte les nouveaux risques de sûreté/sécurité liés à la digitalisation et aux risques de cybersécurité. En matière de gestion des risques liés aux drones non collaboratifs, le Groupe ADP a mis en place l’ensemble des procédures, moyens et ressources sur les plateformes franciliennes permettant de détecter et mieux maîtriser ce risque.

2.2 CONTRÔLE INTERNE ET GESTION DES RISQUES

2.2.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Une démarche globale

La maîtrise des activités du groupe et des objectifs qu'il s'est fixé repose sur une combinaison de plusieurs dispositifs tels que celui de gestion des risques et prospective, de contrôle interne (incluant systèmes de management), ainsi que celui de l'audit interne. Indissociables, dans le respect de la séparation des fonctions, ils constituent une démarche globale visant à réduire la survenance des risques.

Gouvernance et périmètre

Les dispositifs de gestion des risques, prospective et contrôle interne sont pilotés par le département Audit, Contrôle interne et Gestion des risques (ASMR) rattaché à la Direction audit, sécurités et maîtrise des risques (ASM) du Groupe ADP. Le département ASMR est organisé autour de trois pôles pour garantir le bon fonctionnement des dispositifs : l'audit interne, le contrôle interne et la gestion des risques et prospective.

La gouvernance de ces dispositifs s'appuie sur :

- ◆ le conseil d'administration, qui détermine les orientations de l'activité de la société Aéroports de Paris et veille à leur mise en œuvre (article 16 des statuts) ;
- ◆ le comité d'audit et des risques issu du conseil d'administration, dont les attributions sont précisées dans le règlement intérieur du conseil d'administration ;
- ◆ le comité exécutif (Comex), présidé par le Président-directeur général, qui définit le pilotage stratégique du Groupe ADP et débat de tout sujet relatif à sa bonne marche ;
- ◆ le comité opérationnel des risques et du contrôle interne (CORCI) qui réunit les directeurs des entités ;
- ◆ les filières métiers du groupe ;

- ◆ le réseau des référents « Contrôle interne, Audit, Risques et Éthique » (CARE) nommés dans chaque entité d'ADPSA, ainsi que celui des référents au sein des filiales du Groupe (France et international).

Elle repose sur le modèle des « trois lignes de maîtrise des activités » préconisé par l'IFACI (Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne) et l'AMRAE (Association pour le Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise).

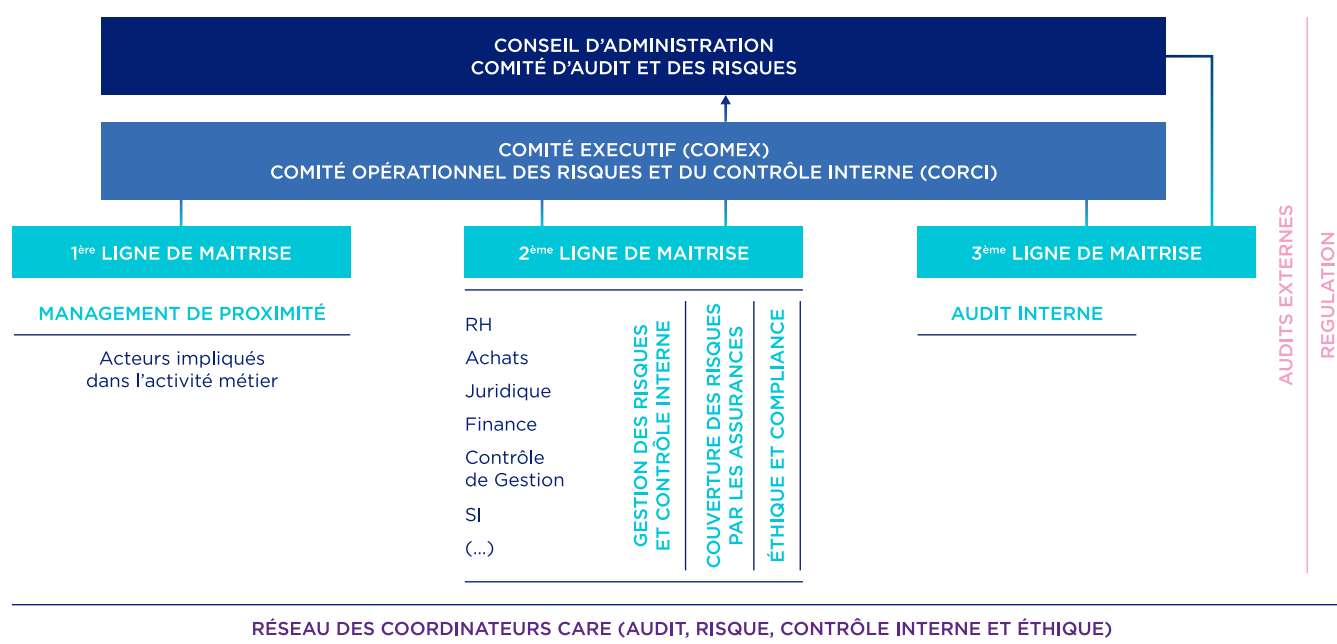
La gouvernance des fonctions de maîtrise des risques au sein du groupe

Les dispositifs de contrôle interne et gestion des risques du Groupe ADP participent de manière complémentaire à la sécurisation des activités du groupe :

- ◆ d'une part, le dispositif de gestion des risques et prospective vise à identifier, évaluer et prioriser les principaux risques de l'entreprise. Les missions de prospective servent à anticiper de nouvelles typologies de risques et opportunités dans 10, 15 voire 20 ans. Dans le cadre de ces travaux, des contrôles peuvent être mis en place afin de pallier une faiblesse identifiée ;
- ◆ d'autre part, le dispositif de contrôle interne est déployé sur l'ensemble des entités contrôlées par ADP SA, et notamment sur les processus administratifs, comptables et financiers, auxquels s'ajoutent des contrôles sur des processus correspondant aux risques inacceptables de la cartographie des risques de l'entreprise (éthique et compliance, RGPD, sécurité et santé au travail...). Des contrôles peuvent être par ailleurs déployés *ad hoc*, notamment suite à des fragilités/risques mis en évidence par l'audit interne.

En parallèle, ces dispositifs peuvent être complétés par des démarches « qualité » (ISO), éléments de contrôle interne.

Enfin, l'audit interne s'assure de la robustesse du contrôle interne.



Source : l'Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne (IFACI).

Le périmètre de ce dispositif groupe de maîtrise des risques couvre la société Aéroports de Paris, ainsi que ses filiales contrôlées.

Au sein d'ADP SA, la première ligne de maîtrise est incarnée par le premier niveau de responsabilité, à savoir le management de proximité, qui :

- ◆ applique les directives, les politiques ou les instructions du groupe ;
- ◆ réalise des contrôles clefs définis par les pilotes de processus.

La deuxième ligne de maîtrise, quant à elle, est portée par les entités en charge de processus transverses (ressources humaines, systèmes d'information, finances, comptabilité, juridique, éthique, assurances, gestion des risques et contrôle interne...).

Pour la troisième ligne de maîtrise, la Direction de l'Audit groupe effectue une surveillance périodique :

- ◆ des dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne groupe ;
- ◆ du contrôle interne de processus.

Elle procède à leur évaluation et émet des recommandations en cas d'écart par rapport aux réglementations et éventuelles fragilités constatées.

Enfin, l'audit interne fournit à la Direction générale et au comité d'audit et des risques une assurance globale portant sur l'efficacité des deux premières lignes de maîtrise et de la gouvernance du groupe.

2.2.2 DESCRIPTION DU DISPOSITIF

Les fondements

Ce dispositif groupe s'appuie sur :

- ◆ deux chartes groupe qui portent sur :
 - ◆ la gestion des risques, de prospective et du contrôle interne : la charte indique que le groupe applique les dispositions du cadre de référence de l'Autorité des marchés financiers (AMF). Elle a été complétée en 2023 d'une note décrivant les nouvelles orientations du Groupe ADP en matière de contrôle interne, afin d'appliquer les meilleurs standards dans ces domaines,
 - ◆ l'audit interne : la charte est fondée sur les normes internationales et le code de déontologie de l'audit interne qui sont diffusés en France par l'Institut Français de l'Audit et du Contrôle Internes (IFACI) et qui constituent le cadre de référence international de l'audit interne ;
- ◆ trois guides méthodologiques relatifs à la gestion des risques et prospective, au contrôle interne et à l'audit interne.

Il est également fondé sur les règles d'éthique du groupe qui sont portées par les organes de gouvernance et communiquées à l'ensemble des collaborateurs.

La gestion des risques et prospective

Ce dispositif a pour objectif de donner à l'ensemble des parties prenantes une vision globale des risques majeurs du groupe et de leur niveau de maîtrise (section « Facteurs de risques » du présent document).

À ce titre, la cartographie des risques est réalisée annuellement impliquant toutes les entités et fonctions du groupe. Elle permet d'identifier les risques majeurs, de les hiérarchiser, de les traiter et d'assurer le suivi des actions identifiées. Les risques sont évalués en fonction de leur impact et de leur fréquence, compte tenu des éléments de maîtrise existants. Ils sont ensuite hiérarchisés selon leur criticité.

Par ailleurs, dans ses règles et procédures internes, le groupe est intransigeant vis-à-vis de l'application des règles et standards internes en matière de risques liés à la sécurité, à l'éthique et à la conformité. Ces risques sont qualifiés de « inacceptables ». Le groupe renforce son dispositif de maîtrise dans la durée, par une démarche de prévention, afin de réduire au maximum la probabilité de survenance de ce type de risque.

Après avoir été revue en comité opérationnel des risques et du contrôle interne (CORCI), la cartographie groupe est soumise au Comex puis présentée au comité d'audit et des risques et au conseil d'administration.

En 2022, la méthodologie d'appréciation du risque a évolué pour renforcer la communication sur l'évolution de la maîtrise des risques et ainsi faciliter la priorisation des plans d'action. Pour chaque risque identifié, le niveau de contrôle et de maîtrise est évalué en coordination avec la démarche de structuration de contrôle interne. Le suivi des plans d'action et la sécurisation des risques prioritaires sont pilotés par les équipes de gestion des risques et les constats d'avancement de ces plans d'action sont communiqués à la gouvernance.

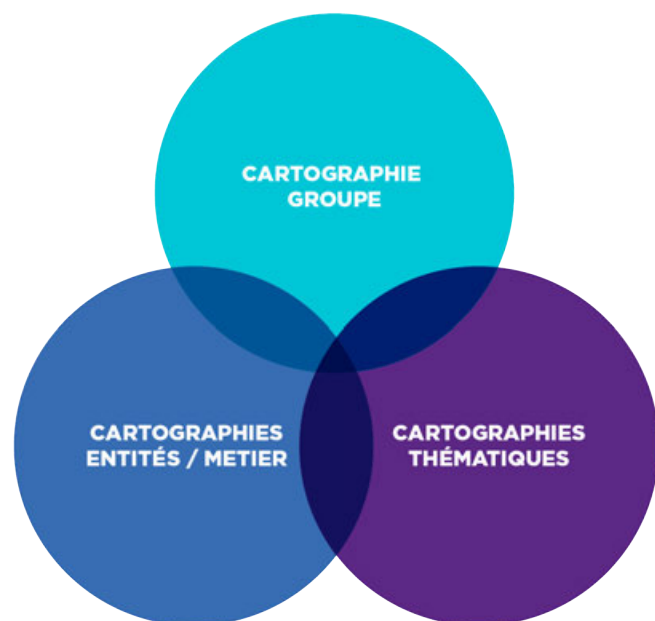
Les plans d'action sont alignés avec les politiques en cours de déploiement et les feuilles de route de chaque direction. Le pôle gestion des risques et prospective veille au suivi et à la mise en œuvre des plans d'actions avec les responsables identifiés. Un deuxième CORCI est organisé dans l'année afin de garantir le bon avancement des actions et définir des pistes de progrès.

Afin de promouvoir la culture des risques, le pôle gestion des risques et prospective contribue à l'animation du réseau CARE (audit, risque, contrôle interne et éthique), à la formation des nouveaux référents CARE à la dimension risques et anime le réseau de correspondants dans les filiales (y compris à l'international). Il contribue ainsi à la production documentaire sur les sujets de maîtrise des risques (document de référence annuel, notations extra-financières, autres informations RSE, etc.).

La culture de gestion des risques est diffusée à tous les niveaux de l'organisation. Au sein du Groupe ADP, différentes cartographies des risques : les cartographies opérationnelles, les cartographies de risques par entité, cartographies de risques « thématiques » et la cartographie annuelle des risques groupe. Chaque cartographie de risques répond à un besoin spécifique (pilotage, exigences réglementaires ou de certification, etc.) et est élaborée selon un objectif défini. Les cartographies de risques peuvent donc être élaborées sur la base de périmètres variables en termes :

- ◆ de typologies de risques analysés, du plus spécifique au plus transverse (stratégiques, opérationnels, externes et non-conformité) ;
- ◆ de nombre d'entités/activités prises en compte dans l'analyse, du plus « local » au plus large à un niveau groupe.

La cartographie annuelle des risques groupe repose sur une analyse consolidée des cartographies opérationnelles, (risques par entité ou métier et risques « thématiques » – corruption, droits humains, climat, etc.). Elle prend en compte dans son analyse l'ensemble des typologies de risques à analyser et l'intégralité du périmètre organisationnel et d'activités.

DISPOSITIF COORDONNÉ DE GESTION DES RISQUES
DU GROUPE ADP

À partir de 2022, le groupe a inclus une analyse des risques émergents, dont l'identification résulte d'une analyse prospective de l'activité et du recueil de « signaux faibles ». Les différents risques émergents détectés sont présentés aux organes de gouvernance et ensuite discutés avec le Conseil des Parties prenantes afin de comprendre et intégrer les attentes des partenaires du Groupe ADP. Ces éléments de prospective, ainsi que les cartographies thématiques et métiers évoquées ci-dessus, s'inscrivent dans les engagements pris dans le volet gouvernance de la feuille de route stratégique *Pioneers for Trust* du Groupe ADP.

En 2024, la Direction de l'Audit, Sécurité et Maîtrise des risques (ASM) a élargi le périmètre du pôle gestion des risques pour couvrir également les thématiques de prospective, l'objectif étant d'anticiper des nouvelles typologies de risque et opportunités à 10, 15 voire 20 ans et d'alimenter ainsi les réflexions à long terme du groupe. Cette démarche s'inscrit dans la volonté de poursuivre le travail engagé sur les risques émergents depuis 2022 avec le comité de parties prenantes pour développer des thématiques socio-économiques dans un contexte de scénarios de transition bas carbone (analyse des risques et opportunités).

En adéquation avec les résultats de la cartographie des risques 2024 et les facteurs des risques détaillés dans le présent chapitre, l'objectif est désormais d'analyser différents scénarios de prospective pour le Groupe ADP. Les thématiques prioritaires à traiter en 2024/2025 sont :

- ◆ le vieillissement de la population (adaptation des installations et processus aéroportuaires pour répondre à l'accélération du vieillissement (accompagnement à la mobilité, files d'attente...);
- ◆ les transformations sociétales (prise en compte de l'évolution des transformations sociétales dans le modèle de l'entreprise (« future of work » et évolution des modes de travail, impact des nouvelles technologies, mise en place des mesures de modération de trafic, prédominance des enjeux de diversité et d'inclusion);
- ◆ la disponibilité des sources de l'énergie (réflexions autour de la nature des énergies, de leur multiplicité, de leur accès, de leur acceptabilité, de la tension sur les ressources – déforestation, accès à l'eau, artificialisation des sols, etc. – et l'évolution des coûts de l'énergie).

La gestion des risques RSE, comme base
d'analyse pour la double matérialité

Le dispositif de gestion des risques existant du Groupe ADP permet de qualifier et évaluer tout type de risque, y compris les risques liés à la responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE). Ainsi, dans le cadre de l'adaptation du reporting à la nouvelle réglementation CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*), la direction de l'Audit, Sécurité et Maîtrise des risques (ASM) a adapté l'échelle de cotation des risques existante afin de définir une échelle unique qui permet de coter les risques, les opportunités comme les impacts (incidences positives et négatives de l'entreprise sur son écosystème).

L'objectif était de s'appuyer sur le processus de gestion des risques (notamment *via* la gouvernance et la comitologie existantes), déjà maîtrisé par les contributeurs et ainsi l'appliquer à l'exercice de double matérialité pour garantir un résultat coordonné et cohérent grâce à l'utilisation d'une échelle unique tant pour la matérialité d'impact que la matérialité financière.

Le Groupe ADP a choisi une approche qui a permis de traiter les enjeux de durabilité et de concentrer le reporting sur les enjeux les plus pertinents pour le groupe.

Le détail de la méthodologie retenue, ainsi que le lien avec les facteurs de risques du Groupe ADP sont détaillés dans la Section 1.4 « Analyse IRO » du rapport de durabilité.

Le contrôle interne

« Le contrôle interne est un processus mis en œuvre par le conseil d'administration, les dirigeants et le personnel d'une organisation, destiné à fournir une assurance raisonnable quant à la réalisation des objectifs suivants : la réalisation et l'optimisation des opérations/la fiabilité des informations financières et de gestion/la conformité aux lois et règlements en vigueur », selon le référentiel de contrôle interne défini par le *Committee Of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* en matière de gestion des risques d'entreprise (COSO II).

Il existe deux types de contrôles :

- ◆ l'ensemble des contrôles mis en place par les métiers destinés à s'assurer du respect des procédures internes ;
- ◆ les contrôles-clés, dont les contrôles-clés « incontournables », qui sont ceux considérés comme indispensables pour s'assurer que les activités de l'entreprise les suivent correctement, afin de réduire le risque associé à un objectif critique.

Pour le déploiement du contrôle interne de chaque processus, l'organisation suit quatre principales étapes :

- ◆ l'analyse des processus en y détectant les risques éventuels ;
- ◆ l'élaboration de référentiels (ou fiches de contrôles) dans lesquels sont identifiés les contrôles-clés ;
- ◆ la réalisation d'autoévaluations par les métiers ;
- ◆ le déploiement de tests-terrain par les contrôleurs internes. Ces campagnes permettent d'analyser les processus contrôlés et proposer des recommandations afin de renforcer leur robustesse, le cas échéant.

Ces contrôles sont réalisés sur les entités du groupe consolidées en intégration globale (France et international). Les résultats des autoévaluations et des tests terrain sont renseignés directement dans un outil GRC (Gouvernance, Risques, Contrôle), centralisant les réponses et la documentation associée.

Par ailleurs, certains sont qualifiés d'éthique et compliance, dès lors qu'un risque associé est identifié, au sein du manuel des contrôles-clés « administratifs comptables et financiers ».

L'équipe du Contrôle interne Groupe travaille par ailleurs en étroite collaboration avec ses homologues dans les entités du Groupe afin de partager des informations et bonnes pratiques.

Tout écart relevé lors des campagnes d'autoévaluation ou de tests-terrain donne lieu à des plans d'action suivis par l'équipe en charge du contrôle interne du Groupe ADP.

À date, ces dispositifs portent notamment sur les processus administratifs, comptables et financiers, sur l'éthique et la protection des données, la sécurité des personnes et la cybersécurité. D'autres manuels de contrôles-clés sont en cours de déploiement (dégradation du patrimoine, opérations aéroportuaires...), ainsi que dans le cadre de la CSRD.

La continuité d'activité et la gestion de crise

Le Groupe ADP a mis en place une démarche de continuité d'activité et de gestion de crise visant à améliorer la maîtrise des risques ayant un impact majeur sur la continuité de services.

Elle s'appuie pour cela sur une Politique Groupe de Continuité d'Activité (PGCA). Son objectif est de garantir des prestations de services qui sont essentielles au fonctionnement du groupe. Elle prévoit pour cela différents types de solutions (redondance, sites de repli, mode dégradé...). Elle se décline à date :

- ♦ en France, en plans de continuité d'activité (PCA) pour chacune des plateformes (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) et pour chacune des activités supports essentielles au bon fonctionnement des activités aéroportuaires (systèmes d'information et ressources humaines) ;
- ♦ à l'étranger, par la formalisation de plans de continuité d'activité (PCA) au sein de plateformes du groupe.

En matière de gestion de crise, le dispositif du Groupe ADP vise à assurer la continuité de commandement du groupe, la rapidité ainsi que la qualité de sa réponse lors de la survenance d'événements majeurs. Il doit contribuer à maintenir au mieux les activités à des niveaux de qualité satisfaisants en restant conforme aux obligations réglementaires, notamment en termes de sûreté et de sécurité. Le dispositif de gestion de crise du groupe repose en particulier sur l'existence d'équipes d'astreinte et de permanence formées aux différentes situations envisagées. Par ailleurs, des exercices de crise sont réalisés plusieurs fois par an pour éprouver l'efficacité du dispositif, les retours d'expérience permettant des améliorations.

Les assurances et le transfert des risques

Les conséquences financières de certains risques peuvent être couvertes par des polices d'assurance lorsque leur ordre de grandeur le justifie et selon la capacité disponible sur les marchés d'assurance et de réassurance à des conditions techniques et financières acceptables (voir infra « Politique générale d'assurance du groupe »).

La Direction juridique et des assurances porte la politique générale des transferts de risques du groupe (voir infra), supervise le recours à l'assurance dans le groupe et joue un rôle de coordination et d'expertise dans ce domaine en France et dans le monde.

La surveillance périodique du dispositif

La surveillance du dispositif de maîtrise des risques est assurée par :

- ♦ le suivi des incidents majeurs et des incidents liés aux risques inacceptables ;
- ♦ l'audit interne ;
- ♦ des structures externes (voir infra).

Les incidents majeurs

Les incidents majeurs ou incidents liés aux risques inacceptables sont recensés par les entités du groupe et font l'objet d'un bilan.

L'audit interne

Il a pour objectif de donner, en toute indépendance, au groupe une assurance raisonnable sur le degré de maîtrise de ses opérations, de lui apporter ses conseils pour les améliorer, et de contribuer à créer de la valeur ajoutée.

Certifié par l'IFACI depuis 2008, l'audit interne procède, à l'appui d'équipes dédiées et indépendantes, à l'évaluation du fonctionnement des dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne. Par ses recommandations, il contribue à en améliorer la sécurité et à optimiser la performance globale des entités du groupe.

Il peut être mandaté sur proposition de la direction Éthique & données personnelles pour approfondir certains éléments issus des enquêtes. Le programme d'audit annuel est partagé avec la direction Éthique & données personnelles et est présenté au Comex et examiné par le comité d'audit et des risques.

Les structures externes de contrôle

Il s'agit en premier lieu des commissaires aux comptes titulaires nommés par l'assemblée générale du 11 mai 2021 : le cabinet Ernst & Young Audit et le cabinet Deloitte & Associés.

Par ailleurs, la société Aéroports de Paris est soumise à des contrôles spécifiques en raison de son caractère d'entreprise détenue majoritairement par l'État. Ainsi, la Cour des comptes, la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale et du Sénat, le Contrôle général économique et financier, le Conseil général de l'environnement et du développement durable, notamment, exercent une surveillance dans les domaines financiers, de gestion et de contrôle interne.

L'entreprise est également soumise à des contrôles de nature opérationnelle effectués par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et des services de la Commission européenne.

En outre, pour l'obtention ou le maintien des certifications de leurs systèmes de management, les différentes entités du groupe concernées font annuellement l'objet d'audits externes d'évaluation, menés par des organismes indépendants et dûment accrédités. Ces audits peuvent donner lieu à des demandes d'amélioration.

La société Aéroports de Paris fait aussi l'objet d'évaluations par les agences de notation financière et extra-financière.

Limites

Le dispositif de maîtrise des risques, gestion des risques et de contrôle interne ne peut fournir qu'une assurance raisonnable et non absolue quant à la maîtrise globale des risques et des objectifs du groupe. En effet, il existe des limites inhérentes à ces dispositifs, notamment les incertitudes pesant sur leur environnement et les éventuels dysfonctionnements liés à une erreur ou une défaillance humaine.

Dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière relèvent des domaines financiers et du contrôle de gestion ainsi que du domaine comptable. À ce titre, sont principalement concernées la direction Finances, Gestion et Stratégie (FGS) et la Direction des Comptabilités (DCO), qui relèvent de la Direction finances, stratégie et administration (DGF).

Responsabilité des acteurs

La direction Finances, Gestion et Stratégie assure le pilotage financier de l'ensemble du groupe à Paris et à l'international, notamment dans les domaines de la stratégie, des investissements, de la régulation économique et de la trajectoire financière. En outre, elle est responsable de la gestion de la trésorerie, de la dette et de la communication financière, y compris de leur pilotage au niveau du groupe. Elle fournit à la Direction générale et aux différentes directions et filiales des informations et des analyses financières et stratégiques leur permettant de piloter leurs performances. Elle contribue à la fixation et au suivi d'objectifs financiers et à la détermination d'éventuelles actions correctrices.

La direction Finances, Gestion et Stratégie s'appuie sur une filière de contrôleurs de gestion (filière finances, gestion et stratégie) dont elle assure l'animation.

La direction des Comptabilités met à la disposition des instances de décision de la société des informations comptables et financières leur permettant de piloter leurs performances. Elle a la responsabilité de la production des comptes sociaux et consolidés en conformité avec les normes comptables françaises et internationales, ainsi que de la mise en place de procédures comptables fiables. Elle comprend le Département fiscal du Groupe dont la mission première consiste à déployer la politique fiscale au sein du Groupe, à l'accompagner dans son développement en France comme à l'international dans le respect des législations fiscales en vigueur, et à sécuriser les positions fiscales prises en son sein.

Processus et supports

PILOTAGE DU GROUPE

Pilotage stratégique

Le processus de pilotage stratégique intégré repose sur la mise en avant de la stratégie comme outil de cadrage et d'orientation de l'exercice budgétaire ainsi que sur l'alignement entre les objectifs du groupe à court et moyen terme, le budget et le reporting. La direction Finances, Gestion et Stratégie conduit le processus d'analyse stratégique et le processus de planification opérationnelle des objectifs stratégiques, et en assure le suivi.

La direction Finances, Gestion et Stratégie est en charge de l'alignement des objectifs financiers des filiales et participations sur ceux du groupe, ainsi que du pilotage et du contrôle financiers des filiales et des participations. Disposant d'une vision globale de leur activité, elle se prononce sur l'alignement des projets avec les objectifs stratégiques du groupe et instruit les arbitrages.

Concernant les marchés non aéroportuaires, la direction Finances, Gestion et Stratégie s'appuie sur l'analyse préalable de la direction de l'Immobilier et de la direction Clients pour, respectivement, les activités immobilières et les co-entreprises commerciales.

Inscrite dans le projet One Group, cette organisation s'accompagne d'un dispositif de reporting participant au pilotage du groupe et de la société. Le dispositif de pilotage du groupe prend notamment en compte le périmètre, élargi depuis la prise de contrôle de TAV Airports par Aéroports de Paris et de Airport International Group (« AIG ») via ADP International, ainsi que la participation dans GMR Airports.

Processus de validation de la stratégie et des investissements

Les dispositifs de pilotage du groupe s'appuient sur une comitologie institutionnelle et managériale au sein d'Aéroports de Paris.

Le comité de la stratégie et des investissements et le comité d'audit et des risques, émanations du conseil d'administration d'Aéroports de Paris, formulent auprès de ce dernier des avis, respectivement sur :

- ◆ la définition et la mise en œuvre des orientations stratégiques du Groupe ADP, y compris sur ses opérations de diversification ou de croissance ;
- ◆ l'efficacité de la gestion des risques, du contrôle interne et de l'audit interne ainsi que sur la pertinence de la politique financière du groupe.

Leurs attributions sont précisées dans le règlement intérieur du conseil d'administration d'Aéroports de Paris.

Le processus de décision du groupe en matière d'engagements s'appuie sur deux comités internes à la société Aéroports de Paris, relatifs aux investissements du groupe, présidés par le Président-directeur général :

- ◆ le comité stratégique des investissements (CSI), qui examine et approuve les différentes stratégies d'investissement par secteur d'activité. Il examine, selon un programme annuel défini, les principales politiques sectorielles à moyen et long terme par une revue régulière des besoins, risques et opportunités. Il réalise une revue régulière des priorités et valide le programme pluriannuel d'investissements de chaque secteur. Cet exercice est de nature à assurer la cohérence entre les orientations stratégiques par activité, les schémas et plans associés et le programme pluriannuel d'investissements ;
- ◆ le *Group Investment Committee* ou comité des engagements groupe, qui valide, dans le respect des seuils qui lui sont attribués et selon d'autres critères (*golden rules*), les projets d'investissements et de désinvestissements corporels, incorporels et financiers réalisés par la société Aéroports de Paris et les filiales qu'elle contrôle. Au sein de ces mêmes entités, des comités locaux d'investissement valident les investissements ne relevant pas du *Group Investment Committee*.

De même, selon les seuils en vigueur, tout projet d'investissement est examiné par le conseil d'administration de la filiale concernée, avant examen par le conseil d'administration d'Aéroports de Paris.

Ces dispositifs se déroulent dans le respect des obligations de consultation des IRP (instances représentatives du personnel).

La trésorerie

La trésorerie du groupe est centralisée dans les limites permises par la réglementation (soit hors les *joint-ventures* et les filiales internationales).

Pour les entités qui ne peuvent pas être centralisées, elles conservent également la gestion de la trésorerie alors que pour les filiales centralisées, les placements sont assurés par la direction Finances, Gestion et Stratégie.

En outre, la direction Finances, Gestion et Stratégie suit la prévision de trésorerie consolidée de l'ensemble du groupe qui est régulièrement présentée aux instances de gouvernance.

La direction Finances, Gestion et Stratégie suit également l'échéancier de dette consolidé du groupe.

ÉTABLISSEMENT DES COMPTES ET CONSOLIDATION

Référentiels

L'ensemble des processus comptables font l'objet de procédures spécifiques, de suivis, de règles de validation, d'autorisation et de comptabilisation définis et énoncés par la direction des Comptabilités (notamment pour les ventes, les achats, la gestion des immobilisations et de la trésorerie...).

Clôture des comptes, consolidation et informations de gestion

Le processus de clôture des comptes sociaux et consolidés repose sur un calendrier détaillé, diffusé à toutes les sociétés du périmètre consolidé de façon à assurer le respect des délais et la cohérence de la préparation des états financiers.

La consolidation des comptes du groupe est effectuée dix fois par an. Les commissaires aux comptes réalisent une revue limitée des comptes semestriels et un audit des comptes annuels. Les arrêtés des mois de mai et octobre sont également revus dans le cadre de ces missions.

De plus, les responsables des entités du groupe¹ attestent à chaque clôture mensuelle par la signature d'une lettre d'engagement, de l'exactitude des informations comptables communiquées, afférentes à leur périmètre de responsabilité.

BUDGET ET REPORTING

Budget (OPEX/CAPEX) et *rolling forecast* (OPEX)

La direction Finances, Gestion et Stratégie établit et transmet chaque année au plus tard début août à l'ensemble des directeurs et des responsables financiers de la filière finances, gestion et stratégie :

- ♦ une note de cadrage comportant les éléments visant à orienter la re prévision des investissements pour l'année en cours et le budget CAPEX pour les années à venir (la durée de cette période est calée sur les engagements de l'entreprise : Contrat de Régulation Économique et/ou plan stratégique) ; elle présente également les points d'attention spécifiques et les particularités propres à la campagne budgétaire considérée ;
- ♦ une note de cadrage financier du Groupe ADP pour l'année à venir, distinguant Aéroports de Paris SA et les filiales (filiales du segment « International et développement aéroportuaire », filiales commerciales, filiales immobilières et Hub One) pour la partie relative aux produits et aux charges d'exploitation.

Le *rolling forecast* (révisions de prévisions) est appliqué au compte de résultat du Groupe ADP, chacune des entités consolidées remontant mensuellement à la direction Finances, Gestion et Stratégie ses nouvelles prévisions. En permettant une actualisation mensuelle de la prévision du point de sortie au 31 décembre en fonction des dernières informations

disponibles, le *rolling forecast* renforce la fiabilisation des prévisions financières et l'optimisation du pilotage financier du groupe.

Les investissements d'Aéroports de Paris, quant à eux, font l'objet de deux prévisions annuelles.

Reporting : tableau de bord Comex

La direction Finances, Gestion et Stratégie produit tous les mois, hormis pour les clôtures des mois de janvier et juillet, un tableau de bord destiné au Comex. Il intègre le *rolling forecast* et s'appuie dans ses commentaires sur les notes d'analyse établies par les entités.

COMMUNICATION FINANCIÈRE

En tant qu'émetteur de l'information réglementée, la direction Finances, Gestion et Stratégie pilote l'élaboration, avec l'appui des autres directions, des informations à caractère financier diffusées aux marchés financiers, analystes et investisseurs. Elle est chargée de valider, avec la direction Juridique et des Assurances, les projets de communication contenant une « information sensible », c'est-à-dire une information financière ou juridique, ou ayant des implications financières ou juridiques, une indication chiffrée et/ou une information susceptible d'avoir une influence sur le cours de bourse de la société Aéroports de Paris.

Les directions concernées aident la direction Finances Gestion et Stratégie, par leurs contributions et leurs revues, à maîtriser les risques d'erreur matérielle ou de diffusion d'une information erronée. Une procédure portant sur la communication financière du Groupe ADP vise en outre à garantir la fiabilité de l'information financière et à s'assurer du respect par le groupe de ses obligations dans ce domaine. Un calendrier annuel des principales obligations périodiques du groupe en matière de communication comptable, financière et vis-à-vis des actionnaires, est établi par la direction Juridique et des Assurances et diffusé en interne. En complément, un calendrier annuel des publications financières réglementées périodiques est établi par la direction Finances, Gestion et Stratégie ; il est publié auprès de l'AMF et disponible sur le site du Groupe ADP.

Le Groupe ADP communique son information réglementée via un diffuseur agréé par l'AMF. Son principal canal de diffusion de la communication financière est son site Internet (www.groupeadp.fr), complété par un ou plusieurs médias sociaux (Twitter, LinkedIn...) dans le respect de la recommandation AMF publiée dans le guide de l'information permanente et de la gestion de l'information privilégiée².

SYSTÈME D'INFORMATION

La direction des Systèmes d'Information assure, pour les directions relevant de la direction Finances, Stratégie et Administration :

- ♦ l'expertise technique des systèmes d'information comptables et financiers (l'expertise fonctionnelle étant assurée par les directions dites « métier »), leur administration et leur support ;
- ♦ la maîtrise d'œuvre des projets informatiques dans ce domaine.

Les dispositifs et procédures de contrôle interne s'appuient notamment sur un système d'information articulé autour des progiciels SAP pour les comptabilités générale et analytique, SAP BFC pour la consolidation et le reporting, et SAP BO pour la rédaction des tableaux de bord.

En 2024, le contrôle interne Groupe a travaillé avec la direction des Systèmes d'information et la direction des Comptabilités au déploiement de l'outil SAP-GRC, de contrôle de gestion des droits.

¹ Il s'agit des directions d'Aéroports de Paris SA et des sociétés consolidées par le groupe.

² Guide de l'information permanente et de la gestion de l'information privilégiée DOC-2016-08.

2.2.3 POLITIQUE GÉNÉRALE D'ASSURANCE DU GROUPE

Le Groupe ADP estime bénéficier à ce jour de couvertures d'assurance raisonnables, dont le niveau de franchise est cohérent avec le taux de fréquence des sinistres observés et la politique générale de prévention des risques.

Responsabilité civile

La responsabilité civile d'exploitant d'aéroports est garantie par une police qui couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile contractuelle et délictuelle pouvant incomber à Aéroports de Paris, et dans certaines circonstances à ses filiales, ses sous-traitants et/ou ses cocontractants, à l'occasion de la survenance de dommages corporels, matériels et immatériels, causés aux tiers dans l'exercice de leurs activités. Le montant des garanties principales s'élève, au 1^{er} avril 2024, à 1 750 millions d'euros par événement et/ou par année selon les garanties.

Cette police comporte également une garantie de 250 millions de dollars pour couvrir les conséquences du risque de guerre et autres périls. Ce montant de garantie de 250 millions de dollars est complété par une police particulière souscrite par Aéroports de Paris pour un montant global de 1 625 millions de dollars.

D'autres assurances « Responsabilité Civile » ont été souscrites par la Société, parmi lesquelles, une police couvrant la responsabilité des dirigeants et des mandataires sociaux, une police couvrant la responsabilité en cas d'atteinte à l'environnement, accidentelle ou graduelle (couvrant également les conséquences des préjudices écologiques, les frais de dépollution des sols), et une assurance couvrant les conséquences de la responsabilité civile de la Société dans l'exercice des activités relevant de la branche terrestre (notamment les activités liées à l'exploitation des parkings, l'activité d'assistance médicale...).

Dommages aux biens et risques de construction

Aéroports de Paris a souscrit une police d'assurance dommages qui garantit les biens immobiliers et mobiliers dont la Société est propriétaire ou dont elle a la garde, notamment contre les risques d'incendie, d'explosion, de foudre, de tempête, de dommages électriques, de catastrophes naturelles et d'actes de terrorisme. Le montant des garanties principales est fixé à 1 300 millions d'euros par sinistre.

Outre la police précitée qui présente un caractère général, la Société a également souscrit des polices particulières en vue de garantir les conséquences de dommages ciblés pouvant affecter certains biens précis comme les dommages à la gare intermodale TGV et RER situés sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

Par ailleurs, la Société a souscrit plusieurs polices en vue de se prémunir contre les risques de construction dans le cadre de ses chantiers les plus importants.

Un certain nombre de biens du groupe ne sont pas, en raison de leur nature, couverts en assurance de dommages aux biens. Il s'agit en particulier des pistes, des zones de circulation des avions, de certains ouvrages de génie civil et des ouvrages d'art. Ces derniers sont couverts, mais pour un montant maximal annuel de 50 millions d'euros.

Principales polices bénéficiant directement aux filiales de la Société

Des polices de responsabilité civile professionnelle ont été souscrites pour le compte d'ADP International, Hub One et ses filiales, Hologarde, Extime Duty Free Paris, Campus Extime, Airport International Group (« AIG ») et les différentes filiales immobilières, à l'effet de couvrir leurs activités opérées, selon les cas, en France ou à l'étranger.

2.3 PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

À ce jour, à l'exception des litiges décrits ci-après, ni Aéroports de Paris ni aucune de ses filiales ne sont ou n'ont été parties à une procédure judiciaire ou arbitrale ou à une procédure devant une autorité indépendante, un organisme gouvernemental ou une autorité non juridictionnelle, qui pourrait avoir, ou a eu, au cours des 12 derniers mois, des effets significatifs sur la situation financière d'Aéroports de Paris et de ses filiales, leur activité, leur résultat ou leur patrimoine.

Le montant global consolidé des provisions constituées pour l'ensemble des litiges du groupe figure à la note 8.1 des annexes aux comptes consolidés figurant au chapitre 6.

CONTENTIEUX EN MATIÈRE DE RÉGULATION POUR L'AÉROPORT DE NEW DELHI

L'aéroport de Delhi fonctionne selon le système de double caisse hybride. Les revenus aéronautiques sont régulés par l'*Airports Economic Regulatory Authority* (AERA) sur des périodes de cinq années, après consultations des parties prenantes et au travers de décrets (*order*). Les activités non aéronautiques sont libres, mais il est imposé une contribution de 30 % de ces revenus non régulés aux charges régulées. En 2020, DIAL (société concessionnaire de l'aéroport de Delhi) a obtenu une extension transitoire de l'application des conditions de la seconde période de régulation, en attendant la détermination des tarifs régulés au titre de la troisième période, normalement prévue entre avril 2019 et mars 2024. Au 30 décembre 2020, l'ordre définitif pour la troisième période de régulation a été publié par la *Airports Economic Regulatory Authority of India*.

Par ailleurs, DIAL a engagé une procédure d'arbitrage au sujet d'un litige né à la suite de l'application par DIAL de la clause de force majeure visée dans le contrat de concession en raison de l'impact de la pandémie de la Covid-19 sur DIAL et l'exécution de ses obligations. Le 5 janvier 2021, la Haute Cour de Delhi a accordé à DIAL, par une ordonnance de redressement à titre provisoire, le droit de suspendre le paiement des redevances de concession jusqu'à ce qu'un tribunal d'arbitrage statue sur la question. AAI (*Airports Authority of India*), partie à l'arbitrage, a fait appel de cette décision. L'appel est toujours en cours. Les parties ont signé un *settlement agreement* en date du 25 avril 2022 qui a fixé des mesures provisoires dans l'attente de la décision finale. Le tribunal arbitral a rendu, le 6 janvier, une décision favorable à GMR concernant le paiement des redevances de concession pour la période du 1^{er} avril 2020 au 31 mars 2022. La Haute Cour de Delhi a rejeté le 7 mars 2025 l'appel d'AAI, confirmant ainsi la décision du tribunal arbitral. AAI a procédé à un nouvel appel.

CONTENTIEUX FISCAL EN TURQUIE

À la suite d'un contrôle fiscal débuté en 2017, l'administration fiscale turque a contesté le taux de retenue à la source pratiqué par une filiale sur les dividendes distribués au sein du groupe au cours des années 2014 et 2015.

Après des tentatives de conciliation demeurées infructueuses avec l'administration fiscale, le groupe a introduit en février 2019 un contentieux devant les juridictions turques de premier degré.

Ces dernières ont rendu, à l'unanimité des juges, un jugement favorable en décembre 2022. L'administration fiscale turque, sans pour autant avancer de nouveaux arguments, a interjeté appel de cette décision.

En mai 2023, les juridictions turques de second degré ont rejeté l'appel de l'administration fiscale, confirmant ainsi la position rendue par les juridictions de premier degré.

L'administration fiscale a introduit un pourvoi en cassation contre cette décision devant la Cour suprême turque. Le contentieux est toujours pendant.

Une procédure similaire est également en cours pour les années 2016 à 2019, avec des décisions identiques rendues par les juridictions turques (premier comme second degré).

OUVERTURE PAR ADP INTERNATIONAL D'UNE PROCÉDURE D'ARBITRAGE À L'ENCONTRE DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI

ADP International et Vinci Airports ont déposé une réclamation auprès du Centre International pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements (CIRDI) contre l'État chilien dans le cadre de l'application du traité bilatéral entre la France et le Chili sur la protection des investissements étrangers, qui a été enregistrée le 13 août 2021.

Le litige porte sur le refus, par l'État chilien, de prendre des mesures destinées à atténuer les conséquences économiques drastiques subies par la société concessionnaire de l'aéroport Nuevo Pudahuel du fait, d'une part, de la pandémie de Covid-19 et, d'autre part, des mesures gouvernementales prises en conséquence, alors que l'État chilien continuait, dans le même temps, à imposer à cette dernière un certain nombre d'exigences financières et opérationnelles. Cet ensemble de circonstances caractérise, du point de vue des demandeurs, une violation du traité bilatéral précité entre la France et le Chili, ainsi que du droit international.

Le 11 novembre 2022, ADP International et Vinci Airports ont déposé auprès de l'*International Center for Settlement of Investment Dispute* (ICSID) leur mémoire sur le fond (*memorial on the merits*) dans le cadre de la procédure d'arbitrage en cours contre la République du Chili.

Le 12 décembre 2022, la République du Chili a déposé auprès du tribunal arbitral une demande de séparation des questions de compétence entre l'arbitrage ICSID et l'arbitrage au Chili entre la société concessionnaire et l'État chilien (représenté par le ministère des Affaires publiques). ADP International et Vinci Airports ont déposé auprès du tribunal leurs observations sur cette demande afin que ledit tribunal la refuse et confirme l'obligation de la République du Chili de déposer son contre-mémoire dans les délais définis pour la procédure sans bifurcation, à savoir le 24 avril 2023.

Le 8 février 2023, le tribunal arbitral a conclu au rejet de la demande du Chili et a donc confirmé que le Chili devait remettre son contre-mémoire au plus tard le 24 avril 2023.

Les auditions des parties devant le tribunal d'arbitrage se sont tenues en juin 2024. La décision du tribunal est attendue dans un délai de 8 à 12 mois.

l'ensemble des règles d'éthique et de compliance.

CONTENTIEUX D'URART RELATIF A L'ATTRIBUTION DE LA CONCESSION DE DUTY FREE POUR L'AÉROPORT D'ANTALYA A FRAPORT TAV ANTALYA

Urtart, concessionnaire actuel de l'activité de *duty free* de l'aéroport d'Antalya a déposé en juin 2024 une réclamation devant le DIS (Institut Allemand d'Arbitrage) contre Fraport TAV Antalya (FTA), gestionnaire de l'aéroport.

Urtart conteste le résultat de l'appel d'offres lancé par FTA pour sélectionner le nouveau concessionnaire *duty free* dans le cadre du nouveau contrat de concession (*lease agreement*) de l'aéroport d'Antalya.

Après constitution du tribunal, le calendrier de la procédure a été convenu entre le tribunal, FTA et Urtart, qui prévoit la transmission des mémoires et des réponses auxdits mémoires au cours de l'année 2025. Les auditions des parties devant le tribunal sont prévues fin avril 2026.



CHAPITRE 3

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE **RFA**

3.1	RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 19 FÉVRIER 2025	134	3.2	AUTRES ÉLÉMENTS RELATIFS AUX ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION GÉNÉRALE	199
3.1.1	Rémunérations	134	3.2.1	Mise à jour de la composition des organes d'administration et de direction générale depuis le 31 décembre 2024	199
3.1.2	Gouvernance	145	3.2.2	Renseignements personnels concernant les membres des organes d'administration et de direction générale	200
3.1.3	Conseil d'administration	149	3.2.3	Actions de la société détenues par les membres des organes d'administration et de direction générale	201
3.1.4	Modalités particulières de la participation des actionnaires à l'assemblée générale	195	3.3	GOUVERNANCE INTERNE	202
3.1.5	Description des principales caractéristiques des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques de l'entreprise dans le cadre du process d'établissement de l'information financière	195	3.3.1	Comité de direction générale	202
3.1.6	Éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique	196	3.3.2	Comité exécutif	202
			3.3.3	Renseignements personnels concernant les membres de la gouvernance interne de la Société	203
				Autres membres du comité de direction générale	205
				Autres membres du comité exécutif	206
				Rémunération des membres du comité exécutif	207

3.1 RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 19 FÉVRIER 2025

Le présent chapitre constitue le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise établi conformément aux dispositions des articles L. 22-10-8 à L. 22-10-11 et L. 225-37-4 du Code de commerce. Il a été élaboré par la direction juridique, la direction des ressources humaines, la direction de l'audit, sécurités et maîtrise des risques et le secrétariat du conseil d'administration, sur la base, notamment, des travaux du conseil d'administration et de ses comités. Il a été approuvé par le conseil d'administration dans sa séance du 19 février 2025, après examen par le comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance et par le comité d'audit et des risques et le comité RSE pour les éléments les concernant.

3.1.1 RÉMUNÉRATIONS

3.1.1.1 Politique de rémunération 2025 des mandataires sociaux exécutifs visée à l'article L. 22-10-8 du Code de commerce

a) Rémunération du Président - directeur général

En application de l'article L.22-10-8 du Code de commerce, le conseil d'administration soumet à l'approbation de l'assemblée générale la politique de rémunération qui décrit toutes les composantes de la rémunération fixe et variable du Président-directeur général et explique le processus de décision suivi pour sa détermination, sa révision et sa mise en œuvre, pour l'exercice 2025.

La politique de rémunération est encadrée par le décret 2012-915 du 26 juillet 2012 modifiant celui du 9 août 1953, qui a plafonné à 450 000 euros la rémunération des mandataires sociaux des entreprises publiques auxquelles ce décret est applicable, dont Aéroports de Paris fait partie. Elle détermine une part fixe et une part variable.

L'attribution de la part variable est fondée sur l'atteinte d'objectifs liés à la stratégie de l'entreprise.

La stratégie du groupe, mise en cohérence depuis 2022 par la Feuille de route 2025 Pioneers, promeut un modèle aéroportuaire innovant qui s'inscrit dans une perspective de long terme. Au-delà de la transformation environnementale de l'aérien, cette stratégie met l'hospitalité vis-à-vis du client voyageur au cœur des valeurs et des préoccupations de l'entreprise, avec une attention accrue apportée aux composantes du voyage : simplicité et fluidité, sécurité sanitaire et sûreté, confort et qualité de l'expérience.

Le déploiement de la Feuille de route stratégique 2025 Pioneers s'achève en 2025. La stratégie pour les années suivantes sera préparée en 2025.

Ce projet industriel commun, à l'échelle d'un groupe multi local, doit être construit, et sécurisé économiquement (indicateurs pour la performance économique : EBITDA Courant Groupe, ROCE Groupe et dette financière nette/EBITDA Courant Groupe).

Dans un contexte social, environnemental et sociétal exigeant un modèle durable, et s'appuyant sur chacun des collaborateurs, l'entreprise confirme ses engagements environnementaux, en particulier pour le climat et ses engagements sociaux, en particulier la sécurité du travail et l'emploi des jeunes.

La rémunération proposée s'inscrit dans ce cadre stratégique et les critères sociaux et environnementaux pour sa part variable sont inclus dans la stratégie RSE, examinée par le comité RSE et validée par le Conseil d'administration. Au titre de l'exercice 2025, cette politique de rémunération a été arrêtée par le conseil d'administration du 19 février 2025 sur avis du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance (CRNG). Elle sera soumise à approbation ministérielle dans le cadre de l'article 3 du décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié.

La politique de gestion des conflits d'intérêts est exposée à la section « Fonctionnement du Conseil d'administration » 3^{ème} paragraphe, ci-après.

Nous vous proposons d'approuver la politique de rémunération telle que présentée dans ce rapport.

Il est précisé que l'approbation de l'assemblée générale sera requise pour toute modification des éléments de rémunération ayant déjà été approuvés par l'assemblée générale.

Les éléments de rémunération sont encadrés par le décret 2012-915 susmentionné quel que soit le dirigeant mandataire social exécutif.

Si l'assemblée générale du 15 mai 2025 n'approuvait pas la résolution portant sur la politique de rémunération 2025 du mandataire social exécutif, la politique précédemment approuvée par l'assemblée générale du 21 mai 2024 en application de L.22-10-8 du Code de commerce continuera de s'appliquer. Le conseil d'administration soumettrait à l'approbation de la prochaine assemblée générale des actionnaires un projet de résolution présentant une politique de rémunération révisée.

Le montant annuel brut de la rémunération fixe du Président-directeur général au titre de l'exercice 2025 a été fixé, sans modification, à 350 000 euros.

La rémunération variable brute annuelle maximum du Président-directeur général est fixée à 100 000 euros, sans modification. Elle est fondée sur six objectifs :

Objectifs 2025	Pondération	Commentaire
EBITDA Courant Groupe	20 %	Le niveau de performance s'échelonne de 0,7 à 1,1 (fraction de part variable nulle si le niveau est inférieur à 0,7).
ROCE Groupe	20 %	Les niveaux de réalisation attendus pour chacun de ces critères ont été préétablis de manière précise par le conseil d'administration conformément aux hypothèses du budget 2025 (délibération du 18 décembre 2024), mais ne sont pas rendus publics pour des raisons de confidentialité, conformément à la recommandation DOC-2012-02 de l'AMF.
Dette financière nette/EBITDA Courant Groupe	15 %	
Responsabilité sociale et environnementale : objectif Climat : intégrer les enjeux du changement climatique dans le déploiement de la stratégie RSE du Groupe ADP, en élaborant un plan d'adaptation au changement climatique pour le groupe, qui comprend notamment, pour fin 2025 : ♦ une étude de l'exposition et une étude de vulnérabilité aux risques climatiques des principaux aéroports du groupe à horizon 2050, ainsi que des plans d'action associés ; ♦ la définition d'une stratégie d'adaptation au changement climatique, incluant un plan d'action sur le sujet.	12 %	Le niveau de performance s'échelonne de 0,8 à 1,5 (fraction de part variable nulle si le niveau est inférieur à 0,8).
Responsabilité sociale et environnementale : engagements sociaux, portant en particulier sur : ♦ la sécurité du travail, notamment amélioration de l'indicateur de taux de fréquence, en intervenant sur les différents facteurs de risques et en développant la culture de la prévention à tous les niveaux ; ♦ l'emploi des jeunes, notamment poursuivre le développement de l'alternance et atteindre un pourcentage d'embauches à l'issue de ces parcours de l'ordre de 15 %.	13 %	Le niveau de performance s'échelonne de 0,8 à 1,5 (fraction de part variable nulle si le niveau est inférieur à 0,8).
Préparation des premières briques stratégiques à horizon 2030 ou 2035 ; l'atteinte se concrétise par l'établissement d'ici à la fin de l'année 2025 d'une proposition de document public de consultation en vue d'un Contrat de Régulation Economique, incluant une vision finalisée des investissements à moyen terme à Paris.	20 %	Le niveau de performance s'échelonne de 0,8 à 1,5 (fraction de part variable nulle si le niveau est inférieur à 0,8).

La part des critères quantitatifs est de 55 %. Compte tenu des échelles d'appréciation retenues, résultats quantitatifs d'une part et qualitatifs d'autre part, la mesure de l'atteinte effectuée *a posteriori* peut conduire à ce que le poids des critères qualitatifs soit supérieur à celui des critères quantitatifs. La limite de la part qualitative est de 67 500 euros (100 000 euros x 45 % x 1,5).

L'atteinte de chacun de ces objectifs sera appréciée par le conseil d'administration. La pondération de chaque objectif détermine la fraction de part variable qui lui est associée. L'ensemble de ces objectifs s'entend hors impact d'éléments dont le caractère exceptionnel serait apprécié par le Comité des Rémunérations, nominations et de la gouvernance. Il sera tenu compte des impératifs de gestion et d'adaptation ou de revue de la stratégie de l'entreprise.

Le versement de la rémunération variable brute annuelle du Président-directeur général pour l'exercice 2025 sera conditionné à l'approbation par l'assemblée générale ordinaire annuelle des actionnaires de la Société qui sera tenue en 2026 (et portera sur l'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025), conformément aux textes en vigueur.

Le Président-directeur général dispose d'un véhicule de fonction et est couvert par le contrat de prévoyance ainsi que par celui de la police individuelle accidents des salariés d'Aéroports de Paris. Il a démissionné de ses fonctions salariées à Aéroports de Paris à la date de sa nomination en qualité de Président-directeur général. Il ne bénéficie d'aucune indemnité relative à une clause de non-concurrence.

Le Président-directeur général ne bénéficie d'aucune prime de départ ni d'aucun régime spécifique de retraite. Il ne perçoit pas de rémunération en tant qu'administrateur. Aucun plan d'options de souscription ou d'achat d'actions n'a été mis en place par la société au profit de son Président-directeur général.

Aéroports de Paris n'a pris aucun engagement au bénéfice de son Président-directeur général, correspondant à des éléments de rémunération, des indemnités ou des avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la prise, de la cessation ou du changement de sa fonction ou postérieurement à l'exercice de celle-ci, et notamment aucun engagement de retraite ou autres avantages viagers.

Le montant maximal de la part variable de la rémunération a été fixé en valeur absolue et non en pourcentage de la rémunération fixe. En effet, le décret 2012-915 du 26 juillet 2012 modifiant celui du 9 août 1953 a plafonné à 450 000 euros la rémunération des mandataires sociaux des entreprises publiques. La rémunération fixe proposée par le conseil d'administration et approuvée par décision ministérielle est de 350 000 euros pour le Président-directeur général. Il a également été décidé que le montant de la part variable pour le Président-directeur général pouvait permettre d'atteindre le plafond autorisé réglementairement : le montant maximum est donc prédéfini par le conseil d'administration à 100 000 euros et exprimé en valeur monétaire, directement lisible.

Le Conseil d'administration a connaissance des conditions d'emploi et de rémunération des salariés au sein du Groupe ADP et du ratio d'équité entre la rémunération du Président-directeur général et celles des salariés.

b) Rémunération de la Directrice générale déléguée

En application de l'article L.22-10-8 du Code de commerce, le conseil d'administration soumet à l'approbation de l'assemblée générale la politique de rémunération qui décrit toutes les composantes de la rémunération fixe et variable de la Directrice générale déléguée et explique le processus de décision suivi pour sa détermination, sa révision et sa mise en œuvre, pour l'exercice 2025.

La politique de rémunération est encadrée par le décret 2012-915 du 26 juillet 2012 modifiant celui du 9 août 1953, qui a plafonné à 450 000 euros la rémunération des mandataires sociaux des entreprises publiques auxquelles ce décret est applicable, dont Aéroports de Paris fait partie. Elle détermine une part fixe et une part variable.

L'attribution de la part variable est fondée sur l'atteinte d'objectifs liés à la stratégie de l'entreprise.

La stratégie du groupe, mise en cohérence depuis 2022 par la Feuille de route 2025 Pioneers, promeut un modèle aéroportuaire innovant qui s'inscrit dans une perspective de long terme. Au-delà de la transformation environnementale de l'aérien, cette stratégie met l'hospitalité vis-à-vis du client voyageur au cœur des valeurs et des préoccupations de l'entreprise, avec une attention accrue apportée aux composantes du voyage : simplicité et fluidité, sécurité sanitaire et sûreté, confort et qualité de l'expérience.

Le déploiement de la Feuille de route stratégique 2025 Pioneers s'achève en 2025. La stratégie pour les années suivantes sera préparée en 2025.

Ce projet industriel commun, à l'échelle d'un groupe multi-local, doit être construit, et sécurisé économiquement (indicateurs pour la performance économique : EBITDA Courant Groupe, ROCE Groupe et dette financière nette/EBITDA Courant Groupe).

Dans un contexte social, environnemental et sociétal exigeant un modèle durable, et s'appuyant sur chacun des collaborateurs, l'entreprise confirme ses engagements environnementaux, en particulier pour le climat et ses engagements sociaux, en particulier la sécurité du travail et l'emploi des jeunes.

La rémunération proposée s'inscrit dans ce cadre stratégique et les critères sociaux et environnementaux pour sa part variable sont inclus dans la stratégie RSE, examinée par le Comité RSE et validée par le Conseil d'administration. Au titre de l'exercice 2025, cette politique de rémunération a été arrêtée par le conseil d'administration du 19 février 2025 sur avis du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance (CRNG). Elle sera soumise à approbation ministérielle dans le cadre de l'article 3 du décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié.

La politique de gestion des conflits d'intérêts est exposée à la section « Fonctionnement du Conseil d'administration » 3^{ème} paragraphe, ci-après.

Nous vous proposons d'approuver la politique de rémunération telle que présentée dans ce rapport.

Il est précisé que l'approbation de l'assemblée générale sera requise pour toute modification des éléments de rémunération ayant déjà été approuvés par l'assemblée générale.

Les éléments de rémunération sont encadrés par le décret 2012-915 susmentionné quel que soit le dirigeant mandataire social exécutif.

Le montant annuel brut de la rémunération fixe de la Directrice générale déléguée au titre de l'exercice 2025 a été fixé à 300 000 euros.

La rémunération variable brute annuelle maximum de la Directrice générale déléguée est fixée à 100 000 euros. Elle est fondée sur six objectifs. Les objectifs quantitatifs sont identiques à ceux du Président-directeur général, tels que présentés dans le tableau pour le Président-directeur général figurant au a) ci-dessus. Leur pondération globale est de 55 %.

Les objectifs qualitatifs sont décrits ci-après :

- ◆ promouvoir une politique ambitieuse en faveur de la construction durable (poids = 15 %) en intégrant des démarches de réemploi de matériaux, de labellisations ou de certifications environnementales ;
- ◆ promouvoir une stratégie d'adaptation des bâtiments au changement climatique (poids = 5 %) ;
- ◆ finaliser le Plan d'Investissement Long Terme (PILT) (poids = 13 %), en cohérence avec le projet de Document Public de Consultation en vue d'un Contrat de Régulation Économique ;
- ◆ garantir le bon déroulement de la concertation publique volontaire sur le plan d'aménagement long terme de CDG et la finalisation de son bilan (poids = 12 %).

Le niveau de performance s'échelonne de 0,8 à 1,5 (fraction de part variable nulle si le niveau est inférieur à 0,8).

La part des critères quantitatifs est de 55 %. Compte tenu des échelles d'appréciation retenues, résultats quantitatifs d'une part et qualitatifs d'autre part, la mesure de l'atteinte effectuée *a posteriori* peut conduire à ce que le poids des critères qualitatifs soit supérieur à celui des critères quantitatifs. La limite de la part qualitative est de 67 500 euros (100 000 euros x 45 % x 1,5).

L'atteinte de chacun de ces objectifs sera appréciée par le conseil d'administration. La pondération de chaque objectif détermine la fraction de part variable qui lui est associée. L'ensemble de ces objectifs s'entend hors impact d'éléments dont le caractère exceptionnel serait apprécié par le Comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance. Il sera tenu compte des impératifs de gestion et d'adaptation ou de revue de la stratégie de l'entreprise.

Le versement de la rémunération variable brute annuelle de la Directrice générale déléguée pour l'exercice 2025 sera conditionné à l'approbation par l'assemblée générale ordinaire annuelle des actionnaires de la Société qui sera tenue en 2026 (et portera sur l'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025), conformément aux textes en vigueur.

La Directrice générale déléguée dispose d'un véhicule de fonction et est couverte par le contrat de prévoyance ainsi que par celui de la police individuelle accidents des salariés d'Aéroports de Paris. Elle a démissionné de ses fonctions salariées à Aéroports de Paris à la date de sa nomination en qualité de Directrice générale déléguée. Elle ne bénéficie d'aucune indemnité relative à une clause de non-concurrence.

La Directrice générale déléguée ne bénéficie d'aucune prime de départ ni d'aucun régime spécifique de retraite. Elle ne perçoit pas de rémunération en tant qu'administrateur. Aucun plan d'options de souscription ou d'achat d'actions n'a été mis en place par la société au profit de sa Directrice générale déléguée.

Aéroports de Paris n'a pris aucun engagement au bénéfice de sa Directrice générale déléguée, correspondant à des éléments de rémunération, des indemnités ou des avantages dus ou susceptibles d'être dus en raison de la prise, de la cessation ou du changement de sa fonction ou postérieurement à l'exercice de celle-ci, et notamment aucun engagement de retraite ou autres avantages viagers.

Le montant maximal de la part variable de la rémunération a été fixé en valeur absolue et non en pourcentage de la rémunération fixe, selon la même structure que pour le Président-directeur général.

c) Politique de rémunération révisée applicable à M. Augustin de Romanet, Président-directeur général, pour la période du 1^{er} janvier au 18 février 2025

En application de l'article L.22-10-8 du Code de commerce, le conseil d'administration soumet à l'approbation de l'assemblée générale la politique de rémunération révisée applicable à M. Augustin de Romanet, Président-directeur général, pour la période du 1^{er} janvier au 18 février 2025.

La politique de rémunération est encadrée par le décret 2012-915 du 26 juillet 2012 modifiant celui du 9 août 1953, qui a plafonné à 450 000 euros la rémunération des mandataires sociaux des entreprises publiques auxquelles ce décret est applicable, dont Aéroports de Paris fait partie.

Pour assurer la continuité d'exploitation de la Société Aéroports de Paris, Monsieur Augustin de Romanet a accepté de poursuivre ses fonctions de Président-directeur général par intérim jusqu'à la nomination d'un successeur afin d'éviter que la société ne se trouve sans dirigeant. Dans ce contexte, le Conseil d'administration propose de revoir la rémunération de Monsieur Augustin de Romanet, Président-directeur général par intérim pour la période du 1^{er} janvier 2025 jusqu'à la cessation de ses fonctions le 18 février 2025 comme suit :

- ◆ sa rémunération fixe est portée à un montant forfaitaire de 112 500 euros ;
- ◆ aucune rémunération variable n'est attribuée au titre de cette période.

Les autres éléments de la politique de rémunération demeurent inchangés : bénéfice d'un véhicule de fonction et du contrat de prévoyance ainsi que de la police individuelle accidents des salariés d'Aéroports de Paris, pendant ladite période.

Dans l'attente d'une approbation par l'assemblée générale, Monsieur Augustin de Romanet a perçu sur la période considérée une rémunération fixe mensuelle calculée sur la base d'un montant de 350 000 euros brut annuel, en application de la politique de rémunération approuvée par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024. Le solde de la rémunération fixe dû à Monsieur Augustin de Romanet lui sera versé après approbation par l'assemblée générale des actionnaires du 15 mai 2025 de la politique de rémunération révisée présentée ci-dessus.

TABEAU 11

Dirigeants mandataires sociaux exécutifs	Contrat de travail		Régime de retraite supplémentaire		Indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la cessation ou du changement de fonctions		Indemnités relatives à une clause de non-concurrence	
	oui	non	oui	non	oui	non	oui	non
Augustin de ROMANET Président-directeur général Début mandat : 21/05/2024 Fin mandat : 18/02/2025		X		X		X		X
Philippe PASCAL Président-directeur général Début mandat : 18/02/2025 Fin mandat : AG 2029		X		X		X		X
Justine COUTARD Directrice générale déléguée Début mandat : 18/02/2025 Fin mandat : 17/02/2030		X		X		X		X

3.1.1.2 Politique de rémunération des mandataires sociaux non exécutifs visée à l'article L. 22-10-8 du Code de commerce

Les mandataires sociaux non exécutifs sont rémunérés exclusivement en fonction de leur présence aux séances du conseil d'administration et de ses comités, qui définissent la stratégie de l'entreprise. Le montant est attribué à l'administrateur ou au censeur pour chaque participation effective à une séance du Conseil ou de ses comités.

L'assemblée générale des actionnaires du 12 mai 2020 a porté à 500 000 euros l'enveloppe annuelle de la rémunération des administrateurs et des censeurs, pour tenir compte de la nomination d'un administrateur référent, de la création d'un

comité responsabilité sociétale de l'entreprise et de l'augmentation du nombre de séances. Les modalités de répartition de l'enveloppe ont été fixées par délibération du conseil d'administration du 24 juin 2020, sans modification jusqu'à nouvelle délibération.

Le conseil d'administration a connaissance des conditions d'emploi et de rémunération des salariés au sein du Groupe ADP et du ratio d'équité entre la rémunération du Président-directeur général et celles des salariés.

La politique de gestion des conflits d'intérêts est exposée à la section « Fonctionnement du conseil d'administration » 3^{ème} paragraphe, ci-après.

Il est précisé que la rémunération est versée :

- ♦ au budget de l'État pour l'administrateur désigné par arrêté par l'État (article 5 de l'ordonnance 2014 – 948 du 20 août 2014) ;
- ♦ au budget de l'État pour les administrateurs proposés par l'État et nommés par l'assemblée générale des actionnaires, ayant la qualité d'agent public de l'État (article 6 V de l'ordonnance précitée) ;
- ♦ au budget de l'État pour la rémunération excédant un plafond fixé par la réglementation en vigueur pour les administrateurs proposés par l'État et nommés par l'assemblée générale des actionnaires, n'ayant pas la qualité d'agent public de l'État (article 6 V de l'ordonnance précitée).

Les administrateurs représentant les salariés ne perçoivent aucune rémunération.

Aéroports de Paris n'a pris aucun engagement au bénéfice de ses mandataires sociaux non exécutifs, correspondant à des éléments de rémunération, des indemnités ou des

avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la prise, de la cessation ou du changement de leurs fonctions ou postérieurement à l'exercice de celles-ci, et notamment aucun engagement de retraite ou autres avantages viagers.

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS

Le barème de répartition des rémunérations revenant, par séance du conseil d'administration et de ses comités, aux administrateurs désignés en assemblée générale et à l'administrateur représentant l'État, a été confirmé, sans modification, par délibération du conseil d'administration du 24 juin 2020, après l'augmentation de l'enveloppe et approuvé par le ministre chargé de l'Économie le 6 juillet 2020, comme figurant dans le tableau ci-dessous.

Monsieur Augustin de Romanet a renoncé à percevoir une rémunération en qualité d'administrateur d'Aéroports de Paris.

Aéroports de Paris n'a pas prévu la possibilité de demander une restitution de ces rémunérations, car l'attribution est strictement liée à la présence et le versement effectué *a posteriori*.

Montant par séance	Administrateur	Administrateur référent	Président
Conseil d'administration	1 700 €	2 500 €	2 500 €
Comité d'audit et des risques	1 700 €		2 500 €
Comité de la stratégie et des investissements	1 700 €		2 500 €
Comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance	1 700 €		2 500 €
Comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise	1 700 €		2 500 €
Comités ad hoc	1 700 €		2 500 €

Le paiement est effectué deux fois par an, à l'euro près : pour les six premiers mois de l'année N en juillet N, pour les six derniers mois de l'année N en mars N+1.

RÉMUNÉRATION DES CENSEURS

Le conseil d'administration du 24 juin 2020 a également confirmé le prélèvement d'une somme sur l'enveloppe annuelle des rémunérations allouées aux administrateurs désignés en assemblée générale afin de rémunérer les censeurs, pour un montant égal à la moitié de la rémunération d'un administrateur, soit 850 euros pour chaque participation effective à une

séance du conseil ou d'un comité ad hoc, dans la limite de dix séances par an. Le paiement est effectué deux fois par an, à l'euro près : pour les six premiers mois de l'année N en juillet N, pour les six derniers mois de l'année N en mars N+1.

3.1.1.3 Montant des rémunérations attribuées au titre et versées au cours de l'exercice 2024 aux mandataires sociaux : informations visées au I de l'article L.22-10-9 du Code de commerce

Augustin de Romanet – Président-directeur général, mandataire social exécutif

Les rémunérations et avantages suivants ont été attribués au titre et versés au cours de l'exercice 2024 à Monsieur Augustin de Romanet, en application de la politique de rémunération et de ses critères, dont le lien avec la stratégie de l'entreprise est décrit dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise 2023. Cette politique a été approuvée par l'assemblée générale d'Aéroports de Paris du 21 mai 2024.

L'atteinte des objectifs a été appréciée par le conseil d'administration du 19 février 2025, sur avis du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance, et soumise à approbation ministérielle dans le cadre de l'article 3 du décret 53-707 du 9 août 1953 modifié. Un compte rendu détaillé des réalisations et critères d'atteinte a été présenté au comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance, et au conseil d'administration pour sa délibération.

Conformément aux textes en vigueur, le versement de la rémunération variable, au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2024, sera conditionné à l'approbation par l'assemblée générale ordinaire annuelle des actionnaires du 15 mai 2025.

Le montant annuel brut de la rémunération fixe du Président-directeur général a été de 350 000 euros.

La rémunération variable brute maximum du Président-directeur général est de 100 000 euros, soit 29 % de la rémunération fixe.

Deux objectifs quantitatifs (pondération totale : 55 %, prépondérante) ont été fixés pour 2024, ainsi que trois objectifs qualitatifs (pondération totale : 45 %).

Compte tenu de l'échelle d'appréciation retenue pour chacune des deux composantes : résultats quantitatifs d'une part et qualitatifs d'autre part, la mesure de l'atteinte effectuée *a posteriori* peut conduire à ce que le poids des critères qualitatifs soit supérieur à celui des critères quantitatifs. La limite de la part qualitative est de 67 500 euros.

Atteinte des objectifs

Les objectifs ont été atteints respectivement à hauteur de 110 % pour les objectifs quantitatifs (montant de l'EBITDA Courant Groupe : 110 % ; ROCE Groupe : 110 %) et 130 % pour les objectifs qualitatifs (dont engagement RSE Climat : 150 %, RSE engagements sociaux : 80 %, poursuite du déploiement de la feuille de route stratégique 2022-2025, sécurisation du modèle industriel et déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques : 150 %).

Objectifs 2024	Pondération	Taux d'atteinte	Valeur atteinte	Commentaire
EBITDA Courant Groupe en M€	30 %	110 %	2 068	Le niveau de performance s'échelonne de 0,7 à 1,1 (fraction de part variable nulle si le niveau est inférieur à 0,7).
ROCE Groupe en %	25 %	1110 %	7,04 %	Les niveaux de réalisation attendus pour chacun de ces critères ont été préétablis de manière précise par le conseil d'administration conformément aux hypothèses du budget 2024 (délibération du 20 décembre 2023), mais ne sont pas rendus publics pour des raisons de confidentialité, conformément à la recommandation DOC-2012-02 de l'AMF.
Responsabilité sociale et environnementale : objectif Climat : soumission, au périmètre des aéroports parisiens, des objectifs SBTi court terme (~2030) et Net 0 (horizon 2050), assortis de plans d'action, pour les émissions de CO ₂ de notre scope 1-2 et de notre scope 3, alignés sur le référentiel 1,5°, et après leur examen préalable par le Conseil d'administration	12 %	150 %	qualitatif	Le niveau de performance s'échelonne de 0,8 à 1,5 (fraction de part variable nulle si le niveau est inférieur à 0,8). Éléments d'appréciation du niveau atteint : cf. texte ci-après. *
Responsabilité sociale et environnementale : engagements sociaux, portant en particulier sur : ◆ Sécurité du travail, notamment amélioration de l'indicateur de taux de fréquence, en intervenant sur les différents facteurs de risques et en développant la culture de la prévention à tous les niveaux ; ◆ Emploi des jeunes, notamment poursuivre le développement de l'alternance et atteindre un pourcentage d'embauches à l'issue de ces parcours de l'ordre de 15 %.	13 %	80 %	qualitatif	Le niveau de performance s'échelonne de 0,8 à 1,5 (fraction de part variable nulle si le niveau est inférieur à 0,8). Éléments d'appréciation du niveau atteint : cf. texte ci-après. *
Poursuite du déploiement de la Feuille de route stratégique 2022-2025, sécurisation du modèle industriel et déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 ; l'atteinte se concrétise par : ◆ le développement des trois axes prévus par le plan : ◆ imaginer l'aéroport durable de demain, ◆ bâtir un groupe mondial, intégré, responsable, ◆ innover, accompagner et responsabiliser, en particulier dans la gestion des ressources humaines et des recrutements ; ◆ la mise en œuvre de toutes les mesures nécessaires au bon déroulement des Jeux Olympiques 2024.	20 %	150 %	qualitatif	Le niveau de performance s'échelonne de 0,8 à 1,5 (fraction de part variable nulle si le niveau est inférieur à 0,8). Éléments d'appréciation du niveau atteint : cf. texte ci-après. *

* S'agissant du 1^{er} objectif qualitatif, relatif au Climat : soumission, au périmètre des aéroports parisiens, des objectifs SBTi court terme (~2030) et Net 0 (horizon 2050), assortis de plans d'action, pour les émissions de CO₂ de notre scope 1-2 et de notre scope 3, alignés sur le référentiel 1,5°, et après leur examen préalable par le Conseil d'administration, il a été atteint :

Le dépôt du dossier SBTi a été réalisé au printemps, après examen par le Comex le 29/01/2024, puis en Conseil d'administration le 14/02/2024. Le dossier déposé est conforme à la description figurant dans cet objectif.

SBTi a approuvé le 3 octobre 2024 les objectifs définis, et une information a été faite au Conseil d'administration du 16 octobre 2024. Ils font l'objet d'une publication sur le site de SBTi depuis le 3 octobre 2024. Le même jour, ADP a publié un communiqué de presse.

La démarche SBTi permet à Aéroports de Paris SA de valider l'alignement de sa stratégie de réduction des émissions de

GES avec les accords de Paris (+ 1,5 °C maximum à horizon 2100), en démontrant la cohérence de ses objectifs chiffrés de réduction de ses émissions internes (scope 1 et 2) et externes (scope 3 relatif aux émissions des parties prenantes) avec les préconisations scientifiques, à moyen et long terme. Cette certification SBTi va dans le sens de l'application du cadre européen et notamment de la directive CSRD (Corporate Sustainable Reporting Directive).

L'engagement validé par le SBTi pour Aéroports de Paris SA est celui dit « Net Zero », ce qui correspond à une réduction absolue des émissions de GES de 90 % en 2050 par rapport aux émissions de l'année de référence 2019. Les émissions résiduelles des Scopes 1 et 2 devront être compensées par des projets de séquestration carbone.

Engagement global : Aéroports de Paris SA s'engage à atteindre le zéro émission nette de gaz à effet de serre sur l'ensemble de sa chaîne de valeur d'ici à 2050.

Objectifs à moyen terme

Scopes 1 et 2 : Aéroports de Paris SA s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre des Scopes 1 et 2 de 68 % d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019.

Scopes 1 et 2 - Énergie : Aéroports de Paris SA s'engage à continuer à s'approvisionner annuellement en électricité 100 % renouvelable dès maintenant et jusqu'en 2030.

Scope 3 : Aéroports de Paris SA s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre du Scope 3 de 27,5 % d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2019.

Objectifs à long terme

Scopes 1 et 2 : Aéroports de Paris SA s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre des Scopes 1 et 2 de 90 % d'ici à 2035 et jusqu'en 2050 par rapport à l'année de référence 2019.

Scope 3 : Aéroports de Paris SA s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre du Scope 3 de 90 % d'ici à 2050 par rapport à l'année de référence 2019.

Le management a également poursuivi sa mobilisation pour concrétiser ses **engagements sociaux, 2^{ème} objectif qualitatif, portant en particulier sur :**

1. **La sécurité du travail**, notamment l'amélioration de l'indicateur de taux de fréquence, en intervenant sur les différents facteurs de risques et en développant la culture de la prévention à tous les niveaux.

En 2024, la reprise de l'activité s'est poursuivie. L'actualité a été marquée par les Jeux olympiques et paralympiques, pour lesquels des actions spécifiques ont été réalisées : évaluation et analyse des risques pour les salariés volontaires et les groupes de travail opérationnels, mesures de prévention spécifiques (livret sécurité JOP, sessions de formation, dotation en EPI (équipements de protection individuelle...)). Seul un accident bénin a été recensé parmi les volontaires.

En 2024, le taux de fréquence atteint 11,41. Il est plus élevé qu'en 2023, où il s'était très nettement amélioré par rapport à 2022 : 9,42 (14,56 en 2022), le plus bas jamais enregistré par Aéroports de Paris.

Le taux de gravité : 1,26 est stable par rapport à 2023 (1,27).

Face à ces évolutions, montrant les progrès réalisés, mais témoignant des variations possibles d'une année sur l'autre, le management poursuit sans relâche ses efforts pour assurer une tendance globale à la réduction des accidents du travail. Il s'appuie notamment sur le développement d'une culture de sécurité partagée, pour ancrer les améliorations dans la durée.

En 2024, la politique Santé et Sécurité a été formalisée et diffusée, impulsée par le Président-directeur général, de même que la démarche managériale.

Pour consolider l'amélioration des résultats, l'entreprise positionne la sécurité comme élément stratégique de performance et s'assure qu'elle soit intégrée dans les pratiques au quotidien. Pour cela, elle doit garantir un cadre commun pour la prévention des risques professionnels et une culture de sécurité partagée par tous. Ses engagements et responsabilités ont donc été formalisés par cette politique ainsi que par des règles d'or, prenant en compte les facteurs humains et organisationnels pour favoriser des comportements sûrs et adaptés. Ces éléments permettent :

- ◆ d'incarner l'engagement de la Direction auprès de l'ensemble des parties prenantes, en cohérence avec le pilier social de la stratégie RSE « garantir l'intégrité des collaborateurs » ;

- ◆ de définir un cadre commun pour la prévention des risques professionnels, et déployer ainsi une culture homogène de la prévention ;

- ◆ de répondre aux exigences portées par les certifications ISO 45001 de nos plateformes.

Les **règles d'or** traduisent les comportements attendus de chaque salarié ainsi que la responsabilité du manager dans ce domaine.

La politique passe également par une **démarche managériale** globale ambitieuse pour une meilleure prise en compte de la sécurité dans les organisations et processus, afin de sensibiliser sur la posture managériale adéquate. Une formation spécifique a été déployée au premier semestre 2024. Elle s'appuie sur une mise en mouvement managériale, en commençant par le Comité Exécutif puis par l'ensemble des managers encadrants des directions de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Ainsi, plus de 400 managers ont été formés aux Visites Comportementales de Sécurité et peuvent désormais les mettre en œuvre auprès de leurs équipes.

Enfin, un livret « Manager, un leader en prévention » a été réalisé et permet de sensibiliser les managers à la culture sécurité, la culture juste, et rappelle les outils à leur disposition.

Cette politique, les règles d'or et la formation spécifique constituent le pilier et le développement de l'axe « **culture de sécurité** » du plan d'actions pluriannuel pour la prévention des **risques techniques et psychosociaux**. **Ce plan, dans la continuité des années précédentes**, s'articule autour de **trois autres axes** majeurs :

- ◆ déplacements piétonniers et routiers : notamment création du Collectif Sécurité Circulation Aéroportuaire CSCA et signature d'une charte avec les entreprises adhérentes des plateformes, mise en place de comités de suivi de sécurisation des déplacements et poursuite d'actions de sensibilisation spécifiques aux accidents de trajet (flashes sécurité, animations avec la police...) ;
- ◆ accidents liés à la coactivité : notamment plans d'action pour les galeries bagages et quais de livraison, montée de version du logiciel dédié aux plans de prévention, actions de formation dédiées à la coactivité ;
- ◆ risque technique depuis 2024 (dont risque électrique) : notamment lancement des visites de terrain par le prestataire retenu pour la mise à jour des instructions générales de sécurité, déploiement d'une formation « gestes et postures » au poste de travail ;
- ◆ risques psychosociaux (RPS) :
 - ◆ internes, notamment mise à jour des évaluations RPS dans le Document Unique, poursuite des formations « Intégrer le facteur humain et les RPS dans la prévention des risques professionnels » et « risque juridique des RPS » (600 salariés formés),
 - ◆ externes : notamment équipement des salariés par un « dispositif communicant de sécurité », et poursuite des formations pour les salariés au contact du public (« prévenir et gérer les situations d'incivilité en milieu professionnel »).

L'Enquête sur la Qualité de Vie et les Conditions de Travail réalisée fin 2022 a permis de renouer avec une démarche d'écoute de l'ensemble des salariés, sur leur perception de différents aspects de leur vie au travail, au sein de leur équipe et plus globalement au sein de l'entreprise. Les résultats ont été partagés à partir de mars 2023. Conformément à l'engagement pris, une démarche de communication et de construction de **plans d'action pluriannuels** a été menée à deux niveaux.

Au niveau de l'entreprise, une vidéo diffusée auprès de tous les salariés a présenté les points d'appui et les points d'amélioration attendus. 12 focus groupes, impliquant 103 salariés issus de toutes les directions ont permis d'approfondir les analyses quantitatives et d'identifier des pistes d'action. Ces éléments ont permis de formaliser un **plan d'action transverse pour 2024 et 2025**, en cohérence avec les politiques et projets de l'entreprise, notamment : Reconnaissance (NAO 2024 : accord majoritaire signé, actionnariat salarié, enquête salariale femmes/hommes), organisation du travail (accompagnement managérial dans l'organisation du travail hybride, accord télétravail, cadre de référence entreprise sur la maîtrise des usages numériques y compris en réunions), carrière et développement (refonte du guide manager sur les process de recrutement, communication sur les passerelles de mobilité, création d'un comité mobilité central), Conditions de travail (politique de sécurité et formation managériale, retour sur les fonctionnements en espaces dynamiques).

Ces projets transverses ont été finalisés. Les résultats ont été déclinés par direction à partir de l'analyse des indicateurs de l'enquête.

2. L'emploi des jeunes, notamment poursuivre le développement de l'alternance et atteindre un pourcentage d'embauches à l'issue de ces parcours de l'ordre de 15 %.

L'attention portée à l'emploi des jeunes (apprentissage, *Graduate Program*) est constante.

Avec l'accord GEPP du 14 avril 2022, Aéroports de Paris continue à favoriser le recrutement des jeunes. Elle confirme le développement de l'alternance et son engagement sociétal pour la formation de la jeunesse du pays, en leur offrant la possibilité d'une première expérience professionnelle significative. L'alternance est également l'une des voies privilégiées pour développer et attirer de nouvelles compétences. L'engagement figurant dans l'accord GEPP est un taux de jeunes en contrat d'alternance de 3 % d'ici la fin de la période de l'accord, avec l'ambition de tendre vers 3,5 %. Pour 2024, le taux est de 5,74 % (5,2 % en 2023, 3,9 % en 2022).

En 2024, 44 événements, notamment au sein des écoles ou de forums d'emploi ont été réalisés. Dans le cadre d'une convention de parrainage entre l'éco-campus de Vitry-sur-Seine (3 CFA dont un CFA technique) avec la direction de l'aéroport de Paris-Orly, l'entreprise promeut ses métiers et propose en priorité ses besoins en électrotechnique / balisage et bagages.

Le *Graduate program* (GP) se poursuit pour recruter en CDI des jeunes diplômés, en leur offrant un parcours d'intégration de 3 missions de 8 mois chacune, dans 3 filières : Exploitation, Technique et Finance. Il a été renforcé par la possibilité d'une mission à l'international.

En 2024, 203 jeunes (30 ans inclus) ont été recrutés en CDI (180 en 2023, 220 en 2022), dont 15 Graduate Program (15 en 2023, 24 en 2022).

225 nouveaux contrats en alternance ont été signés (235 pour l'année 2023, 206 en 2022). L'entreprise confirme son recours à l'alternance comme moyen privilégié d'intégration des jeunes en CDI, en cohérence avec les besoins identifiés. Les recrutements externes sont facilités lorsqu'ils concernent des apprentis.

En 2024, 36 alternants ont été recrutés en CDI (27 en 2023, 19 en 2022), soit un taux d'embauche de 21,6 % (19,4 % en 2023).

Des parcours d'accueil et des référents sont mis en place, et une attention particulière est portée à leur formation.

Enfin, l'accord conserve les dispositifs favorisant leur accès au logement (aide à la recherche dans le parc social, Mobili Pass, Loca pass, Mobili jeune) et leur mobilité (mise à disposition de véhicules via l'association Papa Charlie).

La diversité géographique et socio-culturelle s'inscrit dans le cadre du PAQTE (Le Pacte avec les quartiers pour toutes les entreprises) et dans les partenariats avec des Centres de formation d'apprentis, et des actions de proximité avec les Maisons de l'environnement.

L'entreprise verse une partie de la taxe d'apprentissage aux organismes agissant pour la promotion des métiers, de la formation technologique ou professionnelle initiale, de l'insertion et à certaines associations (par exemple, Article 1, Apprentis d'Auteuil, Ecoles de la 2^{ème} Chance, Fondation pour un avenir ensemble, fondation Mozaik, United Way l'alliance, Atout Jeunes Université, GIP Emploi Roissy, Force Femmes).

Enfin, les jeunes résidant dans ces territoires peuvent notamment bénéficier de la plateforme digitale de recrutement AEROWORK. Ce nouveau portail d'opportunités professionnelles agrège les offres des recruteurs des métiers de l'aéroport et se caractérise par son offre orientée vers les candidats (pas de CV ni de photo nécessaires). Il s'adresse tout particulièrement aux demandeurs d'emploi peu ou pas qualifiés et aux personnes éloignées de l'emploi.

L'association Orly International réunit un réseau de partenaires et organise notamment les Rendez-vous pour l'Emploi d'Orly-Paris*.

S'agissant du **3^{ème} objectif qualitatif**, le management a poursuivi en 2024 sa **feuille de route stratégique 2025 Pioneers**, développé ses trois axes, et réalisé toutes les actions nécessaires au bon déroulement des **Jeux olympiques et paralympiques 2024**. Les actions phares lancées en 2024 concourent à l'exécution de l'ambition communiquée sur les trois volets :

♦ imaginer l'aéroport durable de demain :

L'année 2024 a été l'occasion :

- ♦ d'étendre la proposition de valeur d'Extim au-delà de l'emprise aéroportuaire par l'acquisition de Paris Experience Group, et par celle de Private Suite aux États-Unis, ainsi que par l'ouverture du *lounge* VIP Extim à Almaty au Kazakhstan,
 - ♦ de sécuriser l'ouverture dans les temps et le bon fonctionnement de la gare multimodale d'Orly et de la ligne de métro 14 avant les Jeux Olympiques et Paralympique (14 juin),
 - ♦ de lancer les travaux d'industrialisation de l'outil de budgétisation carbone (application « eCARB » qui sera intégrée au réseau ADP), d'intégrer le budget carbone dans les processus de gouvernance des projets d'investissements d'ADP SA, d'acculturer TAV Airports et AIG pour sécuriser la fixation de budgets carbone sur leurs principaux projets d'investissements.
- À fin 2024, plus de 50 % des projets à Paris, dont le CAPEX est supérieur à 5 millions d'euros ont un budget carbone fixé, ainsi qu'un projet de TAV Airports (terminal d'Almaty) et un projet d'AIG (piste);
- ♦ de poursuivre avec Air France l'expérimentation Taxibot permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre des avions au roulage, et de travailler en commun sur le modèle économique et environnemental associé, pour instruire le potentiel de création de valeur pour les deux entités ;

♦ bâtir un groupe mondial, intégré, responsable :

L'année 2024 a été marquée par :

- ♦ l'accélération de la mobilisation des collaborateurs d'Aéroports de Paris SA autour de l'engagement citoyen, en parallèle du Programme de Volontariat Opérationnel les impliquant déjà fortement dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques,
- ♦ la poursuite d'une démarche d'innovation au service de l'excellence de nos opérations et de leur verdissement, de l'amélioration de l'expérience passager : déploiement du LIDAR à Paris-Orly pour suivre les flux passagers afin de fluidifier le parcours passager, lancement d'une expérimentation pour détecter l'utilisation des APU par les aéronefs et en réduire l'utilisation à Paris-Charles de Gaulle, lancement d'une expérimentation à Paris-Orly pour suivre en temps réel l'état de fonctionnement des ascenseurs et électromécaniques et ainsi optimiser leur disponibilité,
- ♦ la concertation publique associée au plan directeur Paris-Orly 2035, qui s'est déroulée au 1^{er} semestre. Les parties prenantes ont été particulièrement intéressées par la priorité donnée au développement des transports collectifs face à la saturation croissante de la plateforme, et ainsi à la refonte envisagée du modèle d'accès à la plateforme ;
- ♦ innover, accompagner et responsabiliser, en particulier dans la gestion des ressources humaines et des recrutements :
 - ♦ poursuite de l'opération d'actionnariat salarié, avec un deuxième abondement unilatéral de l'entreprise,
 - ♦ poursuite des projets d'innovation notamment autour du eVTOL,
 - ♦ formation de 100 % des collaborateurs aux bonnes pratiques Ethique et Compliance : réalisé 97,3 % pour un objectif 2024 de 95 %.

Pour la gestion des ressources humaines et des recrutements, 2024, après 2023 et 2022, a été une année de pourvoi des postes à grande échelle, reposant sur deux dynamiques :

- ♦ les **mobilités internes**, fondées sur l'affichage de tous les postes disponibles, permettent aux salariés de postuler sur les emplois les intéressant ;
- ♦ un nouveau plan ambitieux de 431 **recrutements externes** en 2024 : 399 salariés ont été recrutés.

Sur ces 399 recrutements, 34 sont issus de la cooptation interne, se concentrant en particulier sur les métiers de la maintenance (16) et de la sécurité (16) (en 2023, respectivement 73 sur 465, 16 et 16).

Cette réalisation succède à celles de 2022, avec un volume exceptionnel de 531 recrutements externes en CDI, puis de 2023 : 465.

Plus globalement, l'entreprise a développé et met en œuvre la gestion des emplois et des parcours professionnels. Celle-ci s'appuie notamment sur un **référentiel des métiers et des compétences**, qui regroupe les métiers de l'entreprise en fonction de leur finalité et des proximités de compétences, pour un **investissement fort dans le développement professionnel** de tous les collaborateurs

La richesse des métiers (4 familles / 20 sous-familles / 91 métiers / 315 fonctions) est un facteur d'attractivité et permet de construire des parcours professionnels diversifiés et individualisés.

La **cartographie des métiers** apporte une vision des métiers et compétences avec un effort d'anticipation pour adapter l'entreprise aux mutations de son environnement avec une projection à court, moyen et long terme, identifier les métiers à enjeux prioritaires, orienter la politique emploi et les plans d'action. Elle permet ainsi de prioriser la gestion des emplois et compétences en ciblant les efforts sur les métiers critiques en termes de disponibilité et d'impact sur le business. Elle est actualisée tous les deux ans. Réalisée en 2022, elle a donc été mise à jour en 2024, prenant en compte l'évolution des métiers et des organisations ainsi que les caractéristiques du marché du travail.

Les **filières métiers** ont été structurées (ingénierie, maintenance propriétaire, système d'information, finances, exploitation, achats et logistique). Elles permettent de partager une vision sur les évolutions d'emploi et de compétences, de disposer d'une cartographie des ressources, de définir des plans de développement des compétences, d'organiser et animer les parcours professionnels. Leur utilisation s'appuie notamment sur :

- ♦ la création d'un espace dédié sur le portail RH ;
- ♦ des outils et actions de valorisation des métiers et parcours professionnels : projet d'outil dynamique pour les salariés / managers / responsables Ressources humaines : il permettra de visualiser les passerelles entre les métiers, selon le parcours et compétences de chacun, de mesurer les écarts de compétences, de faire le lien avec les offres de mobilité interne et les formations nécessaires, et ainsi d'accompagner les salariés dans leur parcours professionnel.

Pour la mise en œuvre des **mesures nécessaires au bon déroulement des Jeux olympiques et paralympiques 2024** :

Les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 se sont déroulés de façon optimale, grâce aux mesures mises en œuvre par l'entreprise pour toutes les fonctions. Elles ont permis d'assurer la robustesse et la qualité des opérations pendant cette période, en traitant les spécificités de l'accueil des délégations.

Sur les plateformes, notamment, en complément des infrastructures existantes, des installations dédiées ont été mises en place : *Athletes Special Hall* (ASH), « *bagage factory* ». Tous les processus ont été adaptés ou renforcés selon les besoins.

Hors des plateformes, ADP était notamment impliqué dans le processus d'enregistrement au village olympique : *Off Airport Process* (OAP).

Les objectifs ont été atteints : maintenir la qualité de service tout en assurant un parcours sécurisé et fluide pour tous les passagers, mobiliser les salariés, permettre un traitement optimal des bagages y compris hors format, malgré le volume important, accéder aux plateformes dans des conditions acceptables, avec une attention particulière aux personnes en situation de handicap, athlètes ou passagers : les Jeux paralympiques ont permis l'accélération du déploiement de nombreuses initiatives (conserver l'usage du fauteuil roulant personnel depuis et jusqu'à la porte de l'avion, cordons tournesols...) Un cap vers des aéroports plus inclusifs pour les personnes en situation de handicap a ainsi été franchi, laissant un véritable héritage.

Pour les salariés, l'organisation du travail a été anticipée, notamment pour la planification des congés, sans modification des règles de prise. Le programme de renfort interne a mobilisé 1 486 volontaires, issus de toutes les directions.

Le statut de partenaire officiel de Paris 2024 a également permis de les faire bénéficier d'un accès privilégié à la billetterie et de places comme relayeurs de la flamme.

Le Président-directeur général dispose d'un véhicule de fonction et est couvert par le contrat de prévoyance ainsi que par celui de la police individuelle accidents des salariés d'Aéroports de Paris. Il n'a pas conclu de contrat de travail avec Aéroports de Paris et ne bénéficie d'aucune indemnité relative à une clause de non-concurrence.

Le Président-directeur général ne bénéficie pas de rémunération variable pluriannuelle ou exceptionnelle, ni d'aucune prime de départ, ni d'aucun régime spécifique de retraite. Le conseil d'administration a pris acte de la renonciation de Monsieur Augustin de Romanet à percevoir une rémunération en tant qu'administrateur d'Aéroports de Paris, dont la décision d'allocation et de répartition aux

administrateurs est définie par délibération du Conseil d'administration du 24 juin 2020.

Aucun plan d'options sur actions ni aucun plan d'attribution d'action de performance n'ont été mis en place par la Société au profit de ses mandataires sociaux.

Il n'existe pas d'avantages ou rémunérations versés à Monsieur Augustin de Romanet par des sociétés contrôlées par la société Aéroports de Paris.

L'assemblée générale du 21 mai 2024 a approuvé ex-post la rémunération 2023 du Président-directeur général. Sa part variable au titre de 2023 (100 000 euros) lui a été versée après cette approbation.

Aéroports de Paris n'a pas prévu la possibilité de demander une restitution de la rémunération variable.

TABEAU 1 - SYNTHÈSE DES RÉMUNÉRATIONS ET DES OPTIONS ET ACTIONS ATTRIBUÉES À CHAQUE DIRIGEANT MANDATAIRE SOCIAL EXÉCUTIF

(en euros)	2024	2023
Augustin de Romanet PDG		
Rémunérations attribuées au titre de l'exercice	459 350	459 019
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	-	-
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	-	-
Valorisation des autres plans de rémunération de long terme	Néant	Néant
Indemnité de départ	Néant	Néant
Indemnité de non-concurrence	Néant	Néant
Régime de retraite supplémentaire	Néant	Néant
TOTAL	459 350	459 019

TABEAU 2 - RÉCAPITULATIF DES RÉMUNÉRATIONS DE CHAQUE DIRIGEANT MANDATAIRE SOCIAL EXÉCUTIF

Détail des montants attribués et versés (en euros)	2024		2023	
	Montants attribués	Montants versés	Montants attribués	Montants versés
Rémunération fixe	350 000	350 000	350 000	350 000
Rémunération variable annuelle	100 000 ¹	100 000	100 000 ²	100 000
Rémunération variable différée/ pluriannuelle	Néant	Néant	Néant	Néant
Rémunération exceptionnelle	-	-	-	-
Rémunération en tant qu'administrateur	-	-	-	-
Avantages en nature : voiture	9 350	9 350	9 019	9 019
TOTAL	459 350	459 350	459 019	459 019

¹ Sous réserve de l'approbation par l'assemblée générale ordinaire annuelle des actionnaires de la Société du 15 mai 2025.

² Approbation par l'assemblée générale ordinaire du 21 mai 2024.

Ratio d'équité

Le tableau ci-dessous présente le ratio d'équité, conformément aux lignes directrices sur les multiples de rémunération de l'AFEP-MEDEF : il situe le niveau de rémunération du Président-directeur général au regard de la rémunération moyenne et de la rémunération médiane des salariés, sur une base équivalent temps plein des salariés de la société Aéroports de Paris. La rémunération comprend : salaire fixe, part variable, compléments d'emploi (prime de partage de la valeur, ancienneté, primes, supplément familial, heures majorées et supplémentaires, frais de transport), hors intéressement et participation. Pour 2020 et 2021, la

rémunération a été estimée en prenant en compte l'indemnisation de l'activité partielle mise en œuvre du 23 mars 2020 au 30 juin 2021, afin de couvrir un périmètre d'activités comparable des salariés. Les éléments de rémunération liés à l'activité n'ont pas été redressés (primes, heures majorées, indemnités kilométriques).

La rémunération du Président-directeur général est plafonnée réglementairement, et sans aucun changement depuis 2012, quelle que soit la performance de l'entreprise.

Rémunération (en euros)	2024	2023	2022	2021	2020
Président-directeur général					
Rémunération annuelle	459 350	459 019	458 665	458 488	428 507
Salariés					
Rémunération annuelle moyenne	69 210	66 688	63 576	57 936	56 757
Rémunération annuelle médiane	62 239	59 961	56 946	50 390	50 172
Ratio PDG/salariés					
Rémunération annuelle moyenne	6,64	6,88	7,21	7,91	7,55
Évolution du ratio « moyenne »	(4 %)	(5 %)	(8,8 %)	+5 %	(2 %)
Rémunération annuelle médiane	7,38	7,66	8,05	9,10	8,54
Évolution du ratio « médiane »	(4 %)	(5 %)	(11 %)	+7 %	+1 %
EBITDA courant groupe M€	2 068	1 956	1 704	751	168
Évolution de l'EBITDA groupe	+ 6 %	+ 15 %	+ 127 %	+ 347 %	- 91 %

Rémunérations versées aux administrateurs et censeurs, mandataires sociaux non exécutifs

RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX ADMINISTRATEURS

La politique de rémunération des mandataires sociaux non exécutifs est exposée au 3.1.1.2 ci-dessus.

Monsieur Augustin de Romanet a renoncé à percevoir une rémunération en qualité d'administrateur d'Aéroports de Paris.

TABLEAU 3 - RÉMUNÉRATIONS PERÇUES PAR LES MANDATAIRES SOCIAUX NON EXÉCUTIFS

Montant brut (en euros)	2024	2023
Jacques Gounon	40 800	28 900
Sylvia Metayer	48 700	32 900
Olivier Grunberg	52 700	51 000
Séverin Cabannes	87 900	70 200
Augustin de Romanet	-	-
PREDICA représenté par Mathieu Lance	39 100	42 500
Administrateur désigné par arrêté de l'État - May Gicquel ¹	30 600	56 100
Administrateur proposé par l'État et nommé par l'assemblée générale des actionnaires - Stéphane Raison ¹ (depuis le 1 ^{er} avril 2023)	8 500	13 600
Administrateur proposé par l'État et nommé par l'assemblée générale des actionnaires - Cécile de Guillebon	37 400	35 700
Administrateur proposé par l'État et nommé par l'assemblée générale des actionnaires - Pierre Cuneo ¹	27 200	25 500
Administrateur proposé par l'État et nommé par l'assemblée générale des actionnaires - Fanny Letier	31 200	26 100
Administrateur proposé par l'État et nommé par l'assemblée générale des actionnaires - Perrine Vidalenche	28 900	27 200
TOTAL	433 000	409 700

¹ Ces montants ont été versés au budget de l'État en application des articles 5 et 6 de l'ordonnance 2014-948 du 20 août 2014.

RÉMUNÉRATIONS VERSÉES AUX CENSEURS

La politique de rémunération des mandataires sociaux non exécutifs est exposée au 3.1.1.2 ci-dessus.

Montant brut (en euros)	2024	2023
Anne Hidalgo	0	0
Christine Janodet (jusqu'au 31 mars 2023)	-	1 700
Didier Martin (depuis le 1 ^{er} avril 2023)	2 550	3 400
Valérie Péresse	7 650	6 800
Patrick Renaud (jusqu'au 21 mai 2024)	5 100	8 500
Pascal Doll (depuis le 21 mai 2024)	3 400	-

Votes de l'assemblée générale sur les rémunérations

En application de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce, l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 a voté favorablement sur la résolution relative aux informations mentionnées à l'article L. 22-10-9 du Code de commerce concernant la rémunération des mandataires sociaux.

Assemblée générale du 21 mai 2024 - % d'approbation	2024 <i>ex ante</i> (Politique de rémunération)	2023 <i>ex post</i> (Montant des rémunérations attribuées et versées)
Président-directeur général	99,26 %	99,71 %
Mandataires sociaux non exécutifs	99,99 %	99,71 %

CODE AFEP-MEDEF TABLEAUX 4 À 10

TABLEAU 4	Options de souscription ou d'achat d'actions attribuées durant l'exercice à chaque dirigeant mandataire social exécutif par l'émetteur et par toute société du groupe	sans objet
TABLEAU 5	Options de souscription ou d'achat d'actions levées durant l'exercice par chaque dirigeant mandataire social exécutif	sans objet
TABLEAU 6	Actions de performance attribuées durant l'exercice à chaque dirigeant mandataire social exécutif par l'émetteur et par toute société du groupe	sans objet
TABLEAU 7	Actions de performance devenues disponibles durant l'exercice pour chaque dirigeant mandataire social exécutif	sans objet
TABLEAU 8	Historique des attributions d'options de souscription ou d'achat d'actions information sur les options de souscription ou d'achat	sans objet
TABLEAU 9	Historique des attributions d'actions de performance information sur les actions de performance	sans objet
TABLEAU 10	Tableau récapitulatif des rémunérations variables pluriannuelles de chaque dirigeant mandataire social exécutif	sans objet

3.1.2 GOUVERNANCE

3.1.2.1 Le Code de gouvernement d'entreprise

3.1.2.1.1 Le code de référence

Le conseil d'administration, lors de sa séance du 29 avril 2009, a décidé de se référer au Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'Association Française des Entreprises Privées et du Mouvement des Entrepreneurs de France (code AFEP-MEDEF) publié en décembre 2008 et dont la dernière révision date de décembre 2022. Il peut être consulté sur le site <https://www.medef.com/> et le site <https://afep.com>.

Des explications sont fournies au paragraphe ci-dessous lorsque des recommandations du code AFEP-MEDEF sont écartées ainsi que l'article L.22-10-10 4° du Code de commerce et le paragraphe 28.1 du code AFEP-MEDEF en reconnaissent la faculté.

3.1.2.1.2 Dérogations au Code AFEP-MEDEF

Aéroports de Paris est soumise à l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance en raison de sa nature d'entreprise publique contrôlée par l'État français.

Les recommandations du code AFEP-MEDEF sont disponibles depuis le lien :

<https://afep.com/wp-content/uploads/2022/12/Code-AFEP-MEDEF-version-de-decembre-2022.pdf>.

Les recommandations écartées, et les raisons pour lesquelles elles le sont, figurent dans le tableau suivant.

Code AFEP-MEDEF décembre 2022	Recommandations du Code AFEP-MEDEF	Explications
Durée des fonctions et échelonnement des mandats des administrateurs (§ 15 du Code AFEP-MEDEF)	« La durée du mandat des administrateurs, fixée par les statuts, ne doit pas excéder quatre ans de sorte que les actionnaires soient amenés à se prononcer avec une fréquence suffisante sur leur mandat. » « L'échelonnement des mandats est organisé de façon à éviter un renouvellement en bloc et à favoriser un renouvellement harmonieux des administrateurs. »	Le mandat des administrateurs d'Aéroports de Paris excède la durée de quatre ans fixée par le code AFEP-MEDEF. La durée du mandat des administrateurs est fixée à 5 ans, une durée cohérente avec la durée du contrat de régulation économique, conclu en application de l'article L. 6325-2 du Code des transports. En réponse à une observation du Haut Comité de Gouvernement d'Entreprise suite à l'examen du document d'enregistrement universel 2023 du Groupe ADP concernant l'échelonnement des mandats des administrateurs, le Groupe ADP a indiqué que : ◆ l'échéance des mandats des administrateurs nommés par l'assemblée générale (hors les 6 représentants des salariés et le représentant de l'État) est organisée de façon à éviter un renouvellement en bloc de l'ensemble des mandats au cours d'une même assemblée générale ; ◆ afin de favoriser un renouvellement plus harmonieux des administrateurs, le Comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance sera saisi de la question de l'échelonnement des mandats et fera part au conseil d'administration de ses conclusions. Il examinera notamment, avec l'Agence des participations de l'État, l'opportunité d'une modification statutaire concernant la durée des mandats. Le comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance, informé, se saisira de la question.
Composition du comité des rémunérations, nomination et de la gouvernance (§ 18.1 et 19.1 du Code AFEP-MEDEF)	Le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance doit être composé majoritairement d'administrateurs indépendants.	La composition du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance est de cinq membres dont deux administrateurs indépendants parmi lesquels se trouve la présidente (soit une présence de 50 % d'administrateurs indépendants, l'administrateur représentant les salariés n'étant pas comptabilisé). Le Haut Comité du Gouvernement d'Entreprise (HCGE), dans son guide d'application mis à jour en 2024 du Code AFEP-MEDEF révisé, précise que lorsque le président de ce comité est indépendant, la présence de 50 % d'administrateurs indépendants en lieu et place d'une majorité est une explication pertinente permettant d'écarter l'application de la recommandation du Code. Cette dérogation ne peut être que temporaire aussi le comité a entamé, en 2024, des travaux pour y remédier et a mandaté un cabinet de recrutement pour l'assister dans sa recherche de candidats administrateurs indépendants.
Détention d'actions par l'administrateur (§ 21 du Code AFEP-MEDEF)	« Hors dispositions légales contraires, l'administrateur doit être actionnaire à titre personnel et, en application des dispositions des statuts ou du règlement intérieur, posséder un nombre minimum d'actions, significatif au regard des rémunérations qui lui ont été allouées. »	La charte des membres du conseil d'administration, figurant en annexe du règlement intérieur du conseil d'administration, prévoit, conformément au Code AFEP-MEDEF, que les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires doivent détenir, à titre personnel, un nombre d'actions de la société significatif au regard de la rémunération perçue. À défaut de les détenir lors de son entrée en fonction, il doit utiliser cette rémunération à leur acquisition. Cette recommandation ne peut pas s'appliquer au sein de la Société pour les membres suivants dispensés d'être propriétaires d'actions de la société : ◆ l'administrateur désigné par l'État et les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État, en application de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 ; ◆ les administrateurs élus par les salariés en application de l'article 22 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Leur mandat est gratuit.
Obligation de détention d'actions des dirigeants mandataires sociaux (§ 24 du Code AFEP-MEDEF)	« Le conseil d'administration fixe une quantité minimum d'actions que les dirigeants mandataires sociaux doivent conserver au nominatif, jusqu'à la fin de leurs fonctions. Cette décision est réexaminée au moins à chaque renouvellement de leur mandat. »	Le conseil d'administration, dans sa séance du 15 juillet 2014, confirmé dans sa séance du 21 mai 2024, a décidé de ne fixer aucun seuil de conservation d'actions dans la mesure où : le Président-directeur général ne bénéficie d'aucune option d'action ou action de performance ; ◆ le Président-directeur général a renoncé au versement de sa rémunération en tant que membre du conseil d'administration d'Aéroports de Paris et de ses sociétés ; ◆ la rémunération est encadrée par le décret n° 2012-915 du 26 juillet 2012 relatif au contrôle de l'État sur les rémunérations des dirigeants d'entreprises publiques. L'engagement du Président-directeur général d'Aéroports de Paris n'est pas lié aux intérêts qu'il peut détenir dans l'entreprise. Il agit dans l'intérêt social, quel que soit le nombre d'actions détenues à titre personnel.

3.1.2.2 Le Président-directeur général

L'article 14 des statuts d'Aéroports de Paris prévoit que le Président du conseil d'administration assure également la direction générale de la société. Il porte le titre de Président-directeur général. Il est nommé par décret, parmi les administrateurs, sur proposition du conseil d'administration.

Sur proposition du conseil d'administration du 20 mai 2019, Augustin de Romanet, Président-directeur général d'Aéroports de Paris depuis le 29 novembre 2012, a été renouvelé dans ses fonctions par décret en date du 29 mai 2019. Par décisions de l'État prises en application de l'article 21 de l'ordonnance du 20 août 2014 modifiée relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, en date du 21 mai 2024 et du 19 décembre 2024, Augustin de Romanet a été nommé Président-directeur général de la société Aéroports de Paris par intérim.

Le communiqué de la Présidence de la République en date du 20 janvier 2025 indique que :

- ♦ le Président de la République envisage, sur proposition du Premier ministre, de nommer Philippe Pascal en qualité de président-directeur général de la société Aéroports de Paris ;
- ♦ la Présidente de l'Assemblée nationale et le Président du Sénat seront saisis de ce projet de nomination, afin que la commission intéressée de chacune des assemblées se prononce dans les conditions prévues par le cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution.

Philippe Pascal a été auditionné par les commissions intéressées de l'Assemblée nationale et du Sénat les 5 et 12 février 2025. Celles-ci ont rendu, le 12 février 2025, un avis favorable à sa nomination en qualité de Président-directeur général de la Société Aéroports de Paris.

Le Conseil d'administration, lors de la séance du 18 février 2025, a :

- ♦ coopté Philippe Pascal en qualité d'administrateur en remplacement d'Augustin de Romanet, pour la durée du mandat de ce dernier restant à courir, prenant fin à l'issue de l'assemblée générale ordinaire des actionnaires appelée à statuer en 2029 sur les comptes de l'exercice écoulé ; et
- ♦ proposé au Président de la République de nommer par décret Philippe Pascal en qualité de Président-directeur général de la société Aéroports de Paris.

À l'issue de la séance du Conseil d'administration, Philippe Pascal a été nommé Président-directeur général par intérim d'Aéroports de Paris par décision du ministre de l'Economie, avant d'être nommé Président-directeur général par décret du Président de la République en date du 19 février 2025.

La biographie et les mandats et fonctions exercés dans toutes sociétés par Philippe Pascal sont présentés à la section 3.3.3 du présent document d'enregistrement universel.

La mise à jour de la composition de la direction générale depuis le 31 décembre 2024 est présentée à la section 3.2.1.1 du présent document d'enregistrement universel.

Le Président-directeur général organise et dirige les travaux du conseil et représente celui-ci dans ses rapports avec les actionnaires et les tiers. Il veille au bon fonctionnement des organes de la société et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

En application de l'article 14 des statuts de la Société, le conseil d'administration peut, sur proposition du Président-directeur général, nommer jusqu'à cinq personnes chargées d'assister le Président-directeur général avec le titre de Directeur général délégué.

Le Président-directeur général n'exerce pas plus de deux autres mandats d'administrateur dans des sociétés cotées extérieures au groupe, y compris étrangères. L'avis préalable du conseil a été recueilli pour accepter un mandat social

exercé dans une société cotée, autre qu'Aéroports de Paris. Les mandats exercés par le Président-directeur général sont décrits ci-après.

3.1.2.2.1 Unicité des fonctions

Le conseil d'administration estime que l'unicité des fonctions de Président et de Directeur général permet, dans un contexte international, environnemental et sociétal en profonde mutation du transport aérien, de renforcer la cohésion entre stratégie et fonction opérationnelle et de garantir une véritable efficacité dans la prise des décisions au sein du Groupe ADP. La complexité des parties prenantes en jeu justifie un modèle de leadership unifié. Dans le cadre de l'évaluation interne du conseil d'administration, réalisée en 2024 et dans la continuité des évaluations précédentes, aussi bien réalisées en interne qu'en externe, la totalité des membres interrogés maintiennent que l'unicité des fonctions de Président et de directeur général est adaptée au contexte de l'Entreprise. Il existe un véritable équilibre des pouvoirs.

3.1.2.2.2 Procédure de nomination du Président-directeur général et plan de succession

Le Président-directeur général est nommé parmi les membres du conseil d'administration.

L'Ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique prévoit que lorsque le président assure la direction générale, celui-ci est nommé parmi les membres du conseil et sur proposition de ce dernier, par décret. Dans ce cadre, le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance émet des recommandations.

En application de l'article 13 de la constitution du 4 octobre 1958, les commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat émettent un avis préalable à la nomination par décret du Président de la République du Président-directeur général d'Aéroports de Paris.

Conformément à la recommandation de l'article 18.2.2 du Code AFEP-MEDEF, le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance établit un plan de succession du dirigeant mandataire social exécutif et s'assure de la mise en place de mesures de continuité de gestion de la société. Les mesures de continuité de gestion s'appuient notamment sur les dispositions de l'article 21 de l'ordonnance précitée en cas de vacance du mandat du Président-directeur général et sur les délégations du Président-directeur général accordées aux membres du Comex.

Le plan de succession du mandataire social exécutif et les modalités de la continuité de gestion de l'entreprise, qui prennent en compte le cadre juridique spécifique lié à la nomination du Président-directeur général d'Aéroports de Paris, résultent d'un processus auquel le comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance est associé. Il est établi en étroite collaboration avec la Direction générale. Le comité s'assure que ces processus sont conformes aux spécificités de la Société et que le candidat qu'il présentera au conseil d'administration répond aux critères définis pour le profil recherché. Ce dispositif est réexaminé chaque année par le comité et a été revu, en dernier lieu, par le comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance du 9 décembre 2024, sans apporter de modifications.

Dans la perspective de l'échéance du mandat de Président-directeur général de Augustin de Romanet à l'issue de l'assemblée générale du 21 mai 2024, le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance a travaillé, bien en amont, sur la mise en œuvre du plan de succession et, début 2024, a préparé, avec l'aide de cabinets de recrutements externes, une proposition destinée au conseil après une étude approfondie du profil requis et des compétences associées.

À la suite du communiqué de presse du Premier ministre du 20 mars 2024, indiquant qu'à l'issue des Jeux Olympiques et Paralympique de Paris 2024, la présidente de l'Assemblée nationale et le président du Sénat seraient saisis par le président de la République du nom du successeur envisagé de Augustin de Romanet, le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance et le conseil d'administration ont examiné les incidences de cette situation sur la gouvernance d'Aéroports de Paris. Le conseil d'administration réuni le 21 mai 2024 a pris acte de la décision du Premier ministre du même jour de désigner Augustin de Romanet en qualité de Président-directeur général de la société Aéroports de Paris par intérim, et de ce qu'il serait sollicité à une date ultérieure en vue de mener une nouvelle procédure de désignation conformément aux dispositions applicables.

En conséquence, le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance a poursuivi ses travaux, dans la continuité de ceux réalisés avec l'aide du cabinet de

recrutement externe. Le comité a affiné le profil recherché, examiné les dossiers de candidatures, à la fois internes et externes, et auditionné chaque candidat pré-sélectionné par le cabinet de recrutement à l'issue d'entretiens individuels.

Les travaux du comité ont également porté sur l'examen de la séquence de nomination au regard du cadre juridique spécifique applicable à la nomination du Président-directeur général d'Aéroports de Paris et à la gestion d'une éventuelle vacance.

Le conseil d'administration a régulièrement débattu des incidences de la situation de gouvernance et a été informé de l'avancement des travaux menés par le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance.

Le comité et le conseil d'administration ont effectué toutes les diligences nécessaires relevant de leurs attributions pour assurer la continuité d'exploitation de l'entreprise afin de permettre à l'État de prendre sa décision.

3.1.2.3 Équilibre des pouvoirs au sein du conseil d'administration

Soucieux d'assurer et de maintenir un réel équilibre des pouvoirs, le conseil d'administration a décidé de :

- ♦ limiter les pouvoirs du Directeur général afin d'assurer un équilibre entre le dirigeant mandataire social exécutif et le conseil d'administration, tout en préservant la flexibilité et la réactivité nécessaires dans l'administration et la gestion de la société dans le respect des bonnes pratiques de gouvernance ;
- ♦ créer la fonction d'administrateur référent, exercée par un membre indépendant, pour notamment assurer un équilibre des pouvoirs et prévenir et gérer les éventuels conflits d'intérêts au sein du conseil ;
- ♦ organiser, au moins une fois par an, une session exécutive, hors la présence du dirigeant mandataire social exécutif pour améliorer la gouvernance de la société.

3.1.2.3.1 Limitations apportées par le conseil d'administration aux pouvoirs du Directeur général

Le Président-directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la Société. Il veille au bon fonctionnement des organes de la société et s'assure que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Les limitations des pouvoirs du Président-directeur général d'Aéroports de Paris ont été fixées par délibération du conseil d'administration du 9 septembre 2005, modifiée le 24 janvier 2019.

Le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a décidé que le Président-directeur général doit obtenir l'autorisation préalable du conseil pour les actes suivants :

- ♦ stratégie et grands projets : adoption du plan d'investissement et de financement sur cinq ans du Groupe ADP ; approbation des projets d'investissement, d'acquisition ou de cession d'actifs corporels, incorporels ou financiers, réalisés par Aéroports de Paris ou toute société qu'elle contrôle au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce d'un montant supérieur à :
 - ♦ en France à 60 millions d'euros,
 - ♦ à l'étranger à 50 millions d'euros ;
- ♦ principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports ou entre aérogares ;
- ♦ approbation des contrats prévus aux articles 2 et 3 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports ;

♦ tarification : approbation du contrat pluriannuel de régulation économique ; fixation du taux des redevances visées aux articles R. 6325-1 et suivants du Code des transports ;

♦ en matière financière : approbation des transactions et renoncations de créances d'un montant supérieur ou égal à 15 millions d'euros hors taxes.

Ces limitations de pouvoir ont été intégrées dans le règlement intérieur du conseil d'administration qui énonce ses attributions en tenant compte des limitations de pouvoir du Président-directeur général.

3.1.2.3.2 Rôle et mission de l'administrateur référent

3.1.2.3.2.1 PRÉSENTATION DE L'ADMINISTRATEUR RÉFÉRENT

Le conseil d'administration du 25 juillet 2019 a décidé de nommer un administrateur référent, parmi les administrateurs indépendants, sur proposition du comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance.

Lors du conseil d'administration du 30 mars 2022, Séverin Cabannes, administrateur indépendant a été désigné, à compter du 1^{er} avril 2022, administrateur référent en remplacement de Françoise Debrus.

L'administrateur référent est président du comité d'audit et des risques et membre du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance.

À la suite du renouvellement de son mandat d'administrateur par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024, Séverin Cabannes, administrateur indépendant, a été renouvelé par le conseil d'administration du 21 mai 2024 en qualité d'administrateur référent, à compter de cette date.

3.1.2.3.2.2 MISSIONS ET POUVOIRS DE L'ADMINISTRATEUR RÉFÉRENT

L'administrateur référent assiste le Président-directeur général, dans ses missions en sa qualité de Président du conseil d'administration, dans l'organisation et le bon fonctionnement du conseil et de ses comités et dans la supervision du gouvernement d'entreprise et du contrôle interne. Il exerce ses missions dans des conditions de parfaites objectivité et impartialité. Il a pour mission d'apporter au Conseil d'administration une assistance consistant à s'assurer du bon fonctionnement des organes de gouvernance de la Société. Afin d'identifier toute situation de conflit d'intérêts, il est tenu régulièrement informé des événements et situations significatifs

relatifs à la vie du groupe. Il a accès à tous les documents et informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission. Il conseille les administrateurs et le dirigeant mandataire social exécutif qui pensent se trouver en situation de conflit d'intérêts et porte à la connaissance du Président-directeur général les situations de conflit d'intérêts identifiées. Il s'assure que les administrateurs sont en mesure d'exercer leur mission dans les meilleures conditions possibles, et notamment qu'ils bénéficient d'un niveau d'information adéquat en amont des réunions du Conseil d'administration. Il veille à ce que les nouveaux membres du Conseil d'Administration bénéficient d'un programme de formation adéquat. Il veille au respect des règles du Code de gouvernement d'entreprise auquel Aéroports de Paris se réfère ainsi que du Règlement Intérieur du Conseil d'Administration. À ce titre, il peut formuler toute proposition ou recommandation qu'il juge utile.

Il peut, en accord avec le Président-directeur général et dans des cas très spécifiques, représenter la Société, dans ses relations avec les actionnaires, en particulier ceux non représentés au sein du conseil d'administration, pour les sujets de gouvernance d'entreprise. En collaboration avec la Présidente du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance, il assure également la direction du processus d'évaluation annuelle du fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités et en rend compte au conseil d'administration. Enfin, l'administrateur référent rend compte annuellement au conseil d'administration de l'exécution de ses missions.

3.1.3 CONSEIL D'ADMINISTRATION

Depuis le 22 juillet 2005, Aéroports de Paris est une société anonyme à conseil d'administration dont les titres sont admis aux négociations sur le marché réglementé, Euronext Paris, depuis le 16 juin 2006.

3.1.3.1 Composition du conseil d'administration

Depuis le 11 mai 2017, la Société est administrée par un conseil d'administration conformément à l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique et à l'article 13 des statuts d'Aéroports de Paris.

Le conseil d'administration est composé de 3 à 18 membres conformément à l'article 13 des statuts de la société. Au 31 décembre 2024, il comprend six administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires, un administrateur représentant l'État, cinq administrateurs proposés par l'État et nommés par l'assemblée générale des actionnaires et six administrateurs représentant les salariés.

Les membres du comité d'audit et des risques satisfont au critère de compétences en matière financière, comptable ou de contrôle légal des comptes prévues par les textes en vigueur, comme le montre l'exposé de leurs expertises et des mandats et fonctions remplis par les administrateurs au cours des cinq derniers exercices.

Les actionnaires, réunis en assemblée générale le 21 mai 2024, ont renouvelé les mandats d'administrateurs d'Augustin de Romanet, de Jacques Gounon, de Séverin Cabannes, d'Olivier Grunberg, de Sylvia Metayer et de la société Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole représentée par Matthieu Lance.

En application de l'ordonnance précitée, l'administratrice représentant l'État est May Gicquel, nommée par arrêté du 16 novembre 2022, en remplacement de Claire Vernet-Garnier, qui a démissionné le 16 novembre 2022. Sur proposition de l'État, l'assemblée générale des actionnaires du 17 mai 2022, du 16 mai 2023 et du 21 mai 2024 a désigné en qualité d'administrateurs : Pierre Cunéo, Cécile de Guillebon, Perrine Vidalenche, Stéphane Raison et Fanny Letier.

3.1.3.2.3 BILAN DE L'ACTIVITÉ DE L'ADMINISTRATEUR RÉFÉRENT

Au cours de l'exercice 2024, l'administrateur référent a notamment organisé la session exécutive du conseil. Il a également rendu compte, lors du conseil d'administration du 18 décembre 2024, de ses travaux sur :

- ◆ l'identification des différents conflits d'intérêts constatés avec certains membres du conseil ;
- ◆ la conduite de l'évaluation interne de la composition et du fonctionnement du conseil et de ses comités et sur les recommandations d'améliorations, en collaboration avec la Présidente du comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance.

3.1.3.2.4 SESSION EXÉCUTIVE, HORS LA PRÉSENCE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'administrateur référent a organisé le 24 janvier 2024 une réunion en présence de tous les membres du conseil d'administration, à l'exception de celle du Président-directeur général, qui a été très appréciée par les administrateurs. Les participants se sont librement exprimés sur le sujet de l'évaluation du fonctionnement du conseil d'administration.

Les mandats des administrateurs représentant les salariés qui avaient été élus le 22 mai 2019, conformément à la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, par les salariés d'Aéroports de Paris et de certaines de ses filiales, à savoir Romuald Ramboer (en remplacement d'Isabelle Bigand-Viviani à compter du 1^{er} janvier 2024), Fayçal Dekkiche, Nancy Dunant, Frédéric Gillet, Jean-Paul Jouvent et Valérie Schorgeré sont arrivés à échéance le 14 juillet 2024.

Les salariés d'Aéroports de Paris et des filiales Extime Duty Free Paris et Hub One ont élu, le 24 mai dernier, leurs représentants au conseil d'administration d'Aéroports de Paris pour un mandat de 5 ans à compter du 15 juillet 2024. Les administrateurs élus sont les suivants :

- ◆ Marie-Anne Donsimoni, candidate élue sur la liste parrainée par la CFDT ;
- ◆ Fayçal Dekkiche, candidat élu sur la liste parrainée par la CFDT ;
- ◆ Mouhsine Elketrani, candidat élu sur la liste parrainée par la CGT ;
- ◆ Valérie Schorgeré, candidate élue sur la liste parrainée par la CGT ;
- ◆ Jean-Paul Jouvent, candidat élu sur la liste parrainée par la CFE-CGC ;
- ◆ Yves Pascart, candidat élu sur la liste parrainée par la CFE-CGC.

En application de l'article 13 des statuts, le conseil d'administration comprend des censeurs qui assistent aux réunions du conseil avec voix consultative. Quatre censeurs ont été nommés par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024.

Aux termes de l'article 13 des statuts de la Société, le mandat des administrateurs et des censeurs est d'une durée de cinq ans.

L'article R. 6323-1 du Code des transports prévoit que le ministre chargé de l'Aviation civile désigne par arrêté un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint habilités à siéger, avec voix consultative, au conseil d'administration d'Aéroports de Paris. Damien Cazé, Directeur général de l'aviation civile, et Marc Borel, Directeur du transport aérien, ont été nommés respectivement commissaire du Gouvernement et commissaire du Gouvernement adjoint auprès d'Aéroports de Paris par arrêtés du ministre chargé de l'Aviation civile du 26 octobre 2020 et du 15 juin 2015.

Jean-Marc Delion, Contrôleur général Économique et Financier, et Eric Namigandet-Tenguere, nommé Secrétaire du comité social et économique, assistent également au conseil d'administration sans voix délibérative.

3.1.3.1 Procédure de sélection des administrateurs

Aéroports de Paris est soumise à l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance en raison de sa nature d'entreprise publique contrôlée par un actionnaire majoritaire (ci-après dans le cadre du présent paragraphe l'« Ordonnance »). En conséquence, la composition du conseil d'administration s'appuie sur cinq catégories d'administrateurs :

1. le dirigeant mandataire social exécutif ;
2. l'administrateur nommé par l'État, par arrêté ;
3. les administrateurs proposés par l'État et nommés par l'assemblée générale des actionnaires ;
4. les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires, dont ceux indépendants ;
5. les administrateurs élus par les salariés.

Le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance organise la procédure de sélection des administrateurs. À cet effet, le comité s'assure de l'équilibre de la composition du conseil d'administration, par la recherche de profils répondant aux besoins de la société en termes d'expériences professionnelles (expertise de certains secteurs d'activité, compétence spécifique, etc.), d'éthique, d'indépendance et de parité.

Au regard de la composition du conseil d'administration, le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance a mis en place une procédure de sélection des administrateurs. Le processus de nomination est spécifique à chaque catégorie :

- ◆ l'administrateur représentant l'État :

L'article 4.I de l'Ordonnance indique que l'État désigne, par arrêté, un représentant dans les conseils d'administration des sociétés dont il détient directement plus de la moitié du capital ;

- ◆ les administrateurs proposés par l'État et nommés par l'assemblée générale des actionnaires :

En vertu de l'article 6.II de l'Ordonnance, l'État peut proposer aux organes compétents la nomination d'un ou plusieurs membres du conseil d'administration. Ces derniers représentent les intérêts de l'État en sa qualité d'actionnaire (cf. article 6.III de l'Ordonnance).

Les candidats proposés par l'État sont soumis au comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance, qui examine ces candidatures au regard des profils recherchés.

Sur sa recommandation, le conseil d'administration propose les candidats à l'assemblée générale des actionnaires ;

- ◆ les administrateurs représentant les salariés :

Le processus de sélection des administrateurs représentant les salariés s'appuie sur la loi relative à la démocratisation du secteur public n° 83-675 du 26 juillet 1983 et sur le décret n° 83-1160 du 26 décembre 1983 modifié portant application de cette loi. Ces textes fixent leur mode d'élection.

Conformément aux textes en vigueur, un tiers des sièges du conseil est réservé aux représentants des salariés élus par les salariés d'Aéroports de Paris et de certaines filiales ;

- ◆ les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires, dont les indépendants :

Depuis 2021, les candidats sont sélectionnés, avec l'aide d'un cabinet de recrutement, par le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance. À cet effet, le comité établit un profil recherché, examine la liste des candidats sélectionnés par le cabinet et réalise des entretiens. Sur sa recommandation, le conseil d'administration propose à l'assemblée générale des actionnaires les candidats retenus.

Dans le respect des procédures décrites ci-dessus, sur proposition du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance, en 2024, le conseil d'administration a proposé, à l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024, le renouvellement des mandats d'administrateurs de :

- ◆ Augustin de Romanet ;
- ◆ Séverin Cabannes, Sylvia Metayer, Olivier Grunberg, Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole, administrateurs indépendants ;
- ◆ Jacques Gounon, administrateur non indépendant ; et
- ◆ Fanny Letier, administratrice proposée par l'État.

3.1.3.1.2 Description de la politique de diversité appliquée aux membres du conseil d'administration : de ses objectifs, de ses modalités de mise en œuvre et des résultats obtenus au cours de l'exercice 2024

La politique d'équilibre et de diversité appliquée à la composition du conseil d'administration prend en compte la complexité et les nombreux métiers du Groupe ADP. L'organisation du conseil comme sa composition sont appropriées à l'actionariat et à la nature de son cœur de métier, notamment sa mission de service public aéroportuaire.

Au regard des diverses activités d'Aéroports de Paris, les administrateurs sont notamment choisis parmi les managers de grandes infrastructures industrielles et de services en France ou à l'international, les experts dans les domaines environnementaux et de l'immobilier. Par ailleurs, les administrateurs représentant les salariés apportent également leur point de vue sur les dossiers. Les débats sont en outre enrichis par une administratrice de nationalité étrangère. Enfin, les débats sont éclairés par des censeurs qui apportent un ancrage bienvenu dans les territoires des plateformes franciliennes et une expertise dans les domaines de la sûreté et de la sécurité.

La composition avec des profils diversifiés et complémentaires permet de nourrir le débat avec des perspectives pertinentes et variées. L'évolution de la composition du conseil d'administration a amélioré sa dynamique grâce à la qualité des profils, ainsi que le relève l'évaluation de son fonctionnement. Tous les administrateurs ont le souci commun d'un fonctionnement collégial, condition jugée indispensable pour la qualité de la gouvernance. Il s'agit de garantir, aux actionnaires et au marché, l'accomplissement des missions avec compétence, indépendance et objectivité. Les nominations dans les comités reposent sur les mêmes objectifs de composition équilibrée.

Au sein du conseil d'administration, la représentation est équilibrée en âge ; l'amplitude se situe entre 39 ans et 71 ans, et la moyenne est de 58 ans.

S'agissant de la représentation équilibrée des femmes et des hommes, sur les 12 administrateurs concernés (les administrateurs élus par les salariés étant exclus du calcul), cinq sont des femmes, soit un taux de 42 %, et sept sont des hommes, soit un taux de 58 %, au 31 décembre 2024. Le taux de féminisation (hors administrateurs salariés) est compris entre 25 % et 75 % selon les comités.

Le conseil d'administration s'attache à maintenir une diversité des profils et des compétences représentés en son sein pour accompagner le développement des activités du Groupe ADP. Ainsi, lors de l'évaluation interne réalisée en 2023, les administrateurs ont identifié les compétences dont la présence au conseil devrait être renforcée dans les prochaines années. Dans le cadre de la procédure de sélection des administrateurs, le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance a établi, en 2024, un profil tenant compte des nouveaux besoins en termes de compétences, renforçant le nombre d'administrateurs indépendants et assurant la représentation équilibrée des hommes et des femmes.

3.1.3.1.3 Politique de mixité des instances dirigeantes, description des objectifs et modalités de mise en œuvre

Conformément au Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'AFEP-MEDEF, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a défini des objectifs de mixité au sein des instances dirigeantes. La délibération du 16 octobre 2024 a confirmé les objectifs fixés par la délibération du 20 décembre 2023 pour le comité exécutif (Comex) et les comités de direction (Codir) présidés par les membres du Comex, à horizon de 3 ans. Ils s'inscrivent dans la politique générale en matière d'égalité professionnelle approuvée par le conseil d'administration, en dernier lieu lors de sa séance du 16 octobre 2024 :

- ◆ le comité exécutif : porter la part des femmes à 33 % ;
- ◆ les comités de direction rattachés aux membres du COMEX : porter le taux de féminisation à 40 % pour chaque direction.

Les modalités de mise en œuvre reposent sur deux axes :

- ◆ imposer des candidatures féminines en s'appuyant sur : la rencontre en 2024, par la Direction des Ressources humaines, de toutes les femmes cadres stratégiques, pour définir leur plan de carrière, et des femmes hauts potentiels, l'attention portée à la formation des femmes pour leur parcours de carrière, la recherche systématique pour une proposition d'un homme et d'une femme dans les plans de succession pour les nominations en interne et, pour les recrutements externes, la présentation d'au moins deux candidats, dont une femme, pour la liste finale de sélection, notamment lors de l'utilisation de cabinets de recrutement ;

- ◆ repérer et soutenir les talents féminins, de façon précoce, pour prévoir des parcours en : mettant en valeur les femmes en place pour attirer de nouveaux talents, recherchant les recrutements auprès des écoles plus féminisées, proposant un mentorat, développant l'inclusion dans des réseaux internes et externes et en poursuivant les actions et la sensibilisation pour l'évolution des mentalités et des comportements.

Pour les instances dirigeantes d'Aéroports de Paris SA, le conseil d'administration du 20 décembre 2023 a confirmé les objectifs pour la période 2024-2026 de porter la part des femmes à 33 % au Comité exécutif (25 % depuis septembre 2022) et d'atteindre 40 % pour tous les Comités de direction (8 dépassent l'objectif fin 2024 contre 7 en 2023 ; 2 sont à plus de 25 % ; le taux le plus bas est de 17 %).

3.1.3.1.4 Mission des censeurs

En application de l'article 13 des statuts, sur proposition du conseil d'administration, l'assemblée générale ordinaire peut nommer auprès de la société des censeurs, choisis parmi les actionnaires ou en dehors d'eux, dont le nombre ne peut excéder quatre. La durée de leur mandat de cinq ans est identique à celle des administrateurs. Ils sont rééligibles et peuvent être révoqués à tout moment par décision de l'assemblée générale. Les nominations de censeurs peuvent être faites à titre provisoire par le conseil d'administration sous réserve de ratification par la plus proche assemblée générale.

Les censeurs sont convoqués aux réunions du conseil d'administration par le Président du conseil d'administration. Ils y assistent avec voix consultative.

En application du règlement intérieur du conseil d'administration, les censeurs sont tenus aux mêmes obligations de discrétion que les administrateurs. Ils sont astreints à préserver la confidentialité des informations et des documents non publics communiqués dans le cadre de leurs fonctions. De même, ils sont soumis aux mêmes règles de gestion de conflit d'intérêts que les administrateurs.

Les mandats de censeurs de la maire de la Ville de Paris (Anne Hidalgo), de la Présidente de la région Île-de-France (Valérie Pécresse) et du Président du Club des Acteurs du Grand Roissy (Patrick Renaud), nommés par l'assemblée générale du 20 mai 2019, et celui du Secrétaire général du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer (Didier Martin) dont la nomination provisoire en qualité de censeur a été ratifiée par l'assemblée générale du 16 mai 2023, ont pris fin à l'issue de l'assemblée générale du 21 mai 2024.

Quatre censeurs ont été nommés par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 pour une durée de cinq ans prenant fin à l'issue de l'assemblée générale ordinaire des actionnaires appelée à statuer en 2029 sur les comptes de l'exercice écoulé :

- ◆ la Maire de la Ville de Paris (Anne Hidalgo) ;
- ◆ la Présidente de la région Île-de-France (Valérie Pécresse) ;
- ◆ le Secrétaire général du ministère de l'Intérieur (Didier Martin) ;
- ◆ le Président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France (Pascal Doll).

Ces censeurs, très engagés dans le développement économique et l'attractivité du territoire francilien, apportent au conseil d'administration leurs expériences au bénéfice du développement des aéroports parisiens. L'expertise du Secrétaire général du ministère de l'Intérieur dans les domaines de la sûreté et de la sécurité et sa connaissance parfaite de l'organisation administrative de l'État, en particulier de celle des interlocuteurs réguliers d'Aéroports de Paris sont un atout incontestable pour le conseil d'administration de la société.

3.1.3.2 Présentation du conseil d'administration

3.1.3.2.1 Présentation synthétique du conseil d'administration au 31 décembre 2024

					Nombre total de mandats dans des sociétés cotées yc. étrangères extérieures au Groupe ADP	Indépendance par rapport au Code AFEP-MEDEF	
Âge	Sexe	Nationalité	Nombre d'actions au 31/12/2024	Non indépendant		Indépendant	
Président-directeur général par intérim par décision du Premier ministre en date du 21 mai 2024, en application de l'article 21 de l'ordonnance 20 août 2014							
◆ Prise d'effet de l'actuel mandat d'administrateur le 21 mai 2024 pour une durée de cinq ans							
Augustin de Romanet	63	Masculin	Française	50	1	Président-directeur général	
Administrateurs désignés par l'assemblée générale							
◆ Prise d'effet du mandat le 21 mai 2024 pour une durée de cinq ans							
Jacques Gounon	71	Masculin	Française	400	1	Ancienneté supérieure à 12 ans	
Sylvia Metayer	64	Féminin	Française Britannique Canadienne	70	3	Administratrice indépendante	
Olivier Grunberg	66	Masculin	Française	60	0	Administrateur indépendant	
Séverin Cabannes – administrateur référent depuis le 1 ^{er} avril 2022	66	Masculin	Française	63	1	Administrateur indépendant	
Société Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole – représentée par Matthieu Lance	56	Masculin	Française	7 491 806	4	Administrateur indépendant	
Administrateur représentant l'État, nommé par arrêté							
◆ Prise d'effet du mandat le 17 mai 2022 pour une durée de cinq ans							
May Gicquel, à partir du 16 novembre 2022 en remplacement de Claire Vernet-Garnier, démissionnaire à compter du 16 novembre 2022	39	Féminin	Française	0 ¹	0	Actionnaire majoritaire	
Administrateurs nommés, sur proposition de l'État, par l'assemblée générale des actionnaires							
◆ Prise d'effet du mandat pour une durée de cinq ans, à compter du 21 mai 2024 pour Fanny Letier et du 17 mai 2022 pour les autres mandats							
Cécile de Guillebon	63	Féminin	Française	0 ¹	2	Nommée sur proposition de l'État	
Pierre Cunéo	49	Masculin	Française	0 ¹	0	Nommé sur proposition de l'État	
Stéphane Raison, à compter du 29 mars 2023, Cooptation ratifiée par l'AG du 16 mai 2023, en remplacement de Jean-Benoît Albertini, démissionnaire à compter du 11 janvier 2023	54	Masculin	Française	0 ¹	0	Nommé sur proposition de l'État	
Perrine Vidalenche	68	Féminin	Française	0 ¹	0	Nommée sur proposition de l'État	
Fanny Letier	45	Féminin	Française	0 ¹	1	Nommée sur proposition de l'État	
Administrateurs représentant les salariés, élus sur une liste parrainée par une organisation syndicale représentative							
◆ Prise d'effet du mandat le 15 juillet 2024 pour une durée de cinq ans							
Valérie Schorgeré	59	Féminin	Française	N/A ²	0	Non comptabilisé dans le calcul	
Marie-Anne Donsimoni	63	Féminin	Française	N/A ²	0	Non comptabilisé dans le calcul	
Fayçal Dekkiche	58	Masculin	Algérienne	N/A ²	0	Non comptabilisé dans le calcul	
Yves Pascart	43	Masculin	Française	N/A ²	0	Non comptabilisé dans le calcul	
Jean-Paul Jouvent	63	Masculin	Française	N/A ²	0	Non comptabilisé dans le calcul	
Mouhsine Elketrani	55	Masculin	Française	N/A ²	0	Non comptabilisé dans le calcul	

¹ L'administrateur représentant l'État et les administrateurs nommés par l'assemblée générale sur proposition de l'État sont dispensés d'être propriétaire d'un nombre minimal d'actions de la Société (articles 5 et 6 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014).

² Les administrateurs représentant les salariés sont dispensés d'être propriétaire d'un nombre minimal d'actions de la Société (article 21 de la loi 83-675 du 26 juillet 1983).

Date initiale de nomination	Échéance du mandat	Ancienneté au conseil	Comité d'audit et des risques	Comité de la stratégie et des investissements	Comité des rémunérations, nominations et gouvernance	Comité RSE
29/11/2012	AG 2029	12 ans		Président ✕		
02/07/2008	AG 2029	16 ans			✕	
30/03/2022	AG 2029	3 ans			Présidente ✕	
30/03/2022	AG 2029	3 ans	✕			✕
24/03/2021	AG 2029	4 ans	Président ✕		✕	
15/05/2014	AG 2029	10 ans	✕			
16/11/ 2022	Mai 2027	2 ans	✕	✕	✕	
17/05/2022	AG 2027	2,5 ans		✕		✕
17/05/2022	AG 2027	2,5 ans		✕		
29/03/2023	AG 2027	2 ans				
11/05/2017	AG 2027	7 ans				✕
20/05/2019	AG 2029	5,5 ans				Présidente ✕
01/06/2021	2029	3,5 ans				✕
15/07/2024	2029	< à 1an	✕			
15/07/2019	2029	5,5 ans		✕		
15/07/2024	2029	< à 1an				✕
18/12/2008	2029	16 ans			✕	
15/07/2024	2029	< à 1an		✕		

3.1.3.2.2 Matrice des compétences et expériences des administrateurs

Les informations présentées dans cette section permettent de répondre aux exigences de publication suivantes du rapport de durabilité :

- ♦ [ESRS 2-GOV-1-21-(c)] → Informations sur l'expérience acquise qui présente un intérêt pour les secteurs, les produits et les lieux d'implantation géographique de l'entreprise ;
- ♦ [ESRS 2-GOV-1-23] → Informations sur la manière dont les organes d'administration, de gestion et de surveillance déterminent si les compétences et l'expertise disponibles sont appropriées ou seront développées pour surveiller les questions de durabilité.

Compétences/Expériences	Dirigeant exécutif/ Gouvernance	Gestion d'infrastructures/ métier aéroportuaire/ Industrie	Services à la clientèle : Hospitalité/ Commerce/ Marketing	Immobilier	International
Augustin de Romanet, Président-directeur général	x	x	x	x	x
Séverin Cabannes, administrateur référent	x	x		x	x
Pierre Cunéo	x	x	x	x	x
Fayçal Dekkiche		x	x		
Marie-Anne Donsimoni		x		x	
Mouhsine Elketrani		x	x		
May Gicquel	x	x			x
Jacques Gounon	x	x	x	x	x
Olivier Grunberg	x	x		x	x
Cécile de Guillebon	x	x	x	x	x
Jean-Paul Jouvent		x			
Fanny Letier	x				x
Sylvia Metayer	x		x	x	x
Yves Pascart		x			
Société Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole, administrateur, représentée par Matthieu Lance		x		x	x
Stéphane Raison	x	x	x	x	x
Valérie Schorgeré		x			x
Perrine Vidalenche	x			x	
Répartition des compétences	61,11 %	83,33 %	44,44 %	61,11 %	66,67 %

RSE/ Durabilité	Technologies/ Innovation	Finance	Fusion/ Acquisition	Ressources humaines	Juridique/Conformité/ Contrôle interne/ Gestion des risques	Administration publique
x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x		x	
x	x	x			x	x
x						
x				x	x	
x				x		x
x		x	x			x
x	x	x	x	x	x	x
x		x	x	x	x	x
x	x	x	x			
x	x	x		x	x	
x	x	x	x			x
x	x	x		x	x	
x	x			x		
		x	x		x	
x	x	x	x	x	x	x
x		x		x	x	
x		x	x	x	x	x
94,44 %	55,56 %	77,78 %	55,56 %	61,11 %	66,67 %	50,00 %

3.1.3.2.3 Assiduité des membres du conseil d'administration présents au 31 décembre 2024

Le taux de participation se calcule pour les séances auxquelles les administrateurs sont effectivement conviés et exclut celles pour lesquelles les administrateurs étaient en situation de conflits d'intérêts.

Administrateurs	Conseil d'administration	Comité d'audit et des risques	Comité des rémunérations, nominations et Gouvernance	Comité de la stratégie et des investissements	Comité RSE
Augustin de Romanet, Président-directeur général	100 %			100 %	
Séverin Cabannes, administrateur référent	100 %	100 %	100 %		
Pierre Cunéo	92 %			100 %	
Fayçal Dekkiche	83 %			75 %	
Marie-Anne Donsimoni	100 %	100 %			
Mouhsine Elketrani	100 %			100 %	
May Gicquel ¹	33 %	40 %	67 %	40 %	
Jacques Gounon	100 %		100 %		
Olivier Grunberg	100 %	100 %			100 %
Cécile de Guillebon	100 %			100 %	100 %
Jean-Paul Jouvent	100 %		83 %		
Fanny Letier	92 %				100 %
Sylvia Metayer	92 %		100 %		
Yves Pascart	100 %				100 %
Société Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole, administrateur, représentée par Matthieu Lance	83 %	87 %			
Stéphane Raison	42 %				
Valérie Schorgeré	100 %				100 %
Perrine Vidalenche	100 %				100 %

¹ May Gicquel a été en congé de maternité au cours de l'année 2024.

3.1.3.2.4 Indépendance des administrateurs

Aéroports de Paris est soumise à l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance en raison de sa nature d'entreprise publique contrôlée par l'État français.

Au regard de la composition du conseil d'administration, le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance a mis en place depuis 2021 une procédure de sélection de futurs administrateurs indépendants. En 2022, avec l'aide d'un cabinet externe, le conseil d'administration, sur proposition du comité, a augmenté le nombre d'administrateurs indépendants. En 2024, le comité a entamé une nouvelle démarche pour augmenter ce nombre en cohérence avec la politique de diversité applicable aux membres du conseil d'administration.

Sur proposition du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance, le conseil d'administration, dans sa séance du 18 décembre 2024, a examiné au regard des critères d'indépendance posés par le Code AFEP-MEDEF la situation personnelle de chacun des administrateurs.

À l'issue de cet examen, le conseil d'administration a décidé de :

- ◆ maintenir, pour analyser le caractère significatif ou non de la relation entretenue entre Aéroports de Paris et les administrateurs indépendants, les critères quantitatifs et qualitatifs suivants. Le critère quantitatif est mesuré, comme les années précédentes, à partir d'un seuil de matérialité de 2 % des achats de l'entreprise. Les critères qualitatifs sont mesurés au regard de la continuité de la relation, de l'importance de la relation contractuelle et concurrentielle et de la situation de l'administrateur ou du représentant permanent (pouvoir décisionnel direct ou indirect sur les contrats constitutifs de la relation d'affaires) ;

- ◆ réitérer la qualification d'administrateur indépendant de :

- ◆ la société Predica et son représentant permanent :
 - Predica est un actionnaire important qui ne participe pas au contrôle de la société Aéroports de Paris,
 - il n'existe aucune relation d'affaires significative entre le Groupe Crédit Agricole et la société Aéroports de Paris avec un flux d'affaires très inférieur au seuil de matérialité de 2 % des achats, retenu,
 - sur le plan de l'organisation de la relation, Matthieu Lance, représentant permanent de Predica et Directeur adjoint des Investissements responsable des actifs réels et des participations de Crédit Agricole Assurances Solutions (Société mère de Predica) ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel direct ou indirect dans le cadre de l'établissement ou du maintien du courant d'affaires,
- ◆ Séverin Cabannes qui satisfait aux critères d'un administrateur indépendant et qui n'entretient pas de relations d'affaires avec la société,
- ◆ Sylvia Metayer qui satisfait aux critères d'une administratrice indépendante et qui n'entretient pas de relations d'affaires avec la société. Concernant son mandat en qualité de membre du conseil de surveillance du Groupe KEOLIS qui est en relation d'affaires non significative avec la société Aéroports de Paris, Sylvia Metayer ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel direct ou indirect dans le cadre de l'établissement ou du maintien du courant d'affaires,
- ◆ Olivier Grunberg qui satisfait aux critères d'un administrateur indépendant et qui n'entretient pas de relations d'affaires significatives avec la société ;

- ◆ réitérer la détermination de la qualité d'administrateurs non indépendants pour :
 - ◆ Augustin de Romanet, dirigeant mandataire social exécutif de la société,
 - ◆ Jacques Gounon, administrateur depuis plus de 12 ans,
 - ◆ l'administrateur représentant l'État dès lors que l'État contrôle la société Aéroports de Paris,
 - ◆ les cinq administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État et qui représentent l'intérêt de l'État en sa qualité d'actionnaire, qui contrôle la société,
 - ◆ les six administrateurs représentant les salariés en raison de l'existence d'un contrat de travail avec la société.

Le conseil d'administration prend acte que le nombre de quatre administrateurs indépendants au sein du conseil d'administration de la Société permet de satisfaire la recommandation du Code AFEP-MEDEF d'au moins un tiers d'administrateurs indépendants dans les sociétés contrôlées, les administrateurs représentant les salariés n'étant pas comptabilisés.

Les quatre administrateurs qualifiés d'indépendants exercent un jugement indépendant, libre de toute influence extérieure ou de tout conflit d'intérêts. Le conseil d'administration a constaté, pour ces membres, l'absence d'intérêt, de fonction, d'association ou de relation qui, du point de vue d'un tiers raisonnable et informé, serait susceptible d'influencer indûment la prise de décision ou de créer un biais dans la prise de décision.

Par ailleurs, conformément à la charte des membres du conseil d'administration, ces derniers s'engagent, en toutes circonstances, à maintenir leur indépendance d'analyse, de jugement, de décision et d'action et à rejeter toute pression, de quelque nature que ce soit et quelle qu'en soit l'origine.

Après examen, le conseil d'administration acte que :

- ◆ la composition actuelle du comité d'audit et des risques composé de cinq membres dont trois indépendants (75 % d'indépendants) est conforme aux recommandations du code AFEP-MEDEF relatives à la présence d'au moins deux tiers d'administrateurs indépendants (en ne comptabilisant pas l'administrateur représentant des salariés) ;
- ◆ la composition du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance, composé de cinq membres dont deux administrateurs indépendants parmi lesquels se trouve la présidente, (soit une présence de 50 % d'administrateurs indépendants, l'administrateur représentant les salariés n'étant pas comptabilisé), permet, selon le Haut Comité du Gouvernement d'Entreprise (HCGE), d'écarter l'application de la recommandation du Code AFEP-MEDEF d'une majorité d'administrateurs indépendants. Cette dérogation ne peut être que temporaire aussi le comité, depuis 2024, fait ses meilleurs efforts pour y remédier et a mandaté un cabinet de recrutement pour l'assister dans sa recherche de candidats administrateurs indépendants ;
- ◆ la composition du comité de la stratégie et des investissements, composé de six membres, ne comprend pas d'administrateur indépendant mais le Code AFEP-MEDEF ne formule aucune recommandation sur la composition de ce comité ;

- ◆ la composition du comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise comprend six membres dont un seul membre peut répondre aux critères d'indépendance posés par le Code AFEP-MEDEF mais ce dernier ne formule aucune recommandation sur la composition de ce comité.

Pour mémoire, selon le Code AFEP-MEDEF, un administrateur peut être qualifié d'indépendant dès lors qu'il satisfait aux critères suivants :

- ◆ ne pas être ou ne pas avoir été au cours des cinq années précédentes :
 - ◆ salarié ou dirigeant mandataire social exécutif de la Société,
 - ◆ salarié, dirigeant mandataire social exécutif ou administrateur d'une société que la Société consolide,
 - ◆ salarié, dirigeant mandataire social exécutif ou administrateur de la société mère de la Société ou d'une société consolidée par cette société mère ;
- ◆ ne pas être dirigeant mandataire social exécutif d'une société dans laquelle la Société détient directement ou indirectement un mandat d'administrateur ou dans laquelle un salarié désigné en tant que tel ou un dirigeant mandataire social exécutif de la Société (actuel ou l'ayant été depuis moins de cinq ans) détient un mandat d'administrateur ⁽¹⁾ ;
- ◆ ne pas être client, fournisseur, banquier d'affaires, banquier de financement, conseil ⁽²⁾ ;
 - ◆ significatif de la Société ou de son groupe,
 - ◆ ou pour lequel la Société ou son groupe représente une part significative de l'activité.

L'appréciation du caractère significatif ou non de la relation entretenue avec la Société ou son groupe est débattue par le conseil et les critères quantitatifs et qualitatifs ayant conduit à cette appréciation (continuité, dépendance économique, exclusivité, etc.) explicités dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise ;

- ◆ ne pas avoir de lien familial proche avec un mandataire social ;
- ◆ ne pas avoir été commissaire aux comptes de l'entreprise au cours des cinq années précédentes ;
- ◆ ne pas être administrateur de la Société depuis plus de douze ans. La perte de la qualité d'administrateur indépendant intervient à la date des douze ans ;
- ◆ un dirigeant mandataire social non exécutif ne peut être considéré comme indépendant s'il perçoit une rémunération variable en numéraire ou des titres ou toute rémunération liée à la performance de la société ou du groupe ;
- ◆ des administrateurs représentant des actionnaires importants de la Société ou de sa société mère peuvent être considérés comme indépendants dès lors que ces actionnaires ne participent pas au contrôle de la Société. Toutefois, au-delà d'un seuil de 10 % en capital ou en droits de vote, le conseil, sur rapport du comité des nominations, s'interroge systématiquement sur la qualification d'indépendant en tenant compte de la composition du capital de la Société et de l'existence d'un conflit d'intérêts potentiel.

¹ Ainsi, M. X, dirigeant mandataire social exécutif de la société A ne peut être considéré comme indépendant au sein de la société B si :
- la société B détient un mandat d'administrateur chez A directement ou par l'intermédiaire d'une filiale (indirectement) ; ou si B a désigné un salarié pour être administrateur chez A ;

- ou si un dirigeant mandataire social exécutif de B (actuel ou l'ayant été depuis moins de 5 ans) détient un mandat d'administrateur chez A.
² Ou être lié directement ou indirectement à ces personnes.

Le tableau ci-après présente la situation de chaque administrateur au regard des critères d'indépendance énoncés au § 10 du Code AFEP-MEDEF. Un critère d'indépendance non satisfait suffit à qualifier de non indépendant un administrateur, selon le Code AFEP-MEDEF.

Critères * Ne pas être/ avoir été	Administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires					Administrateur représentant de l'État et administrateurs proposés par l'État et nommés par l'assemblée générale des actionnaires						
	A.de Romanet	J. Gounon	S. Cabannes	Predica M. Lance	O. Grunberg	S. Metayer	M. Gicquel	C. de Guillebon	F. Letier	P. Cunéo	P. Vidalenche	S. Raison
Critère 1 : Salarié ou mandataire social au cours des 5 années précédentes	✖	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 2 : Mandats croisés	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 3 : Relations d'affaires significatives	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 4 : Lien familial	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 5 : Commissaire aux comptes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 6 : Durée de mandat supérieure à 12 ans	✖	✖	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 7 : Statut du dirigeant mandataire social non-exécutif	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 8 : Statut de l'actionnaire important	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✖	✖	✖	✖	✖	✖

Critères * Ne pas être/avoir été	Administrateurs représentant les salariés					
	V. Schorgeré	F. Dekkiche	Y. Pascart	M. Elketrani	J-P Jouvent	MA. Donsimoni
Critère 1 : Salarié ou mandataire social au cours des 5 années précédentes	✖	✖	✖	✖	✖	✖
Critère 2 : Mandats croisés	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 3 : Relations d'affaires significatives	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 4 : Lien familial	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 5 : Commissaire aux comptes	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 6 : Durée de mandat supérieure à 12 ans	✓	✓	✓	✓	✖	✓
Critère 7 : Statut du dirigeant mandataire social non-exécutif	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Critère 8 : Statut de l'actionnaire important	✓	✓	✓	✓	✓	✓

* : Dans ces tableaux, ✓ représente un critère d'indépendance satisfait et ✖ représente un critère d'indépendance non satisfait.

3.1.3.2.5 Changements intervenus dans la composition du conseil d'administration et des comités au cours de l'exercice 2024

	Départ	Nomination	Renouvellement
Conseil d'administration	◆ Fin du mandat d'administrateur représentant les salariés de Nancy Dunant, à compter du 14 juillet 2024 ◆ Fin du mandat d'administrateur représentant les salariés de Frédéric Gillet, à compter du 14 juillet 2024 ◆ Fin du mandat d'administrateur représentant les salariés de Romuald Ramboer, à compter du 14 juillet 2024	◆ Début du mandat d'administrateur représentant les salariés de Marie-Anne Donsimoni, à compter du 15 juillet 2024 (élection par les salariés le 24 mai 2024) ◆ Début du mandat d'administrateur représentant les salariés de Mouhsine Elketrani, à compter du 15 juillet 2024 (élection par les salariés le 24 mai 2024) ◆ Début du mandat d'administrateur représentant les salariés de Yves Pascart, à compter du 15 juillet 2024 (élection par les salariés le 24 mai 2024)	◆ Augustin de Romanet renouvelé en qualité d'administrateur par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 ◆ Séverin Cabannes renouvelé en qualité d'administrateur par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 ◆ Jacques Gounon renouvelé en qualité d'administrateur par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 ◆ Sylvia Metayer renouvelée en qualité d'administratrice par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 ◆ Olivier Grunberg renouvelé en qualité d'administrateur par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 ◆ La société Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole renouvelée en qualité d'administrateur par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 ◆ Fanny Letier renouvelée, sur proposition de l'État, en qualité d'administratrice, par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 ◆ Jean-Paul Jouvent réélu administrateur représentant les salariés le 22 mai 2024 par les salariés, à compter du 15 juillet 2024 ◆ Valérie Schorgeré réélue administrateur représentant les salariés le 22 mai 2024 par les salariés, à compter du 15 juillet 2024 ◆ Fayçal Dekkiche réélu administrateur représentant les salariés le 22 mai 2024 par les salariés, à compter du 15 juillet 2024
Comité d'audit et des risques	◆ Frédéric Gillet, à compter du 14 juillet 2024	◆ Marie-Anne Donsimoni, à compter du 23 juillet 2024	◆ Séverin Cabannes, à compter du 21 mai 2024 ◆ Olivier Grunberg à compter du 21 mai 2024 ◆ Predica à compter du 21 mai 2024
Comité des rémunérations, nominations et gouvernance	-	-	◆ Sylvia Metayer à compter du 21 mai 2024 ◆ Séverin Cabannes à compter du 21 mai 2024 ◆ Jacques Gounon à compter du 21 mai 2024 ◆ Jean-Paul Jouvent à compter du 23 juillet 2024
Comité de la stratégie et des investissements	◆ Romuald Ramboer, à compter du 14 juillet 2024	◆ Mouhsine Elketrani, à compter du 23 juillet 2024	◆ Augustin de Romanet à compter du 21 mai 2024 ◆ Fayçal Dekkiche à compter du 23 juillet 2024
Comité RSE	◆ Nancy Dunant, à compter du 14 juillet 2024	◆ Yves Pascart, à compter du 15 juillet 2024	◆ Fanny Letier à compter du 21 mai 2024 ◆ Olivier Grunberg à compter du 21 mai 2024 ◆ Valérie Schorgeré à compter du 21 mai 2024

3.1.3.2.6 Biographie, mandats et fonctions exercés dans toutes sociétés par les mandataires sociaux au 31 décembre 2024

Les informations présentées dans cette section permettent de répondre aux exigences de publication suivantes du rapport de durabilité :

- ◆ [ESRS 2-GOV-1-21-(c)] → Informations sur l'expérience acquise qui présente un intérêt pour les secteurs, les produits et les lieux d'implantation géographique de l'entreprise ;

- ◆ [ESRS 2-GOV-1-23] → Informations sur la manière dont les organes d'administration, de gestion et de surveillance déterminent si les compétences et l'expertise disponibles sont appropriées ou seront développées pour surveiller les questions de durabilité.

ADMINISTRATEURS NOMMÉS PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES



AUGUSTIN DE ROMANET

Président-directeur général d'Aéroports de Paris, depuis le 29 novembre 2012, renouvelé par décrets du 24 juillet 2014 et du 29 mai 2019
Nommé Président-directeur général par interim par décision du Premier ministre du 21 mai 2024 et par décision du Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie du 19 décembre 2024
Président du comité de la stratégie et des investissements

DATE DE NAISSANCE :

2 avril 1961

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Coopté par le conseil d'administration du 12 novembre 2012, en remplacement de M. Pierre Graff, ratifié par l'assemblée générale des actionnaires du 16 mai 2013, renouvelé par celle du 15 mai 2014 puis celle du 20 mai 2019

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

21 mai 2024 (renouvelé en qualité d'administrateur par l'assemblée générale du 21 mai 2024)

21 mai 2024, nommé par décision du Premier ministre, Président-directeur général par intérim en application de l'article 21 de l'ordonnance du 20 août 2014 modifiée

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Augustin de ROMANET est diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris et ancien élève de l'École Nationale de l'Administration.

Entre 2002 et 2005, il fut notamment Directeur du cabinet d'Alain Lambert, ministre délégué au Budget, Directeur adjoint du cabinet de Francis Mer, ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Directeur de cabinet de Jean-Louis Borloo, ministre de l'Emploi, du Travail et de la Cohésion sociale et Directeur adjoint de cabinet du Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin. De juin 2005 à octobre 2006, il fut Secrétaire général adjoint de la Présidence de la République et avait exercé des responsabilités au sein de différents cabinets ministériels. Il est ensuite nommé Directeur financier adjoint du Crédit Agricole SA, membre du comité exécutif. Directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, de mars 2007 à mars 2012, Augustin de ROMANET présidait également le Fonds stratégique d'investissement de 2009 à 2012.

Augustin de ROMANET est Président-directeur général d'Aéroports de Paris depuis le 29 novembre 2012.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Augustin de Romanet a transformé progressivement le Groupe ADP en un groupe international, pionnier sur le développement durable par son nouveau modèle aéroportuaire de long terme pour porter la croissance de demain et être en phase avec les évolutions sociétales et la raison d'être de la société. Profondément engagé contre l'illettrisme, il préside également la Fondation du Groupe ADP.

Le parcours diversifié d'Augustin de ROMANET en matière de RSE et de durabilité est un véritable atout pour l'entreprise et l'enrichissement des travaux du conseil d'administration. En sa qualité de Directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, il a créé CDC biodiversité dont l'activité est dédiée à la conception et la mise en place d'actions concrètes de restauration et de préservation de la biodiversité, et à leur gestion pérenne. Par ses fonctions de Président du comité Développement durable de SCOR, il examine les principaux enjeux de développement durable auxquels Scor est confrontée.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité / Commerce / Marketing
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques
- ◆ Administration publique

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein du Groupe ADP

- ◆ Président du comité de la stratégie et des investissements

Segment commerces et services

- ◆ Extime Média (ex-Média Aéroports de Paris), société par actions simplifiée française, co-entreprise avec JC Decaux : Président et administrateur
- ◆ Extime Duty Free Paris (ex-Société de Distribution Aéroportuaire (SDA)), société par actions simplifiée française, co-entreprise avec Lagardère Duty Free : membre du conseil
- ◆ Extime Travel Essentials Paris (ex-Relay@ADP), société par actions simplifiée française, co-entreprise avec Lagardère Travel Retail : membre du conseil de direction

Segment autres activités internationales

- ◆ GMR Airports Limited (GAL), société par actions de droit indien : membre du conseil d'administration

Fondation d'Entreprise Groupe ADP

- ◆ Fondation d'Entreprise Groupe ADP : Président

Autres mandats

- ◆ SCOR, société européenne cotée sur Euronext Paris : Administrateur et vice-président du conseil d'administration, Membre du comité des comptes et de l'audit, du comité des risques, du comité stratégique, du comité de gestion de crise et Président du comité Développement durable,
- ◆ Le Cercle des économistes SAS, société française : membre du conseil de surveillance
- ◆ Paris EUROPLACE, association : Président du conseil d'administration
- ◆ Fonds de dotation dénommé Institut pour l'Innovation Économique et Sociale : Fondateur et administrateur
- ◆ Qualium Investissement, société de gestion agréée par l'AMF, membre indépendant du conseil d'administration
- ◆ Cercle Turgot, association : Président du conseil d'administration
- ◆ Paris Île-de-France Capitale économique, association : membre du conseil d'administration
- ◆ Fonds de dotation pour l'attractivité du Grand Paris (fonds AGP), organisme à but non lucratif : membre du conseil d'administration
- ◆ Airports Council International (ACI), association internationale : membre du conseil d'administration ACI Word

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

Autres mandats

- ◆ Airport Council International (ACI) Europe, Association internationale à but non lucratif soumise au droit belge : membre du conseil d'administration de juin 2015 à juin 2019 et membre du Comex de janvier 2020 à octobre 2021
- ◆ Fondation Long-Thibaud-Crespin, Fondation : administrateur, de septembre 2015 à septembre 2021
- ◆ Atout France, Agence de développement touristique de la France, Groupement d'intérêt économique : membre du conseil d'administration de novembre 2015 à mars 2022
- ◆ Président et administrateur du conseil d'administration de l'Établissement public local à caractère industriel ou commercial du domaine national de Chambord (France) de décembre 2017 à mars 2023
- ◆ FONDACT, association pour la gestion participative, l'épargne salariale et l'actionnariat de responsabilité : administrateur de juin 2013 à juin 2023
- ◆ Alliance pour l'éducation – United Way, association : membre du conseil d'administration (fin de mandat avril 2024)
- ◆ Régie Autonome des Transports parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial : administrateur de juillet 2014 à juillet 2024



JACQUES GOUNON

Membre du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance

DATE DE NAISSANCE :

25 avril 1953

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Coopté le 2 juillet 2008, ratifié par l'assemblée générale ordinaire du 28 mai 2009

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Jacques Gounon est ingénieur en chef de l'École Nationale des Ponts et Chaussées et ancien élève de l'École Polytechnique.

Après avoir occupé la fonction de Directeur de cabinet du secrétaire d'État aux Transports, Jacques Gounon rejoint, en 1996, le Groupe Alstom en qualité de directeur général adjoint et Président du secteur entreprise et membre du comité exécutif, puis en 2001, il devient vice-président directeur général du groupe Cegelec. En 2004, il rejoint le conseil d'administration d'Eurotunnel pour en devenir le Président-directeur général en 2005. Il occupe, depuis 2020, la fonction de Président de Getlink (ex-Groupe Eurotunnel).

Jacques Gounon n'est pas qualifié d'administrateur indépendant, son ancienneté au conseil d'administration étant supérieure à 12 ans.

Son expertise notoire et sa connaissance parfaite dans le domaine des grandes infrastructures industrielles et de la gouvernance d'un grand groupe international sont un atout incontestable qui enrichit les débats du conseil d'administration

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Sa compétence et son expertise en matière de RSE et de durabilité, notamment développées par la mise en place au sein de Getlink d'une politique RSE très ambitieuse, avec un objectif fort de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans un contexte social constructif, sont un atout pour le Groupe ADP, soumis aux mêmes contraintes de gestionnaires d'infrastructures.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité / Commerce / Marketing
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques
- ◆ Administration publique

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandat au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité des rémunérations, nominations et gouvernance

Mandats au sein du Groupe GETLINK (GET SE)

- ◆ Président du groupe GETLINK (GET SE) société européenne cotée sur Euronext Paris
- ◆ Administrateur de :
 - ◆ France-Manche, société anonyme française
 - ◆ The Channel Tunnel Group Limited, société anonyme britannique
 - ◆ Eurotunnel Management Services Limited, société anonyme britannique
 - ◆ London Carex Limited, société anonyme britannique
 - ◆ Le Shuttle Limited, société anonyme britannique
 - ◆ Eurotunnel Financial Services Limited, société anonyme britannique
 - ◆ Eurotunnel Trustees Limited, société anonyme britannique

Autres mandats

- ◆ Président et administrateur du Groupe Hospitalier Paris Saint-Joseph, fondation
- ◆ Vice-Président du Comité pour la Transalpine, association déclarée

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

Mandats au sein du Groupe GETLINK (GET SE) – ex-Eurotunnel

- ◆ Président-directeur général du groupe GETLINK (GET SE) société européenne cotée de février 2005 à juin 2020
- ◆ Président-directeur général de France-Manche, société anonyme française, de juin 2005 à juin 2020
- ◆ Président de Eurotunnel Holdings, société par actions simplifiée française, de juillet 2017 à juin 2020
- ◆ Président de :
 - ◆ Eleclink Limited, société anonyme britannique de novembre 2011 à avril 2021
 - ◆ Getlink Régions, société par actions simplifiée, française de mai 2020 à juin 2022
- ◆ Administrateur de Eurotunnel Finance Limited, société anonyme britannique de juillet 2005 à novembre 2022
- ◆ Administrateur de Get Elec Limited, société anonyme britannique d'octobre 2010 à avril 2023
- ◆ Administrateur de :
 - ◆ Eurotunnel SE, société belge, de mars 2006 à juin 2020
 - ◆ Eurotunnel Services Limited, société anonyme, de mars 2006 à juin 2020

Autres mandats

- ◆ Président du Comité pour la Transalpine, association déclarée, de septembre 2016 à avril 2024
- ◆ Président de la Maison du numérique et de l'innovation du Calaisis, association de loi 1901, d'août 2019 à 2024



OLIVIER GRUNBERG

Administrateur indépendant

Membre du comité d'audit et des risques et du comité RSE

DATE DE NAISSANCE :

15 août 1958

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Coopté par le conseil d'administration du 30 mars 2022 et nomination ratifiée par l'assemblée générale du 17 mai 2022, en remplacement de Dirk Benschop, démissionnaire.

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

21 mai 2024 (renouvelé par l'assemblée générale du 21 mai 2024)

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Olivier Grunberg est diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Paris et ancien élève de l'École Nationale d'Administration. Après avoir occupé différentes fonctions au sein de l'administration centrale, notamment à la Direction du budget au ministère des Finances, puis au Cabinet du Premier ministre et à la Direction de Cabinet du Secrétaire d'État aux transports, Olivier Grunberg intègre le groupe Veolia en 1997. Il a notamment occupé différentes responsabilités dans les secteurs de l'Eau et des Transports. Il est actuellement Directeur Général Délégué et Secrétaire Général de Veolia Eau France.

Son expertise et sa connaissance du monde de l'entreprise, notamment dans les domaines financiers et des projets de délégations de services publics en France et à l'international et son implication dans le domaine de la RSE sont des atouts incontestables qui enrichissent les débats du conseil d'administration.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité, en qualité de Directeur Général Délégué de Veolia Eau France, notamment en charge de la RSE et du développement durable, sont multiples aussi bien sur les sujets sociaux que sur le développement durable et la transition climatique, extrêmement utiles à la réflexion du conseil.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques
- ◆ Administration publique

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité d'audit et des risques,
- ◆ Membre du comité RSE

Mandats au sein du Groupe Veolia Eau

- ◆ Directeur général délégué et Secrétaire Général de Veolia Eau France (Société en commandite par actions)
- ◆ Président de la société française de Distribution d'Eau (SFDE), SCA, filiale de Veolia Eau
- ◆ Président de la société Runéo, société française filiale de Veolia Eau
- ◆ Président délégué de la société Monégasque des Eaux, filiale de Veolia Eau
- ◆ Président du conseil d'administration de la société anonyme de la Foire Internationale de Marseille (SAFIM)

Autres mandats

- ◆ Président de l'Association UNSPIC (Union Nationale des Services Publics Industriels et Commerciaux)
- ◆ Vice-Président de la fondation d'entreprises à but non lucratif, IGD (Institut de la Gestion Déléguée)
- ◆ Vice-Président de l'Association FPPE (Fédération Professionnelle des Entreprises de l'Eau)

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Administrateur de Sade CGTH, société française à conseil d'administration de 1998 à février 2024



SÉVERIN CABANNES

Administrateur référent Indépendant

Président du comité d'audit et des risques

Membre du comité des rémunérations, nominations et de gouvernance

DATE DE NAISSANCE :

21 juillet 1958

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Coopté par le conseil d'administration du 24 mars 2021 et nomination ratifiée par l'assemblée générale du 11 mai 2021, en remplacement de Vinci

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

21 mai 2024 (renouvelé par l'assemblée générale du 21 mai 2024)

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Séverin Cabannes est un ancien élève de l'École Polytechnique et de l'École Nationale Supérieure des Mines de Paris (ENSMP). Après avoir débuté en 1983, en qualité d'analyste financier au Crédit National, il occupe des fonctions de directions au sein du Groupe Elf Atochem, dont celles de Responsable de fabrication de polyéthylène et de Directeur de l'économie et du plan stratégique. En 1997, Séverin Cabannes rejoint La Poste comme Directeur de la stratégie et du développement international, membre du comité exécutif, avant de devenir en 1998 Directeur général adjoint, stratégie et finance. En 2001, il rejoint Société Générale en tant que Directeur financier et membre du comité de direction puis entre 2002 et 2006, il occupe les fonctions de Directeur général du groupe Steria. Il rejoint à nouveau Société Générale en 2007 en tant que Directeur des ressources puis en tant que Directeur général délégué en charge des fonctions Risques, Finances et Conformité, puis de la Banque de Grandes Clientèles et Services Investisseurs. De janvier à septembre 2021, il est conseiller du Directeur général de Société Générale.

Sa grande expérience et ses compétences de haut niveau développées comme dirigeant dans le secteur bancaire, et sa connaissance très large de la finance et des marchés financiers ainsi que les responsabilités qu'il a pu exercer dans le secteur de la chimie et dans celui des nouvelles technologies de l'information renforcent sa contribution au sein du conseil d'administration.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité, en tant que Directeur Général délégué de Société Générale en charge en particulier du Conseil et du Financement de la transition énergétique, d'une part, et des Risques et de la Conformité, d'autre part, sont un véritable atout pour les réflexions du conseil d'administration.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Administrateur référent
- ◆ Président du comité d'audit et des risques
- ◆ Membre du comité des rémunérations, nominations et gouvernance

Mandats au sein de sociétés extérieures au Groupe Aéroports de Paris

- ◆ Président de TOLMA conseil (Société par actions simplifiée) France
- ◆ Administrateur :
 - ◆ Moody's Investors Service LTD (Société étrangère)
 - ◆ Moody's Investors Service GMBH (Société étrangère)
 - ◆ Moody's Investors Service SAS (Société française)
- ◆ Administrateur d'ARKEMA (SA française à conseil d'administration, cotée)

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

Fonction au sein de Société Générale

- ◆ Conseil du Directeur général du 1^{er} janvier 2021 au 30 septembre 2021
- ◆ Directeur général délégué en charge de la Banque de Grandes Clientèles et Services Investisseurs, de mai 2008 à décembre 2020



SYLVIA METAYER

Administratrice indépendante

Présidente du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance

DATE DE NAISSANCE :

17 janvier 1960

NATIONALITÉ :

Française, Britannique, Canadienne

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Cooptée par le conseil d'administration du 30 mars 2022, (en remplacement de M. Robert Carsouw) et nomination ratifiée par l'assemblée générale des actionnaires du 17 mai 2022.

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

21 mai 2024 (renouvelé par l'assemblée générale du 21 mai 2024)

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Sylvia Metayer est diplômée d'HEC Paris et titulaire d'un DESCF en comptabilité.

Sylvia Metayer a occupé différentes fonctions de Direction générale au sein des Groupes Vivendi, de 2001 à 2006, puis de Sodexo, à compter de 2006, en exerçant notamment la fonction de Directrice de la stratégie de croissance Groupe après avoir été Directrice générale Monde en charge des Services aux entreprises, Présidente des grands comptes internationaux et directrice financière au sein de différentes entités.

Son parcours diversifié et pluridisciplinaire dans le monde de l'entreprise et sa véritable expertise internationale sont un atout incontestable qui enrichit les débats du conseil d'administration.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité sont multiples aussi bien sur les sujets sociaux que sur le développement durable et la transition climatique, extrêmement utiles à la réflexion du conseil :

- ◆ Membre fondateur SO Together (réseau mondial mixité chez Sodexo) et Sodexo PRIDE ;
- ◆ Sponsor Exécutif PRIDE pour le Groupe Sodexo ;
- ◆ Membre du comité Groupe HSE. Sponsor de l'activité *Waste Watch* sur le gaspillage alimentaire, premier levier de décarbonation du Groupe Sodexo ;
- ◆ Membre fondateur de la chaire *Purposeful Leadership* à HEC (démarche encourageant les employés à trouver du sens dans leur travail) ;
- ◆ Membre du *International Advisory Committee* à HEC dont un des premiers objectifs est le développement durable.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité / Commerce / Marketing
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Présidente du comité des rémunérations, nominations et gouvernance

Mandats au sein de sociétés extérieures au Groupe Aéroports de Paris

- ◆ Administratrice référente, Membre du conseil d'administration et Présidente du comité d'audit de ANIMALCARE GROUP (Société cotée au marché AIM (second marché) à Londres)
- ◆ Membre du conseil de surveillance, Présidente du comité d'audit, Membre du comité Innovation et RSE du GROUPE KEOLIS (SAS), France
- ◆ Membre du conseil d'administration, Membre des comités d'audit, des rémunérations et des nominations de PAGE GROUP (société britannique cotée à Londres)
- ◆ Membre du conseil d'administration : administratrice indépendante, membre du comité d'audit, du comité d'investissement et du comité éthique, qualité et RSE du Groupe Clariane (Société européenne à conseil d'administration, cotée à Paris)
- ◆ Membre du conseil d'administration : administratrice indépendante, membre du comité d'audit et Membre du comité « Responsible Business » de MACE GROUP (société britannique privée)
- ◆ Fondatrice et Présidente de la société SILKIT, France

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ SODEXO (SA cotée)
- ◆ Membre du comité exécutif de 2014 à 2022
- ◆ Directrice de la Stratégie de Croissance Groupe de 2019 à 2022
- ◆ Directrice Générale Monde, services aux entreprises de 2014 à 2019
- ◆ Membre du comité Ressources Humaines du GROUPE KEOLIS (SAS) de novembre 2021 à septembre 2022



MATTHIEU LANCE

Représentant permanent de la société Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole
Administrateur indépendant
Membre du comité d'audit et des risques

DATE DE NAISSANCE :

28 décembre 1968

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Société PREDICA Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole
nommée administrateur par l'assemblée générale
du 15 mai 2014

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

21 mai 2024 (renouvelé par l'assemblée générale
du 21 mai 2024)

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole est un actionnaire important non contrôlant de la société Aéroports de Paris, à hauteur de près de 8 % du capital. Ce groupe institutionnel français d'envergure apporte un avantage reconnu dans les plans de stratégie à long terme. Cet administrateur, qui n'entretient pas de relation d'affaires significative avec la Société, est qualifié d'indépendant.

Matthieu Lance, son représentant permanent au conseil d'administration, a commencé sa carrière au CCF en 1994 en ingénierie financière sur les financements structurés. En 1998, il intègre la Banque Lazard où il conseille de grands clients industriels et fonds d'investissement en fusions & acquisitions. En 2007, il rejoint BNP Paribas au poste de *Managing Director* Fusions & Acquisitions, successivement responsable des secteurs industriels Chimie, Aérospatiale, Défense et Automobile puis au sein de l'équipe Fusions & Acquisitions France. En 2016, Matthieu Lance intègre Crédit Agricole CIB en tant que Responsable mondial adjoint des Fusions & Acquisitions, activité dont il a été nommé co-Responsable mondial fin 2019. Depuis mars 2022, Matthieu Lance est Directeur adjoint des investissements, responsable des actifs réels et des participations chez Crédit Agricole Assurances.

Matthieu Lance renforce les compétences du conseil d'administration notamment en apportant son expertise dans les domaines des investissements, de la gestion d'actifs, de la gestion immobilière et des fusions & acquisitions.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Représentant permanent de la société PREDICA Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole, administrateur
- ◆ Représentant permanent de la société PREDICA Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole, membre du comité d'audit et des risques

Mandats au sein de sociétés extérieures au Groupe Aéroports de Paris

- ◆ Directeur adjoint des investissements, responsable des actifs réels et des participations au sein du Groupe Crédit Agricole Assurances

Mandats au sein des participations PREDICA

- ◆ Administrateur représentant permanent de Predica, membre du comité d'audit de GECINA (SA), société française cotée
- ◆ Administrateur du Groupe Clariane (Société européenne à conseil d'administration, cotée à Paris)

Autres Mandats au sein du Groupe Crédit Agricole Assurances

- ◆ Administrateur en nom propre du conseil de Surveillance, membre du comité d'audit d'ALTAREA GROUPE (SCA) société française cotée.
- ◆ Vice-Président, Administrateur et membre du comité des rémunérations et des nominations de RAMSAY Générale santé (SA) société française cotée.
- ◆ Administrateur représentant permanent de Crédit Agricole Assurances et membre du comité des rémunérations et des nominations de SEMMARIS (SA), France
- ◆ Administrateur en nom propre et membre du comité d'audit de CASSINI (SAS), France
- ◆ Administrateur d'INNERGEX France (SAS), France

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Crédit Agricole CIB :
 - ◆ Co-responsable mondial des Fusions & Acquisitions de 2019 à 2022
 - ◆ Responsable mondial adjoint des Fusions & Acquisitions de 2016 à 2019

ADMINISTRATEUR REPRÉSENTANT L'ÉTAT



MAY GICQUEL

Membre du comité de la stratégie et des investissements, du comité d'audit et des risques et du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance

DATE DE NAISSANCE :

27 juillet 1985

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Arrêté du 16 novembre 2022 (en remplacement de Claire Vernet-Garnier démissionnaire le 16 novembre 2022)

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

Arrêté de nomination du 17 mai 2022

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

May Gicquel est directrice de participations transports à l'Agence des participations de l'État depuis novembre 2022.

May Gicquel est diplômée de l'École polytechnique et de l'École nationale des ponts et chaussées. Elle a débuté son parcours professionnel à la direction générale du Trésor en juillet 2010, où elle a d'abord assuré le suivi stratégique et financier du groupe Agence française de développement (AFD) avant d'être chargée des questions liées à la stabilité financière de la zone euro de 2013 à 2015.

Elle a ensuite été nommée chef du bureau du financement multilatéral du développement et du climat. Elle y a assuré la supervision des banques multilatérales de développement et l'élaboration des positions françaises sur les questions d'aide au développement et de protection de l'environnement et du climat. Elle a également représenté la France dans les instances de gouvernance et des négociations internationales liées à ces institutions.

De 2018 à 2022, elle a exercé les fonctions de chef du service économique de New York, responsable de l'analyse de la politique économique américaine ainsi que de la réglementation et de l'actualité financières aux États-Unis.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Concernant sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité, May Gicquel a occupé des postes en lien avec la lutte contre le changement climatique à la Direction générale du Trésor.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

◆ Dirigeant exécutif / gouvernance ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie ◆ International ◆ RSE / durabilité	◆ Finance ◆ Fusion et acquisition ◆ Administration publique

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité d'audit et des risques,
- ◆ Membre du comité de la stratégie et des investissements,
- ◆ Membre du comité des rémunérations, nominations et gouvernance

Mandats au sein de sociétés extérieures au Groupe Aéroports de Paris

- ◆ Directrice de participation Transports à l'Agence des participations de l'État – ministère de l'Économie, des Finances et de la souveraineté industrielle et numérique.
- ◆ Membre du conseil de surveillance et membre du comité d'audit de l'Établissement public du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, HAROPA PORT
- ◆ Membre du conseil d'administration, membre du comité d'audit de la RATP, établissement public à caractère industriel et commercial, France

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Membre du Conseil de surveillance, membre du comité des nominations et de la gouvernance, membre du Comité des rémunérations, membre du comité Stratégique et de la RSE, membre du comité des comptes - La banque Postale (société anonyme française à directoire) du 13 décembre 2022 au 30 mai 2024
- ◆ Membre du conseil d'administration d'Air France/KLM, membre du comité d'audit, membre du comité des nominations et de la Gouvernance, membre du comité des rémunérations (société anonyme française) du 15 mars 2023 au 8 octobre 2023

ADMINISTRATEURS NOMMÉS PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES SUR PROPOSITION DE L'ÉTAT

**CÉCILE DE GUILLEBON**

Membre du comité de la stratégie et des investissements et du comité RSE

DATE DE NAISSANCE :

11 septembre 1961

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :1 rue de France,
993290 Tremblay-en-France, France**DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :**Nommée par l'assemblée générale des actionnaires
du 17 mai 2022 sur proposition de l'État**DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :**

17 mai 2022

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Cécile de Guillebon, Présidente de la SAS ESSERTO, société de conseil notamment auprès de Business Angel et de jeunes pousses, est diplômée d'HEC. Elle a travaillé pendant 10 ans dans les fusions et acquisitions chez JP Morgan, Marceau Investissement puis PPR (devenu Kering). En 2013, elle rejoint la direction de l'immobilier et des services généraux du Groupe Renault avec dans son périmètre, tous les types d'actifs : usines, entrepôts, succursales, centres de recherche, pistes d'essai et bureaux, soit 650 sites dans 40 pays totalisant 13 millions de mètres carrés construits, avec un budget annuel en coûts de fonctionnement de 1 milliard d'euros.

Experte en immobilier, sa connaissance du monde de l'entreprise complète les compétences du conseil.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité sont reconnues. Au sein du Groupe Renault, de 2023 à 2021, en charge du Real Estate & Facility Management, elle a obtenu la certification des sites France certifiés ISO 14001 et le label environnemental, Fonction Globale ISO 26 000, label RSE – niveau Gold, un véritable atout pour les réflexions du conseil d'administration.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité / Commerce / Marketing
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS**Mandats au sein d'Aéroports de Paris**

- ◆ Membre du comité de la stratégie et des investissements,
- ◆ Membre du comité RSE

Mandats au sein de sociétés extérieures au Groupe Aéroports de Paris

- ◆ Présidente de la société ESSERTO (SAS française)
- ◆ Administratrice indépendante et Présidente du comité financier de AB Sciences, société anonyme française cotée
- ◆ Administratrice indépendante à la Foncière Inéa, société anonyme française cotée
- ◆ Administratrice chez Groupe SLI, société pour le logement intermédiaire (société française)

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Administratrice indépendante de GEODIS, société européenne cotée de 2014 à 2021
- ◆ Directrice de l'immobilier et des services généraux du Groupe Renault, société anonyme cotée de 2013 à 2020



FANNY LETIER

Présidente du comité RSE

DATE DE NAISSANCE :

15 mars 1979

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

20 mai 2019, nommée par l'assemblée générale des actionnaires du 20 mai 2019, sur proposition de l'État

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

21 mai 2024 (renouvelé par l'assemblée générale du 21 mai 2024)

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Fanny Letier est ancienne élève de l'École Nationale d'Administration et diplômée de l'Institut d'Études Politiques de Paris.

Après plusieurs années à la Direction générale du Trésor et mobilisée face à la crise financière pendant la Présidence française de l'Union européenne (2008), elle prend la direction du Comité interministériel de restructuration industrielle (CIRI) en 2009. Elle coordonne avec son équipe le rebond de 180 entreprises en difficulté représentant 600 000 emplois.

Après un passage en cabinet ministériel, elle rejoint Bpifrance en septembre 2013 pour contribuer, en sortie de crise, à créer les emplois d'avenir. Nommée Directrice Exécutive en 2015, elle a notamment dirigé les fonds d'investissement direct PME, coordonné les dispositifs d'accompagnement de Bpifrance (formation, conseil, mise en relation) mais aussi créé et développé les programmes « Accélérateurs » pour les PME et ETI visant la croissance à deux chiffres.

Fanny Letier est, depuis 2019, co-fondatrice et Présidente de GENE0 Capital, fonds de gestion avec pour ambition d'offrir une nouvelle forme de capital-investissement, le « capital entrepreneur » qui, par sa dimension long terme, son apport en capital humain et de nouveaux mécanismes de partage de la valeur, donne à chaque génération les moyens de ses ambitions. Fanny Letier exerce également la fonction de Directrice générale de GENE0 capital entrepreneur, société de gestion de GENE0 Capital.

Son expertise en matière de financement et de développement des entreprises est un atout incontestable pour enrichir les débats du conseil d'administration.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité sont reconnues particulièrement dans les domaines social et sociétal. Le parcours de Fanny Letier, haut fonctionnaire devenue entrepreneur et Gérante de fonds à impact, s'articule autour d'une conviction : les PME et ETI sont la seule réserve significative de création d'emplois et leur permettre de réaliser leur potentiel est un enjeu national. Fanny Letier, fonctionnaire devenue entrepreneur et Gérante de fonds à impact, dirige GENE0 capital entrepreneur, société à mission, qui déploie une finance positive conciliant long terme, capital humain, partage équitable de la valeur et transition vers des modèles d'affaires plus durables. Elle est en outre présidente du comité RSE de BioMérieux.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Administration publique

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Présidente du comité RSE

Mandats au sein de sociétés extérieures au Groupe Aéroports de Paris

- ◆ Co-fondatrice et présidente de GENE0 Capital, fonds de gestion pour accompagner la croissance des PME et ETI, France, société par actions simplifiée
- ◆ Directrice générale de GENE0 capital entrepreneur, société de gestion de GENE0 Capital, France, société par actions simplifiée
- ◆ Administratrice indépendante et Présidente du comité Ressources Humaines, Rémunérations et RSE de bioMérieux, SA Française cotée
- ◆ Administratrice civile hors classe

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Administratrice de l'Institut français des administrateurs (IFA), de 2018 à juin 2021
- ◆ Administratrice de Nexans, société Française cotée, de mai 2014 à juin 2020



PIERRE CUNEO

Membre du comité de la stratégie et des investissements

DATE DE NAISSANCE :

6 janvier 1975

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Nommé par l'assemblée générale des actionnaires
du 17 mai 2022 sur proposition de l'État

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

17 mai 2022

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Pierre Cunéo, élevé au grade d'Inspecteur général des finances par décret du 19 juin 2023, est ancien élève de l'École Nationale de l'Administration (promotion « René Cassin »), diplômé de l'École Nationale de la statistique et de l'administration économique (ENSAE) et diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Paris (IEP).

Après avoir été Directeur adjoint du Cabinet de Jean-Pierre Jouyet, secrétaire d'État chargé des affaires Européennes (2007-2008) et administrateur de quatre filiales du Groupe SNCF (Thalys, Rail Europe, STVA en particulier), il a occupé différentes fonctions de direction à la SNCF, directeur du cabinet du président de la SNCF, directeur de la stratégie ferroviaire et de la régulation, directeur du RER C. Il a également été directeur de cabinet de Delphine Batho, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, de 2012 à 2013. Il rejoint ensuite le groupe Thales, où il est successivement directeur de la stratégie groupe (2013-2015), directeur général de la *Business line* des « réseaux et systèmes d'infrastructure » (2015-2016), directeur général de la *Business line* « systèmes de protection » (2016-2018) puis vice-président chargé des services et de la stratégie (2018-2020). Il a présidé le Comité de surveillance d'Opale Défense (propriétaire et gestionnaire du siège du ministère de la Défense à Balard) de 2016 à 2021. De retour au service de l'inspection générale des finances entre 2021 et 2023, Pierre Cunéo a notamment dirigé la Taskforce interministérielle d'achat et de production de vaccins contre la Covid-19.

Pierre Cunéo a été détaché en qualité de directeur senior des mobilités auprès du comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques (COJOP Paris 2024) du 5 juin 2023 au 30 novembre 2024.

Son expérience des secteurs publics et privés, des secteurs régulés ainsi que sa connaissance des domaines du transport et des nouvelles technologies complètent les compétences du conseil.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité sont un véritable atout pour le conseil d'administration. Investi dans le domaine de la RSE et de la durabilité, en qualité de directeur de cabinet de la ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie pendant près d'un an, avec notamment :

- ◆ supervision de la « plateforme RSE » constituée au sein des administrations et des parties prenantes ;
- ◆ développement des énergies renouvelables (photovoltaïque, éolien) et modernisation du parc de production électrique, réforme des tarifs du gaz ;
- ◆ modification du Code de l'environnement (partie législative) sur les modalités du dialogue environnemental ;
- ◆ suivi de l'action de l'autorité environnementale ;
- ◆ modernisation du ministère et de son réseau territorial, en lien avec les partenaires sociaux.

Il a contribué à la réalisation des objectifs du groupe Thales en matière de RSE et en particulier la mise en place d'objectifs personnels intégrés dans le calcul de la part variable de la rémunération (mentorat et viviers de potentiels féminins).

Dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, il a conçu un plan de transport pour les spectateurs (13 millions de personnes sur cinq semaines) et les populations accréditées (200 000 personnes sur sept semaines) avec la promotion des transports en commun et des mobilités actives, et la mise en place de réseaux dédiés avec les infrastructures associées (dépôts, gares routières).

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité / Commerce / Marketing
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Conception et opération de systèmes de transports
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne / Gestion des risques / Audit
- ◆ Administration publique dont européenne

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité de la stratégie et des investissements

Mandats au sein de sociétés extérieures au Groupe Aéroports de Paris

- ◆ Ministère de l'Économie, des Finances et de la souveraineté industrielle et numérique.
 - ◆ Inspecteur général des Finances
 - ◆ Chef de mission Recours par l'État aux cabinets de conseil en prestations intellectuelles
 - ◆ Chef de mission « Paris Saclay Cancer cluster »

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Responsable de la Taskforce Vaccins rattachée à la Ministre déléguée en charge de l'Industrie du ministère de l'Économie et des finances de mai 2021 à novembre 2021
- ◆ THALES SA, société anonyme cotée :
 - ◆ De juillet 2018 à mai 2021, Vice-Président, Services
 - ◆ De janvier 2016 à juillet 2018, Vice-Président, en charge de la *Business Line* « Systèmes de protection »
- ◆ Président du Comité de surveillance chez OPALE DÉFENSE (société anonyme) de janvier 2016 à mai 2021
- ◆ Trésorier de l'Association d'histoire du chemin de fer - « Rails et histoire » - (association loi 1901) de mars 2015 à septembre 2022
- ◆ Comité d'organisation des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 (COJO - Association), Directeur senior des transports et des mobilités pour la période du 5 juin 2023 au 30 novembre 2024



STÉPHANE RAISON

DATE DE NAISSANCE :

24 mai 1970

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Coopté sur proposition de l'État, lors du conseil d'administration du 29 mars 2023, en remplacement de Jean-Benoît Albertini, ratifié par l'assemblée générale des actionnaires du 16 mai 2023.

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

Assemblée générale des actionnaires du 17 mai 2022

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Stéphane Raison est Ingénieur Général des Ponts, des Eaux et des Forêts et titulaire d'un Mastère d'Action Publique ENPC.

Stéphane Raison est un spécialiste de la direction et du développement des infrastructures portuaires. Il a dirigé le grand port maritime de La Réunion en 2012 et 2013 et a ensuite rejoint le grand port maritime de Dunkerque, dont il est devenu le président du directoire. Dans le port du Nord, Stéphane Raison s'est fait remarquer pour ses très bons résultats en matière de développement du foncier portuaire et de réindustrialisation. Il a été appelé au Havre en 2020 pour y prendre le poste de directeur général préfigurateur d'Haropa Port, alors en cours de structuration, et en devenir le Président du directoire du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

Stéphane Raison a rejoint EDF, à compter du 1^{er} septembre 2024, en qualité de Directeur en charge de l'installation de grands sites de consommation, pour une mission nouvelle de décarbonation de la France par l'électrification, dans le cadre du nouveau projet d'entreprise porté par Luc Rémont.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité sont reconnues. Son expérience et sa connaissance dans le domaine de l'environnement, spécialement dans le changement climatique, la qualité des eaux du littoral, l'érosion des littéraux sur le plan mondial et la création d'un plan de transport multimodal ferroviaire et fluvial pour élargir la région desservie par le port (hinterland) sont un atout incontestable pour le conseil d'administration.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité / Commerce / Marketing
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques
- ◆ Administration publique
- ◆ Énergie

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

- ◆ Directeur en charge de l'installation de grands sites de consommation du Groupe EDF

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Président du Directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque (Établissement public) du 25 juillet 2014 au 13 novembre 2020
- ◆ Préfigurateur Directeur Général de l'Établissement public du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine du 15 novembre 2020 au 31 mai 2021
- ◆ Président du Directoire de l'Établissement public du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, HAROPA PORT du 1^{er} juin 2021 au 31 août 2024



PERRINE VIDALENCHE

Membre du comité RSE

DATE DE NAISSANCE :

26 décembre 1956

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Nommée par l'assemblée générale des actionnaires du 11 mai 2017, sur proposition de l'État

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

17 mai 2022

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Perrine Vidalenche est ancienne élève de l'École Nationale de l'Administration et diplômée de l'Institut d'Étude Politique de Paris (IEP). Perrine Vidalenche, administratrice de sociétés et membre du conseil d'administration d'Aéroports de Paris depuis 2017, a exercé sa carrière dans le domaine de l'immobilier et apporte au conseil son expertise dans le domaine immobilier, un segment d'activité majeur pour Aéroports de Paris.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

En 2022, Perrine Vidalenche participe au parcours « CAP 1,5°C », première réplique de la CEC (Convention des Entreprises pour le Climat) dans un format adapté aux entreprises de l'AFM (Association familiale Mulliez) dont l'objectif était de construire et de challenger le Business Plan des entreprises NHOOD et Ceetrus dont elle est administratrice. Le parcours a duré 1 an.

Depuis 2023, Perrine Vidalenche est membre de la commission ESG de l'IFA (Institut de formation des administrateurs).

Elle est Présidente du comité d'audit des risques et de la compliance de New IMMO Holding et du comité d'audit et des risques de CDC Habitat qui ont toutes deux la responsabilité de la mise en œuvre et du contrôle de la CSRD.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Immobilier
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques
- ◆ Administration publique

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité RSE

Mandats au sein de sociétés extérieures au Groupe Aéroports de Paris

- ◆ Membre du conseil de surveillance, Présidente du comité d'audit et des risques et membre du comité des rémunérations de CDC Habitat, société anonyme d'économie mixte, filiale immobilière de la Caisse des Dépôts, France
- ◆ Administratrice indépendante et Présidente du comité d'audit, des risques et de la compliance de New IMMO Holding, société anonyme à conseil d'administration, France
- ◆ Administratrice indépendante de NHOOD, société anonyme à conseil d'administration, France

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Administratrice indépendante, membre du comité des risques et membre du comité des rémunérations d'Orange Bank, société anonyme à conseil d'administration, France, d'octobre 2016 à juillet 2022
- ◆ Membre du conseil de surveillance et Présidente du comité d'audit de SEMOP – Gare du Nord 2024, société d'économie mixte à opération unique, France, de février 2019 à février 2022.

ADMINISTRATEURS REPRÉSENTANT DES SALARIÉS

**FAYÇAL DEKKICHE**

Membre du comité de la stratégie et des investissements

DATE DE NAISSANCE :

10 mai 1966

NATIONALITÉ :

Algérienne

ADRESSE PROFESSIONNELLE :1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France**DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :**

Élection du 22 mai 2019

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

15 juillet 2024 (réélu le 24 mai 2024)

ÉLU SUR LA LISTE PARRAINÉE PAR LE SYNDICAT :

CFDT

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Fayçal Dekkiche est diplômé d'une Maîtrise en économie et finances (option audit intégré), Ecole Nationale d'Administration (Alger), juin 1989.

Fayçal Dekkiche est Coordonnateur Sécurité aires de trafic au sein de la Direction de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Après une expérience professionnelle à l'étranger en tant qu'auditeur assistant à la Cour des comptes à Alger, de septembre 1989 à août 1992, il entame une carrière de commercial en France au sein de la Taverne alsacienne, puis de GAP. En 2004, il rejoint Aéroports de Paris en qualité d'agent commercial pour les activités d'assistance à l'escale, de juillet 2004 à mai 2005, puis de coordonnateur d'exploitation au sein de l'unité opérationnelle Parc et Accès, de mai 2005 à avril 2012. En avril 2012, il devient coordonnateur Sûreté au sein de l'unité opérationnelle du terminal 2E, puis coordonnateur de la sécurité des aires de trafic à Paris-Charles de Gaulle.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Concernant sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité, les administrateurs représentant les salariés élus sur une liste parrainée par une organisation syndicale représentative sont particulièrement impliqués dans les sujets sociaux et sociétaux au sein du Groupe ADP et exercent un rôle de protection des intérêts des salariés.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité / Commerce / Marketing
- ◆ RSE / durabilité

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS**Mandats au sein d'Aéroports de Paris**

- ◆ Membre du comité de la stratégie et des investissements

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Administrateur représentant les salariés à la Commission consultative des marchés d'Aéroports de Paris (CCM)



MARIE-ANNE DONSIMONI

Membre du comité d'audit et des risques

DATE DE NAISSANCE :

8 mai 1961

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Élection du 24 mai 2024

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

15 juillet 2024

ÉLU SUR LA LISTE PARRAINÉE PAR LE SYNDICAT :

CFDT

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Marie-Anne Donsimoni est diplômée d'un Master de droit (Construction et Urbanisme) et d'une Maîtrise de droit privé Mention Carrières Judiciaires.

Marie-Anne Donsimoni est responsable développement immobilier au sein de la direction de l'immobilier d'Aéroports de Paris.

Après ses études, Marie-Anne Donsimoni a rejoint Aéroports de Paris en 1990 pour assurer les fonctions de responsable Contrats et Études Juridiques au département Immobilier puis, en 1996, celle de Responsable Contrôle des Marchés Publics au Service des Marchés. En 2000, elle devient consultante et formatrice en marché public. En 2003, elle devient responsable juridique de l'immobilier. De 2006 à 2011, elle est permanente syndicale en assurant la présidence de la CFE-CGC d'Aéroports de Paris. De 2011 à 2020, elle est responsable Politique Immobilier Occupants Internes au sein de la Direction de l'Immobilier d'Aéroports de Paris puis Responsable du développement immobilier. De 2018 à 2023, elle est responsable de la CFDT Aéroports de Paris et élue au CSE d'Aéroports de Paris.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Concernant sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité, Marie-Anne Donsimoni, de par son expérience de Responsable syndicat CFDT, a participé aux négociations sociales de l'entreprise. Elle a également été membre de la commission égalité professionnelle du comité social et économique. Les administrateurs représentant les salariés élus sur une liste parrainée par une organisation syndicale représentative sont particulièrement impliqués dans les sujets sociaux et sociétaux au sein du Groupe ADP et exercent un rôle de protection des intérêts des salariés.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Immobilier
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité d'audit et des risques
- ◆ Administratrice représentant les salariés au sein de la Commission consultative des marchés d'Aéroports de Paris (CCM)

Autres mandats

- ◆ Administratrice du groupement d'intérêt économique AG2R La Mondiale
- ◆ Administratrice de l'association sommitale AG2R
- ◆ Administratrice de l'association Agirc-Arrco
- ◆ Membre de la commission exécutive de la Fédération Générale des Transports et de l'Environnement (FGTE-CFDT), association

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Néant



MOUHSINE ELKETRANI

Membre du comité de la stratégie et des investissements

DATE DE NAISSANCE :

30 septembre 1969

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Élection du 24 mai 2024

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

15 juillet 2024

ÉLU SUR LA LISTE PARRAINÉE PAR LE SYNDICAT :

CGT

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Mouhsine Elketrani est chargé de Projets bâtiments et systèmes au sein du département Engineering and Capital Projects d'Aéroports de Paris.

Il a obtenu le diplôme de conducteur de travaux ESTP (Ecole supérieure des travaux publics) option bâtiment TCE (Tout Corps d'État). Mouhsine Elketrani a rejoint Aéroports de Paris en 1998 en qualité d'agent parc sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. En 2010, il devient contrôleur de travaux à la direction de l'Immobilier. Depuis 2011, il est chargé de projets Bâtiments et systèmes à la direction d'Ingénierie et Projets.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Concernant sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité, Mouhsine Elketrani, de par son expérience en qualité d'élu au comité social et économique, a participé aux négociations sociales de l'entreprise. Les administrateurs représentant les salariés élus sur une liste parrainée par une organisation syndicale représentative sont particulièrement impliqués dans les sujets sociaux et sociétaux au sein du Groupe ADP et exercent un rôle de protection des intérêts des salariés.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité / Commerce / Marketing
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Administration publique

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité de la stratégie et des investissements,
- ◆ Administrateur suppléant représentant les salariés au sein de la Commission consultative des marchés d'Aéroports de Paris (CCM)

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Néant



JEAN-PAUL JOUVENT

Membre du comité des nominations, rémunérations et gouvernance

DATE DE NAISSANCE :

31 janvier 1961

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

18 décembre 2008, renouvelé le 15 juillet 2014

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

15 juillet 2024 (réélu le 24 mai 2024)

ÉLU SUR LA LISTE PARRAINÉE PAR LE SYNDICAT :

CFE-CGC

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Jean-Paul Jouvent est Chef du Service épargne salariale et actionnariat salarié à la direction des Ressources humaines d'Aéroports de Paris. Jean-Paul Jouvent est administrateur certifié par l'IFA (promotion CAS 55 en 2022) et ingénieur, ancien élève de l'Ecole Centrale de Paris. Après une première expérience professionnelle en 1984 chez Matra Espace où il a réalisé la modélisation dynamique d'un satellite géostationnaire, il rejoint Aéroports de Paris en 1985 en tant qu'ingénieur, responsable de la section recherche opérationnelle au sein de la direction de l'exploitation commerciale, puis, en 1988 en tant que chef de projet utilisateur pour les premiers serveurs d'image. En 1991, il rejoint la direction des finances et des développements pour être en charge des statistiques et des prévisions de trafic. En 1997, il est nommé chef du service développement et prévisions à la Direction des Ressources humaines : il assiste le directeur pour l'ensemble des négociations portant sur les rémunérations et avantages sociaux, aussi bien avec les autorités de tutelle qu'avec les organisations syndicales. En 2007, il est nommé chef de projet Rémunérations et avantages sociaux. Depuis 1995, Jean-Paul Jouvent a toujours assuré la représentation des porteurs de parts au sein des conseils de surveillance des FCPE d'ADP et en a assuré, à plusieurs reprises, leur présidence.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité sont reconnues dans les domaines social et sociétal, plus particulièrement sur les sujets de rémunération et avantage sociaux. Jean-Paul Jouvent s'est investi depuis l'origine pour créer et développer l'actionnariat salarié à Aéroports de Paris dans l'objectif de développer le partage de valeurs avec les salariés de l'entreprise. Les administrateurs représentant les salariés élus sur une liste parrainée par une organisation syndicale représentative sont particulièrement impliqués dans les sujets sociaux et sociétaux au sein du Groupe ADP et exercent un rôle de protection des intérêts des salariés.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/ Gestion des risques

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité des rémunérations, nominations et gouvernance
- ◆ Membre désigné du conseil de surveillance du :
 - ◆ FCPE-ADP DIVERSIFIÉ PRUDENT
 - ◆ FCPE-ADP DIVERSIFIÉ DYNAMIQUE
- ◆ Membre élu du conseil de surveillance du :
 - ◆ FCPE-ADP ACTIONNARIAT SALARIÉ

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Membre élu Président du conseil de surveillance du Fonds Commun de Placement d'Entreprise (FCPE) – ADP OBLIGATIONS de 2018 à 2023



YVES PASCART

Membre du comité RSE

DATE DE NAISSANCE :

12 août 1981

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Élection du 24 mai 2024

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

15 juillet 2024

ÉLU SUR LA LISTE PARRAINÉE PAR LE SYNDICAT :

CFE-CGC

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Yves Pascart est adjoint au chef de projet SI (systèmes d'information) à la direction Clients dans le Groupe ADP.

Yves Pascart a obtenu le BTS Informatique de Gestion option Administrateur de réseaux et le diplôme de Service de Sécurité Incendie et d'Assistance aux Personnes de niveau 3 (SSIAP 3).

Yves Pascart a débuté sa carrière, en 2002, en qualité d'analyste d'exploitation/administrateur systèmes à la SOGETI, puis Chef de site à la Brynk's Security, puis agent SSIAP 1. Il rejoint Aéroports de Paris en 2012 en tant que chef d'équipe SSIAP2. En 2018, il devient analyste *Digital Workplace*. Depuis 2022, il est adjoint au chef de projet SI à la direction Clients.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Concernant sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité, les administrateurs représentant les salariés élus sur une liste parrainée par une organisation syndicale représentative sont particulièrement impliqués dans les sujets sociaux et sociétaux au sein du Groupe ADP et exercent un rôle de protection des intérêts des salariés.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Ressources humaines

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité RSE
- ◆ Administrateur représentant les salariés au sein de la Commission consultative des marchés d'Aéroports de Paris (CCM)

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Néant



VALÉRIE SCHORGERÉ

Membre du comité RSE

DATE DE NAISSANCE :

28 mars 1965

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

1^{er} juin 2021 en remplacement de Brigitte Blanc
(élection du 22 mai 2019)

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

15 juillet 2024 (réélue le 24 mai 2024)

ÉLUE SUR LA LISTE PARRAINÉE PAR LE SYNDICAT :

CGT

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Depuis 2022, Valérie Schorgeré est fiscaliste à la Direction des comptabilités (Département fiscal groupe) d'Aéroports de Paris.

Valérie Schorgeré a obtenu le Quantity Surveyor (niveau Licence) au Royal Institute of Chartered Surveyors et le diplôme portant sur les Autorisations et Taxes d'Urbanisme à l'École des Ponts.

Après avoir débuté en qualité de technicien étude des prix, puis d'économiste de la construction et *Junior Quantity Surveyor*, Valérie Schorgeré a rejoint Aéroports de Paris en 1991 pour assurer les fonctions d'économiste de la construction, d'assistante finances en 2012, de responsable droits des sols en 2013 et d'assistante Économie et Finances (Département Fiscalité Groupe), en 2017.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Concernant sa compétence et ses expertises en matière de RSE et de durabilité, les administrateurs représentant les salariés élus sur une liste parrainée par une organisation syndicale représentative sont particulièrement impliqués dans les sujets sociaux et sociétaux au sein du Groupe ADP et exercent un rôle de protection des intérêts des salariés.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Finance
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne / Gestion des risques

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein d'Aéroports de Paris

- ◆ Membre du comité RSE
- ◆ Administratrice représentant les salariés à la Fondation d'Entreprise Groupe ADP

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Élu au Comité Social et Économique d'Aéroports de Paris du 1^{er} janvier 2020 au 1^{er} juin 2021
- ◆ Administratrice représentant les salariés à la Commission consultative des marchés d'Aéroports de Paris du 29 juillet 2021 au 14 novembre 2024

CENSEURS



PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ROISSY PAYS DE FRANCE, PASCAL DOLL

DATE DE NAISSANCE :

16 décembre 1954

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

- ◆ Président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France
- ◆ Président de la SPLA-IN Roissy Pays de France, SA à conseil d'administration
- ◆ Maire de la commune d'Arnouville
- ◆ Membre du conseil d'administration d'IDF Mobilités, établissement public à caractère administratif
- ◆ Membre de l'association UMVO (Union des Maires du Val-d'Oise)

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Maire de la commune d'Arnouville du 26 novembre 2015 au 27 mai 2020



MAIRE DE PARIS, ANNE HIDALGO

DATE DE NAISSANCE :

19 juin 1959

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Nommée à titre provisoire par le conseil d'administration du 8 juillet 2015 et ratifiée par l'assemblée générale des actionnaires du 3 mai 2016.

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

21 mai 2024, renouvelé par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

- ◆ Maire de Paris
- ◆ Présidente du conseil de surveillance de l'Assistance publique – Hôpitaux de Paris (APHP) – Établissement public de santé
- ◆ Vice-Présidente de Métropole du Grand Paris, établissement public de coopération intercommunale (EPCI)
- ◆ Présidente de la Société de livraison des ouvrages olympiques, établissement public
- ◆ Vice-présidente du Comité d'organisation des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 (COJO), association loi 1901
- ◆ Membre du conseil de surveillance de la Société des Grands Projets (EPIC)

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Présidente de Cities Climate Leadership Group (C 40) (organisation), d'août 2016 à décembre 2019
- ◆ Présidente du Conseil départemental – Collectivité publique, d'avril 2014 à janvier 2019



SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DIDIER MARTIN

DATE DE NAISSANCE :

9 juin 1966

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Coopté, à effet au 1^{er} avril 2023, lors du conseil d'administration du 29 mars 2023, en remplacement de Christine Janodet, ratifié par l'assemblée générale des actionnaires du 16 mai 2023.

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

21 mai 2024, renouvelé par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

- ◆ Secrétaire général du ministère de l'Intérieur - Haut fonctionnaire de défense et haut fonctionnaire chargé du développement durable dans ce même ministère
- ◆ Conseiller maître à la Cour des comptes en service détaché
- ◆ Administrateur de l'Institut national du service public
- ◆ Administrateur (ès qualités) de l'Ecole Nationale supérieure de la police
- ◆ Membre du comité de coordination placé auprès du délégué interministériel aux jeux olympiques et paralympiques 2024
- ◆ Membre (ès qualités) du comité permanent du comité interministériel des réseaux internationaux de l'État

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Préfet de la région Pays de la Loire, Préfet du département de la Loire-Atlantique d'août 2020 au 11 janvier 2023
- ◆ Préfet du département de la Moselle d'octobre 2017 à août 2020



PRÉSIDENTE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE, VALÉRIE PÉCRÉSSE

DATE DE NAISSANCE :

14 juillet 1967

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

Nommée par l'assemblée générale des actionnaires du 20 mai 2019

DATE DE DÉBUT DU MANDAT ACTUEL :

21 mai 2024, renouvelée par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

- ◆ Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France
- ◆ Présidente du conseil d'administration de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPAPS)
- ◆ Membre du conseil d'administration de Grand Paris aménagement (EPIC)
- ◆ Première vice-présidente de l'Association des régions de France (ARF), association déclarée
- ◆ Présidente (ès qualités) du conseil d'administration d'IDF Mobilités, établissement public à caractère administratif
- ◆ Présidente (ès qualité) du conseil d'administration de l'Institut Paris Région (ex IAU), association loi de 1901
- ◆ Membre (ès qualité) du conseil de surveillance de la Société des Grands Projets (EPIC)
- ◆ Conseillère communautaire du Conseil communautaire de Versailles Grand Parc, communauté d'agglomérations
- ◆ Conseillère municipale du Conseil municipal de Vélizy-Villacoublay, collectivité territoriale de commune
- ◆ Membre titulaire du conseil d'administration de l'Établissement public Foncier d'Ile-de-France, établissement public à caractère industriel et commercial
- ◆ Membre du conseil d'administration du Comité d'organisation des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 (COJO), association déclarée
- ◆ Membre titulaire du conseil d'administration de l'établissement public : Société de livraison des ouvrages olympiques (SOLIDEO), établissement public

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

- ◆ Présidente du conseil d'administration de l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France, EPFIF, de mars 2016 à juillet 2021
- ◆ Membre, en qualité de représentante du STIF, du conseil de surveillance de la SNCF, de décembre 2015 à décembre 2019
- ◆ Membre du conseil d'administration de la Fondation Université de Paris, fondation, de juillet 2020 à avril 2022
- ◆ Membre du conseil d'administration de SNCF Réseau, société anonyme, de janvier 2020 à avril 2022
- ◆ Membre du conseil d'administration de la SEM régionale Ile-de-France Loisirs, société d'économie mixte, de novembre 2022 à mars 2023

3.1.3.3 Organisation et fonctionnement du conseil d'administration

3.1.3.3.1 Mission du conseil d'administration

Le conseil d'administration est l'organe collégial de la Société qui détermine les orientations stratégiques de l'activité d'Aéroports de Paris et veille à leur mise en œuvre, comme précisé à l'article 16 de ses statuts. Il s'attache à promouvoir la création de valeur par l'entreprise à long terme en considérant la raison d'être de la société et les enjeux sociaux et environnementaux de ses activités. Il propose, le cas échéant, toute évolution statutaire qu'il estime opportune. Il a l'obligation d'agir en toutes circonstances dans l'intérêt social de l'entreprise et répond de l'exercice de cette mission devant l'assemblée générale des actionnaires.

3.1.3.3.1.1 ATTRIBUTIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les informations présentées dans cette section permettent de répondre à l'exigence de publication suivante du rapport de durabilité :

- ◆ [2-GOV-1-22-(b)] → Informations sur la manière dont les responsabilités de chaque organe ou de chaque personne en matière d'impacts, de risques et d'opportunités ressortent dans les mandats de l'entreprise, les missions du conseil d'administration et les autres politiques en la matière.

Le conseil d'administration détermine les orientations stratégiques de l'activité de la société et veille à leur mise en œuvre conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux. Il s'attache à promouvoir la création de valeur, par l'entreprise, à long terme en considérant la raison d'être et les enjeux sociaux et environnementaux de ses activités. Le conseil d'administration contrôle la gestion de l'entreprise et veille à la qualité de l'information fournie aux actionnaires ainsi qu'au marché, à travers les comptes ou à l'occasion d'opérations importantes, notamment sur les titres de la Société. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par délibérations les affaires qui la concernent ainsi que les matières dont il s'est réservé la compétence. Il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

En raison du régime particulier auquel est soumise la société Aéroports de Paris, le conseil d'administration dispose également de pouvoirs propres en vertu du Code des transports. Enfin, le conseil d'administration a décidé, par délibération du 9 septembre 2005 modifiée le 24 janvier 2019, de limiter les pouvoirs du Président-directeur général.

Ainsi, aux termes du règlement intérieur, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris :

- ◆ en matière de responsabilité sociale et environnementale, prend en considération les enjeux sociaux et environnementaux ainsi que la raison d'être statutaire de la Société dans la détermination des orientations stratégiques de l'activité de cette dernière et en examine annuellement les modalités de mise en œuvre ainsi que les résultats obtenus de la stratégie climatique et présente la stratégie climatique et les principales actions engagées dans ce cadre à l'assemblée générale des actionnaires au moins tous les 3 ans ou en cas de modification significative ;
- ◆ débat régulièrement des grandes orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de la société et veille à leur mise en œuvre par la Direction générale et examine au moins une fois par an, dans son ensemble, les orientations stratégiques du Groupe ADP, notamment au regard des évolutions de l'industrie du transport aérien, ainsi que le contexte concurrentiel dans lequel évolue le Groupe ADP ;

- ◆ formule une réponse argumentée sur l'avis émis par le comité social et économique sur les orientations stratégiques de l'entreprise ;
- ◆ arrête les comptes sociaux annuels et les comptes consolidés annuels, établit le rapport de gestion (en ce compris notamment les informations en matière de durabilité) ainsi que le rapport sur le gouvernement d'entreprise et convoque l'assemblée générale des actionnaires chargée d'approuver ces derniers ;
- ◆ approuve les comptes consolidés semestriels ;
- ◆ définit la politique de communication financière d'Aéroports de Paris ;
- ◆ veille à ce que les investisseurs et les actionnaires reçoivent une information pertinente, équilibrée et pédagogique sur la stratégie, le modèle de développement, la prise en compte des enjeux extra-financiers significatifs pour la société ainsi que sur les perspectives à long terme ;
- ◆ examine le plan stratégique pluriannuel du groupe ;
- ◆ est informé, une fois par an, des relations de la société avec l'État au titre de ses missions de service public ;
- ◆ approuve le contrat pluriannuel de régulation économique ;
- ◆ fixe les taux de redevances visées aux articles R. 6325-1 et suivants du code des transports ;
- ◆ adopte le plan d'investissement et de financement sur cinq ans du Groupe ADP et examine chaque année son exécution ; les axes stratégiques des métiers et des principales filiales sont soumis au conseil d'administration pour approbation ;
- ◆ examine chaque année, le budget annuel du Groupe ADP ainsi que l'enveloppe annuelle d'emprunts que la société et ses filiales sont autorisées à souscrire ;
- ◆ approuve les projets d'investissement, d'acquisition ou de cession d'actifs corporels, incorporels ou financiers, réalisés en France par Aéroports de Paris ou toute société qu'elle contrôle au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce, d'un montant supérieur à soixante (60) millions d'euros ;
- ◆ approuve les projets d'investissement, d'acquisition ou de cession d'actifs corporels, incorporels ou financiers, réalisés à l'étranger par Aéroports de Paris ou toute société qu'elle contrôle au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce, d'un montant supérieur à cinquante (50) millions d'euros ;
- ◆ approuve les transactions et renonciations à une créance lorsque le montant est supérieur ou égal à 15 millions d'euros Hors Taxes ;
- ◆ fixe les principes d'affectation des transporteurs aériens entre aéroports et entre aéro-gares ;
- ◆ est informé, à chacune de ses réunions, de l'évolution de son activité et de ses résultats, et examine notamment les écarts éventuels constatés par rapport au budget. Au moins deux fois par an, le Président-directeur général inscrit à l'ordre du jour une revue de la situation financière, de la trésorerie et des engagements hors bilan du Groupe ADP ;
- ◆ examine une fois par an, et en tant que de besoin, la situation des principales filiales et participations de la société ;
- ◆ fixe annuellement le montant total des cautions, avals ou garanties que le Président-directeur général est autorisé à consentir au nom d'Aéroports de Paris. En outre, le Président-directeur général rend compte au conseil des cautions, avals ou garanties, dont le montant unitaire est supérieur à 30 millions d'euros ;
- ◆ fixe annuellement le montant des emprunts obligataires que le Président-directeur général est autorisé à émettre ;

- ◆ arrête les statuts du personnel et les échelles de traitement des salaires et indemnités ;
- ◆ doit saisir pour avis consultatif l'assemblée générale ordinaire des actionnaires si une cession, en une ou plusieurs opérations, portant sur la moitié au moins des actifs de la société sur les deux derniers exercices, est envisagée ;
- ◆ examine l'indépendance des administrateurs représentant les actionnaires (étant précisé que les administrateurs nommés par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État et les salariés ne sont pas, par définition, éligibles à cette qualification), débat de l'appréciation du caractère significatif ou non de la relation entretenue avec la société ou son groupe et des critères quantitatifs et qualitatifs ayant conduit à cette appréciation et confère à certains d'entre eux, la qualité d'administrateur indépendant au regard des critères posés par le Code AFEP-MEDEF ;
- ◆ s'interroge sur l'équilibre souhaitable de sa composition et de celle de ses comités qu'il constitue en son sein, tel qu'il est recommandé par le Code AFEP-MEDEF ;
- ◆ délibère sur les rémunérations des dirigeants mandataires sociaux exécutifs, hors leur présence ;
- ◆ soumet, dans le cadre du dispositif du « say on pay », au vote ex-ante et au vote ex post de l'assemblée générale ordinaire annuelle une résolution relative aux rémunérations des mandataires sociaux concernés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur ;
- ◆ procède à la répartition des rémunérations allouées aux administrateurs et, dans ce cadre, peut décider d'en réserver une partie aux censeurs ;
- ◆ apporte aux statuts de la société les modifications nécessaires pour les mettre en conformité avec les dispositions législatives et réglementaires, sous réserve de ratification de ces modifications par la prochaine assemblée générale extraordinaire ;
- ◆ examine régulièrement, en lien avec la stratégie qu'il a définie, les opportunités et les risques tels que les risques financiers, juridiques, opérationnels, sociaux et environnementaux ainsi que les mesures prises en conséquence. À cette fin, le conseil d'administration reçoit toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission notamment de la part des dirigeants mandataires sociaux exécutifs ;
- ◆ s'assure, le cas échéant, de la mise en place d'un dispositif de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence. Il reçoit toutes les informations nécessaires à cet effet ;
- ◆ s'assure également que les dirigeants mandataires sociaux exécutifs mettent en œuvre une politique de non-discrimination et de diversité notamment en matière de représentation équilibrée des femmes et des hommes et détermine des objectifs de mixité au sein des instances dirigeantes.

De manière générale et à l'exclusion de la gestion courante, toutes décisions susceptibles d'affecter la stratégie du Groupe ADP, de modifier sa structure financière ou son périmètre d'activité sont soumises à autorisation préalable du conseil d'administration. Le conseil examine également les questions soumises à son information à l'initiative du Président-directeur général. Il débat également des questions qu'un administrateur souhaite voir débattues au conseil dans le cadre des sujets divers.

3.1.3.3.1.2 PRISE EN CONSIDÉRATION DE LA RAISON D'ÊTRE ET DE LA RESPONSABILITÉ SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE (DONT ENJEUX CLIMATIQUES) ET DES QUESTIONS DE DURABILITÉ

La raison d'être d'Aéroports de Paris, adoptée en 2020, est le fruit d'une réflexion à laquelle ont notamment participé une cinquantaine de salariés d'Aéroports de Paris, de TAV Airports et d'AIG Group, ainsi que les membres des comités exécutifs des trois sociétés. Il importait de mettre en évidence la dimension internationale de l'activité et de valoriser le cœur de métier aéroportuaire et l'attachement historique d'Aéroports de Paris à son insertion sociétale afin de favoriser son appropriation par l'ensemble des entités.

Après échange préalable avec les membres du conseil d'administration, un examen approfondi par le comité RSE et l'information-consultation du Comité Social et Économique (CSE), la raison d'être suivante a été adoptée par le conseil d'administration : « Accueillir les passagers, exploiter et imaginer des aéroports, de manière responsable et à travers le monde ».

Cette raison d'être s'appuie sur les thématiques suivantes :

- ◆ l'hospitalité et l'humain au premier plan ;
- ◆ l'imagination : conception, innovation, anticipation, développement ;
- ◆ l'excellence opérationnelle par les opérations et la durabilité ;
- ◆ la responsabilité entendue comme la création de valeur pour toutes les parties prenantes.

Elle est accompagnée d'un manifeste. La raison d'être a été inscrite dans les statuts d'Aéroports de Paris SA par l'assemblée générale des actionnaires du 12 mai 2020.

Le conseil d'administration, en approuvant la feuille de route stratégique « 2025 Pioneers » le 16 février 2022, a acté le nouveau modèle aéroportuaire de long terme, pour porter la croissance de demain et être en phase avec l'évolution des attentes sociétales et environnementales et sa raison d'être.

Le Groupe ADP souhaite en effet :

- ◆ faire de ses aéroports des *hubs* de transport multimodaux et d'énergie ;
- ◆ viser l'excellence de l'hospitalité au service de ses clients voyageurs et la performance opérationnelle et environnementale au service de tous ses clients (passagers, compagnies, locataires) ;
- ◆ développer, dans une approche multi-locale, une culture de l'innovation et de la responsabilité en inscrivant son action au cœur des territoires.

La feuille de route stratégique groupe « 2025 Pioneers » a fait l'objet en 2022 d'une déclinaison RSE, la stratégie « 2025 Pioneers for Trust » qui intègre 4 piliers : territoires, employeur, gouvernance et environnement. Ce dernier comporte entre autres des politiques climat et mobilité.

L'année 2023 acte le début de la maturité par le déploiement dans tous les secteurs de la prise en considération de la responsabilité sociale et environnementale intégrant les enjeux climatiques et la raison d'être. Les membres du conseil d'administration ont été sensibilisés aux enjeux climatiques, lors d'un séminaire stratégique au cours duquel Jean Jouzel, climatologue réputé et ancien vice-président du GIEC, est intervenu.

En 2024, les travaux du conseil d'administration se positionnent dans la mise en œuvre de cette stratégie au terme d'une analyse approfondie et de nombreux échanges avec les parties prenantes, le cas échéant, en adaptant le plan d'action ou en modifiant les objectifs au vu de l'évolution du contexte et de la capacité économique à les mettre en œuvre :

- ◆ le plan directeur de l'aéroport de Paris-Orly à l'horizon 2035 a été approuvé en 2023. Dimensionné autour d'une modération de la croissance du trafic des passagers et d'une stabilité du nombre de mouvements d'avions, ce projet industriel joue un rôle de démonstrateur en matière de transition environnementale des activités aériennes et aéroportuaires, en cohérence avec la feuille de route « 2025 Pioneers » qui a acté une accélération en matière de décarbonation. Il traduit, notamment dans l'aménagement aéroportuaire, la priorité aux transports collectifs et l'amélioration de la qualité de service. En 2024, le conseil d'administration a été informé du résultat de la concertation publique qui s'est déroulée de février à mai 2024, avec une très forte participation des parties prenantes. Les quatre axes de la concertation portaient sur : « Favoriser les mobilités décarbonées et garantir la fluidité des accès », « Développer les énergies bas-carbone en lien avec les besoins des territoires », « Améliorer l'hospitalité et la qualité de service de l'aéroport », « Développer une offre immobilière résolument tournée vers les territoires » ;
- ◆ le plan directeur de Paris-Charles de Gaulle 2050 a également été approuvé en 2023. Le projet de développement à long terme (2050) de l'aéroport incarne les ambitions de la feuille de route stratégique du Groupe ADP « 2025 Pioneers ». Il s'articule autour de quatre thèmes principaux : l'intermodalité, la modularité, la décarbonation et la qualité de service. Par ce projet, attentionné et inclusif, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle confirme son rôle d'accélérateur d'intégration et de développement économique pour les territoires environnants ;
- ◆ le deuxième bilan des résultats obtenus de la feuille de route stratégique 2022-2025 - « 2025 Pioneers » : Cette feuille porte, à l'horizon 2025, 20 réalisations concrètes à l'échelle du groupe pour constituer le socle du nouveau modèle aéroportuaire. Afin d'engager véritablement l'entreprise auprès de l'ensemble de ses parties prenantes, ces 20 objectifs ont été communiqués au marché et leur mise en œuvre a été rendue publique. Depuis la mise en œuvre de la feuille de route « 2025 Pioneers », le Groupe ADP a décliné sa stratégie dans l'ensemble de ses domaines d'activité, en déployant toutes les mesures à sa main pour atteindre les objectifs qu'il s'était fixés, notamment le renforcement de l'intermodalité à Paris, l'hospitalité, mais aussi par le recours aux achats locaux. Un point d'avancement de la feuille de route à fin juin 2024 a conduit à l'ajustement de 4 objectifs avec la prise en compte de facteurs exogènes tels que la capacité d'évolution de certaines réglementations ;
- ◆ l'examen des résultats obtenus de la Stratégie « 2025 Pioneers for Trust » sous ses aspects Environnement et Climat dans le cadre de la démarche de certification SBTi (*Science Based Targets initiative*) ;
- ◆ le suivi très régulier de l'organisation de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 sur les aéroports parisiens, qui s'est déroulée dans le respect d'une démarche RSE forte. La qualité de l'accueil des passagers en situation de handicap en est un marqueur fort.

L'année 2024 marque également une implication du conseil d'administration dans les domaines suivants :

- ◆ la mise en œuvre de la directive CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) qui mobilise de nombreux acteurs du Groupe ADP. Les résultats de l'analyse de double matérialité, constitués de l'impact de Groupe ADP sur la Société et sur l'environnement (matérialité d'impact) et de l'impact de la Société et de l'environnement sur Groupe ADP (matérialité financière), ont été présentés au conseil d'administration et lors d'une séance commune du comité d'audit et des risques et du comité RSE, en octobre 2024 ;
- ◆ l'implication grandissante du conseil d'administration et de ses comités sur les sujets de la durabilité dans tous ses aspects. Les projets d'investissement et de développement, en France et à l'international, sont systématiquement examinés sous le prisme des enjeux de durabilité. De manière identique aux années précédentes, le conseil d'administration a pris en considération les enjeux sociaux et environnementaux et la raison d'être lorsque le sujet avait un impact sur ces éléments ;
- ◆ l'obtention par groupe ADP de la certification par l'organisme tiers indépendant SBTi (*Science-Based Target Initiative*) des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), selon le référentiel net zero. Cette certification vise à assurer la cohérence des engagements climatiques d'une société avec les Accords de Paris, notamment l'objectif de limiter l'augmentation de température à 1,5 °C par rapport à l'ère préindustrielle. Quatre raisons ont motivé la recherche de cette certification : la cohérence avec les préconisations scientifiques, l'attente du conseil d'administration, l'anticipation des exigences de la directive CSRD et les attentes des investisseurs, analystes financiers et extra-financiers. La certification couvre les émissions internes à ADP SA (Scopes 1 et 2) et celles des parties prenantes (Scope 3), avec des horizons à moyen terme (2030) et à long terme (au plus tard 2050) ;
- ◆ l'approbation par le conseil d'administration de la stratégie de développement à l'international s'appuyant notamment sur un référentiel d'évaluation en matière de RSE, inhérent à l'offre de valeur portée par le Groupe ADP ;
- ◆ les résultats 2024 du baromètre du climat éthique et le bilan du programme éthique & compliance ;
- ◆ la cartographie des risques : cartographie des risques 2024 du Groupe ADP intégrant la RSE et les impacts liés au changement climatique, la cartographie des risques de corruption ;
- ◆ le plan de vigilance 2023 et la politique Droits Humains ;
- ◆ la politique Achats Durables ;
- ◆ la politique RH, la mise en œuvre des politiques de non-discrimination, de diversité et d'égalité professionnelle et salariale, la politique de mixité des instances dirigeantes de la société Aéroports de Paris et la présentation des actions pour améliorer la santé et la sécurité au travail ;
- ◆ la contribution d'Aéroports de Paris aux Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires ;
- ◆ le bilan de la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux et de la raison d'être ;
- ◆ le bilan des actions menées par la Fondation Groupe ADP depuis 10 ans.

Un compte-rendu des travaux du comité RSE est systématiquement présenté au conseil d'administration. Il est souligné que des membres du comité des parties prenantes sont intervenus au comité RSE pour leur présenter le bilan de leur activité et le programme de l'année suivante.

3.1.3.3.2 Fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités

Le fonctionnement du conseil d'administration est déterminé par les dispositions légales et réglementaires, par les statuts et par un règlement intérieur adopté par le conseil d'administration dans sa séance du 9 septembre 2005 et dont les dernières modifications datent du 16 octobre 2024 (le « règlement intérieur »).

Le règlement intérieur est consultable sur le site :

<https://www.parisaeroport.fr/groupe/groupe-et-strategie/notre-groupe/organisation/gouvernement-entreprise>.

Il précise les attributions et le mode de fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités spécialisés : le comité d'audit et des risques, le comité de la stratégie et des investissements, le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance et le comité de la responsabilité sociétale de l'Entreprise.

Il comporte une charte des membres du conseil d'administration (administrateurs et censeurs) qui édicte les règles à respecter, ainsi qu'un code d'éthique relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française et européenne sur l'abus de marché, le délit d'initié et le manquement d'initié. Chaque membre du conseil d'administration doit être soucieux de l'intérêt social. Il doit avoir une qualité de jugement, en particulier des situations, des stratégies et des personnes, qui repose notamment sur son expérience. Il doit avoir une capacité d'anticipation lui permettant d'identifier les risques et les enjeux stratégiques. Chaque membre du conseil d'administration s'engage, au travers de la charte, à maintenir son indépendance d'analyse, de jugement, de décision et d'action, et à rejeter toute pression, de quelque nature que ce soit et quelle qu'en soit l'origine, et ce en toutes circonstances (art.6 de la charte).

Les censeurs sont tenus à la même obligation générale de confidentialité ainsi qu'aux limitations relatives à leurs interventions sur les titres de la société.

3.1.3.3.2.1 PROCÉDURE DE GESTION DES CONFLITS D'INTÉRÊTS

Le règlement intérieur du conseil d'administration comporte des dispositions visant à prévenir tout conflit d'intérêts, toute interférence entre un intérêt public et des intérêts publics ou privés qui sont de nature à influencer ou à paraître influencer l'exercice indépendant, impartial et objectif d'une fonction, en application de la loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique, ainsi que tout risque d'atteinte à la concurrence. En conformité avec l'article 5.2 du règlement intérieur et de l'article 2 de la charte, chaque membre du conseil d'administration a l'obligation de faire part au conseil de toute situation ou de tout risque de conflit d'intérêts, dès lors qu'il en a connaissance, entre lui (ou toute personne physique ou morale avec laquelle il est en relation d'affaires et/ou au sein de laquelle il occupe des fonctions) et la société Aéroports de Paris ou toute société du groupe ou une société avec laquelle Aéroports de Paris envisage de conclure un accord de quelque nature que ce soit. En outre, chaque membre du conseil d'administration doit déclarer au Président-directeur général s'il existe des conflits d'intérêts potentiels entre ses devoirs à l'égard d'Aéroports de Paris et ses intérêts privés et/ou d'autres devoirs ou obligations à l'égard d'autres personnes physiques ou morales et, le cas échéant, en donner le détail en réponse à un questionnaire qui leur sera soumis chaque année, en précisant notamment les fonctions et mandats en cours et les fonctions et mandats révolus.

Le conseil d'administration a défini une procédure de traitement des difficultés liées au conflit d'intérêts et a confié à l'administrateur référent sa mise en œuvre, dans le respect des principes d'objectivité et de transparence. En cas de situation de conflit d'intérêts constatée, le membre du conseil d'administration doit s'abstenir d'assister au débat et de participer au vote de la délibération concernée.

3.1.3.3.2.2 INFORMATION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le règlement intérieur rappelle que l'information préalable et permanente des administrateurs est une condition primordiale de l'exercice de leur mission. Le Président du conseil d'administration communique, sous réserve des dispositions relatives à la prévention des conflits d'intérêts et de la transmission des données sensibles, aux membres du conseil d'administration, pour exercer pleinement leur mission, toutes informations et documents utiles à la réunion du conseil d'administration à laquelle ils sont convoqués, dans un délai d'au moins cinq jours avant sa tenue, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle. Toutes les informations et documents destinés aux membres du conseil d'administration peuvent être communiqués par voie dématérialisée.

Le Président-directeur général adresse aux membres du conseil d'administration, tous les trois mois, un tableau de bord de la société.

Lors de l'entrée en fonction d'un nouveau membre du conseil d'administration, tous les documents nécessaires au bon exercice de sa fonction lui sont remis.

3.1.3.3.2.3 RESPECT DE LA CONFIDENTIALITÉ

Les membres du conseil d'administration s'engagent à préserver la confidentialité des informations communiquées.

Cette obligation de confidentialité s'applique à l'ensemble des personnes qui assistent ponctuellement ou en permanence aux séances du conseil d'administration.

Ainsi de façon générale, les membres du conseil d'administration ne peuvent rendre publiques ni les informations reçues préalablement à une séance du conseil ou au cours de celui-ci, ni la teneur des débats ou délibérés intervenus au sein du conseil.

La même obligation s'applique pour toutes informations ou documents non publics communiqués dans le cadre des comités du conseil d'administration ainsi qu'aux informations reçues préalablement à une séance desdits comités. De même, ne peuvent être rendus publics la teneur des débats ou avis intervenus au sein des comités.

D'une manière générale, il appartient au conseil d'examiner la communication officielle relative à son fonctionnement, ses travaux et ses décisions. Sauf lorsque le conseil en décide autrement, ses communications se feront par l'intermédiaire du Président-directeur général ou d'un membre qu'il aura dûment habilité.

3.1.3.3.2.4 FORMATION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Chaque membre du conseil d'administration peut bénéficier de la part de la société, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la société, ses filiales, ses métiers, son secteur d'activité et ses enjeux en matière de responsabilité sociale et environnementale. Aéroports de Paris a notamment inscrit tous les membres du conseil d'administration à l'Institut Français des Administrateurs (IFA). Dans le cadre de l'évaluation annuelle du fonctionnement du conseil d'administration, les administrateurs répondent au questionnaire sur leurs besoins de formation.

Un livret d'accueil est remis à chaque membre du conseil d'administration lors de sa nomination. Ce livret est articulé autour de la mise à disposition d'informations et de la possibilité d'échanges avec la direction générale et les membres du Comex, tout au long du mandat, afin de permettre aux membres d'appréhender les spécificités de l'entreprise et de ses activités.

Les membres du conseil ont été sensibilisés aux enjeux climatiques, en 2023, lors d'un séminaire stratégique au cours duquel, Jean Jouzel, climatologue réputé et ancien vice-président du GIEC, est intervenu. Cette formation a été appréciée.

Au regard de la participation significative du Groupe ADP dans GMR Airports, un déplacement en Inde a été organisé début 2024 pour permettre aux membres du conseil d'administration de rencontrer les dirigeants de GMR Airports et de visiter les installations aéroportuaires d'Hyderabad et Delhi. La délégation a notamment expérimenté les parcours « Départ » et « Arrivée » des passagers. À cette occasion, les dirigeants de GMR Airports ont présenté les activités et les perspectives de développement du groupe et les enjeux de la société en matière de responsabilité, sociétale et environnementale, plus particulièrement concernant les sujets climatiques les actions menées en matière de décarbonation. Des échanges enrichissants ont eu lieu entre les représentants du Groupe GMR et les membres du conseil d'administration sur les sujets du développement des infrastructures, des activités non-aéronautiques et de diversification (maintenance avions, école de formation) et d'innovation.

En 2024, le Président-directeur général a mis à disposition des membres du conseil d'administration les modules de formations en matière d'éthique et de compliance destinés aux salariés du Groupe ADP, comprenant un module général et des modules complémentaires sur des sujets spécifiques tels que la protection des données personnelles.

Enfin, le compte-rendu systématique des travaux du comité RSE en séance du conseil d'administration sur les sujets RSE contribue à l'information continue de ses membres.

3.1.3.3.2.5 DESCRIPTION DE LA PROCÉDURE MISE EN PLACE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION POUR L'ÉVALUATION DES CONVENTIONS PORTANT SUR DES CONDITIONS COURANTES ET CONCLUES À DES CONDITIONS NORMALES - DESCRIPTION DE SA MISE EN ŒUVRE

La procédure d'évaluation des conventions réglementées portant sur les opérations courantes et conclues à des conditions normales est décrite dans la charte interne relative aux conventions réglementées adoptée par le conseil d'administration le 11 décembre 2019 ci-après « la Charte ».

Cette procédure mise en œuvre depuis l'année 2020 conduit le conseil d'administration à s'assurer que ces conventions ont bien porté sur des opérations courantes et ont été conclues à des conditions normales telles que définies dans la Charte susvisée. Les personnes directement ou indirectement intéressées à l'une de ces conventions ne participent pas à son évaluation.

Le conseil d'administration, sur avis du comité d'audit et des risques, examine un état récapitulatif des conventions portant sur les opérations courantes et conclues à des conditions normales établi par la Direction Juridique et des Assurances, lors de la séance durant laquelle sont examinées les conventions réglementées conclues et autorisées au cours d'exercices antérieurs dont l'exécution a été poursuivie au cours du dernier exercice.

Cet état récapitulatif expose l'objet, la durée, l'enjeu financier de ces conventions et la référence aux motifs visés par la Charte justifiant leur qualification.

Enfin, les conventions dites « libres » sont réexaminées par la Direction Juridique et des Assurances, lors de toute modification, renouvellement, reconduction ou résiliation, de sorte qu'une convention précédemment considérée comme libre et à ce titre exclue de la procédure des conventions réglementées peut être soumise à l'autorisation préalable du conseil d'administration lors de sa modification, de son renouvellement, de sa reconduction ou de sa résiliation, et inversement en fonction de modifications de fait ou de droit.

Cet examen a été réalisé par le conseil d'administration du 14 février 2024, après examen par le comité d'audit et des risques du 8 février 2024.

3.1.3.3.2.6 RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Il appartient au Président-directeur général de réunir le conseil, soit à des intervalles périodiques, soit aux moments qu'il juge opportuns. Afin de permettre au conseil un examen et une discussion approfondis des questions entrant dans le cadre de ses attributions, son règlement intérieur prévoit que le conseil se réunisse au minimum six fois par an, et davantage si les circonstances l'exigent. La convocation est adressée, par tous moyens appropriés, aux membres du conseil d'administration au moins cinq jours avant la date de la séance sauf cas d'urgence motivée, et fixe le lieu de la réunion. Les membres du conseil se réunissent, au moins une fois par an, hors la présence du Président-directeur général lors de l'examen de sa rémunération.

3.1.3.3.2.7 ACTIVITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION EN 2024

Les travaux du conseil, en 2024, ont porté sur le déploiement de la feuille de route stratégique « 2025 Pioneers » qui acte le nouveau modèle aéroportuaire de long terme, pour porter la croissance de demain et être en phase avec l'évolution des attentes sociétales et environnementales. Le Groupe ADP souhaite en effet faire de ses aéroports des *hubs* de transport multimodaux et d'énergie, viser l'excellence de l'hospitalité au service de ses clients voyageurs et la performance opérationnelle et environnementale au service de ses clients compagnies, et enfin développer, dans une approche multi-locale, une culture de l'innovation et de la responsabilité en inscrivant son action au cœur des territoires.

Parallèlement, le conseil d'administration a suivi de manière très régulière l'organisation de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 sur les aéroports parisiens, dans le respect d'une démarche RSE.

L'année 2024 marque aussi l'implication grandissante du conseil d'administration et de ses comités sur les sujets de la durabilité dans tous ses aspects avec notamment la mise en œuvre de la directive CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) et l'obtention par le Groupe ADP de la certification par l'organisme tiers indépendant SBTi (Science-Based Target Initiative) des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Au regard de la participation significative du Groupe ADP dans GMR Airports, un déplacement en Inde a été organisé début 2024 pour permettre aux membres du conseil d'administration de visiter les installations aéroportuaires d'Hyderabad et de Delhi. À cette occasion, les dirigeants de GMR Airports ont présenté les activités et les perspectives de développement du groupe.

En 2024, le conseil d'administration s'est réuni 12 fois, avec un taux de présence de ses membres de 87 % pour examiner en particulier les dossiers concernant :

- ◆ l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 sur les plateformes aéroportuaires parisiennes, avec des points d'étape, l'établissement d'une cartographie des risques dédiée et la présentation d'un premier bilan ;
- ◆ la gouvernance, avec notamment, après avis du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance :
 - ◆ les travaux relatifs à la succession du Président-directeur général,
 - ◆ la soumission à l'assemblée générale des actionnaires des renouvellements des mandats d'administrateurs arrivant à échéance et l'examen de l'indépendance de ces administrateurs, ainsi que la désignation par l'assemblée générale des actionnaires de quatre censeurs,
 - ◆ l'organisation de l'élection des administrateurs représentant les salariés au conseil d'administration d'Aéroports de Paris en application de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et de l'ordonnance du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique,
 - ◆ la désignation des membres au sein des comités du conseil d'administration,
 - ◆ le renouvellement de Séverin Cabannes en qualité d'administrateur référent,
 - ◆ la revue annuelle des critères d'indépendance des administrateurs au regard du Code AFEP-MEDEF, fondée notamment sur la fixation de critères quantitatifs et qualitatifs permettant d'apprécier le caractère significatif ou non de la relation d'affaires entretenue entre Aéroports de Paris et les membres du conseil d'administration,
 - ◆ l'évaluation interne du fonctionnement du conseil d'administration,
 - ◆ la rémunération du Président-directeur général, avec l'examen de l'atteinte des objectifs et la fixation du montant associé de la part variable relative à l'exercice 2023,
 - ◆ la rémunération des administrateurs et des censeurs,
 - ◆ la soumission à l'assemblée générale ordinaire annuelle des résolutions ex-ante et ex-post relatives aux rémunérations des mandataires sociaux,
 - ◆ la convocation de l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024,
 - ◆ l'approbation du rapport sur le gouvernement d'entreprise relatif à l'exercice 2023,
 - ◆ l'arrêté du rapport spécial sur les attributions gratuites d'actions réalisées en 2023,
 - ◆ le compte-rendu du Président-directeur général sur les *road-show*, l'information sur la répartition du capital,
 - ◆ les autorisations préalables de signature de conventions réglementées, l'examen des conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales, le réexamen des conventions réglementées autorisées antérieurement et poursuivies en 2023 en application de la charte relative aux conventions réglementées,
 - ◆ le bilan d'activité de l'administrateur référent de sa mission de prévention des conflits d'intérêts,
 - ◆ la mise en conformité du règlement intérieur du conseil d'administration avec les dispositions législatives et réglementaires ;

◆ la gestion de l'entreprise avec notamment :

- ◆ l'arrêté des comptes sociaux et consolidés annuels 2023 et des états financiers semestriels 2024, l'adoption du rapport de gestion 2023, la proposition d'affectation du résultat 2023 et la fixation du dividende,
- ◆ la prévision budgétaire de l'exercice 2024 du Groupe ADP ; l'établissement du budget 2025 du Groupe ADP et de l'établissement des documents de gestion prévisionnelle et le rapport sur l'évolution de la société Aéroports de Paris,
- ◆ la poursuite de la mise en œuvre du contrat de liquidité dans le cadre du programme de rachat d'actions,
- ◆ la fixation des tarifs des redevances aéronautiques pour la période du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026,
- ◆ l'autorisation annuelle des cautions, avals et garanties,
- ◆ l'autorisation de recours à des emprunts obligataires ;
- ◆ la stratégie du groupe avec notamment :
 - ◆ présentation du bilan 2023 et du bilan au 30 juin 2024 de la feuille de route stratégique 2022-2025 « 2025 Pioneers » actant le modèle aéroportuaire à long terme pour porter la croissance de demain, en phase avec l'évolution des attentes sociétales et environnementales,
 - ◆ le suivi des plans directeurs à long terme sur le réaménagement des plateformes aéroportuaires de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, en lien avec « 2025 Pioneers » et la présentation du bilan de la concertation publique relative au plan directeur de Paris-Orly 2035,
 - ◆ les grands enjeux à moyen terme et à long terme du modèle économique du Groupe ADP,
 - ◆ l'examen des projets structurants d'investissement en tenant compte des aspects sociaux et environnementaux ainsi que de la prise en considération de la raison d'être ;
- ◆ l'état de la cartographie des risques du Groupe ADP en 2024 prenant en compte la cybersécurité, les aspects sociaux et environnementaux, intégrant les impacts liés au changement climatique, accompagnée des plans d'action associés ; examen de la cartographie des risques de corruption ; point sur les contentieux en cours ;
- ◆ la raison d'être et les enjeux sociaux, environnementaux (RSE) :
 - ◆ présentation du 2^{ème} bilan de la stratégie 2025 RSE « Pioneers for Trust » - bilan, environnement et climat, notamment dans le cadre de l'examen régulier par le conseil d'administration de la démarche SBTi (certification obtenue en 2024), et de la politique Achats Durables,
 - ◆ les plans directeurs à long terme sur le réaménagement des plateformes aéroportuaires de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, en lien avec « 2025 Pioneers » et la stratégie RSE « Pioneers for Trust »,
 - ◆ la politique des ressources humaines, la politique de non-discrimination et de diversité et la politique en matière d'égalité professionnelle et salariale, la politique de mixité des instances dirigeantes de la société Aéroports de Paris,
 - ◆ les actions pour améliorer la santé et la sécurité au travail,
 - ◆ le Plan de vigilance 2023 et la Politique Droits Humains,
 - ◆ le bilan de la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux et de la raison d'être,
 - ◆ les résultats 2024 du baromètre du climat éthique et le bilan du programme éthique et compliance,
 - ◆ le bilan de la Fondation d'entreprise du Groupe ADP,

- ◆ la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux dans les projets soumis au conseil d'administration, le bilan de la prise en considération des enjeux sociaux et environnementaux et de la raison d'être,
- ◆ la contribution d'Aéroports de Paris au fonds de compensation des nuisances aéroportuaires,
- ◆ la soumission à l'assemblée générale des actionnaires de la nomination des commissaires aux comptes pour la réalisation de la mission de certification des informations en matière de durabilité, sur proposition du comité d'audit et des risques,
- ◆ l'attribution au comité d'audit et des risques des missions sur les informations en matière de durabilité ;
- ◆ le suivi des filiales et des participations et les développements à l'international, avec en particulier :
 - ◆ la participation à des appels d'offres internationaux,
 - ◆ un suivi particulier pour certaines filiales françaises et étrangères, notamment TAV Airports, GMR Airports, AIG.

3.1.3.3.2.8 FONCTIONNEMENT ET ACTIVITÉS DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les informations présentées dans cette section permettent de répondre à l'exigence de publication suivante du rapport de durabilité :

- ◆ [2-GOV-1-22-(b)] → Informations sur la manière dont les responsabilités de chaque organe ou de chaque personne en matière d'impacts, de risques et d'opportunités ressortent dans les mandats de l'entreprise, les missions du conseil d'administration et les autres politiques en la matière.

Le conseil d'administration a constitué quatre comités : un comité d'audit et des risques, un comité de la stratégie et des investissements, un comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance et un comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise. La mission des comités est de concourir à la préparation des décisions du conseil d'administration en émettant des avis qui sont ensuite exposés au conseil. Les Présidents des comités, ou un membre qu'ils auront désigné, rendent compte au conseil d'administration des débats et des avis des comités. Leurs attributions et modalités particulières de fonctionnement sont décrites dans le règlement intérieur consultable sur le site www.parisaeroport.fr. Leur composition ainsi que leur activité au cours de l'exercice 2024 sont décrites ci-après.

Les membres de chaque comité sont désignés, sur proposition du Président-directeur général, par le conseil d'administration parmi les administrateurs, en fonction de leurs compétences au regard des missions de celui-ci, de leur expérience, de l'intérêt qu'ils portent aux sujets qui y sont traités et enfin de leur disponibilité. Le Président de chaque comité est désigné par le conseil d'administration, sur proposition du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance.

La durée de la mission des membres de chaque comité est identique à la durée de leur mandat d'administrateur.

Le contrôleur général et le commissaire du gouvernement ou le commissaire du gouvernement adjoint peuvent assister avec voix consultative à toutes les réunions des comités. Il convient d'éviter la présence d'administrateurs croisés, entre Aéroports de Paris et toutes autres sociétés, dans des comités analogues.

Les comités se réunissent au moins trois jours avant la réunion du conseil d'administration dont l'ordre du jour comporte un projet de délibération sur les questions relevant de leurs attributions, sauf cas de nécessité ou d'impossibilité matérielle. Les membres des comités reçoivent les documents nécessaires à leurs travaux au moins trois jours ouvrables avant la tenue du comité.

Les membres des comités et toutes les personnes invitées aux réunions des comités sont tenus à une obligation de confidentialité à l'égard de toutes les informations qui leur sont communiquées ou auxquelles ils ont accès à l'occasion de leur mission.

Pour l'accomplissement de leurs travaux, les comités peuvent entendre les membres des directions de la société et du groupe ou également recourir à des experts ou conseils extérieurs en cas de besoin. Les comités doivent toutefois veiller à l'objectivité des experts ou conseils extérieurs concernés.

Les travaux des comités font l'objet de comptes-rendus au conseil d'administration par le Président du comité ou le rapporteur désigné.

Le comité d'audit et des risques

Composition

Le règlement intérieur dispose que la société Aéroports de Paris est dotée d'un comité d'audit et des risques composé de cinq membres au maximum avec voix délibérative désignés parmi les administrateurs, dont le représentant de l'État, un administrateur représentant les salariés et des administrateurs, de préférence indépendants au regard des critères posés par le Code de gouvernement d'entreprise AFEP-MEDEF, choisis parmi les administrateurs nommés par l'assemblée générale. Le comité d'audit et des risques ne comprend aucun dirigeant mandataire social exécutif.

Au 31 décembre 2024, le comité est composé de cinq membres : Séverin Cabannes, son Président, administrateur référent indépendant, Marie-Anne Donsimoni, May Gicquel, Olivier Grunberg, administrateur indépendant, et Matthieu Lance, représentant permanent de la société Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole, administrateur indépendant.

Le conseil d'administration a constaté que les membres du comité d'audit et des risques satisfont au critère de compétences en matière financière, comptable ou de contrôle légal des comptes prévu par les textes en vigueur.

La biographie et l'exposé des mandats et fonctions remplis par les administrateurs au cours des cinq derniers exercices rendent compte de leurs compétences dans les domaines comptable et financier.

Missions et fonctionnement

Le règlement intérieur du comité d'audit et des risques s'appuie sur le Code de commerce et les recommandations de l'AMF.

Le comité d'audit et des risques, sous la responsabilité du conseil d'administration, assure le suivi de l'exactitude et de la sincérité des comptes sociaux et consolidés et suit le processus d'élaboration de l'information financière. À cet effet, il dispose d'un délai suffisant d'examen des comptes avant leur examen par le conseil d'administration. Il suit l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques ainsi que de l'audit interne. Il examine la pertinence de la politique financière du groupe. Il éclaire le conseil d'administration sur la fiabilité et la qualité des informations qui lui sont délivrées.

Le comité d'audit et des risques exerce les mêmes missions concernant les informations en matière de durabilité, conformément à la réglementation en vigueur. Pour l'exercice de ces missions, le comité d'audit et des risques collabore avec le comité RSE.

Le comité émet une recommandation au conseil d'administration sur les commissaires aux comptes en charge du contrôle légal des comptes et les commissaires aux comptes ou le ou les organismes tiers pour la certification des informations en matière de durabilité, proposés à la désignation ou au renouvellement par l'assemblée générale, conformément à la réglementation. Il suit la réalisation de leurs missions et s'assure de l'indépendance de ces derniers.

Le comité d'audit et des risques veille à la compétence, l'indépendance et l'objectivité des experts extérieurs auxquels il peut avoir recours.

Le comité peut entendre les cadres dirigeants autres que les mandataires sociaux dans les conditions qu'il détermine. Il auditionne le Directeur général adjoint finances, stratégie et administration, le Directeur général adjoint en charge de l'international, le directeur du Développement durable, le directeur des Comptabilités, le directeur de l'Audit interne, de la Sécurité et de la Maîtrise des risques, le directeur de l'Éthique et les commissaires aux comptes chargés de la certification des comptes et ceux chargés de la certification des informations en matière de durabilité.

L'activité du comité d'audit et des risques en 2024

Le comité d'audit et des risques se réunit au moins quatre fois par an et autant que nécessaire, et ne peut se réunir que si la moitié de ses membres est présente. En 2024, il s'est réuni quinze fois avec un taux de présence de ses membres de 80 %. Les commissaires aux comptes ont participé à toutes les séances du comité.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment examiné les dossiers portant sur :

- ◆ l'arrêté des comptes sociaux et consolidés annuels 2023 et des états financiers semestriels 2024, l'adoption du rapport de gestion 2023 incluant la déclaration de performance extra-financière, l'affectation du résultat 2023 et la fixation du dividende, les options de clôture des comptes annuels 2023 ;
- ◆ la prévision budgétaire de l'exercice 2024 du Groupe ADP ; l'établissement du budget 2025 du Groupe ADP et de l'établissement des documents de gestion prévisionnelle et le rapport sur l'évolution de la société Aéroports de Paris ;
- ◆ l'examen de l'actionnariat ; la communication financière : guidances financières et notation financière ;
- ◆ Les programmes d'investissements et financement moyen et long terme :
 - ◆ les plans directeurs à long terme sur le réaménagement des plateformes aéroportuaires de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, en lien avec « 2025 Pioneers »,
 - ◆ l'autorisation de recours à des emprunts obligataires ; le point sur la trésorerie ;
- ◆ Les interventions des commissaires aux comptes :
 - ◆ la présentation des commissaires aux comptes : rapport complémentaire- exercice 2023 et 1^{er} semestre 2024 ; approche d'audit,
 - ◆ la procédure d'approbation, par le comité d'audit et des risques, des services autres que la certification des comptes fournis par les commissaires aux comptes,
 - ◆ présentation du programme d'audit en matière de durabilité ;
- ◆ la fixation des tarifs des redevances aéronautiques pour la période du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026 ;
- ◆ le rapport sur le gouvernement d'entreprise relatif à l'exercice 2023 ;
- ◆ la poursuite de mise en œuvre du contrat de liquidité dans le cadre du programme de rachat d'actions ;
- ◆ l'examen des délégations financières soumises à l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 ;
- ◆ la présentation de l'organisation mise en place par Groupe ADP des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024 et l'examen régulier de la cartographie des risques et des plans d'action associés ;
- ◆ la présentation du bilan 2023 et du bilan au 30 juin 2024 de la feuille de route stratégique 2022 - 2025 « 2025 Pioneers » ;
- ◆ L'examen des risques et des plans d'action :
 - ◆ l'état de la cartographie des risques en 2024 du Groupe ADP prenant en compte la cybersécurité, l'exposition aux risques de nature sociale et environnementale, accompagné des plans d'action associés, présentation des indicateurs de suivi des risques,
 - ◆ le point sur les contentieux y compris fiscaux,
 - ◆ la cartographie des risques de corruption et point sur le plan de vigilance 2023 et la politique des « droits humains », bilan du programme d'éthique et de compliance,
 - ◆ le suivi des engagements hors bilan notamment par le suivi régulier de la trésorerie ;
- ◆ le plan d'avancement du contrôle interne ;
- ◆ le bilan d'activité d'audit interne 2023, le programme d'audit 2024 et son plan d'avancement de la direction de l'Audit ;
- ◆ concernant l'information en matière de durabilité, le point d'avancement du rapport de durabilité, la présentation du dispositif de contrôle interne, l'étude de double matérialité, la recommandation sur la désignation des commissaires aux comptes pour la mission de certification des informations en matière de durabilité et l'examen des nouvelles missions du comité d'audit et des risques en matière de durabilité ;
- ◆ l'autorisation annuelle des cautions, avals et garanties ;
- ◆ le suivi des projets structurants d'investissement ;
- ◆ le suivi des filiales et des participations et les développements à l'international, avec en particulier :
 - ◆ pour certaines filiales françaises et étrangère, notamment TAV Airports, GMR Airports, AIG,
 - ◆ la participation à des appels d'offres internationaux ;
- ◆ le bilan d'activité de l'administrateur référent de sa mission de prévention des conflits d'intérêts ;
- ◆ l'arrêté du rapport spécial sur les attributions gratuites d'actions réalisées en 2023 ;
- ◆ les autorisations préalables de signature de conventions réglementées, l'examen des conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales, le réexamen des conventions réglementées autorisées antérieurement et poursuivies en 2023 en application de la charte relative aux conventions réglementées ;
- ◆ le bilan annuel et la trajectoire de croissance des activités commerciales (EXTIME).

Le comité de la stratégie et des investissements

Composition

Le règlement intérieur du conseil dispose que la société Aéroports de Paris est dotée d'un comité de la stratégie et des investissements composé de six membres au maximum avec voix délibérative désignés parmi les administrateurs, dont deux représentants des salariés.

Au 31 décembre 2024, il comprend les six membres suivants : Augustin de Romanet, son Président, Pierre Cunéo, Fayçal Dekkiche, Mouhsine Elketrani, Cécile de Guillebon et May Gicquel.

Missions et fonctionnement

Le comité de la stratégie et des investissements a notamment pour mission de formuler au conseil d'administration des avis sur :

- ◆ la définition et la mise en œuvre des orientations stratégiques du Groupe ADP ;
- ◆ les orientations du Groupe ADP en matière d'opérations de diversification ou d'opérations de croissance ;
- ◆ les projets significatifs d'investissement et de développement ou de cession de participations.

Il examine la doctrine économique de l'entreprise et toute question relative à la définition et à la mise en œuvre de la stratégie du Groupe ADP que le conseil d'administration veut bien lui soumettre.

L'activité du comité de la stratégie et des investissements en 2024

Le comité de la stratégie et des investissements se réunit au moins trois fois par an et autant que nécessaire et ne peut se réunir que si la moitié de ses membres est présente. En 2024, il s'est réuni cinq fois avec un taux de présence de ses membres de 83 %. Il est à noter qu'un séminaire stratégique réunissant le conseil d'administration et les membres du Comex s'est également tenu le 20 novembre 2024.

Au cours de ses réunions, il a notamment abordé :

- ◆ la stratégie du groupe avec notamment :
 - ◆ la présentation du bilan 2023 et du bilan au 30 juin 2024 de la feuille de route stratégique 2022-2025 « 2025 Pioneers »,
 - ◆ les plans directeurs à long terme sur le réaménagement des plateformes aéroportuaires de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle, en lien avec « 2025 Pioneers », bilan de la concertation pour Paris-Orly,
 - ◆ le bilan annuel et la trajectoire de croissance des activités commerciales (EXTIME),
 - ◆ les grands enjeux à moyen terme et à long terme du modèle économique du Groupe ADP,
 - ◆ l'examen des projets structurants d'investissement en tenant compte des aspects sociaux et environnementaux ainsi que de la prise en considération de la raison d'être ;
- ◆ la présentation de l'organisation mise en place par Groupe ADP des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024 et l'examen régulier de la cartographie des risques et des plans d'actions associés ;
- ◆ le suivi des filiales et des participations et les développements à l'international, avec en particulier :
 - ◆ pour certaines filiales françaises et étrangères, avec notamment TAV Airports, GMR Airports, AIG et intégrant la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux dans les filiales et les principales participations du Groupe ADP,
 - ◆ la participation à des appels d'offres internationaux.

Le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance

Composition

Le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance est composé de cinq membres au maximum avec voix délibérative désignés parmi les administrateurs, dont le représentant de l'État, un administrateur représentant les salariés et des administrateurs nommés par l'assemblée générale. Il ne peut comprendre parmi ses membres aucun dirigeant mandataire social exécutif et est composé majoritairement d'administrateurs indépendants.

Le dirigeant mandataire social exécutif est associé aux travaux du comité pour les nominations et les plans de succession.

Au 31 décembre 2024, le comité est composé de cinq membres : Sylvia Metayer, sa Présidente, administratrice indépendante, Séverin Cabannes, administrateur référent indépendant, May Gicquel, Jacques Gounon et Jean-Paul Jouvent, administrateur représentant les salariés.

Le conseil d'administration a veillé, pour s'assurer du bon fonctionnement du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance, à ce que sa présidence soit confiée à un administrateur indépendant. Parmi les cinq membres, deux administrateurs sont indépendants, dont la présidente (soit une présence de 50 % d'administrateurs indépendants, l'administrateur représentant les salariés n'étant pas comptabilisé). Cela permet, selon le Haut Comité du Gouvernement d'entreprise (HCGE) d'écarter l'application de la recommandation du code AFEP-MEDEF d'une majorité d'administrateurs indépendants. Cette dérogation ne peut être que temporaire aussi le Comité a entamé des travaux pour y remédier et a mandaté un cabinet de recrutement pour l'assister dans sa recherche de candidats administrateurs indépendants.

Missions et fonctionnement

Le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance a notamment pour mission d'étudier et de formuler des propositions sur le montant et l'évolution de la rémunération totale (et de chacun de ces éléments) des mandataires sociaux, ainsi que sur les avantages en nature ou tout autre mode de rémunération, dans le respect des recommandations de l'AFEP-MEDEF. Le comité donne son avis sur la politique de rémunération des principaux dirigeants de la société et peut s'adjoindre le dirigeant mandataire social exécutif. Il propose au conseil d'administration un montant global et la règle de répartition pour la rémunération des administrateurs en tenant compte de leur assiduité aux séances et de la rémunération des censeurs. Il propose au conseil d'administration une politique pour le remboursement des frais liés à l'exercice de la fonction d'administrateur et de censeur.

En application du Règlement Intérieur du conseil d'administration, le comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance « sélectionne les administrateurs et le mandataires sociaux exécutifs » de la Société.

Dans ce cadre, ce comité a la charge de faire des propositions au conseil, en cohérence avec la politique de diversité, après avoir notamment examiné de manière circonstanciée la composition et l'évolution de l'actionnariat de la société, pour parvenir à une composition équilibrée du conseil : représentation entre les femmes et les hommes, nationalité, expériences internationales, expertises, etc. En particulier, il organise une procédure destinée à sélectionner les futurs administrateurs indépendants, avec l'aide d'un cabinet de recrutement, et réalise ses propres études sur les candidats potentiels avant toute démarche auprès de ces derniers. Il doit débattre de la qualification des administrateurs indépendants.

Le comité établit un plan de succession des dirigeants mandataires sociaux exécutifs et procède à la sélection de candidats en vue de formuler des recommandations au conseil d'administration.

L'activité du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance en 2024

Le comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance se réunit au moins une fois par an et autant que nécessaire et ne peut se réunir que si les deux-tiers de ses membres sont présents. En 2024, il s'est réuni douze fois avec un taux de présence de ses membres de 90 %.

Au cours de ses réunions, le comité a notamment débattu sur :

- ◆ le processus de nomination du Président-directeur général :
 - ◆ les travaux relatifs à la succession du Président-directeur général, avec l'assistance d'un cabinet de recrutement : la définition du profil recherché, l'examen des dossiers de candidature, l'audition de candidats, et l'examen de la séquence de nomination ; l'examen du plan de succession du dirigeant mandataire social exécutif et de la continuité de gestion,
 - ◆ la réalisation de toutes les diligences nécessaires relevant des attributions du comité pour assurer la continuité d'exploitation de l'entreprise afin de permettre à l'État de prendre sa décision ;
- ◆ la gouvernance :
 - ◆ les principes de composition du conseil d'administration d'Aéroports de Paris,
 - ◆ la mise en œuvre de la procédure de sélection d'administrateurs indépendants avec l'aide d'un cabinet de recrutement,
 - ◆ la soumission à l'assemblée générale des actionnaires des renouvellements des mandats d'administrateurs arrivant à échéance et l'examen de l'indépendance de ces administrateurs, ainsi que la désignation de quatre censeurs,
 - ◆ la revue annuelle des critères d'indépendance des administrateurs au regard du Code AFEP-MEDEF, fondée notamment sur la fixation de critères quantitatifs et qualitatifs permettant d'apprécier le caractère significatif ou non de la relation d'affaires entretenue entre Aéroports de Paris et les membres du conseil d'administration,
 - ◆ l'organisation de l'élection des administrateurs représentant les salariés au conseil d'administration d'Aéroports de Paris en application de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et de l'ordonnance du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique,
 - ◆ la désignation des présidents des comités au conseil d'administration,
 - ◆ le renouvellement de Séverin Cabannes en qualité d'administrateur référent,
 - ◆ l'évaluation interne du fonctionnement du conseil d'administration,
 - ◆ l'examen du rapport sur le gouvernement d'entreprise relatif à l'exercice 2023 et du chapitre 3 du document d'enregistrement universel,
 - ◆ la mise en conformité du règlement intérieur du conseil d'administration avec les dispositions législatives et réglementaires,
 - ◆ examen des observations du Haut Comité de Gouvernement d'Entreprise et du projet de réponse ;

◆ rémunérations :

- ◆ la politique de rémunération relative à l'exercice 2024 du Président-directeur général avec la fixation du montant de la part fixe et de la part variable ainsi que les objectifs associés notamment sur les objectifs relatifs au climat,
- ◆ la part variable de la rémunération du Président-directeur général, avec l'examen de l'atteinte des objectifs et la fixation du montant associé pour l'exercice 2023 et une première estimation pour l'exercice 2024,
- ◆ la rémunération des administrateurs et des censeurs,
- ◆ la soumission à l'assemblée générale ordinaire annuelle des résolutions ex-ante et ex-post relative aux rémunérations des mandataires sociaux,
- ◆ la politique de rémunération des membres du Comex ;
- ◆ l'arrêté du rapport spécial sur les attributions gratuites d'actions réalisées en 2023 ;
- ◆ la synthèse des frais engagés par les membres du conseil d'administration en 2023.

Le comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise

Composition

Le comité RSE est composé de six membres au maximum, avec voix délibérative, désignés parmi les administrateurs, dont deux représentants des salariés. Les membres sont désignés par le conseil d'administration, sur proposition du Président-directeur général, parmi les administrateurs, en fonction de leurs compétences au regard des missions du comité, de leur expérience, de l'intérêt qu'ils portent aux sujets qui y sont traités et de leur disponibilité.

Au 31 décembre 2024, le comité est composé de six membres : Fanny Letier, sa présidente, Yves Pascart, Olivier Grunberg, administrateur indépendant, Cécile de Guillebon, Valérie Schorgeré et Perrine Vidalenche.

Missions et fonctionnement

Le comité RSE a pour mission :

- ◆ d'examiner les principaux enjeux entrant dans le champ de la Responsabilité Sociétale d'Entreprise auxquels la Société est confrontée ;
- ◆ d'examiner la stratégie et le plan d'actions en matière de Responsabilité Sociétale d'Entreprise, en ce compris les engagements pris par la Société en la matière, de suivre leur mise en œuvre et de proposer toute mesure sur ce sujet ;
- ◆ de formuler au conseil d'administration toute proposition ou avis visant la prise en considération des enjeux en matière de Responsabilité Sociétale d'Entreprise de la Société dans la détermination des orientations de son activité ;
- ◆ d'examiner les rapports relatifs à la Responsabilité Sociétale d'Entreprise soumis au conseil d'administration en application des lois et règlements applicables ;
- ◆ d'étudier les notations extra-financières obtenues par la Société et de définir le cas échéant des objectifs dans ce domaine ;
- ◆ dans le domaine du mécénat, d'examiner les lignes directrices et principes d'intervention de la société. Un bilan annuel des actions de mécénat est présenté au comité.

Le comité RSE collabore avec le comité d'audit et des risques dans le cadre de l'exercice de ses missions en matière de durabilité, s'agissant notamment du processus d'élaboration de l'information en matière de durabilité, de la mission de certification de l'information en matière de durabilité et le cas échéant, des sujets de durabilité. Il peut être organisé des réunions communes ou des points de communication.

L'activité du comité de la responsabilité sociétale en 2024

Le comité RSE se réunit au moins une fois par an et autant que nécessaire. Le comité RSE ne peut se réunir que si la moitié des membres désignés sont présents. En 2024, il s'est réuni cinq fois avec un taux de présence de ses membres de 97 %.

Au cours de ces réunions, le comité a notamment débattu sur :

- ◆ la présentation, sous l'angle de la RSE, de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 sur les plateformes aéroportuaires parisiennes ;
- ◆ la présentation de la feuille de route du comité RSE ;
- ◆ le bilan de la prise en considération des enjeux sociaux et environnementaux et de la raison d'être ;
- ◆ la déclaration de performance extra-financière 2023 décrivant notamment les principaux risques RSE et environnementaux ;
- ◆ la stratégie « Pioneers for Trust 2025 » :
 - ◆ zoom Climat – cibles et plan d'action déposés auprès du SBTi (certification obtenue en octobre 2024),
 - ◆ zoom Gouvernance – numérique responsable, politique achats durables, Plan de vigilance 2023 et formalisation des engagements droits humains,
 - ◆ bilan 2023,
 - ◆ zoom territoires : résultat de l'étude socio-économique ;
- ◆ la politique des ressources humaines, la politique de non-discrimination et de diversité et la politique en matière d'égalité professionnelle et salariale, la politique de mixité des instances dirigeantes de la société Aéroports de Paris ;
- ◆ les actions pour améliorer la santé et la sécurité au travail ;
- ◆ l'information en matière de durabilité : le point d'avancement du rapport de durabilité, la présentation du dispositif de contrôle interne, l'étude de double matérialité, présentation par les commissaires aux comptes du programme d'audit en matière de durabilité ;
- ◆ le baromètre du climat éthique 2023 ;
- ◆ le bilan d'activités 2024 et le programme 2025 du comité des parties prenantes.

3.1.3.3.2.9 ÉVALUATION DU FONCTIONNEMENT DU CONSEIL ET DES COMITÉS

Le règlement intérieur prévoit que le conseil d'administration débat, une fois par an, de son propre fonctionnement, sous la direction de l'administrateur référent, et propose, le cas échéant, des amendements à son règlement intérieur. L'évaluation vise à faire le point sur les modalités de fonctionnement du conseil, vérifier que les questions importantes sont convenablement préparées et débattues et apprécier la contribution effective de chaque administrateur aux travaux du conseil. Elle répond ainsi aux trois objectifs et aux modalités énoncées par le Code AFEP-MEDEF en la matière. Sous la direction de l'administrateur référent et du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance, le conseil met en œuvre, tous les trois ans, une évaluation externe de son propre fonctionnement, accompagnée de la tenue d'entretiens individuels pour notamment apprécier la contribution effective de chaque administrateur.

En 2024, le conseil d'administration a réalisé une évaluation interne, sur la base d'un questionnaire renseigné par chaque administrateur, sous le pilotage de l'administrateur référent et de la Présidente du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance. La dernière évaluation réalisée par un prestataire externe a eu lieu en 2022.

L'exercice mené en 2024 a comporté :

- ◆ un volet d'évaluation de la composition du conseil, au regard de chacun des critères de composition et en cohérence avec la politique de diversité. Cette évaluation s'inscrit dans la continuité de l'évaluation interne menée en 2023. à cette occasion, les administrateurs ont considéré que la composition est adaptée aux missions du Groupe ADP, tout en souhaitant renforcer certaines compétences. Ces éléments ont nourri les travaux du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance dans le cadre de la mise en œuvre en cours de la procédure de sélection des administrateurs ;
- ◆ un volet d'évaluation du fonctionnement collectif du conseil et de ses comités ainsi qu'une appréciation de leurs évolutions, complétée d'une évaluation de la contribution des administrateurs conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF.

Dans ce processus, en toute confidentialité, chaque administrateur a complété le même questionnaire en ligne puis pouvait, à sa demande, rencontrer l'administrateur référent ou la présidente du comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance pour argumenter son point de vue afin d'améliorer le fonctionnement du conseil.

Les conclusions ont été restituées lors de la séance du conseil d'administration du 18 décembre 2024, après examen par le comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance du 9 décembre 2024.

Dans la continuité des évaluations précédentes, le niveau global de satisfaction, déjà très élevé, continue de s'améliorer. Les membres du conseil d'administration rendent hommage au Président-Directeur général et aux équipes d'Aéroports de Paris.

Les membres du conseil jugent les pratiques de gouvernance adaptées. L'efficacité du conseil est perçue positivement par l'ensemble de ses membres. Le climat et la dynamique laissent la place pour le dialogue, en toute indépendance, et permettent au conseil d'administration d'exercer son rôle de contrôle et de supervision.

La forme de gouvernance non dissociée continue à être considérée comme adaptée au contexte de l'Entreprise.

Le fonctionnement du conseil d'administration est particulièrement apprécié par ses membres, avec un niveau de satisfaction très élevé :

- ◆ organisation des séances :

La fréquence et le nombre de réunions, ainsi que la durée des séances, continuent de répondre aux attentes des membres du conseil d'administration. Les membres du conseil renouvellent le haut niveau de satisfaction à l'égard de l'animation des séances par le Président-directeur général : la répartition du temps entre présentation et discussion et la conduite des débats facilite l'expression des différentes opinions ;

- ◆ respect de la confidentialité et du dispositif de prévention des conflits d'intérêts :

Les principes éthiques qui régissent la « Charte de l'administrateur » satisfont la totalité des membres du conseil. La mise en œuvre du dispositif de prévention des conflits d'intérêts ainsi que le respect de la confidentialité des débats et des documents communiqués donne également satisfaction aux administrateurs.

La dynamique et la performance du conseil et de ses comités sont très positivement perçues. Le climat de transparence, la parole libre, la maturité des discussions, la qualité des débats, sous le leadership d'un Président-directeur général, à l'écoute et investi d'une véritable volonté de concertation et de dialogue, sont des points exprimés par tous. Les membres expriment leur satisfaction concernant la contribution des membres aux débats du conseil, l'état d'esprit de collaboration et d'efficacité régnant

entre les membres, dans le respect de sa diversité. Les administrateurs sont attachés au conseil et à l'entreprise et montrent un fort engagement. L'administrateur référent qui fait preuve de compétence et d'engagement et les présidents de comités qui jouent leur rôle avec professionnalisme renforcent l'efficacité du conseil.

◆ Composition :

La qualité et la variété des profils des membres renforce la dynamique du conseil d'administration. La composition est adaptée aux missions d'Aéroports de Paris ;

◆ Pertinence et complétude des sujets et prise de décision :

Les sujets importants sont traités. Appuyé par la grande qualité des dossiers transmis aux membres du conseil d'administration, le climat entre la Direction générale et le conseil d'administration favorise un débat transparent et constructif et la prise de décision. Le conseil apporte une valeur ajoutée au management.

En matière de RSE, les membres du conseil considèrent que les missions sont assurées notamment en matière de stratégie climatique et l'examen annuel des résultats obtenus.

Les administrateurs sont satisfaits de l'examen régulier de la stratégie, des opportunités et des risques. Ils estiment appréhender les risques de l'entreprise et indiquent une satisfaction croissante quant aux procédures mises en place pour l'identification, la prévention et la gestion des risques.

◆ Travaux des comités :

Les travaux des comités sont positivement perçus et donnent satisfaction à une majorité des administrateurs, et les présidents remplissent leur rôle avec professionnalisme et implication ;

◆ Contribution effective des membres du conseil d'administration :

Lors de la dernière évaluation réalisée, en 2022, par un prestataire externe, la contribution effective de chaque administrateur et censeur aux travaux du conseil avait été appréciée grâce à des entretiens individuels. La restitution individuelle de leur contribution a été proposée à chaque administrateur. En 2024, la quasi-totalité des administrateurs apprécie la contribution des membres aux travaux du conseil.

Afin de progresser davantage sur l'efficacité du conseil, les réflexions conduites portent notamment sur l'évolution de la composition du conseil d'administration. Une piste d'amélioration identifiée serait de renforcer la présence de compétences à l'international, tout en maintenant une représentation équilibrée des femmes et des hommes et une quotité d'administrateurs indépendants conforme aux recommandations du Code AFEP-MEDEF. Par ailleurs, les administrateurs ont exprimé leurs besoins en termes de formations, notamment en matière de cybersécurité.

Recommandations émises lors de l'évaluation interne réalisée en 2023

Actions mises en œuvre en 2024

◆ La clarification des périmètres des différents comités, l'une des réponses données à ce stade consistant en l'organisation de réunions conjointes	◆ Concernant les informations en matière de durabilité, le conseil d'administration a défini les périmètres d'intervention du comité d'audit et des risques et du comité RSE et les modalités de leur collaboration. Le comité d'audit et des risques collabore avec le comité RSE pour le processus d'élaboration des informations en matière de durabilité, la mission de certification et le cas échéant, d'autres sujets de durabilité. En 2024, une séance commune du comité d'audit et des risques et du comité de la RSE a été organisée pour examiner la démarche CSRD. ◆ En 2024, quatre séances communes du comité de la stratégie et des investissements et du comité d'audit et des risques ont été organisées portant sur la stratégie, des projets de développement en France et à l'international. Ces séances communes ont été appréciées par les administrateurs, étant appropriées et efficaces, compte tenu de la convergence des sujets et de l'éclairage réciproque et complémentaire des deux comités.
◆ L'organisation de visites des infrastructures et des filiales étrangères pour mieux appréhender les métiers et les équipes du Groupe ADP et renforcer les liens entre les membres du conseil	◆ Au regard de la participation significative du Groupe ADP dans GMR Airports, un déplacement en Inde a été organisé début 2024 pour permettre aux membres du conseil d'administration de rencontrer les dirigeants de GMR Airports et de visiter les installations aéroportuaires d'Hyderabad et Delhi. La délégation a notamment expérimenté les parcours « Départ » et « Arrivée » des passagers. À cette occasion, les dirigeants de GMR Airports ont présenté les activités et les perspectives de développement du groupe et les enjeux de la société en matière de responsabilité, sociétale et environnementale, plus particulièrement concernant les sujets climatiques tels que les actions menées en matière de décarbonation. Des échanges enrichissants ont eu lieu entre les représentants du Groupe GMR et les membres du conseil d'administration sur les sujets du développement des infrastructures, des activités non-aéronautiques et de diversification (maintenance avions, école de formation) et d'innovation.

3.1.3.3 Conventions intervenues, directement ou par personne interposée, entre, d'une part, l'un des mandataires sociaux ou l'un des actionnaires disposant d'une fraction des droits de vote supérieure à 10 % d'Aéroports de Paris et, d'autre part, une autre société contrôlée par aéroports de paris au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce, à l'exception des conventions portant sur des opérations courantes et conclues à des conditions normales

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, aucune convention n'est intervenue, directement ou par personne interposée, entre d'une part, l'un des mandataires sociaux ou l'un des actionnaires disposant d'une fraction des droits de vote supérieure à 10 % d'Aéroports de Paris et, d'autre part, une autre société contrôlée par Aéroports de Paris au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce, à l'exception des conventions portant sur les opérations courantes et conclues à des conditions normales.

3.1.3.3.4 Récapitulatif des délégations en cours de validité accordées par l'assemblée générale en matière d'augmentation de capital

Le tableau ci-après résume les délégations financières adoptées par l'assemblée générale mixte d'Aéroports de Paris du 21 mai 2024 dans le domaine des augmentations de capital, qui sont en vigueur à la date du présent rapport. Aucune de ces délégations n'a été utilisée au cours de l'exercice 2024.

Objet des autorisations/délégations financières consenties au conseil d'administration actuellement en vigueur	Montant nominal maximal (autorisation de 26 mois)
26^{ème} résolution : Augmentation de capital ^a avec maintien du droit préférentiel de souscription (DPS). Prix : fixé par le conseil d'administration conformément aux dispositions légales applicables.	Augmentation de capital : 97 millions d'euros ^{(P) 1 6} (soit environ 33 % du capital). Émission de valeurs mobilières représentatives de titres de créance : 500 millions d'euros ² .
27^{ème} résolution : Augmentation de capital ^a avec suppression du DPS, par offre au public (hors placement privé). Prix : fixé par le conseil d'administration et au moins égal au montant minimum prévu par les lois et les règlements en vigueur, soit à ce jour un prix au moins égal à la moyenne pondérée des cours des 3 dernières séances de bourse précédant le début de l'offre au public au sens du règlement (UE) n° 2017/1129 du 14 juin 2017, éventuellement diminuée d'une décote maximale de 10 % (article R. 22-10-32 du Code de commerce et article 29 de la loi n° 2024-537 du 13 juin 2024) ^c .	Augmentation de capital : 29 millions d'euros ^{(P) 3 6} (soit environ 10 % du capital). Émission de valeurs mobilières représentatives de titres de créance : 500 millions d'euros ² .
28^{ème} résolution : Augmentation de capital ^a avec suppression du DPS par une offre de placement privé. Prix : mêmes règles que pour la fixation du prix en cas d'émission avec suppression du DPS par offre au public.	Augmentation de capital : 29 millions d'euros ^{(P) 3 6} (soit environ 10 % du capital). Émission de valeurs mobilières représentatives de titres de créance : 500 millions d'euros ² .
29^{ème} résolution : Augmentation du nombre de titres en cas d'émission avec ou sans maintien du DPS (en application des résolutions 26, 27 et 28). Prix : mêmes règles de fixation que celles applicables à la délégation dont le nombre de titres est augmenté.	Augmentation du nombre de titres à émettre : 15 % de l'émission initiale ^{(P) 4 6} .
30^{ème} résolution : Augmentation de capital par incorporation de primes, réserves, bénéfices ou autres sous forme de création et attribution d'actions gratuite et/ou d'élévation de la valeur nominale des actions existantes. Le conseil d'administration fixe le montant et la nature des sommes à incorporer au capital et le nombre d'actions à émettre et/ou dont le nominal sera augmenté.	Augmentation de capital : 97 millions d'euros ⁵ (soit environ 33 % du capital).
31^{ème} résolution : Augmentation de capital ^b réservée aux adhérents à un plan d'épargne d'entreprise. Prix : fixé conformément aux dispositions du Code du travail (art. L. 3332-19 du code du travail) et ne peut être supérieur à la moyenne des cours cotés des 20 séances de bourse précédant la décision fixant la date d'ouverture du délai de souscription, ni inférieur de plus de 30 % (ou 40 % lorsque la durée d'indisponibilité du plan est supérieure ou égale à 10 ans) à cette moyenne ^d .	Augmentation de capital : 2,9 millions d'euros ^{(P) 3} (soit environ 1 % du capital).
32^{ème} résolution : Augmentation de capital ^b avec suppression du DPS en rémunération d'une offre publique d'échange initiée par la Société. Parité d'échange, montant de la soulte, nombre de titres apportés, prix, imputation au passif du bilan « Prime d'apport » : fixées par le conseil d'administration conformément aux dispositions légales applicables.	Augmentation de capital : 29 millions d'euros ^{(P) 3} (soit environ 10 % du capital). Émission de valeurs mobilières représentatives de titres de créance : 500 millions d'euros ² .
33^{ème} résolution : Augmentation de capital ^b en vue d'une rémunération des apports en nature. Prix : le conseil d'administration fixe le nombre de titres à émettre et leurs caractéristiques dans le respect des dispositions légales applicables.	Augmentation de capital : 10 % du capital social au moment de l'émission ^{(P) 3} .
35^{ème} résolution : Augmentations de capital dilutives (plafond global).	Plafond global pour les augmentations de capital dilutives : 97 millions d'euros (soit environ 33 % du capital) ^(P) ; Plafond global sur lequel s'imputent les sous-plafonds suivants : 97 millions d'euros soit environ 33 % du capital pour les augmentations de capital avec maintien du DPS ¹ ; 29 millions d'euros soit environ 10 % du capital pour les augmentations de capital avec suppression du DPS ³ ; 29 millions d'euros soit environ 10 % du capital pour les augmentations de capital en période d'offre publique ⁶ .

**Objet des autorisations/délégations financières consenties
au conseil d'administration actuellement en vigueur**

36^{ème} résolution : Augmentations de capital en période d'offre publique (plafond global) Pour les résolutions 26, 27, 28 et 29.

Montant nominal maximal (autorisation de 26 mois)

Plafond global pour les augmentations de capital en période d'offre publique : 29 millions d'euros ^(P) 3 6 soit environ 10 % du capital.

Plafonds

(P) Avec imputation sur le plafond global d'augmentations de capital dilutives de 97 millions d'euros de nominal.

1 Avec imputation sur le sous-plafond d'augmentation de capital avec maintien du DPS de 97 millions d'euros de nominal.

2 Avec imputation sur le plafond global d'émission de valeurs mobilières représentatives de créance sur la Société de 500 millions d'euros.

3 Avec imputation sur le sous-plafond d'augmentation de capital avec suppression du DPS de 29 millions d'euros de nominal.

4 Avec, pour une émission avec maintien du DPS, imputation sur le plafond (1) et pour une émission avec suppression de DPS, imputation sur le plafond (3).

5 Sans imputation sur le plafond global d'augmentations de capital dilutives ni sur le sous-plafond d'augmentation de capital en période d'offre publique sur la Société.

6 Avec imputation sur le sous-plafond d'augmentation de capital de 29 millions d'euros de nominal en cas d'augmentation de capital en période d'offre publique sur la Société.

Notes

a Émission d'actions de la Société ou de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société ou d'une filiale.

b Émission d'actions de la Société ou de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société.

c Étant précisé qu'en cas d'émission de valeurs mobilières donnant accès au capital, le prix d'émission sera tel que la somme perçue immédiatement par ADP (ou la filiale concernée en cas d'émission de valeurs mobilières donnant accès à des actions ordinaires d'une filiale) majorée, le cas échéant, de celle susceptible d'être perçue ultérieurement par elle (ou la filiale concernée) soit au moins égale à ce même montant minimum prévu par la loi.

d Le conseil d'administration étant autorisé à réduire ou supprimer, s'il le juge opportun, la décote visée aux articles L. 3332-19 et suivants du Code du travail dans les limites légales et réglementaires, afin de tenir compte, notamment, des régimes juridiques, comptables, fiscaux et sociaux applicables localement. Le conseil d'administration est également autorisé à attribuer, à titre gratuit, auxdits bénéficiaires, en complément des actions ou valeurs mobilières qui sont des titres de capital donnant accès au capital à souscrire en numéraire, des actions ou valeurs mobilières qui sont des titres de capital donnant accès au capital à émettre ou déjà émises à titre de substitution de tout ou partie de la décote visée aux articles L. 3332-19 et suivants du Code du travail et/ou d'abondement, dans les limites légales ou réglementaires en application des articles L. 3332-10 et suivants et L. 3332-18 et suivants du Code du travail.

3.1.4 MODALITÉS PARTICULIÈRES DE LA PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

La description du mode de fonctionnement et des principaux pouvoirs de l'assemblée générale des actionnaires d'Aéroports de Paris, ainsi que des droits des actionnaires et des modalités d'exercice de ces droits, figure aux articles 20 et 21 des statuts de la Société. Ces statuts, modifiés par l'assemblée générale mixte du 11 mai 2021, peuvent être consultés sur le site www.parisaeroport.fr.

Depuis le 3 avril 2016, en application des articles L. 225-123 et L.22-10-46 du Code de commerce, les actions entièrement libérées pour lesquelles il est justifié d'une inscription au nominatif depuis 2 ans au moins au nom du même actionnaire bénéficient automatiquement d'un droit de vote double.

L'assemblée générale mixte des actionnaires de la Société Aéroports de Paris s'est tenue le 21 mai 2024 à la Maison de la Chimie, Paris 7^e. Augustin de Romanet s'est félicité de

retrouver les actionnaires et d'accueillir ceux qui participaient pour la première fois. Les fonctions de scrutateurs étaient assurées par l'État et par Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole. Comme chaque année, la séance a été retransmise en direct dans son intégralité ; elle est également visible en différé.

Lors de la séquence du dialogue, les actionnaires présents en salle ainsi que ceux participant à distance, grâce à la mise en place d'un *Webchat*, ont posé leurs questions auxquelles des réponses ont été apportées.

Aéroports de Paris offre à ses actionnaires la possibilité de voter par Internet, avant l'assemblée générale. Toutes les résolutions présentées par le conseil d'administration et soumises au vote des actionnaires ont été approuvées.

3.1.5 DESCRIPTION DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES SYSTÈMES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES DE L'ENTREPRISE DANS LE CADRE DU PROCESSUS D'ÉTABLISSEMENT DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

La description des principales caractéristiques des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques de l'entreprise dans le cadre du processus d'établissement de l'information financière figure au chapitre 2, section « Contrôle interne et gestion des risques » du présent document.

3.1.6 ÉLÉMENTS SUSCEPTIBLES D'AVOIR UNE INCIDENCE EN CAS D'OFFRE PUBLIQUE

À la connaissance de la Société, il n'existe aucun accord dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de contrôle de la Société.

Aux termes de l'article 7 des statuts de la Société, « les modifications du capital ne peuvent avoir pour effet de faire perdre à l'État la majorité du capital social ».

La loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (dite loi « Pacte ») a supprimé le second alinéa de l'article L. 6323-1 du Code des transports qui disposait que la majorité du capital de la société Aéroports de Paris était détenue par l'État.

3.1.6.1 Structure du capital de la Société

À la date du présent rapport, le capital social d'Aéroports de Paris s'élève à 296 881 806 euros, divisé en 98 960 602 actions d'une valeur nominale de 3 euros chacune, entièrement libérées, et n'a fait l'objet d'aucune modification en 2024.

Au 31 décembre 2024, l'État français détient 50,63 % du capital de la Société.

3.1.6.2 Restrictions statutaires à l'exercice des droits de vote et aux transferts d'actions

Aux termes de l'article 9 des statuts de la Société, il est prévu que toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui viendrait à détenir, au sens de l'article L. 233-9 du Code de commerce, directement ou indirectement, un nombre d'actions ou de droits de vote égal ou supérieur à 1 % du capital ou des droits de vote de la Société est tenue, au plus tard avant la clôture des négociations du quatrième jour de bourse suivant le franchissement de seuil à compter de l'inscription des titres qui lui permettent d'atteindre ou de franchir ce seuil, de déclarer à Aéroports de Paris, par lettre recommandée avec accusé de réception, le nombre total d'actions et de droits de vote qu'elle possède.

Par ailleurs, cette personne devra également informer Aéroports de Paris, dans sa lettre de déclaration de franchissement de seuils, des précisions auxquelles il est fait référence au 3^{ème} alinéa du I de l'article L. 233-7 du Code de commerce.

Cette déclaration doit être renouvelée dans les conditions décrites ci-avant, chaque fois qu'un nouveau seuil de 1 % est atteint ou franchi, à la hausse comme à la baisse, quelle qu'en soit la raison, jusqu'au seuil de 5 % prévu à l'article L. 233-7 du Code de commerce. À compter du franchissement du seuil de 5 % précité, une déclaration doit être effectuée dans les conditions identiques à celles mentionnées ci-avant, chaque fois qu'un nouveau seuil de 0,5 % est atteint ou franchi, à la hausse comme à la baisse quelle qu'en soit la raison.

Les statuts de la Société prévoient que le non-respect de l'obligation de déclaration de franchissement de seuils peut donner lieu à la privation des droits de vote afférents aux titres dépassant les seuils soumis à déclaration sur demande lors de l'assemblée générale d'un ou de plusieurs actionnaires détenant au moins 3 % du capital ou des droits de vote d'Aéroports de Paris.

3.1.6.3 Participations directes ou indirectes dans le capital de la société dont elle a connaissance en vertu des articles L. 233-7 et L. 233-12 du Code de commerce

Les franchissements des seuils légaux dont la Société a été informée depuis son introduction en bourse en mai 2006 sont les suivants :

- ◆ franchissement à la baisse par l'État français du seuil légal des deux tiers du capital et des droits de vote le 1^{er} décembre 2008, la détention de l'État étant de 60,4 % à l'issue de ce franchissement ;
- ◆ franchissement à la hausse par NV Luchthaven Schiphol (Royal Schiphol Group) du seuil légal de 5 % du capital et des droits de vote le 1^{er} décembre 2008, la détention de NV Luchthaven Schiphol (Royal Schiphol Group) étant de 8 % à l'issue de ce franchissement ;
- ◆ franchissement à la hausse par la Caisse des dépôts et consignations par l'intermédiaire de la société anonyme Fonds stratégique d'Investissement (FSI) du seuil légal de 5 % du capital le 15 juillet 2009, la détention directe et indirecte de la Caisse des dépôts et consignations étant de 8,63 % à l'issue de ce franchissement ;
- ◆ franchissement à la hausse par l'État français et le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI), agissant de concert, des seuils légaux de 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 33,3 % et 50 % du capital et des droits de vote le 25 novembre 2009, la détention de l'État français et du FSI étant de 60,13 % à l'issue de ces franchissements ;

- ◆ franchissement à la baisse par le FSI, contrôlé par la Caisse des dépôts et consignations, du seuil légal de 5 % du capital et des droits de vote le 5 juillet 2013, la détention du FSI étant nulle et celle de la Caisse des dépôts et consignations étant de 0,7 % du capital et des droits de vote à l'issue de ce franchissement ;
- ◆ franchissement à la hausse par SOC 15, une société contrôlée par la société Vinci, du seuil légal de 5 % du capital et des droits de vote le 5 juillet 2013, la détention de SOC 15 étant de 8,0 % du capital et des droits de vote à l'issue de ce franchissement ;
- ◆ franchissement à la hausse par Crédit Agricole SA, par l'intermédiaire de la société anonyme Predica, du seuil légal de 5 % des droits de vote le 4 avril 2016, la détention de cette dernière étant de 4,81 % du capital et de 5,55 % des droits de vote à l'issue de ce franchissement ;
- ◆ franchissement à la hausse par Crédit Agricole SA, par l'intermédiaire des sociétés qu'elle contrôle, du seuil légal de 5 % du capital le 3 août 2016, sa détention étant de 5,04 % du capital et de 5,63 % des droits de vote à l'issue de ce franchissement ;

- ◆ franchissement à la hausse par la société Predica du seuil légal de 5 % du capital le 5 août 2016, sa détention étant de 5,01 % du capital et de 5,62 % des droits de vote à l'issue de ce franchissement ; la détention de Crédit Agricole SA, par l'intermédiaire des sociétés qu'elle contrôle, étant donc de 5,14 % du capital et de 5,69 % des droits de vote à l'issue de ce franchissement ;
- ◆ franchissement à la hausse par la société Abu Dhabi Investment Authority du seuil légal de 5 % du capital de la société le 26 septembre 2022, la détention de cette dernière étant de 5,04 % du capital et de 2,90 % des droits de vote à l'issue de ce franchissement ;
- ◆ franchissement à la hausse par la société Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) du seuil légal de 5 % du capital le 16 novembre 2022, la détention de cette dernière étant de 5,64 % du capital et de 3,24 % des droits de vote à l'issue de ce franchissement ;

- ◆ franchissement à la baisse par la société Royal Schiphol Group NV des seuils légaux de 5 % du capital et des droits de vote le 16 novembre 2022, la détention de cette dernière étant de 3,91 % du capital et de 4,50 % des droits de vote à l'issue de ce franchissement ⁽¹⁾.

La Société n'a connaissance d'aucun franchissement de seuils statutaires qui serait susceptible d'avoir une influence en cas d'offre publique.

Sous réserve de ce qui est précisé dans le présent rapport sur le gouvernement d'entreprise, la Société, à la date du présent rapport, n'a pas connaissance d'une participation directe ou indirecte dans son capital qui pourrait, compte tenu de la participation majoritaire de l'État français, avoir une incidence en cas d'offre publique ou entraîner un changement de contrôle de la Société.

3.1.6.4 Droits de contrôle spéciaux

Aucune action d'Aéroports de Paris ne confère de droits de contrôle spéciaux à son détenteur.

3.1.6.5 Actionnariat du personnel

Le fonds commun de placement d'entreprise (FCPE), ADP ACTIONNARIAT SALARIÉ, a été créé pour les besoins de la conservation et de la gestion des actions acquises par les ayants droit relevant des sociétés adhérentes du Plan d'Épargne Groupe (PEG). Le conseil de surveillance de ce FCPE ADP ACTIONNARIAT SALARIÉ est composé de 4 salariés représentant les porteurs de parts, eux-mêmes porteurs de parts, et de 2 représentants d'Aéroports de Paris et des sociétés ayant adhéré au PEG.

Les représentants des salariés porteurs de parts sont élus par les porteurs de part. Le conseil de surveillance exerce notamment, conformément à la réglementation applicable, le droit de vote attaché aux titres compris dans le fonds. À cet égard, seuls les représentants des porteurs de parts délibèrent sur les résolutions proposées à l'assemblée générale des actionnaires et désignent un ou plusieurs mandataires pour représenter le fonds aux assemblées générales de la Société.

3.1.6.6 Règles applicables à la nomination et au remplacement des membres du conseil d'administration ainsi qu'à la modification des statuts de la Société

Sous réserve des stipulations de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014, il n'existe pas de règles relatives à la nomination et au remplacement des membres du conseil d'administration et susceptibles d'avoir une influence en cas d'offre publique.

L'assemblée générale extraordinaire est seule habilitée à modifier les statuts dans toutes leurs stipulations. Elle ne peut toutefois augmenter les engagements des actionnaires, sous réserve, des opérations résultant d'un regroupement

d'actions régulièrement effectuées. Sous la même réserve, elle statue à la majorité des deux tiers des voix exprimées par les actionnaires présents ou représentés.

Les règles applicables à la nomination et au remplacement des membres du conseil d'administration sont présentées dans le Rapport sur le gouvernement d'entreprise, aux paragraphes « Composition du conseil » et « Procédure de sélection des administrateurs ».

3.1.6.7 Pouvoirs du conseil d'administration

L'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 a, dans sa partie ordinaire, autorisé le conseil d'administration à opérer sur les actions de la Société à tout moment dans certaines conditions.

L'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024, dans sa partie extraordinaire, a octroyé au conseil d'administration des délégations financières qui peuvent être mises en œuvre à tout moment.

L'assemblée générale du 21 mai 2024 a autorisé le conseil d'administration aux termes de sa huitième résolution à acheter, faire acheter, céder ou transférer des actions de la Société dans la limite de 10 % du nombre total d'actions composant le capital de la Société, à la date de chaque rachat et pour une durée de dix-huit mois. Les acquisitions peuvent être effectuées en vue de :

- a) l'animation du marché secondaire ou de la liquidité de l'action ADP par un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la pratique de marché admise par l'Autorité des marchés financiers dans sa décision n° 2021-01 du 22 juin 2021 ; et/ou

¹ Royal Schiphol Group a cédé l'intégralité des actions qu'il détenait dans le capital d'Aéroports de Paris le 6 décembre 2022 (voir le rapport de gouvernement d'entreprise de l'exercice 2022 figurant dans le document d'enregistrement universel 2022 d'Aéroports de Paris, en section 3.1.5.6).

- b) l'attribution ou de la cession d'actions aux salariés au titre de leur participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise ou la mise en œuvre de tout plan d'épargne d'entreprise ou de groupe (ou plan assimilé) dans les conditions prévues par la loi, notamment les articles L. 3332-1 et suivants du Code du travail ; et/ou
- c) l'attribution gratuite d'actions dans le cadre des dispositions des articles L. 225-197-1 et suivants et L. 22-10-59 et suivants du Code de commerce ; et/ou
- d) de manière générale, d'honorer des obligations liées à des programmes d'options sur actions ou autres allocations d'actions aux salariés ou mandataires sociaux de la Société ou d'une entreprise associée ; et/ou
- e) la mise en œuvre de tout plan d'options d'achat d'actions de la Société dans le cadre des dispositions des articles L. 225-177 et suivants et L. 22-10-56 et suivants du Code de commerce ou de tout plan similaire ; et/ou
- f) l'annulation totale ou partielle des actions ainsi rachetées, sous réserve de l'autorisation de réduire le capital social donnée par l'assemblée générale extraordinaire ; et/ou
- g) la remise d'actions lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou de toute autre manière ; et/ou
- h) la conservation et la remise ultérieure d'actions (à titre de paiement, d'échange, d'apport ou autre) dans le cadre d'opérations de croissance externe, fusion, scission ou apport.

3.1.6.8 Accords conclus par Aéroports de Paris étant modifiés ou prenant fin en cas de changement de contrôle d'Aéroports de Paris

Les emprunts obligataires d'Aéroports de Paris prévoient qu'en cas d'un changement de contrôle de la Société (cette notion étant définie dans la documentation desdits emprunts) et d'un abaissement par une agence de notation sollicitée par Aéroports de Paris à une notation inférieure à BBB- de sa dette long terme pendant la période de 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.

Par ailleurs, les emprunts contractés auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) prévoient une clause de concertation précisant notamment qu'en cas de changement de contrôle de la société Aéroports de Paris (cette notion étant définie dans la documentation desdits emprunts), cela pourrait éventuellement conduire à une demande de remboursement anticipé.

3.1.6.9 Accords prévoyant des indemnités pour les membres du conseil d'administration ou les salariés, s'ils démissionnent ou sont licenciés sans cause réelle et sérieuse ou si leur emploi prend fin en raison d'une offre publique d'achat ou d'échange.

Il n'y a pas d'accord prévoyant des indemnités pour les membres du conseil d'administration ni pour les salariés, s'ils démissionnent ou sont licenciés sans cause réelle et sérieuse ou si leur emploi prend fin en raison d'une offre publique d'achat ou d'échange.

3.2 AUTRES ÉLÉMENTS RELATIFS AUX ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION GÉNÉRALE

3.2.1 MISE À JOUR DE LA COMPOSITION DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION GÉNÉRALE DEPUIS LE 31 DECEMBRE 2024

3.2.1.1 Composition de la direction générale

3.2.1.1.1 Président-directeur général

Augustin de Romanet a quitté ses fonctions d'administrateur et de Président-directeur général d'Aéroports de Paris le 18 février 2025. Il avait démissionné de l'ensemble de ses autres mandats et fonctions au sein du Groupe ADP au 31 décembre 2024.

Le Conseil d'administration, lors de la séance du 18 février 2025, a :

- ◆ coopté Philippe Pascal en qualité d'administrateur en remplacement d'Augustin de Romanet, pour la durée du mandat de ce dernier restant à courir, prenant fin à l'issue de l'assemblée générale ordinaire des actionnaires appelée à statuer en 2029 sur les comptes de l'exercice écoulé ; et
- ◆ proposé au Président de la République de nommer par décret Philippe Pascal en qualité de Président-directeur général de la société Aéroports de Paris.

À l'issue de la séance du Conseil d'administration, Philippe Pascal a été nommé Président-directeur général par intérim d'Aéroports de Paris par décision du ministre de l'Economie, avant d'être nommé Président-directeur général par décret du Président de la République en date du 19 février 2025.

Des informations détaillées sur la procédure de nomination figurent à la section 3.1.2.2 du présent document d'enregistrement universel.

La biographie et les mandats et fonctions exercés dans toutes sociétés par Philippe Pascal sont présentés à la section 3.3.3 du présent document d'enregistrement universel.

Le reste de la composition du Conseil d'administration est inchangé.

3.2.1.1.2 Directrice générale déléguée

Sur proposition du Président-directeur général, le Conseil d'administration qui s'est réuni le 18 février 2025 a nommé Justine Coutard en qualité de Directrice générale déléguée de la société. Disposant des mêmes pouvoirs que le Président-directeur général à l'égard des tiers, Justine Coutard a plus particulièrement la charge, au sein de la société, des enjeux de développement durable et d'aménagement.

La biographie et les mandats et fonctions exercés dans toutes sociétés par Justine Coutard sont présentés à la section 3.3.3 du présent document d'enregistrement universel.

3.2.1.3 Levée de la dérogation au Code AFEP-MEDEF relative à la composition du comité rémunérations, des nominations et de la gouvernance

À la date du dépôt du présent document d'enregistrement universel, le comité rémunérations, des nominations et de la gouvernance comprend deux membres indépendants sur trois, l'administrateur représentant les salariés n'étant pas comptabilisé.

3.2.1.2 Composition des Comités du Conseil d'administration

3.2.1.2.1 Comité de la stratégie et des investissements

La fin du mandat d'administrateur d'Augustin de Romanet le 18 février 2025 a entraîné la fin de sa mission au sein du Comité de la stratégie et des investissements.

À la date du dépôt du présent document d'enregistrement universel, la composition de ce comité est la suivante :

- ◆ May Gicquel, administratrice représentant l'État,
- ◆ Cécile de Guillebon, administratrice nommée par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État,
- ◆ Pierre Cunéo, administrateur nommé par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État,
- ◆ Fayçal Dekkiche, administrateur élu représentant des salariés,
- ◆ Mouhsine Elketrani, administrateur élu représentant des salariés.

3.2.1.2.2 Comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance

Jacques Gounon a annoncé le 19 février 2025 quitter ses fonctions de membre du Comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance.

À la date du dépôt du présent document d'enregistrement universel, la composition de ce comité est la suivante :

- ◆ Sylvia Metayer, administratrice indépendante et présidente du Comité ;
- ◆ May Gicquel, administratrice représentant l'État ;
- ◆ Séverin Cabannes, administrateur référent indépendant ;
- ◆ Jean-Paul Jouvent, administrateur élu représentant des salariés.

Le comité rémunérations, des nominations et de la gouvernance comprend deux membres indépendants sur trois, l'administrateur représentant les salariés n'étant pas comptabilisé dans ce cadre conformément aux recommandations du code Afep/Medef.

La recommandation du code Afep/Medef de comprendre une majorité d'administrateurs indépendants est désormais respectée.

3.2.2 RENSEIGNEMENTS PERSONNELS CONCERNANT LES MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION GÉNÉRALE

3.2.2.1 Prévention des conflits d'intérêts et de la transmission des données sensibles

Le règlement intérieur du conseil d'administration (applicable aux membres du conseil ainsi qu'aux personnes appelées à y participer de manière permanente ou ponctuelle) comporte des dispositions visant à prévenir tout conflit d'intérêts, toute interférence entre un intérêt public et des intérêts publics ou privés, en application de la loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique, ainsi que tout risque d'atteinte à la concurrence. Chaque membre du conseil d'administration a l'obligation de faire part au conseil de toute situation ou de tout risque de conflit d'intérêts, dès lors qu'il en a connaissance, entre lui (ou toute personne physique ou morale avec laquelle il est en relation d'affaires et/ou au sein de laquelle il occupe des fonctions) et la société Aéroports de Paris ou toute société du groupe ou une société avec laquelle Aéroports de Paris envisage de conclure un accord de quelque nature que ce soit. En outre, chaque membre du conseil d'administration doit déclarer au Président-directeur

général s'il existe des conflits d'intérêts potentiels entre ses devoirs à l'égard d'Aéroports de Paris et ses intérêts privés et/ou d'autres devoirs ou obligations à l'égard d'autres personnes physiques ou morales et, le cas échéant, en donner le détail en réponse à un questionnaire qui leur sera soumis chaque année, en précisant notamment les fonctions et mandats en cours et les fonctions et mandats révolus.

Le conseil d'administration a défini une procédure de traitement des difficultés liées aux conflits d'intérêts et a confié à l'administrateur référent sa mise en œuvre, dans le respect des principes d'objectivité et de transparence. Son rôle est de veiller au respect des dispositions, de conseiller sur les moyens de prévenir lesdits conflits et de proposer les moyens de résoudre les situations de potentiels conflits d'intérêts. En cas de situation de conflit constatée, le membre du conseil d'administration doit s'abstenir de participer au débat et au vote de la délibération concernée.

3.2.2.2 Liens familiaux, condamnations, faillites, conflits d'intérêts et autres informations

À la connaissance de la Société et à la date de dépôt du présent document d'enregistrement universel, au cours des cinq dernières années : (i) aucune condamnation pour fraude n'a été prononcée l'encontre d'un membre d'un organe d'administration ou de direction générale, (ii) aucun membres desdits organes n'a été associé à une faillite, mise sous séquestre ou liquidation, et (iii) aucun n'a été empêché par un tribunal d'agir en qualité de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance d'un émetteur ni d'intervenir dans la gestion ou la conduite des affaires d'un émetteur.

À la connaissance de la Société, aucun membre d'un organe d'administration ou de direction générale à la date de dépôt du présent document d'enregistrement universel n'a fait l'objet, au cours des cinq dernières années, d'une mise en cause ou d'une sanction publique officielle par des autorités statutaires ou réglementaires (y compris des organismes professionnels désignés).

3.2.2.3 Conflits d'intérêts

À la connaissance de la Société, il n'existe pas à la date de dépôt du présent document d'enregistrement universel de conflits d'intérêts potentiels entre les devoirs, à l'égard de la Société, des membres des organes d'administration ou de direction générale et leurs intérêts privés ou d'autres devoirs, à l'exception, le cas échéant, (i) des devoirs de Monsieur Séverin Cabannes en raison de son mandat d'administrateur de Moody's Investors Service et d'ARKEMA et de ses activités de conseil auprès notamment d'Accenture. En outre, l'administrateur représentant de l'État et les cinq administrateurs représentant les intérêts de l'État

peuvent avoir des conflits d'intérêts potentiels dans la relation de la Société avec l'État ou les entreprises ou entités publiques auxquels ils participent. Outre les dispositions du Code de commerce applicables en matière de conventions réglementées, le règlement intérieur du conseil d'administration précise les règles de prévention des risques de conflits des intérêts des membres du conseil d'administration avec Aéroports de Paris ou toute société de son groupe et les règles de transmission des données sensibles aux membres du conseil.

3.2.2.4 Arrangements ou accords sur la désignation des membres des organes d'administration ou de direction générale

La société Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole est administrateur depuis l'assemblée générale des actionnaires du 15 mai 2014. À la connaissance de la Société, conformément au cahier des charges de la cession de gré à gré par l'État et le Fonds Stratégique d'Investissements (FSI) d'actions d'Aéroports de Paris, la société Predica Prévoyance Dialogue du Crédit Agricole s'est engagée, dans certaines conditions, à démissionner de son poste d'administrateur dans le cas où elle viendrait à détenir moins de 4,5 % du capital de la Société.

Outre cet accord et sous réserve des dispositions légales et réglementaires particulières applicables à la composition du conseil d'administration de la Société, il n'existe à la connaissance de la Société aucun arrangement ou accord conclu avec des actionnaires, clients, fournisseurs ou autres en vertu duquel un membre des organes d'administration ou de direction générale a été nommé en cette qualité.

3.2.2.5 Restrictions concernant la cession des actions

À la connaissance de la Société, il n'existe à la date de dépôt du présent document d'enregistrement universel aucune restriction acceptée par un membre des organes d'administration ou de direction générale concernant la cession de leur éventuelle participation dans le capital social d'Aéroports de Paris, à

l'exception des obligations d'abstention du code d'éthique annexé au règlement intérieur et relatif aux opérations sur titres et au respect de la réglementation française sur le délit d'initié, le manquement d'initié et les manipulations de marché.

3.2.2.6 Absence de contrats de service

À la connaissance de la Société, il n'existe pas de contrats de service liant les membres des organes d'administration ou de direction générale avec la Société ou l'une quelconque de ses filiales prévoyant l'octroi à la Société d'avantages au terme d'un tel contrat.

3.2.3 ACTIONS DE LA SOCIÉTÉ DÉTENUES PAR LES MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION GÉNÉRALE

L'administrateur représentant l'État et les administrateurs nommés par l'assemblée générale sur proposition de l'État sont dispensés d'être propriétaire du nombre minimal d'actions de la Société déterminé par les statuts (articles 5 et 6 de l'ordonnance n° 2014/948 du 20 août 2014). Les administrateurs élus par les salariés sont dispensés d'être propriétaires du nombre minimal d'actions de la Société déterminé par les statuts (article 21 de la loi 83/675 du 26 juillet 1983).

Au 31 décembre 2024, le nombre d'actions Aéroports de Paris détenues par chacun des membres du conseil d'administration et des censeurs est le suivant :

- ◆ Augustin de Romanet de Beaune : 50 ;
- ◆ Séverin Cabannes : 63 ;
- ◆ Jacques Gounon : 400 ;
- ◆ Olivier Grunberg : 60 ;
- ◆ Sylvia Metayer : 70 ;
- ◆ Groupe Crédit Agricole Assurances représenté par M. Lance : 7 645 076 dont 7 491 806 par Predica ;
- ◆ Pierre Cunéo : 0 ;
- ◆ May Gicquel : 0 ;
- ◆ Cécile de Guillebon : 0 ;
- ◆ Fanny Letier : 0 ;
- ◆ Stéphane Raison : 0 ;

- ◆ Perrine Vidalenche : 0 ;
- ◆ Mouhsine Elketrani : 0 ;
- ◆ Fayçal Dekkiche : 0 ;
- ◆ Marie-Anne Donsimoni : 5 ;
- ◆ Yves Pascart : 0 ;
- ◆ Jean-Paul Jouvent : 22 ;
- ◆ Valérie Schorgeré : 3 ;
- ◆ Anne Hidalgo : 0 ;
- ◆ Didier Martin : 0 ;
- ◆ Valérie Péresse : 0 ;
- ◆ Pascal Doll : 0.

À la date de dépôt du présent document d'enregistrement universel :

- ◆ Philippe Pascal détient 50 actions ;
- ◆ Justine Coutard détient 50 actions.

L'article L. 621-18-2 du Code monétaire et financier et l'article 9 du règlement (UE) n° 596/2014 du 16 avril 2014 sur les abus de marché font obligation aux personnes exerçant des responsabilités dirigeantes et aux personnes qui leur sont liées de déclarer, sous certaines conditions, les opérations qu'elles réalisent sur les titres financiers et la société au sein de laquelle elles exercent leurs fonctions. Ces déclarations sont effectuées auprès de l'AMF via l'extranet ONDE.

3.3 GOUVERNANCE INTERNE

Le Groupe ADP a annoncé le 14 mars 2025 une évolution de la gouvernance interne de l'entreprise effective à compter de cette date. L'objectif poursuivi est de renforcer l'agilité de la gouvernance interne de l'entreprise, d'assurer une plus grande fluidité, collégialité et rapidité de la prise de décision et de mettre en cohérence des enjeux transverses en interne. L'évolution des modes de fonctionnement vise à mieux répondre aux enjeux du Groupe qui nécessitent de nourrir un dialogue élargi, intensifié et apaisé avec toutes les parties prenantes autour d'un projet commun et de long terme. La priorité est donnée au réinvestissement dans le cœur de

métier de l'entreprise et le développement d'une culture d'entreprise plus forte. Ces enjeux supposent de renforcer la lisibilité de l'organisation du Groupe vis à vis des tiers en s'approchant de modèles de gouvernance utilisés dans d'autres entreprises comparables au Groupe ADP.

Cette réorganisation de la gouvernance prévoit de regrouper les directions en 5 pôles coordonnés et d'instaurer une nouvelle instance de gouvernance interne : un comité de direction générale.

3.3.1 Comité de direction générale

Le comité de direction générale est composé du Président-directeur général du Groupe ADP, de la directrice générale déléguée, de la directrice générale adjointe ainsi que des directeurs généraux adjoints.

À la date du dépôt du présent document d'enregistrement universel, le comité de direction générale est composé comme suit :

- ◆ Philippe Pascal, Président-directeur général ;
- ◆ Justine Coutard, Directrice générale déléguée ;
- ◆ Loïc Aubouin, Directeur général adjoint en charge de la simplification, de la transformation, des ressources humaines, directeur juridique ;
- ◆ Mathieu Daubert, Directeur général adjoint en charge du retail et de l'hospitalité, directeur clients ;
- ◆ Régis Lacote, Directeur général adjoint en charge des opérations et de l'innovation, directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ Christelle de Robillard, Directrice générale adjointe en charge des finances, de la stratégie et du développement.

Le rattachement hiérarchique des directions participant au Comité exécutif du Groupe ADP est réparti entre la directrice générale déléguée, la directrice générale adjointe et les directeurs généraux adjoints, comme suit :

- ◆ le pôle aménagement, environnement et parties-prenantes, placé sous l'autorité de la directrice générale déléguée, regroupe la direction de l'Immobilier, la direction de

l'Ingénierie et des Projets, la direction de la Communication, l'Asset Management des Plateformes Parisiennes, la direction de l'Aménagement, du développement durable et des affaires publiques ;

- ◆ le pôle opérations et innovation, placé sous l'autorité du directeur général adjoint, directeur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, qui regroupe la direction de Paris-CDG et de Paris-LBG, la direction de Paris-Orly, la direction générale des opérations et celle de l'innovation ;
- ◆ le pôle finances, stratégie et développement, placé sous l'autorité de la directrice générale adjointe en charge des Finances, de la stratégie et du développement, qui regroupe la direction Finances, gestion et stratégie, la direction des Comptabilités, la direction Service, logistique et achats et la direction du Développement ;
- ◆ le pôle simplification, transformation et ressources humaines, placé sous l'autorité du directeur général adjoint, directeur juridique, qui regroupe la direction juridique et des assurances, la direction du digital et de la transformation, la direction de l'audit, sécurités et maîtrise des risques ainsi que la direction des ressources humaines ;
- ◆ le pôle retail et hospitalité, placé sous l'autorité du directeur général adjoint en charge du retail et de l'hospitalité, directeur clients, qui regroupe la direction clients.

En termes de mixité des instances dirigeantes, la part des femmes au Comité de direction générale s'élève à 33 %, avec 2 femmes sur 6 membres.

3.3.2 Comité exécutif

Le comité exécutif assure le pilotage opérationnel et stratégique de la société Aéroports de Paris-Groupe ADP, débat de tout sujet relatif à sa bonne marche et veille à la bonne exécution des décisions.

Il est présidé par Philippe Pascal, Président-directeur général. À la date du dépôt du présent document d'enregistrement universel, il comporte les membres permanents suivants :

- ◆ Philippe Pascal, Président-directeur général ;
- ◆ Justine Coutard, Directrice générale déléguée ;
- ◆ Loïc Aubouin, Directeur général adjoint en charge de la simplification, de la transformation, des ressources humaines, directeur juridique ;
- ◆ Mathieu Daubert, Directeur général adjoint en charge du retail et de l'hospitalité, directeur clients.
- ◆ Régis Lacote, Directeur général adjoint en charge des opérations et de l'innovation, directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;

- ◆ Christelle de Robillard, Directrice générale adjointe en charge des finances, de la stratégie et du développement ;
- ◆ Laurence Faure, Directrice de l'aéroport Paris-Orly ;
- ◆ Laurent Gasse, Directeur des ressources humaines ;
- ◆ Laetitia George, Directrice de l'Immobilier ;
- ◆ Xavier Hürstel, Directeur des relations économiques et internationales du Groupe ADP ;
- ◆ David Krieff, Directeur des systèmes d'information ;
- ◆ Alexandra Locquet, Directrice de l'audit, de la sécurité et de la maîtrise des risques ;
- ◆ Baptiste Maurand, Directeur de l'ingénierie et des Projets ;
- ◆ Bertrand Sirven, Directeur de la communication.

La part des femmes au Comité exécutif s'élève à 36 %, avec 5 femmes sur 14 membres. L'objectif fixé dans la politique de mixité des instances dirigeantes concernant le comité exécutif visant à porter la part des femmes à 33 % est atteint.

3.3.3 Renseignements personnels concernant les membres de la gouvernance interne de la Société



PHILIPPE PASCAL

Président-Directeur Général d'Aéroports de Paris, depuis le 18 février 2025
Administrateur non indépendant

DATE DE NAISSANCE :

27 novembre 1971

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DE PREMIÈRE NOMINATION :

- ◆ Cooptation par le conseil d'administration 18 février 2025, en qualité d'administrateur en remplacement d'Augustin de Romanet, soumise à la ratification de l'Assemblée générale des actionnaires du 15 mai 2025
- ◆ Nommé Président-directeur général par intérim par décision du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique du 18 février 2025, en remplacement de M. Augustin de Romanet
- ◆ Nommé par décret du Président de la République en date du 19 février 2025 en qualité de Président-directeur général

DURÉE DU MANDAT :

5 ans

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Philippe PASCAL est titulaire d'une maîtrise de droit public et ancien élève de l'École nationale des impôts. Il débute sa carrière à la direction de la législation fiscale où il occupe plusieurs postes de 1998 à 2007 sur la fiscalité du patrimoine immobilier, la fiscalité agricole et la fiscalité des personnes. Chargé de mission au cabinet du ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique en 2007, il est nommé inspecteur des finances à compter d'avril 2008. De 2008 à 2013, il participe puis pilote différentes missions d'audit, d'évaluation et de conseil au sein du Service de l'inspection générale des finances.

Philippe PASCAL rejoint Aéroports de Paris en février 2013 en tant que Directeur des opérations financières et des participations, puis directeur des finances et de la stratégie et, en novembre 2015, directeur des finances, de la gestion et de la stratégie. En mai 2016, Philippe PASCAL devient Directeur général adjoint, Finances, Stratégie et Administration.

Philippe PASCAL est Président-directeur général d'Aéroports de Paris depuis le 18 février 2025 et membre du comité de direction générale depuis le 14 mars 2025.

En ce qui concerne ses mandats actuels au sein du Groupe ADP, Philippe PASCAL est membre du Conseil d'administration de Extime Média (SAS, dont le capital social est détenu avec JC Decaux), de Extime Travel Essentials Paris (SAS, dont le capital social est détenu avec Lagardère Travel Retail), de Extime Duty Free Paris (SAS, dont le capital social est détenu avec Lagardère Duty Free), et membre du Conseil d'administration de GMR Airports Limited (GAL : société par actions de droit indien).

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire / Industrie
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité / Commerce / Marketing
- ◆ Immobilier
- ◆ International
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Fusion et acquisition
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne/Gestion des risques
- ◆ Administration publique

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein du Groupe ADP

- ◆ Président-directeur général d'Aéroports de Paris

Segment commerces et services

- ◆ Extime Média, société par actions simplifiée française, dont le capital social est détenu avec JC Decaux France : membre du conseil d'administration
- ◆ Extime Duty Free Paris, société par actions simplifiée française, dont le capital social est détenu avec Lagardère Duty Free : membre du conseil d'administration
- ◆ Extime Travel Essentials Paris, société par actions simplifiée française, co-entreprise avec Lagardère Travel Retail : membre du conseil d'administration

Segment activités internationales

- ◆ GMR Airports Limited, GAL, Société par actions de droit indien : membre du conseil d'administration

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

Mandats au sein du Groupe ADP

Segment autres activités internationales

- ◆ Delhi International Airport Limited (DIAL) : membre du conseil d'administration de mai 2021 à octobre 2023
- ◆ TAV Havalimanlari Holding A.Ş (TAV Airports Holding) : membre du conseil d'administration de mars 2018 à février 2020
- ◆ Extime PS Inc., société de droit américain : membre du conseil d'administration du 1er janvier 2025 au 18 février 2025



JUSTINE COUTARD

Directrice générale déléguée d'aéroports de Paris, depuis le 18 février 2025

DATE DE NAISSANCE :

16 décembre 1985

NATIONALITÉ :

Française

ADRESSE PROFESSIONNELLE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

1 rue de France,
93290 Tremblay-en-France, France

DATE DU 1^{er} MANDAT DE MANDATAIRE SOCIAL :

Nommée par délibération du Conseil d'administration
du 18 février 2025

DURÉE DU MANDAT :

5 ans, jusqu'à la nomination du nouveau
Président-Directeur général

BIOGRAPHIE, EXPERTISE ET EXPÉRIENCE

Justine COUTARD est diplômée de l'École Normale Supérieure de Cachan, de l'Institut d'Études Politiques de Paris, et ancienne élève de l'École nationale d'administration (promotion Robert Badinter).

Inspectrice des finances, elle a exercé, de 2011 à 2015, au sein du service de l'Inspection générale des finances. Justine COUTARD a rejoint le Groupe ADP, une première fois, en avril 2015 comme Secrétaire générale de la Direction générale des opérations aéroportuaires puis Directrice de la Maîtrise d'ouvrage et de la Qualité Clients de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. De 2016 à 2017, elle est Directrice des finances, de la gestion et de la stratégie du Groupe ADP. De 2018 à 2020, elle exerce les fonctions de Directrice adjointe puis Directrice de Cabinet du ministre de l'Action et des Comptes publics. Justine COUTARD réintègre le Groupe ADP en octobre 2020 en tant que Directrice de l'aéroport Paris-Orly et rejoint le comité exécutif.

Justine COUTARD est nommée Directrice générale déléguée du Groupe ADP le 18 février 2025 et membre du comité de direction générale depuis le 14 mars 2025.

Justine COUTARD est membre du comité de Direction d'Hologarde, une filiale d'Aéroports de Paris. Elle est également membre du Conseil de surveillance du Groupe Bayard, depuis novembre 2022.

COMPÉTENCE ET EXPERTISE EN MATIÈRE DE RSE ET DE DURABILITÉ

Justine Coutard s'est forgé une expertise en matière de RSE en tant que Directrice de Paris-Orly. Elle a bâti une feuille de route de transformation environnementale de la plateforme autour d'objectifs ambitieux tels que Zéro émission nette au sol en 2030, et lancé l'Alliance environnementale réunissant 50 entreprises de Paris-Orly (compagnies, assistants en escale, prestataires, hôteliers, services de l'Etat, etc.) autour d'objectifs de décarbonation, de limitation du bruit, de préservation de la biodiversité, de sobriété et de transition écologique.

COMPÉTENCES ET EXPERTISES EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE ET LES ACTIVITÉS DU GROUPE ADP

- ◆ Dirigeant exécutif / gouvernance
- ◆ Gestion d'infrastructures / métier aéroportuaire
- ◆ Services à la clientèle : Hospitalité
- ◆ Immobilier
- ◆ RSE / durabilité
- ◆ Administration publique
- ◆ Communication Technologies / Innovation
- ◆ Finance
- ◆ Ressources humaines
- ◆ Juridique / Conformité / Contrôle interne / Gestion des risques

AUTRES MANDATS ET FONCTIONS EN COURS

Mandats au sein du Groupe ADP

- ◆ Directrice générale déléguée
- ◆ Hologarde, société par actions simplifiée, filiale d'Aéroports de Paris : membre du comité de Direction

Autres mandats

- ◆ Groupe Bayard, société anonyme à directoire et conseil de surveillance : membre du Conseil de surveillance

MANDATS ET FONCTIONS AYANT PRIS FIN AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

Mandats au sein du Groupe ADP

- ◆ Directrice de l'aéroport de Paris-Orly, d'octobre 2020 à février 2025

AUTRES MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION GÉNÉRALE

Loïc AUBOUIN, né le 25 mai 1978, est diplômé en droit de l'Université Paris II Panthéon-Assas et titulaire d'un DESS Marchés Publics et Délégations de Service public de l'Université de Poitiers. Loïc AUBOUIN débute sa carrière en 2000 comme juriste au sein de la direction juridique de Veolia Environnement. En 2006, il rejoint Bouygues Construction comme juriste au sein de la direction des affaires juridiques et du contrôle interne, puis exerce la fonction de Directeur juridique corporate du groupe Bouygues Construction de 2011 à 2018. En 2018, Loïc AUBOUIN rejoint le Groupe ADP comme Directeur Juridique et des Assurances. Il est membre du comité exécutif du Groupe ADP. Le 14 mars 2025, il est également nommé directeur général adjoint en charge de la simplification, de la transformation, des ressources humaines, et membre du comité de direction générale.

Au sein du Groupe ADP, Loïc AUBOUIN est administrateur de la Fondation d'entreprise du Groupe depuis le 03 juin 2019 et en a été nommé vice-président en décembre 2024.

Depuis janvier 2025, il est également membre du Conseil d'administration d'Extimé Media (ex Média Aéroports de Paris), d'Extimé Duty Free Paris EDPF (ex-Société de Distribution Aéroportuaire (SDA)), d'Extimé Travel Essentials Paris - ETEP (ex Relay@adp) et membre du Conseil de surveillance de Paris Experience Holding (PEH).

Mathieu DAUBERT, né le 23 juillet 1971, est diplômé d'HEC. Mathieu DAUBERT a commencé sa carrière à Londres en 1995 dans le conseil en stratégie. En 1996, il rejoint le Bon Marché où il occupe successivement des postes dans les services de vente, d'achat et d'organisation. De 2002 à 2007, il travaille au sein de la centrale d'achat du Printemps en tant que responsable de collection. En avril 2007, Mathieu DAUBERT rejoint Groupe ADP comme responsable du pôle offre produits de la Direction des Commerces. En juillet 2010, il est nommé Directeur des commerces, puis, à compter du 7 mai 2018, Directeur Clients et rejoint le comité exécutif. Le 14 mars 2025, il est également nommé directeur général adjoint en charge du retail et de l'hospitalité, et membre du comité de direction générale.

Au sein du Groupe ADP, Mathieu DAUBERT est membre du Conseil de Extimé Duty Free Paris (SAS, dont le capital social est détenu avec Lagardère Duty Free) et de Extimé Food & Beverage Paris (co-entreprise avec Select Service Partner), Président et administrateur de Extimé Média (SAS, dont le capital social est détenu avec JC Decaux), Président et membre du Conseil de Extimé Travel Essentials Paris (SAS, dont le capital social est détenu avec Lagardère Travel Retail). En janvier 2025, il est nommé membre du Conseil d'administration d'Extimé PS Inc. Il est également membre du Fonds de Dotation de l'Espace Musées. Mathieu DAUBERT est aussi membre du Conseil d'administration d'ADP International SA, filiale d'ADP SA. En 2024, Mathieu

DAUBERT est nommé Président de la Financière PCV, Président de Holding Tours & Excursions (HTE) et membre du conseil de surveillance de Paris Experience Holding (PEH).

Régis LACOTE, né le 25 avril 1972, est diplômé de l'ESIEE et de l'ENAC. Il débute sa carrière en 1998 en tant que responsable du PC Exploitation et Responsable Sécurité de l'aéroport « Roland Garros » à la Réunion. Régis LACOTE intègre le graduate program du Groupe ADP, en juin 2002, où il occupe ensuite différentes fonctions. Il est responsable du service d'assistance en escale, de 2005 à 2008, responsable du pôle exploitation des Terminaux 2E/2F/2G de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle de 2008 à 2010. Régis LACOTE exerce les fonctions de Directeur des opérations aéroportuaires de l'aéroport Paris-Orly de 2010 à 2011, et celles de Directeur des aires aéronautiques de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle de 2012 à 2018. En février 2018, il devient Directeur de l'aéroport Paris-Orly, puis, en novembre 2020, Directeur des opérations de GMR Airports en Inde. Régis LACOTE est nommé directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, et membre du comité exécutif du Groupe ADP, à compter du 14 novembre 2022. Le 14 mars 2025, il est également nommé directeur général adjoint en charge des opérations et de l'innovation et membre du comité de direction générale.

Au sein du Groupe ADP, Régis LACOTE est membre des Conseils d'administration d'Extimé Media SAS (co-entreprise avec JC Decaux France), de Delhi International Airport Limited (DIAL), de GMR Airport Developers Limited (GADL), de la fondation ENAC et de la fondation Groupe ADP. Il est également membre du comité de direction d'Hologarde et membre titulaire du comité de direction de Cargo Community System France (CCS France). Régis LACOTE est Chevalier de l'ordre national du mérite..

Christelle de ROBILLARD, née le 15 janvier 1985 est diplômée de l'ESSEC et d'un Master 2 en Sciences Politiques de l'Université Paris-Dauphine. Elle commence sa carrière en 2010 au ministère de l'Economie et des Finances, à la direction du budget où elle s'occupe successivement de la politique culturelle et des médias puis de la politique des transports. En 2014, elle rejoint le Groupe ADP au sein de la direction du contrôle de gestion, puis prend, en 2015, la responsabilité du département pilotage financier du groupe. Elle est nommée directrice financière de l'aéroport Paris-Orly en 2017, puis directrice des finances, de la gestion et de la stratégie du Groupe ADP en 2021. De mars 2024 à mars 2025, Christelle de ROBILLARD était membre du Comité exécutif du groupe Icade, en charge de la direction des Finances.

Christelle de ROBILLARD réintègre le Groupe ADP, le 2 avril 2025, en tant que Directrice générale adjointe finances, stratégie et administration et membre du comité de direction générale et du comité exécutif.

AUTRES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF

Laurence FAURE, née le 18 février 1972 est ingénieure diplômée de l'ENAC. Elle débute sa carrière au sein du Groupe ADP en 1995 au service d'assistance en escale de Paris-Charles de Gaulle. Elle devient ensuite responsable de Projet SIRH (2001-2007) à la direction des ressources humaines avant de rejoindre Paris-Orly en qualité de contrôleur de gestion (2007-2010), responsable sûreté (2010-2013), responsable exploitation (2014-2018) et responsable des services aux passagers (2018-2020). Elle exerçait précédemment la fonction de directrice technique et bagages de Paris-Orly. Laurence FAURE est nommée, le 18 février 2025, Directrice de l'aéroport Paris-Orly et intègre le comité exécutif.

Au sein du Groupe ADP, depuis mai 2021, elle est membre du Conseil d'administration de Hub One.

Laurent GASSE, né le 11 mars 1970, est docteur en droit social et diplômé d'un exécutif MBA de l'ESSEC. Laurent GASSE a commencé sa carrière à la SEITA en tant que chargé d'études juridiques et sociales, puis il a occupé différentes fonctions RH, juridiques et financières dans plusieurs entreprises. Il a rejoint en 2015 le groupe Soufflet, groupe agroalimentaire de dimension internationale, premier collecteur privé de céréales en Europe, en tant que directeur des Ressources humaines de la division la plus importante du groupe en termes d'effectifs : la division « boulangerie, viennoiserie et pâtisserie », puis il est nommé directeur des Ressources humaines groupe et membre du comité exécutif du groupe Soufflet en 2018. Laurent GASSE rejoint le Groupe ADP le 1^{er} septembre 2021, en qualité de Directeur des Ressources humaines et intègre le comité exécutif du Groupe.

Laetitia GEORGE, née le 22 mars 1973 est ingénieure en génie civil, diplômée de l'INSA LYON, diplômée de l'ESSEC (master management urbain environnement & Chaire Immobilier) et d'un master 2 en finance de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Laetitia GEORGE débute sa carrière au département immobilier d'Arthur Andersen, elle rejoint ensuite OGIC, promoteur immobilier en tant que responsable de programmes où elle reçoit deux Mipim Awards pour ses projets. Elle intègre en 2003 le groupe Kaufman & Broad en tant que Directrice opérationnelle, puis CBRE Global Investors en tant que Directrice de l'asset management bureau et de l'innovation. En 2014, elle crée la direction de l'asset management au sein de Groupama Immobilier, initie de grandes transactions (79 Champs Elysées, la Tour The Link,) et devient Directrice de l'immobilier tertiaire en 2017. En 2019, elle reçoit la Pierre d'Or Utilisateur pour le campus du groupe d'assurance. En 2021, elle devient Directrice des portefeuilles de NHOOD, opérateur immobilier. Elle fonde ensuite Contrast-e, une société de conseil en stratégie immobilière et transition environnementale. Laetitia George est reconnue dans le milieu de l'immobilier notamment pour ses actions environnementales. Elle a joué des rôles clés dans des projets et des groupes de travail en immobilier liés à la géothermie, à l'architecture bas-carbone et du Vivant (Unisson(s)) et au réemploi des matériaux. Le 26 février 2024 Laetitia GEORGE rejoint Groupe ADP comme Directrice de l'immobilier et intègre le comité exécutif.

Au sein du Groupe ADP, depuis avril 2024, elle est Présidente d'ADP immobilier, membre du comité de surveillance de l'entreprise Chenu le Bourget, membre du comité technique de gestion de Roissy Sogaris et membre du comité de partenariat de l'entreprise Heka le Bourget.

Xavier HÜRSTEL, né le 24 mai 1969, est diplômé de Sciences Po, de l'Université Paris-Dauphine, et ancien élève de l'ENA. Il exerce des fonctions dirigeantes en entreprise depuis plus de dix ans, après quinze ans passés au service de l'État. Xavier HÜRSTEL a commencé sa carrière comme administrateur civil à la Direction du Budget du Ministère de l'Economie et

des Finances. Il a ensuite rejoint la Représentation de la France auprès de l'Union européenne à Bruxelles et été président du Comité budgétaire du Conseil de l'UE (1999-2002). Entre 2002 et 2006, Xavier HÜRSTEL a été conseiller au sein de cabinets de plusieurs ministres de l'Economie, des Finances et du Budget, ainsi qu'au cabinet du Premier ministre Jean-Pierre Raffarin, puis Dominique de Villepin. En 2008, il rejoint le PMU comme Directeur général-délégué, puis, en 2014, en devient le Président-directeur général. En 2017, il intègre le groupe de conseil et de technologie Sopra Steria, comme Directeur exécutif. Xavier HÜRSTEL rejoint Groupe ADP le 2 janvier 2020, en qualité de Directeur général adjoint chargé de coordonner les opérations de développement du Groupe et intègre le comité exécutif, avant d'être nommé le 14 mars 2025 Directeur des relations économiques et internationales du Groupe ADP.

Au sein du Groupe ADP, Xavier HÜRSTEL est également Directeur général-délégué d'ADP International, Président d'Aéroports de Paris Management 3 (filiale d'ADP International), Président du Conseil d'administration de TAV Havalimanlari Holding A.Ş (TAV Airports Holding), et membre du Conseil d'administration de GMR Airports Developers Limited (GADL) (société de droit indien). Enfin, il est membre du comité de direction d'Hologarde, du Conseil d'administration de Merchant Aviation et du Conseil d'administration de Flying Whales. Xavier HÜRSTEL est Chevalier de la Légion d'Honneur.

David KRIEFF, né le 3 septembre 1976, est ancien élève de l'École Centrale Paris et de l'École Nationale d'Administration (promotion Marie Curie). David KRIEFF exerce entre 1999 et 2005 le poste d'ingénieur, directeur de projets SI, pour différents groupes dont IDM, LVMH, IBM et la RATP. De 2006 à 2009, il est responsable process et SI pour France Active et consultant senior pour Beijaflore Finance. Admis à l'ENA en 2011, il rejoint le secteur public en 2013 en tant qu'inspecteur des finances. Il réalise différentes missions de conseil et d'audit auprès des ministres de l'Economie et des Finances et du Premier ministre entre 2013 et 2017. En 2017, il rejoint le groupe Econocom en tant que Directeur exécutif, directeur général finances. David KRIEFF rejoint le Groupe ADP en 2019 en tant que Directeur des systèmes d'information adjoint et intègre le comité exécutif du Groupe. Il est nommé Directeur des Systèmes d'Information du Groupe ADP à compter du 21 mars 2022.

David KRIEFF est également vice-président du Cigref depuis novembre 2024, et président d'Eona-X depuis juin 2023.

Alexandra LOCQUET, née le 24 décembre 1978, est diplômée de l'Institut d'Études Politiques de Paris, ancienne élève de l'École Nationale de Santé Publique et de l'École Nationale d'Administration (promotion Simone Veil). Entre 2006 et 2009, Alexandra LOCQUET a occupé différents postes au sein du Ministère du budget, des comptes publics et de la réforme de l'État. En 2009, elle a intégré la Régie Autonome des Transports Parisiens au sein de la Délégation générale à l'Audit interne et au plan d'entreprise. En 2011, elle rejoint le cabinet de la Ministre chargée de l'écologie et du Ministre chargé des transports en tant que conseillère technique transports terrestres et sécurité routière. En 2012, elle a occupé la fonction de Directrice adjointe de Cabinet du Président et du directeur général de Réseau Ferré de France. Alexandra LOCQUET rejoint le Groupe ADP en 2014 en tant que Directrice de projets, en charge notamment du CDG Express. Directrice générale du Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express SAS d'octobre 2018 à octobre 2021, elle est Présidente de cette SAS depuis le 12 octobre 2021. Elle est également membre du Conseil d'administration de cette société depuis février 2019. Le 1^{er} juin 2020, Alexandra LOCQUET est nommée Directrice d'audit, sécurités et maîtrise des risques et intègre le Comité exécutif du Groupe ADP.

Au sein du Groupe ADP, elle est membre du Comité de direction d'Hologarde, depuis mars 2023. Alexandra LOCQUET a été décorée de l'ordre national du Mérite au grade de chevalier, par décret du Président de la République en date du 15 janvier 2025.

Baptiste MAURAND, né le 24 juillet 1981, est ingénieur en chef des Ponts, des Eaux et des Forêts et diplômé de l'École nationale des Travaux Publics de l'État et de l'Université de Westminster (Londres), spécialiste des politiques de transport. Baptiste Maurand exerce entre 2004 et 2008 en service déconcentré du Ministère de l'Ecologie à Rouen, puis s'occupe des concessions d'autoroutes ferroviaires et du plan de relance pour le fret ferroviaire entre 2009 et 2012 à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM). En 2013, il est chef de projet CDG Express à la DGITM. En 2014, il rejoint le cabinet du secrétaire d'Etat chargé des transports comme conseiller technique en charge des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. En 2016, il rejoint le Port du Havre dont il exerce la fonction de Directeur général adjoint, puis comme Directeur général et président du Directoire à partir d'avril 2019. Il contribue à la fusion des ports de l'Axe Seine, Le Havre, Rouen et Paris en un établissement public unique ayant abouti à la création d'Haropa Port dont il assure la direction générale déléguée pour l'établissement du Havre jusqu'à fin 2021. Baptiste Maurand rejoint le Groupe ADP en 2022 en tant que Directeur

adjoint de l'Ingénierie et des projets (Engineering and Capital Projects, ECP). Il est nommé Directeur d'ECP le 1^{er} juillet 2023, et intègre le comité exécutif du Groupe ADP.

Baptiste Maurand est également membre du Conseil d'administration de la société Hydrogen Airport, de Merchant Aviation et du gestionnaire d'infrastructures de CDG Express.

Bertrand SIRVEN, né le 4 août 1979, est diplômé de Sciences Po Paris. En 2003, il débute sa carrière comme secrétaire des affaires étrangères au Quai d'Orsay. De 2005 à 2007, il est conseiller technique pour la presse au sein du cabinet du Premier ministre. De 2007 à 2012, il est porte-parole de l'ambassade de France en Algérie puis conseiller en charge de la communication auprès du ministre de l'Agriculture. De 2012 à 2014, il exerce la fonction de Directeur associé du pôle influence d'Havas Paris puis de Directeur de la Communication corporate de Nestlé France entre 2014 et 2017. Il rejoint ensuite le ministère de l'Économie et des finances sur différentes fonctions, dont celle en 2018, de Directeur adjoint de cabinet. En 2020, il devient Directeur au sein de l'agence de communication Heroiks. Bertrand SIRVEN rejoint le Groupe ADP comme Directeur de la Communication à compter du 1er septembre 2022 et intègre le comité exécutif.

Au sein de Groupe ADP, il est membre du Conseil de surveillance de Paris Experience Holding (PEH) depuis le 23 octobre 2024.

RÉMUNÉRATION DES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF

Le montant brut global (hors charges patronales) des rémunérations et avantages (rémunération fixe et variable, avantage en nature, intéressement, participation, abondement) des 15 dirigeants membres du comité exécutif, non mandataires sociaux, y compris ceux arrivés (1) en cours d'année, s'élève au total à 5,814 millions d'euros, contre 5,031 millions d'euros en 2023, pour quinze membres présents au 31 décembre 2024 comme au 31 décembre 2023. L'augmentation est due principalement au delta entre le montant des primes de

performances payées en 2023 (au titre de 2022) qui avait été impacté de manière significative par la non-atteinte de l'objectif « taux de satisfaction au départ » et celui des primes de performance payées en 2024 (au titre de 2023) qui intégrait l'atteinte de l'ensemble des objectifs 2023 définis.

Aucun plan d'options de souscription ou d'achat d'actions n'a été mis en place par la Société au profit de ses dirigeants non-mandataires sociaux.



CHAPITRE 4

RAPPORT DE DURABILITÉ (incluant le plan de vigilance)

FUSION DU RAPPORT DE DURABILITÉ ET DU PLAN DE VIGILANCE - CLÉS DE LECTURE	210	4.3 ENJEUX SOCIAUX & SOCIÉTAUX	368
Une démarche stratégique pour renforcer la cohérence et la lisibilité de l'information pour nos parties prenantes	210	4.3.a Introduction sujets sociaux du Rapport de Durabilité	368
Une analyse de double matérialité et des engagements allant au-delà des obligations requises au titre de la CSRD	210	4.3.b Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
		4.3.1 Salariés de l'entreprise	376
		4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur	407
		4.3.3 Communautés affectées	420
		4.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux	446
4.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES	215	4.4 ENJEUX GOUVERNANCE	486
4.1.1 Méthodologie et périmètre	215	Introduction sujets Gouvernance	486
4.1.2 Gouvernance	219	4.4.1 Démarche générale de vigilance fournisseurs et sous-traitants	486
4.1.3 Stratégie & modèle d'affaire	224	4.4.2 Enjeux Éthique et Compliance	494
4.1.4 Analyse IRO	240	4.4.3 Déployer une politique fiscale responsable	508
4.2 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	245	Plan de vigilance - Table de concordance détaillée avec le Rapport de durabilité	509
4.2.a Rapport de durabilité - introduction à la politique environnementale du Groupe ADP	245	4.5 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES CONCERNANT LE RAPPORT DE DURABILITÉ	518
4.2.b Démarche générale de vigilance environnement	247	Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 de la société Aéroports de Paris	518
4.2.1 Changement climatique	252		
Taxonomie verte	305		
4.2.2 Pollution	326		
4.2.3 Biodiversité	344		
4.2.4 Économie circulaire	362		

FUSION DU RAPPORT DE DURABILITÉ ET DU PLAN DE VIGILANCE - CLÉS DE LECTURE

UNE DÉMARCHE STRATÉGIQUE POUR RENFORCER LA COHÉRENCE ET LA LISIBILITÉ DE L'INFORMATION POUR NOS PARTIES PRENANTES

Le Groupe ADP, soumis à la fois à la CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) et à la loi française sur le devoir de vigilance (loi Potier¹ décrite ci-après), adopte une démarche innovante en intégrant son plan de vigilance au sein de son rapport de durabilité. Les informations attendues se recoupant, ce choix stratégique permet de répondre aux exigences des deux réglementations tout en renforçant la cohérence, la lisibilité et la transparence des informations communiquées au profit de l'ensemble de nos parties prenantes. Cette démarche a été accompagnée par un cabinet d'avocat afin de sécuriser la conformité aux exigences du Devoir de vigilance.

En regroupant ses engagements et ses actions ESG (Environnementales, Sociales-sociétales et de Gouvernance) dans un seul chapitre, le Groupe ADP présente une vue consolidée de ses initiatives en évitant les redondances et les renvois d'un rapport à un autre. Pour faciliter la navigation

dans ce chapitre, des pictogrammes (ci-contre)* identifient les sections liées à chaque réglementation, et une table de concordance en fin de rapport complète la lisibilité des réponses aux exigences spécifiques du plan de vigilance.

RD-PV

Enjeu commun Rapport de durabilité (RD) et Plan de vigilance (PV)

PV

Enjeu relevant exclusivement du Plan de vigilance

Cette démarche vise à optimiser les processus de reporting. La fusion des rapports de durabilité et du plan de vigilance renforce la robustesse de la gestion des données en interne et garantit une communication plus fluide et fiable avec l'ensemble des parties prenantes. Cette approche met en lumière non seulement les résultats obtenus, mais aussi les efforts engagés pour gérer les risques identifiés.

UNE ANALYSE DE DOUBLE MATÉRIALITÉ ET DES ENGAGEMENTS ALLANT AU-DELÀ DES OBLIGATIONS REQUISES AU TITRE DE LA CSRD

La cartographie annuelle des risques groupe repose sur une analyse consolidée des cartographies thématiques, dont les cartographies des risques de vigilance relatives à l'Environnement, aux Droits humains et aux relations fournisseurs et sous-traitants. Elle prend en compte dans son analyse l'ensemble des typologies de risques à analyser et l'intégralité du périmètre organisationnel et d'activités.

En regroupant le reporting de ses engagements et actions ESG dans un seul chapitre, le Groupe ADP va au-delà de la communication des enjeux, impacts, risques et opportunités

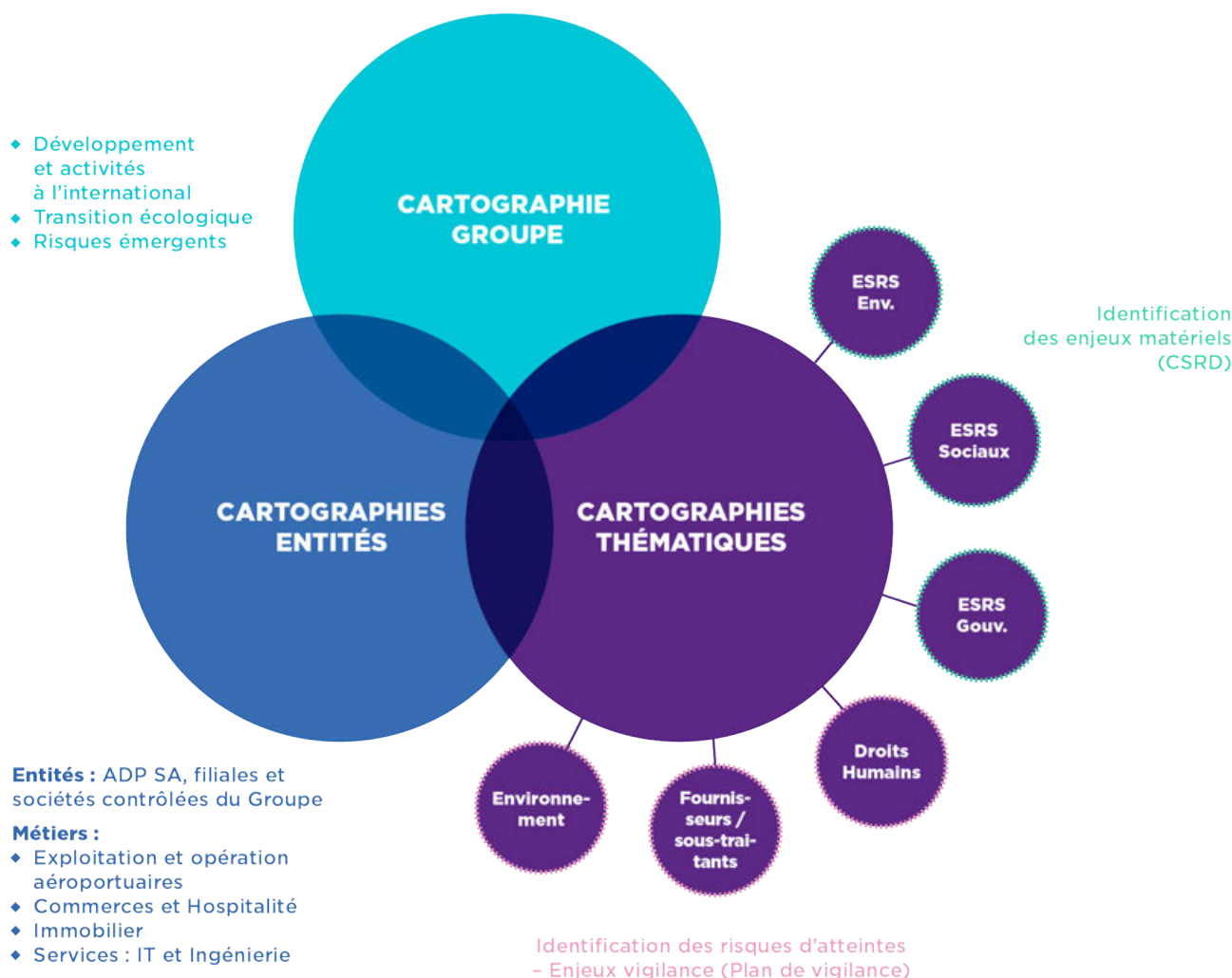
matériels au sens de son analyse de Double Matérialité, en présentant également les risques relevant de sa responsabilité élargie au titre de son Devoir de vigilance.

Cette approche globale de responsabilité élargie au titre du Devoir de vigilance n'utilisant pas de méthodologie de cotation dans la phase d'identification des risques, elle fait apparaître certains enjeux supplémentaires au sein du plan de vigilance.

¹ Loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au Devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre.

ARTICULATION DES DÉMARCHES DÉTECTION DES RISQUES

DISPOSITIF COORDONNÉ DE GESTION DES RISQUES DU GROUPE *Consolidation des cartographies entités / métiers et thématiques pour construire notre plan stratégique*



Dans le cadre de l'adaptation du reporting à la nouvelle réglementation CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*), la direction de l'Audit, Sécurité et Maîtrise des risques (ASM) a adapté l'échelle de cotation des risques existants afin de définir une échelle unique qui permette de coter les risques, les opportunités comme les impacts (incidences positives et négatives de l'entreprise sur son écosystème). Le détail de la méthodologie retenue, ainsi que le lien avec les facteurs des risques du Groupe ADP sont détaillés dans le Titre 1 Informations générales - Partie 1.4 Analyse IRO du présent document.

Au titre du Devoir de vigilance, le Groupe ADP doit également reporter chaque année sur les risques d'atteinte à l'environnement, les Droits Humains et la santé-sécurité des personnes identifiées sur sa chaîne de valeur, et les éléments de maîtrise, de suivi et de contrôles déployés pour y répondre.

En regroupant le reporting de ses engagements et actions ESG dans un seul chapitre, le Groupe ADP dépasse les obligations imposées par la CSRD en décrivant également les risques non considérés comme matériels lors de l'analyse de double matérialité mais relevant de sa responsabilité élargie au titre de son Devoir de vigilance. Cette vision d'une responsabilité élargie démontre l'engagement du groupe à concilier ses obligations réglementaires et son ambition de répondre aux attentes croissantes de ses parties prenantes en matière de gouvernance, d'environnement et de droits humains.

En intégrant ces deux cadres réglementaires dans un socle commun, le Groupe ADP affirme sa volonté de fournir un document simple d'accès et robuste, reflétant sa stratégie et son engagement pour une gouvernance responsable et une gestion rigoureuse de ses impacts ESG.

Plan de vigilance – Cadre et clés de lectures **PV**

Les informations publiées au titre du plan de vigilance, identifiées par le pictogramme « PV » ne font pas l'objet de vérification externe par les commissaires aux comptes.

Pour mener à bien la fusion du Rapport de durabilité et du Plan de vigilance, le Groupe a été accompagné par le cabinet Hughes Hubbard & Reed LLP, qui a émis l'attestation suivante :

« Dans le cadre de cet exercice de consolidation du plan de vigilance et du rapport de durabilité requis par la Directive EU 2022/2464 relative à la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (« CSRD »), nous, avocats, avons accompagné le groupe Aéroports de Paris (« ADP ») dès les premières étapes, en analysant la faisabilité juridique et opérationnelle d'une telle fusion. Notre intervention a ensuite porté sur les points de convergence entre les exigences relatives au devoir de vigilance (loi n° 2017-399 du 27 mars 2017) et celles découlant de la CSRD.

En analysant les aspects juridiques du plan de vigilance et son intégration dans le rapport de durabilité, nous avons porté notre attention sur la cohérence et la transparence des informations. Ce travail souligne l'importance donnée par ADP à une approche rigoureuse et stratégique afin d'optimiser la transparence et l'harmonisation de ses obligations réglementaires. »

Nicolas Tollet - Associé Hughes Hubbard & Reed LLP

La Loi du 27 mars 2017, dite « Loi POTIER », impose un devoir de vigilance aux sociétés mères et aux entreprises donneuses d'ordre dont le siège social est en France et qui emploient plus de 5 000 salariés, filiales incluses.

Le Groupe ADP répond à ces critères et doit donc mettre en œuvre un plan de vigilance comportant des mesures raisonnables pour identifier les risques et prévenir les atteintes graves aux droits humains, aux libertés fondamentales, à la santé et à la sécurité des personnes, ainsi qu'à l'environnement.

Ces risques et atteintes peuvent résulter des activités du groupe, de celles de ses sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels il entretient une relation commerciale établie.

Le plan de vigilance du Groupe ADP s'articule autour des piliers suivants :

1. cartographie des risques : Identification et évaluation des risques potentiels ;
2. procédures d'évaluation régulière : Analyse continue de la situation des filiales, sous-traitants et fournisseurs par rapport à la cartographie des risques ;
3. actions d'atténuation et de prévention : Mise en place de mesures adaptées pour réduire les risques ou prévenir les atteintes graves ;
4. mécanisme d'alerte et de recueil des signalements : Système permettant de signaler l'existence ou la réalisation de risques ;
5. dispositif de suivi et d'évaluation : Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité.

Le plan de vigilance fait l'objet d'une communication publique actualisée chaque année.

Depuis trois ans, le Groupe ADP publie un document autonome, distinct de son rapport de gestion, pour favoriser la lisibilité et la transparence sur la manière dont il répond à son devoir de vigilance.

Avec la convergence des exigences réglementaires en matière de reporting extra-financier (CSRD et devoir de vigilance), le Groupe ADP a choisi de revoir les modalités de sa communication extra-financière. L'objectif est de renforcer la cohérence globale de son reporting, tout en veillant à simplifier et clarifier les engagements et actions du groupe pour toutes ses parties prenantes, en faveur de sa durabilité et de son devoir de vigilance.

L'analyse de double matérialité réalisée en 2024, conformément aux recommandations relatives à la CSRD, a permis d'identifier les enjeux matériels sur lesquels le Groupe ADP doit communiquer dans son rapport de durabilité (cf. Titre 1 Informations générales – Partie 1.4 Analyse IRO du présent document). Les grands enjeux identifiés au titre du devoir de vigilance correspondent en tout ou partie aux parties prenantes et aux enjeux matériels du rapport de durabilité.

Pour cette raison, le Groupe ADP a choisi de traiter, chaque fois que possible, les grands enjeux (matériels et/ou vigilance) propres aux mêmes parties prenantes au même emplacement dans le rapport. La structure du rapport de durabilité, plus contrainte que celle du plan de vigilance, sert ainsi de référence première.

Une première table de concordance simplifiée permet ci-après de voir rapidement les enjeux communs et distincts entre Durabilité et Vigilance (clé d'entrée : Rapport de durabilité), et une seconde table de concordance en fin de rapport complète de façon plus détaillée la lisibilité des réponses aux exigences spécifiques du plan de vigilance (Clé d'entrée : Plan de vigilance).



I. NOTRE DÉMARCHE GLOBALE D'IDENTIFICATION DES RISQUES

Document d'Enregistrement Universel Facteurs de risques	Rapport de durabilité Enjeux matériels	Plan de vigilance Cartographies risques vigilance PV
Chapitre 2 - Facteurs de risques	Chapitre 4.4.1 - Analyse IRO	Démarches générales de vigilance en introduction des ESRS E, S et G
1 - C : Risques liés à la qualité de service	Hospitalité pour tous	4.3.b Démarche générale de vigilance Droits Humains
1 - D : Risques liés au modèle social	Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences/Santé et sécurité des salariés/Dialogue social	
2 - C : Risques de sûreté et sécurité	Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire	4.2.b Démarche générale de vigilance Environnement
4 - A : Risques liés aux évolutions environnementales et aux effets du changement climatique	Atténuation du changement climatique/adaptation au changement climatique	
4-B : Risques liés à l'acceptabilité sociétale de nos activités	Réduction des nuisances sonores/Développement économique local, insertion et emploi/qualité du dialogue avec les parties prenantes	4.3.b Démarche de vigilance Droits Humains
5 - A : Risques de corruption liés à l'intégrité des affaires	Prévention des risques d'éthique et compliance (dont la corruption)	4.4.1 Démarche générale de vigilance Fournisseurs et Sous-traitants

Au sein du Groupe ADP, l'identification des « risques vigilance » répondant aux exigences du Devoir de vigilance, se base sur les exercices de cartographie des risques Environnement (sites, climats, ressources...), Droits humains et santé-sécurité, et Achats responsables (Relations fournisseurs et Sous-traitants).

Les tableaux de concordance ci-dessous matérialisent l'articulation entre les enjeux matériels et ceux traités au titre du devoir de vigilance, démontrant l'ambition du Groupe de mettre en œuvre une responsabilité élargie et de donner une lisibilité à la transversalité de son approche au-delà de l'exercice de reporting.

Par exemple, le Groupe ADP considère que :

- ◆ dans les enjeux environnementaux, les cycles naturels sont à apprécier dans leur ensemble (eau, carbone, azote...). C'est pourquoi les ressources en eau et la pollution des sols (enjeux non matériels) sont traitées à la suite de la pollution de l'eau (enjeu matériel) ;
- ◆ sur la question des Droits Humains, la Santé, Sécurité au Travail (enjeu matériel - cf. 4.3.1.1) est complétée par la Qualité de Vie et aux Conditions de Travail - QVCT (enjeu non matériel - cf. 4.3.1.2). En effet, la QVCT est un des leviers importants pour préserver la Santé, Sécurité au Travail.

II. NOTRE DÉMARCHE DE VIGILANCE ENVIRONNEMENT [INTRODUCTION PARTIE 2 - ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ESRS E]

Les risques, engagements et actions déployés par le groupe en matière d'environnement sont tous détaillés au Chapitre ESRS E.

Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité	Enjeux vigilance issus des cartographies de risques vigilance
4.2.a - Démarche générale environnement RD-PV	4.2.b - Démarche générale de vigilance Environnement + Table de concordance enjeux Environnement RD - PV PV
4.2.1 - Changement climatique RD-PV	Réduire notre contribution au changement climatique
4.2.1.1 - Adaptation au changement climatique	
4.2.1.2 - Atténuation du changement climatique	
4.2.1.3 - Développement de nouvelles filières énergétiques	
4.2.2 - Pollution RD-PV	Participer à la préservation d'un air de qualité Sauvegarder les ressources en eau 4.2.2.3. - Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines PV
4.2.2.1 - Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air	
4.2.2.2 - Maîtrise de nos rejets en eau	
4.2.3 - Biodiversité RD-PV	
4.2.3.1 - Limitation de nos pressions sur la biodiversité	Préserver la biodiversité
4.2.4 - Economie circulaire - Approche systémique et circulaire des ressources PV	

III. NOTRE DÉMARCHE DE VIGILANCE DROITS HUMAINS [INTRODUCTION PARTIE 3 - ENJEUX SOCIAUX ET SOCIÉTAUX ESRS S]

Les risques, engagements et actions déployés par le groupe en matière de Droits Humains sont tous détaillés au Chapitre ESRS S.

Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité		Enjeux vigilance issus des cartographies de risques vigilance	
4.3.a – Introduction générale enjeux sociaux, sociétaux	RD-PV	4.3.b Démarche générale de vigilance Droits humains (inclus réponses DP S1,2,3,4 sur le sujet) + table de concordance enjeux sociaux-sociétaux RD-PV	PV
- DP spécifiques dans le S1 et le S2		Lutte contre le travail des enfants, le travail forcé et la traite d'êtres humains (inclus réponses DP S1 et S2 sur le sujet)	PV
4.3.1 – Effectifs de l'entreprise			
4.3.1.1 – Santé-sécurité	RD-PV	Santé-sécurité,	
-		4.3.1.2 Qualité de vie et Conditions de travail	
4.3.1.3 – Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences	RD-PV	Attractivité employeur et parcours professionnels	PV
4.3.1.4 – Dialogue social	RD-PV	Promouvoir le dialogue social	
-		4.3.1.5 Favoriser la diversité, l'égalité et l'inclusion	PV
4.3.2.1 Santé-sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur aéroportuaire		Respect du code de conduite de l'entreprise, de la réglementation et des normes sociales internationales par les fournisseurs et sous-traitants	
4.3.3 – Communautés affectées			
4.3.3.1 – Réduction des nuisances sonores	RD-PV	Limitation de la pollution sonore (<i>traitée comme enjeu vigilance environnement dans les précédents Plans de vigilance</i>)	
4.3.3.2 – Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales	RD-PV	Respect des Droits des peuples autochtones et communautés locales	
4.3.3.3 Développement économique local, emploi et insertion	RD-PV	Redistribution de la valeur créée sur le territoire	
4.3.4 – Clients et consommateurs finaux			
4.3.4.1 – Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire	RD-PV	Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire	
4.3.4.2 – Accès à la plateforme et multimodalité	RD-PV	Accessibilité aux zones aéroportuaires et sécurité des transports	
4.3.4.3 – Hospitalité pour tous	RD-PV	Accessibilité au sein des zones aéroportuaires Contenu publicitaire inapproprié	

IV. NOTRE DÉMARCHE DE VIGILANCE FOURNISSEURS ET SOUS-TRAITANTS [INTRODUCTION PARTIE 4 - ENJEUX GOUVERNANCE ESRS G1]

Les risques, engagements et actions déployés par le groupe en matière de conduite éthique et responsable des affaires sont détaillés au chapitre ESRS G.

Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité		Enjeux vigilance issus des cartographies de risques vigilance	
4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (Introduction)		4.4.1 Démarche générale de vigilance Fournisseurs et sous-traitants	PV
4.4.2 – Prévention des risques éthique et compliance (incluant la protection des données personnelles)	RD-PV	Respect des Droits Humains Respect des règles de gestion et protection des données personnelles	

4.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

Les informations de durabilité ont été préparées dans le cadre de la première application de l'article L. 233-28-4 du Code de commerce.

Cette première application est caractérisée par des incertitudes sur l'interprétation des textes, le manque de données comparatives et d'éléments de benchmarks fiables, et l'absence de cadres établis.

Elle nécessite que le Groupe ADP procède à :

- ♦ des estimations et utilise certaines hypothèses susceptibles d'impacter les informations de durabilité présentées. Ces estimations et hypothèses portent notamment sur les émissions

indirectes de gaz à effet de serre (scope 3) de certaines plateformes à l'international ;

- ♦ une démarche de retours d'expériences et une analyse des pratiques de la place afin de faire évoluer le second exercice notamment sur l'identification des informations matérielles à publier.

D'autres informations peuvent difficilement être estimées compte tenu de la complexité des réglementations européennes, de l'état des connaissances scientifiques et de l'accès restreint à des données fiables.

4.1.1. Méthodologie et périmètre

BP-1 — Périmètre du rapport de durabilité (filiales, couverture géographique, chaînes de valeur & activités, ...) et exceptions éventuelles

[2-BP-1-3] → Informations sur la base générale de préparation de la déclaration de durabilité

Adoptée le 16 décembre 2022, la *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) constitue l'une des pierres angulaires du *Green Deal* européen. Le rapport de durabilité de l'exercice 2024 est établi en conformité avec la directive de l'Union européenne (directive 2023/2772) sur la déclaration de durabilité des entreprises (CSRD) telle que transposée en France selon l'ordonnance de transposition n° 2023-1143 du 6 décembre 2023.

Le rapport de durabilité présente l'information du Groupe consolidé au 31 décembre 2024 en conformité avec le règlement délégué (UE) 2023/2772 de la Commission du 31 juillet 2023 complétant la directive 2013/34/UE en ce qui concerne les normes d'information en matière de durabilité (ESRS).

En tant qu'entreprise cotée en bourse, précédemment soumise à la Déclaration de Performance Extra-Financière (DPEF), employant plus de 500 salariés et générant un chiffre d'affaires supérieur à 40 millions d'euros, le Groupe ADP est assujéti à l'obligation de publier des informations en matière de durabilité à partir de 2025.

La directive CSRD impose aux entreprises concernées de fournir des données détaillées sur leurs performances en matière de durabilité, conformément aux normes européennes de reporting (*European Sustainability Reporting Standards*, ESRS).

Ainsi, le Groupe ADP doit se conformer à des normes transversales et thématiques couvrant les principaux enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), afin d'assurer la transparence et la conformité aux exigences réglementaires européennes.

Par ailleurs, des normes sectorielles (ESRS sectoriels) viendront s'ajouter aux 12 ESRS, et certaines d'entre elles pourraient s'appliquer directement au Groupe ADP.

Pour répondre à ces nouvelles obligations, le Groupe ADP a mis en place une *Task Force* CSRD (groupe de travail interne Groupe ADP) dès 2023. Elle est supervisée et co-pilotée par la Direction Générale Finances (DGF) et la Direction du Développement Durable (DDD) du Groupe ADP. Cette *Task Force* qui se réunit régulièrement, repose sur une organisation composée de chefs de file identifiés pour

chaque ESRS, responsables du suivi sur leur périmètre. Ces derniers travaillent de manière transversale en collaboration avec les différentes directions impliquées dans la mise en œuvre de la CSRD.

Ces chefs de files sont également chargés de faire le lien avec le Plan de vigilance, pour s'assurer d'une bonne coordination avec les contributeurs de ces deux rapports.

[2-BP-1-5-(a)] → Base de préparation de la déclaration de durabilité

L'état de durabilité est établi sur la base consolidée.

[2-BP-1-5-(b)-i] → Le périmètre de consolidation de la déclaration de durabilité consolidée est le même que celui des états financiers

Le Groupe ADP a retenu le périmètre consolidé tel que défini pour l'établissement de ses états financiers, comme base principale de son rapport de durabilité (se référer à l'organigramme du groupe figurant au chapitre 7 du présent document). Conformément aux exigences de la directive, le Groupe ADP a également pris en compte un périmètre opérationnel élargi, allant au delà du seul périmètre consolidé.

Par ailleurs, la finalisation des acquisitions du groupe Extimé PS et de Paris Expérience Group ayant eu lieu le 11 octobre et le 23 octobre, soit seulement 2 mois de contrôle effectif de ces entités par ADP, elles n'ont pas été intégrées dans le présent rapport de durabilité. Bien qu'elles fassent désormais partie intégrante du périmètre de consolidation, leur inclusion dans le rapport de durabilité ne sera effective qu'en 2026, pour le reporting relatif à l'exercice 2025.

[2-BP-1-5-(b)-ii] → Indication des filiales incluses dans la consolidation qui sont exemptées de l'obligation d'établir des rapports individuels ou consolidés sur le développement durable

Non concerné.

[2-BP-1-5-(c)] → Indication de la mesure dans laquelle la déclaration de durabilité couvre la chaîne de valeur en amont et en aval

La déclaration de durabilité ouvre l'ensemble des chaînes de valeur en amont et en aval du Groupe ADP. La description de l'ensemble des chaînes de valeur du Groupe ADP se trouve décrite au chapitre « Modèles d'affaires responsable et durable » dans la présentation générale du présent document.

[2-BP-1-5-(d)] → Possibilité d'omettre un élément d'information spécifique correspondant à la propriété intellectuelle, au savoir-faire ou aux résultats de l'innovation qui a été utilisé.

Précisions relatives à la rédaction du rapport de durabilité du Groupe ADP

Pour cette 1^{ère} année de reporting CSRD et de publication du rapport de durabilité, le Groupe ADP a fait le choix d'une réponse « point de données » (*data point* - DP) par « point de données », afin d'apporter des réponses aussi précises et exhaustives que possibles aux exigences de la norme CSRD.

L'ensemble des DP - relatifs à des enjeux identifiés comme matériels pour le Groupe ADP - sont donc conservés dans le corps du rapport. Pour certains d'entre eux pour lesquels aucune réponse ne sera donnée pour cette 1^{ère} année, ils sont renseignés dans le rapport en « Non concerné ».

Sur ce point, le Groupe ADP pourra faire évoluer ces éléments dans la rédaction de son rapport de durabilité pour les années à venir.

Les titres des obligations d'information (DR) et points de données (DP) utilisés dans ce rapport sont repris de la première traduction de la réglementation CSRD publiée au JO le 22 décembre 2023.

[2-BP-1-5-(e)] → L'option autorisée par l'État membre d'omettre la divulgation de développements imminents ou de questions en cours de négociation a été utilisée.

Non concerné → Cette option n'a pas été utilisée.

BP-2 — Limites méthodologiques rencontrées (disponibilité de données, degré d'incertitudes, chiffres révisés, erreurs constatées, ...)

[2-BP-2-6] → [ESRS 2] Informations à fournir dans des circonstances spécifiques

Pas de circonstances particulières identifiées dans le cadre de l'exercice de reporting 2024.

[2-BP-2-9-(a)] → Divulgation des définitions des horizons temporels à moyen ou long terme

Dans l'ensemble du rapport de durabilité, les horizons temporels s'entendent de la manière suivante :

- ♦ court terme (< 1 an) ;
- ♦ moyen terme (5 ans, soit 2030) ;
- ♦ long terme (au delà de 5 ans).

[2-BP-2-9-(b)] → Informations sur les raisons de l'application de définitions différentes des horizons temporels

Hors exceptions précisées dans les différents ESRS du rapport de durabilité, les horizons temporels sont respectés selon l'organisation précitée.

[2-BP-2-10] → Les indicateurs comprennent des données sur la chaîne de valeur estimées à l'aide de sources indirectes

Au sein du Groupe ADP, l'ensemble des indicateurs sont calculés ou estimés sur le périmètre consolidé, en prenant en compte les sources directes et indirectes.

Des protocoles de construction de la donnée (environnement, social...) sont rédigés par les métiers, décrivant l'ensemble des processus et des méthodes utilisés pour communiquer des données environnementales en mesurant, collectant, surveillant et consolidant les données environnementales et sociales, notamment.

Les indicateurs définis doivent caractériser les principaux impacts environnementaux et sociaux liés aux activités du Groupe ADP.

Pour ce qui est des critères environnementaux, ces indicateurs résultent de deux cadres : les indicateurs qui découlent de la politique environnementale du groupe et des thèmes et sous-thèmes jugés significatifs pour le groupe après avoir réalisé l'évaluation de matérialité demandée par la CSRD.

Pour ce qui est des données sociales, les sources indirectes concernent notamment celles des fournisseurs (ex.: accidents du travail...).

La méthode de consolidation de ces informations est encore en cours d'amélioration, notamment *via* le déploiement d'outils dédiés.

[2-BP-2-10-(a)] → Respect des horizons temporels à moyen ou long terme définis par la norme ESRS 1

Les horizons temporels à moyen ou long termes sont ceux définis en [2-BP-29-(a)].

[2-BP-2-10-(b)] → Description de la base de préparation des indicateurs qui incluent des données sur la chaîne de valeur estimées à l'aide de sources indirectes

Au sein du DP E1-6-AR 45 (g), des informations sont divulguées sur les émissions de GES du scope 3, le pourcentage d'émissions calculé à l'aide de données primaires obtenues auprès des fournisseurs ou d'autres partenaires de la chaîne de valeurs. Ce pourcentage est déterminé en fonction des sources de chaque donnée d'activité et de différents facteurs d'émission utilisés.

De plus concernant les émissions de GES, les indicateurs sont calculés à partir des données d'activités du groupe, mais également à partir de la base de données pour les facteurs d'émissions et les données de performance avion : Base Empreinte ADEME, OACI, BADA (Eurocontrol), *l'Airport Carbon and Emission Reporting Tool* (ACERT), de l'ACI.

Concernant les émissions de centrales, pour certains polluants, les indicateurs sont calculés par la DRIEAT à partir des données d'activités.

S'ajoutent également les données publiques, qui constituent des sources indirectes, c'est-à-dire celles émanant de structures gouvernementales (ex. : ADEME, Transparency International...). Ces données sont notamment prises en compte dans la cotation des risques et incluent des enjeux émergents (travail forcé, travail des enfants...).

La force de cette démarche s'appuie notamment sur les audits réalisés par des tiers, qui viennent confirmer les données transmises par les partenaires/fournisseurs d'ADP.

[2-BP-2-10-(c)] → Description du niveau de précision des indicateurs qui incluent des données sur la chaîne de valeur estimées à l'aide de sources indirectes

Le degré de précision des indicateurs relatifs à la chaîne de valeur (s'il est disponible) est spécifié dans les différentes parties des ESRS thématiques. Un système de collecte des données brutes et traitées, spécifique à chaque KPI, y est également mentionné.

[2-BP-2-10-(d)] → Description des actions prévues pour améliorer à l'avenir la précision des paramètres qui incluent des données sur la chaîne de valeur estimées à l'aide de sources indirectes.

Dès 2025, les résultats des dispositifs de contrôle interne donneront lieu à des plans d'actions qui seront suivis par les équipes du contrôle interne du Groupe ADP.

Il s'agira notamment d'analyser les difficultés rencontrées pour obtenir des informations les plus fiables, d'en comprendre les causes racines, et ainsi de mettre en place des actions de remédiation.

Les sources directes et indirectes sont concernées par cette approche.

[2-BP-2-11-(a)] → Divulgence des paramètres quantitatifs et des montants monétaires divulgués qui sont soumis à un niveau élevé d'incertitude de mesure

Les données renseignées dans le rapport de durabilité font état des données connues par le Groupe ADP à la date de validation du rapport par le conseil d'administration. Ces données pourraient toutefois faire l'objet de corrections au cours de l'année suivante si une anomalie significative était avérée et sous réserve d'une justification détaillée.

À date, l'entreprise ne communique pas sur des indicateurs quantitatifs et des montants monétaires faisant l'objet d'un niveau élevé d'incertitudes.

Par ailleurs, concernant les plans d'actions à déployer pour chaque enjeu matériel, le groupe a prévu des ateliers de travail courant 2025 avec les chefs de file pour avoir une vision précise du coût de déploiement des politiques groupe en lien avec les engagements pris.

[2-BP-2-11-(b)-i] → Divulgence des sources d'incertitude de mesure

À date, le Groupe ADP n'émet pas d'informations calculées sur des hypothèses d'événements futurs très incertains.

[2-BP-2-11-(a)] → Divulgence des paramètres quantitatifs et des montants monétaires divulgués qui sont soumis à un niveau élevé d'incertitude de mesure

Pas de niveau élevé d'incertitudes dans les montants et métriques publiés.

[2-BP-2-11-(b)-ii, 2-BP-2-12] → Informations sur les hypothèses, les approximations et les jugements effectués dans le cadre de l'évaluation

Pour les éléments relatifs à l'analyse de double matérialité, les hypothèses et informations prises en compte sont précisées dans le DR IRO-1.

Il est précisé dans l'ESRS E les données/hypothèses/méthodologies employées pour calculer les indicateurs requis.

[2-BP-2-15] → Indication des autres législations ou normes et cadres généralement acceptés en matière de rapports sur le développement durable sur la base desquels des informations ont été incluses dans la déclaration sur le développement durable

Le Groupe ADP et ses filiales contrôlées en France et à l'étranger s'assurent du respect des législations locales en matière de développement durable.

[2-BP-2-15] → Indication des références aux paragraphes de la norme ou du cadre appliqués**[2-BP-2-AR 2] → Les normes européennes approuvées par le système européen de normalisation (normes ISO/CEI ou CEN/CENELEC) ont été utilisées.**

Le protocole auquel il est fait référence au [2-BP-2-10] se réfère aux principes et normes de la *Global Reporting Initiatives* (GRI), les normes ISO 14000, 26000 et 50001 et le protocole de mesure et de reporting des émissions de gaz à effet de serre de l'*Airport Carbon Accreditation* (ACA), représentatif des activités du groupe, de ses impacts significatifs et de répondre aux attentes des parties prenantes

Pour ce qui est des sujets environnementaux, le protocole environnemental, établi selon les principes de la norme ISAE 3000, constitue le cadre de référence interne pour l'ensemble des plateformes aéroportuaires et des filiales contributrices au reporting, afin d'assurer une application contrôlée et reproductible des indicateurs.

[2-BP-2-AR 2] → Divulgence de la mesure dans laquelle les données et les processus utilisés aux fins de l'établissement des rapports sur le développement durable ont été vérifiés par un fournisseur d'assurance externe et jugés conformes à la norme ISO/CEI ou CEN/CENELEC correspondante.

L'entreprise, à date, ne fait pas figurer dans son état de durabilité des informations issues d'autres actes législatifs en matière de durabilité.

En revanche, sur le volet environnemental la norme ISO 14001 est inscrite au cahier des charges d'Aéroports de Paris et a été déployée au sein d'ADP SA. Les plateformes Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget ainsi que la direction Engineering and Capital Projects ont mis en place un système de management environnemental.

Cette démarche vise à décliner les grands enjeux environnementaux portés par l'entreprise et à assurer l'atteinte des objectifs liés à ces enjeux.

Cette année, encore, les audits réalisés par l'organisme certificateur ont conclu au maintien de cette certification pour toutes les directions qui se sont engagées dans ce système.

[2-BP-2-16] → Liste des DR & DP mandatés par une exigence de divulgation

Cf. tableau ci-dessous précisant les renvois vers les sections hors du rapport de durabilité mais intégrés dans le rapport de gestion.

Pour les sections ci-dessous, le lecteur est invité à se référer au tableau récapitulatif des correspondances entre le Rapport de durabilité et le rapport de gestion :

Section du rapport de durabilité concernée	Parties du rapport du Rapport de gestion auxquelles il est renvoyé
[2-GOV-1-21-(c)] → Informations sur l'expérience des membres en fonction des secteurs, des produits et de la situation géographique de l'entreprise	Section 3.2.2 « Matrice des compétences des administrateurs » Section 3.2.6 « Biographies, mandats et fonctions exercés par les mandataires sociaux au 31 décembre 2024 »
[2-GOV-1-22-(b)] → Informations sur la manière dont les responsabilités de chaque organe ou de chaque personne en matière de risques et d'opportunités dans les mandats de l'entreprise, les missions du conseil d'administration et les autres politiques en la matière	Section 3.3.1, paragraphe « Attributions du conseil d'administration » Section 3.3.2, paragraphe « Fonctionnement et activités des comités du conseil d'administration »
[2-GOV-1-23] → Informations sur la manière dont les organes d'administration, de gestion et de surveillance déterminent si les compétences et l'expertise disponibles sont appropriées ou seront développées pour surveiller les questions de durabilité	Section 3.2.2 « Matrice des compétences des administrateurs » Section 3.2.6 « Biographies, mandats et fonctions exercés par les mandataires sociaux au 31 décembre 2024 »
[2-GOV-3-29-(b)] → Description des objectifs et (ou) des impacts spécifiques liés au développement durable utilisés pour évaluer les performances des membres des organes d'administration, de gestion et de surveillance	Section 1.1 « Politique de rémunération du mandataire social exécutif visée à l'article L. 22-10-8 du code de commerce » Section 1.3 « Montant des rémunérations attribuées au titre et versées au cours de l'exercice 2024 aux mandataires sociaux : informations visées au I de l'article L. 22-10-9 du code de commerce »
[G1-ESRS 2 GOV-1-5-(b)] → Divulgateion de l'expertise des organes d'administration, de gestion et de surveillance en matière de conduite des affaires	Section 3.2.2 « Matrice des compétences des administrateurs »
[2-SBM-1-42] → Description du modèle d'entreprise et de la chaîne de valeur	Chapitre - Modèle d'affaires responsable et durable
[2-SBM-1-42-(a)] → Description des intrants et approche de la collecte, du développement et de l'obtention des intrants	Chapitre - Modèle d'affaires responsable et durable
[2-SBM-1-42-(b)] → Description des produits et des résultats en termes d'avantages actuels et attendus pour les clients, les investisseurs et les autres parties prenantes	Chapitre - Modèle d'affaires responsable et durable
[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 11-(c)] → Identification de l'exposition et de la sensibilité des actifs, des activités économiques et de la chaîne d'approvisionnement aux aléas climatiques	Chapitre - Modèle d'affaires responsable et durable
[E1-1-16-(h)] → Explication de la manière dont le plan de transition est intégré et aligné sur la stratégie globale de l'entreprise et la planification financière	Chapitre - Modèle d'affaires responsable et durable
[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(e)] → Description des incidences matérielles sur les travailleurs pouvant résulter des plans de transition visant à réduire les incidences négatives sur l'environnement et à rendre les activités plus écologiques et neutres sur le plan climatique	Chapitre - Modèle d'affaires responsable et durable

4.1.2. Gouvernance

GOV-1 — Rôle et composition des organes de gouvernance (not. compétences en matière de durabilité)

[2-GOV-1-21] → Informations sur la composition et la diversité des membres des organes d'administration, de gestion et de surveillance

Voir réponses apportées dans les DP suivants.

[2-GOV-1-21-(a)] → Nombre de membres exécutifs et non exécutifs

Voir réponse apportée dans le tableau.

Nombre de membres exécutifs et non exécutifs au sein du conseil d'administration

Type de membre	2024
Nombre de membres non exécutifs	17
Nombre de membres exécutifs	1

[2-GOV-1-21-(b)] → Informations sur la représentation des salariés et autres travailleurs

En application de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et de l'ordonnance du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, le conseil d'administration comprend six administrateurs représentant les salariés.

Les salariés d'Aéroports de Paris et des filiales Extime Duty Free Paris et Hub One ont élu, le 24 mai 2024, leurs représentants au Conseil d'administration d'Aéroports de Paris pour un mandat de cinq ans à compter du 15 juillet 2024. Les administrateurs élus sont les suivants :

- ♦ Mme Marie-Anne DONSIMONI, candidate élue sur la liste parrainée par la CFDT ;
- ♦ M. Fayçal DEKKICHE, candidat élu sur la liste parrainée par la CFDT ;
- ♦ M. Mouhsine ELKETRANI, candidat élu sur la liste parrainée par la CGT ;
- ♦ Mme Valérie SCHORGERE, candidate élue sur la liste parrainée par la CGT ;
- ♦ M. Jean-Paul JOUVENT, candidat élu sur la liste parrainée par la CFE-CGC ;
- ♦ M. Yves PASCART, candidat élu sur la liste parrainée par la CFE-CGC.

[2-GOV-1-21-(c)] → Informations sur l'expérience des membres en fonction des secteurs, des produits et de la situation géographique de l'entreprise

L'expérience des membres du conseil d'administration est décrite dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise figurant au chapitre 3, à la section 3.2.2 « Matrice des compétences des administrateurs » et à la section 3.2.6 « Biographies, mandats et fonctions exercés par les mandataires sociaux au 31 décembre 2024 ».

[2-GOV-1-21-(d)] → Pourcentage par genre des membres des organes d'administration, de gestion et de surveillance

Ratio femmes/hommes moyen, calculé sur la base de l'ensemble des administrateurs, en ce compris les représentants des salariés

Genre	2024
Femme	38,89 %
Homme	61,11 %

[2-GOV-1-21-(e)] → Pourcentage de membres indépendants du conseil d'administration

Pourcentage d'administrateurs indépendants calculé sur la base de l'ensemble des administrateurs non exécutifs, en ce compris les représentants des salariés

	2024
Pourcentage de membres du conseil d'administration indépendants	23,53 %

[2-GOV-1-22] → Informations sur les rôles et responsabilités des organes d'administration, de gestion et de surveillance

Voir réponses apportées dans les DP suivants.

[2-GOV-1-22-(a)] → Informations sur l'identité des organes d'administration, de gestion et de surveillance ou d'une personne au sein d'un organe responsable de la surveillance des incidences, des risques et des opportunités

Le conseil d'administration est l'organe responsable de la surveillance des incidences, des risques et des opportunités. Il est assisté par le comité d'audit et des risques.

[2-GOV-1-22-(b)] → Informations sur la manière dont les responsabilités de chaque organe ou de chaque personne en matière de risques et d'opportunités dans les mandats de l'entreprise, les missions du conseil d'administration et les autres politiques en la matière

Le conseil d'administration examine régulièrement, en lien avec la stratégie qu'il a définie, les opportunités et les risques tels que les risques financiers, juridiques, opérationnels, sociaux et environnementaux ainsi que les mesures prises en conséquence.

Le comité d'audit et des risques aide le conseil d'administration à assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques. Il concourt à la préparation des décisions du Conseil d'administration en particulier en étudiant les projets qui lui sont présentés de manière approfondie.

Les attributions du conseil d'administration et du comité d'audit et des risques sont présentées dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise au chapitre 3, section 3.3.1, paragraphe « Attributions du conseil d'administration », et section 3.3.2, paragraphe « Fonctionnement et activités des comités du conseil d'administration ».

Le processus de validation de la méthode d'analyse de double matérialité et de rédaction du rapport de durabilité, celui-ci sont précisés dans les sections/DR SBM-2 & IRO-1 → cf. SBM-2 — Cartographie des parties prenantes et prise en compte de leurs intérêts / attentes // IRO-1 — Méthodologie d'analyse IRO et intégration au processus global de gestion des risques de Groupe ADP.

[2-GOV-1-22-(c)] → Description du rôle de la direction dans les processus, les contrôles et les procédures en matière de gouvernance utilisés pour contrôler, gérer et surveiller les incidences, les risques et les opportunités

Lorsqu'elle est informée d'un risque, d'une opportunité, ou d'un incident, la direction est régulièrement informée de l'avancement du suivi qui est réalisé par les métiers directement, ainsi que par la 2^{ème} ligne de maîtrise (contrôle interne et *risk management*). Ainsi, pour chacun des cas concernés, la 2^{ème} ligne de maîtrise travaille sur des contrôles dédiés et s'assure de leur bonne réalisation. L'ensemble de ces étapes est remonté à la Direction, notamment lors des Comités dédiés, et celle-ci peut interroger les équipes sur les résultats obtenus et proposer de nouvelles idées ou actions afin de maîtriser au mieux les risques.

[2-GOV-1-22-(c)-i] → Description de la manière dont la surveillance est exercée sur le poste de direction ou le comité auquel le rôle de la direction est délégué

Le Comité d'audit et des risques (CAR), ou le Comité RSE, ou les deux réunis, le cas échéant, sont régulièrement informés sur les analyses des risques et opportunités et les actions entreprises.

Les administrateurs interrogent les analyses et avancement présentés, peuvent proposer de nouvelles orientations et ainsi renforcer les démarches entreprises.

Les actions qui font suite à des propositions des administrateurs sont suivies d'un comité à l'autre.

Des échanges peuvent également avoir lieu en dehors des réunions des comités afin d'informer au plus vite les administrateurs des sujets et questions diverses.

[2-GOV-1-22-(c)-ii] → Informations sur la hiérarchie de communication aux organes d'administration, de gestion et de surveillance

Le comité d'audit et des risques, sur proposition de la direction, examine les incidences, risques et opportunités préalablement à leur examen par le conseil d'administration. Sur la base des présentations qui lui sont faites et des débats y relatifs, le comité émet des avis, qui sont ensuite exposés au Conseil d'administration.

[2-GOV-1-22-(c)-iii] → Informations sur la manière dont les contrôles et procédures spéciaux appliqués pour la gestion des incidences, des risques et des opportunités sont intégrés à d'autres fonctions internes

- ♦ Les contrôles sont réalisés dans le respect de l'organisation indiquée dans le chapitre 2 « Facteur de risques » du Rapport de gestion (ch. 2.2).
- ♦ Contrôle de niveau 1, réalisé par le producteur de la donnée.
- ♦ Niveau 2 : réalisé par l'entité Contrôle interne/risques et/ou l'entité qui consolide les données.
- ♦ Niveau 3 : réalisé par la direction de l'Audit.

[2-GOV-1-22-(d)] → Informations sur la manière dont les organes d'administration, de gestion et de surveillance et les cadres supérieurs au sein de la direction surveillent la détermination des cibles relatifs aux incidences, risques et opportunités importants et sur la manière dont les progrès accomplis dans ce sens sont contrôlés

Les cibles relatives aux enjeux matériels sont fixées au niveau du COMEX, et le cas échéant, par le Conseil d'administration. Ainsi, de nombreuses cibles découlent du plan stratégique Pioneers 2025, débuté en 2022. D'autres ont été fixées depuis. La trajectoire de leur atteinte est assurée par les cadres supérieurs qui en sont responsables au sein des directions, et déclinée auprès de leurs équipes respectives.

Les indicateurs matérialisant les cibles font l'objet d'un contrôle annuel par le relevé et par la publication des indicateurs au sein du rapport de durabilité sur l'exercice, qui est revu par le COMEX, le Conseil d'administration et son comité d'audits et des risques et Comité RSE. Le rapport est préparé par les cadres des directions qui mesurent et surveillent régulièrement l'atteinte des cibles. Lors de leur établissement, les mesures chiffrées font l'objet de vérifications à la fois internes et externes.

[2-GOV-1-23] → Informations sur la manière dont les organes d'administration, de gestion et de surveillance déterminent si les compétences et l'expertise disponibles sont appropriées ou seront développées pour surveiller les questions de durabilité.

Voir réponses apportées dans les DP suivants.

[2-GOV-1-23-(a)] → Informations sur l'expertise en matière de durabilité que les organes possèdent directement ou qu'ils peuvent acquérir

L'expertise et l'expérience des membres du conseil d'administration, y compris sur les questions de durabilité, sont décrites dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise figurant au chapitre 3, section 3.2.2 « Matrice des compétences des administrateurs » et à la section 3.2.6 « Biographies, mandats et fonctions exercés par les mandataires sociaux au 31 décembre 2024 ».

Chaque membre du conseil d'administration peut bénéficier de la part de la société, à sa nomination ou tout au long de son mandat, d'une formation sur les spécificités de la société, ses filiales, ses métiers, son secteur d'activité et ses enjeux en matière de responsabilité sociale et environnementale.

[2-GOV-1-23-(b)] → Informations sur la manière dont les compétences et l'expertise en matière de durabilité sont liées aux incidences, aux risques et aux opportunités importants

Les compétences et les expertises des membres du conseil d'administration en matière de durabilité sont en lien avec la stratégie et les activités du Groupe ADP et leur permet d'appréhender les incidences, les risques et les opportunités importants pour l'entreprise.

GOV-2 — Information et prise en compte des enjeux de durabilité dans la gouvernance

[2-GOV-2-26-(a)] → Informations sur la fréquence et les responsables informant les organes d'administration, de gestion et de surveillance des impacts, risques, opportunités, mise en œuvre de la diligence raisonnable, et des résultats et efficacité des politiques, actions, métriques et cibles adoptées

Dans le cadre de la rédaction du rapport de durabilité, les différentes instances du Groupe ADP ont été sollicitées :

- ♦ comité d'audit et des risques (CAR) ;
- ♦ comité RSE ;
- ♦ des comités conjoints CAR-RSE afin de mutualiser les instances mobilisés pour ce sujet transverse.

Pour chacun de ses comités, une présentation et les éléments écrits ont été fournis aux membres.

Le détail et séquençement des différents passages dans ces comités sont détaillés dans la partie IRO-1 de présentation d'analyse de la double matérialité.

[2-GOV-2-26-(b)] → Informations sur la manière dont les organes d'administration, de gestion et de surveillance prennent en compte les incidences, les risques et les opportunités lorsqu'ils surveillent la stratégie, les décisions relatives aux transactions majeures et le processus de gestion des risques.

En matière de responsabilité sociale et environnementale, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris prend en considération les enjeux sociaux et environnementaux ainsi que la Raison d'Être statutaire de la Société dans la détermination des orientations stratégiques de l'activité de cette dernière, conformément aux dispositions du règlement intérieur du conseil d'administration.

La stratégie de développement à l'international s'appuie en outre sur un référentiel d'évaluation en matière de RSE, inhérent à l'offre de valeur portée par le Groupe ADP.

[2-GOV-2-26-(c)] → Publication de la liste des impacts, risques et opportunités importants traités par les organes d'administration, de gestion et de surveillance ou leurs comités compétents.

L'étude de matérialité, sa méthodologie et résultats ont été présentés aux différents organes de gouvernance. Les différentes présentations effectuées sont détaillées dans le [2-IRO-1-53-(d)] → Description du processus de prise de décision et des procédures de contrôle interne correspondantes.

GOV-3 — Mécanismes incitatifs liés aux performances de durabilité

[2-GOV-3-29] → Il existe des systèmes d'incitation et des politiques de rémunération liés aux questions de développement durable pour les membres des organes d'administration, de gestion et de surveillance.

Voir détails dans les DP suivants.

[2-GOV-3-29-(a)] → Description des principales caractéristiques des systèmes d'incitation

Les mécanismes d'incitation reposent sur la part variable de la rémunération de la personne concernée : le Président-directeur général. Elle repose sur des critères quantitatifs et qualitatifs comprenant des objectifs relatifs à la durabilité.

Dans la part variable du Président-directeur général, les objectifs RSE (enjeux environnementaux et sociaux) ont une pondération de 25 %.

Les mandataires sociaux non-exécutifs bénéficient seulement d'une part fixe versée à la séance en fonction uniquement de leur présence (1 700 € par séance, 2 500 € pour les présidents de comité et l'administrateur référent).

[2-GOV-3-29-(b)] → Description des objectifs et (ou) des impacts spécifiques liés au développement durable utilisés pour évaluer les performances des membres des organes d'administration, de gestion et de surveillance

Les cibles des objectifs du Président directeur général pour sa rémunération variable sont définies par le Conseil d'administration telles que figurant dans ses délibérations, tant pour la fixation des objectifs que pour la mesure de leur atteinte. Elles portent en particulier sur le climat et sur des objectifs sociaux. Elles sont détaillées dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise (RGE) : partie 1.1 Politique de rémunération du mandataire social exécutif visée à l'article L. 22-10-8 du code de commerce et partie 1.3 Montant des rémunérations attribuées au titre et versées au cours de l'exercice 2024 aux mandataires sociaux : informations visées au I de l'article L. 22-10-9 du code de commerce.

[2-GOV-3-29-(c)] → Divulcation de la manière dont les mesures de performance liées au développement durable sont considérées comme des critères de performance ou incluses dans les politiques de rémunération

Des métriques de résultats utilisés pour les objectifs font partie des indicateurs figurant dans les domaines correspondants de la durabilité (par exemple taux de fréquence des accidents du travail).

[2-GOV-3-29-(d)] → Pourcentage de la rémunération variable dépendant d'objectifs et (ou) d'impacts liés au développement durable

Pourcentage de la rémunération variable dépendant d'objectifs et (ou) d'impacts liés au développement durable

	2024
Pourcentage de la rémunération variable dépendant d'objectifs et (ou) d'impacts liés au développement durable	25 %

[2-GOV-3-29-(e)] → Description du niveau de l'entreprise auquel les conditions des régimes d'incitation sont approuvées et mises à jour

La fixation des objectifs du Président-directeur général, en matière de durabilité comme pour les autres objectifs, et la mesure de leur atteinte relèvent de la décision du Conseil d'administration, sur proposition du Comité des rémunérations, nominations et de la gouvernance. Elles font l'objet d'une approbation par l'assemblée générale des actionnaires, *ex ante* et *ex post*.

GOV-5 — Gestion des risques et contrôles internes de l'information en matière de durabilité

[2-GOV-5-36-(a)] → Description du champ d'application, des principales caractéristiques et des composantes des processus et systèmes de gestion des risques et de contrôle interne en rapport avec les rapports sur le développement durable

Le dispositif de gestion des risques et contrôle interne utilisé dans le cadre du rapport de durabilité, est en ligne avec la démarche globale au service de la maîtrise des activités du groupe et de ses objectifs. Le dispositif de gestion des risques du Groupe ADP permet de qualifier et évaluer tout type de risque, y compris les risques liés à la responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE), tant dans les opérations réalisées par ADP comme dans toute sa chaîne de valeur. Ainsi, dans le cadre de l'adaptation du reporting à la nouvelle réglementation CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) la direction de l'Audit, Sécurité et Maîtrise des risques (ASM) a adapté les processus existants pour répondre aux exigences de la directive.

Pour garantir la fiabilité du présent rapport de durabilité, au sein du Groupe ADP, le contrôle interne intervient sur la 1^{ère} (métiers) et la 2^{ème} ligne de maîtrise (contrôles indépendants). Le dispositif mis en place vise notamment à :

- ♦ s'assurer du respect de la conformité par rapport aux environnements économique, juridique, social, environnemental et international ;
- ♦ s'assurer de la correcte application des instructions de la gouvernance ;
- ♦ protéger et sauvegarder le patrimoine des entreprises qui le constituent ;
- ♦ protéger ses collaborateurs ;
- ♦ contribuer à la performance économique du groupe.

Les dispositifs du contrôle interne du Groupe ADP s'appliquent sur ADP SA et les entités contrôlées du groupe.

Le Groupe ADP a déjà mis en place des manuels de contrôles-clés sur les processus administratifs, comptables et financiers, depuis 2021.

Depuis 2024, des travaux sont entrepris sur les domaines extra-financiers (en identifiant les contrôles Ethique et Compliance), en rédigeant deux manuels : un sur la sécurité des personnes en 2024, et un sur la cybersécurité en 2025). Dans ce contexte, des échanges réguliers sont organisés entre le Contrôle interne (*corporate*) et les directions en charge du développement durable, tant en France qu'à l'étranger, au sein de ses entités consolidées en intégration globale.

Pour ce qui est du contrôle interne extra-financier, le groupe est en cours d'analyse des risques pour implémenter à l'avenir des processus de contrôle interne sur le reporting des données durabilité comme cela est fait pour les processus administratifs, comptables et financiers, puis développer la démarche en cours.

En 2024, sur les sujets liés au développement durable, la 2^{ème} ligne de maîtrise s'est avant tout impliquée dans la communication et la sensibilisation à la nécessité de disposer de données fiables, a échangé avec les directions sur les modes de collectes et de calcul des informations et sur la construction de protocoles de construction desdites informations.

Enfin, fort des résultats apportés par ce dispositif, le Groupe ADP travaille à la mise en place de Manuels de contrôles-clés sur la CSRD.

[2-GOV-5-36-(b)] → Description de l'approche suivie pour l'évaluation des risques

Afin d'évaluer les risques inhérents à la confection du rapport de durabilité, le Groupe ADP a mis en place une équipe projet CSRD, tel que décrite au BP-1-3, intégrant des représentants de l'ensemble des directions du groupe.

[2-GOV-5-36-(c)] → Description des principaux risques identifiés et de leurs stratégies d'atténuation

il convient de se référer au Chapitre « Facteurs des risques et contrôle interne » du présent document, notamment au facteur de risque 5. B « risques liés aux évolutions réglementaires », notamment extra-financières et que la stratégie d'atténuation.

[2-GOV-5-36-(d)] → Description de la manière dont les résultats de l'évaluation des risques et des contrôles internes concernant le processus d'établissement des rapports sur le développement durable ont été intégrés dans les fonctions et processus internes pertinents

En 2024, la 2^{ème} ligne de maîtrise a réalisé des campagnes de sensibilisation auprès des métiers, mais aussi a souhaité s'assurer que les contrôles de 1^{er} niveau étaient réalisés.

À titre d'exemple, l'équipe du contrôle interne du siège d'ADP a pu suivre les équipes RH du Groupe réaliser des contrôles au sein d'ADP SA et de filiales, sur les sujets sociaux.

Le contrôle interne s'est également appuyé sur les résultats de l'analyse de double matérialité afin de cibler les indicateurs/informations qui demandent une attention la plus forte.

[2-GOV-5-36-(e)] → Description de la communication périodique des résultats de l'évaluation des risques et des contrôles internes aux organes d'administration, de gestion et de surveillance.

Le contrôle interne et le *Risk Manager* du groupe interviennent mensuellement lors des *Task forces* CSRD afin d'informer les équipes impliquées dans le dispositif de l'avancement de la démarche. Par ailleurs, une présentation du dispositif de contrôle interne et les risques associés a été faite lors d'un comité conjoint RSE-Audit et Risques, fin octobre 2024.

En complément des points périodiques, le dispositif de gestion des risques existant, qui comprend la gouvernance et les outils, permet de collecter les informations sensibles provenant de tous les aéroports du groupe, qu'ils soient contrôlés ou non. Ces informations sont utilisées pour maintenir une cartographie des risques du groupe qui permet de suivre les éléments de maîtrise des risques identifiés. Celle-ci est présentée au conseil d'administration d'Aéroports de Paris, mais aussi aux Conseils d'administration de TAV, GMR et des participations à l'international via le Conseil d'administration d'ADP international (Liège, Madagascar, Santiago du Chili).

GOV-4 — Déclaration sur la diligence raisonnable

[2-GOV-4-30, 2-GOV-4-32] → Divulgarion de la cartographie des informations fournies dans la déclaration de durabilité sur le processus de diligence raisonnable

Description des démarches raisonnables entreprises pour chaque phase précisées dans le tableau ci-dessous :

Éléments essentiels de la diligence raisonnable	Référence pour le plan de vigilance	Étapes du rapport CSRD
Intégration dans la gouvernance, la stratégie et le modèle d'affaires de la vigilance et de la durabilité	Fusion du Rapport de durabilité et du Plan de vigilance (Introduction)	GOV-1 – Rôle et composition des organes de gouvernance (not. compétences en matière de durabilité)
		GOV-2 – Information et prise en compte des enjeux de durabilité dans la gouvernance
		GOV-3 – Mécanismes incitatifs liés aux performances de durabilité
		IRO-1 – Méthodologie de l'étude de Double Matérialité
Identification et évaluation des incidences négatives	Plan de vigilance – Cadre et clés de lectures (Introduction)	IRO-1 – Méthodologie de l'étude de Double Matérialité
	♦ Cartographie des risques : Identification et évaluation des risques potentiels.	SBM-3 – Résultats de la double matérialité
	♦ Procédures d'évaluation régulière : Analyse continue de la situation des filiales, sous-traitants et fournisseurs par rapport à la cartographie des risques.	
	4.2.b. Démarche générale de vigilance Environnement	
	4.3.b. Démarche générale de vigilance Droits Humains	
Dialogue avec les parties prenantes	4.4.1. Démarche générale de vigilance Fournisseurs et Sous-traitants	
	Plan de vigilance – Cadre et clés de lectures (Introduction)	SBM-2 – Cartographie des parties prenantes et prise en compte de leurs intérêts/attentes
	Mécanisme d'alerte et de recueil des signalements : Système permettant de signaler l'existence ou la réalisation de risques.	S1-2 – Écoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'ESRS S1 (3 enjeux)
		S2-2 – Écoute et intégration du point de vue des travailleurs de la chaîne de valeur dans l'ESRS S2 (2 enjeux)
		S3-2 – Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans l'ESRS S3 (3 enjeux)
Remédiation des impacts négatifs		S4-2 – Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'ESRS S4 (2 enjeux)
	Plan de vigilance – Cadre et clés de lectures (Introduction)	E2-2 – Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixés (2 enjeux)
	Actions d'atténuation et de prévention : Mise en place de mesures adaptées pour réduire les risques ou prévenir les atteintes graves.	E4-3 – Synthèse des actions en faveur de la biodiversité sur 2023
	Démarche de progrès (projection future)	S1-4 – Plans d'action mis en place à l'ESRS S1 (3 enjeux)
		S2-4 – Plans d'action mis en place à l'ESRS S2 (2 enjeux)
Suivi des mesures		S3-4 – Plans d'action mis en place liés à l'ESRS S4 (3 enjeux)
		S4-4 – Plans d'action mis en place à l'ESRS S4 (3 enjeux)
	Plan de vigilance – Cadre et clés de lectures (Introduction)	Voir les MDR-T dans les ESRS
	Dispositif de suivi et d'évaluation : Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité.	

4.1.3. Stratégie & modèle d'affaires

SBM-1 — "Description de l'entreprise, de sa raison d'être, de sa stratégie 2025, de son modèle d'affaires, des chaînes de valeur associées"

[2-SBM-1-40] → Divulgaration d'informations sur les éléments clés de la stratégie générale qui concernent ou affectent les questions de développement durable

Intitulée « 2025 Pioneers », la feuille de route stratégique du Groupe ADP définit ses actions prioritaires de transformation pour la période 2022-2025, sur trois axes :

- ◆ une ambition industrielle : « One Ambition », imaginer l'aéroport durable de demain ;
- ◆ une approche multi-locale : « One Group », bâtir un groupe mondial intégré et responsable ;
- ◆ une dynamique collective : « Shared Dynamics », promouvoir l'innovation et la responsabilité collective.

2025 Pioneers vise à construire, à horizon 2025, le socle d'un nouveau modèle aéroportuaire orienté vers la durabilité et la performance, en phase avec les attentes sociétales et environnementales.

La feuille de route stratégique 2025 Pioneers fait l'objet d'une déclinaison RSE, intitulée « 2025 Pioneers for Trust ». Initiée en 2022, cette stratégie RSE intègre 4 domaines d'actions :

- ◆ l'Environnement :
 - ◆ mener la transition écologique des aéroports,
 - ◆ accompagner le transport aérien vers une mobilité durable ;
- ◆ les Territoires :
 - ◆ renforcer l'attractivité de nos territoires,
 - ◆ s'engager auprès des riverains, des employés et des communautés locales ;
- ◆ l'Employeur :
 - ◆ créer un environnement de travail attractif et responsable,
 - ◆ faire des employés les premiers acteurs et bénéficiaires de la transformation ;
- ◆ la Gouvernance :
 - ◆ instaurer une culture de responsabilité et d'éthique,
 - ◆ favoriser une relation de confiance avec toutes les parties prenantes.

[2-SBM-1-40-(a)-i] → Description des groupes importants de produits et (ou) de services offerts

Le Groupe ADP est un acteur majeur dans la gestion, l'exploitation et le développement d'aéroports à travers le monde. Les services et produits proposés par le groupe peuvent varier d'une zone géographique ou d'un actif aéroportuaire à l'autre. Les principaux services et produits sont décrits ci-après :

- ◆ services aéroportuaires :
 - ◆ exploitation des aéroports : gestion des infrastructures aéroportuaires, y compris les pistes, les terminaux et les installations de fret,

- ◆ gestion du trafic passagers : organisation des flux de passagers et des services d'accueil pour garantir une expérience optimale,
- ◆ services aux compagnies aériennes : assistance en escale (*handling*), gestion des *slots* et mise à disposition d'infrastructures adaptées,
- ◆ gestion du fret : facilitation des opérations de cargo grâce à des infrastructures spécialisées ;
- ◆ services commerciaux et services aux passagers :
 - ◆ centres commerciaux dans les aéroports : développement d'espaces de vente duty-free, boutiques, restaurants, etc.,
 - ◆ publicité et communication : exploitation des espaces publicitaires dans les aéroports,
 - ◆ services premium : offres de salons, services VIP, assistance personnalisée pour fluidifier le parcours passager,
 - ◆ solutions digitales et services aux passagers : innovation digitale : développement de services numériques pour améliorer l'expérience des passagers (applications mobiles, parcours digitalisé, wi-fi, bornes d'information) ;
- ◆ gestion des parkings ;
- ◆ développement Immobilier :
 - ◆ immobilier tertiaire et logistique : création de projets immobiliers sur ou autour des plateformes aéroportuaires pour accueillir des entreprises, hôtels, et centres logistiques,
 - ◆ immobilier commercial : développement et location de surfaces pour des activités logistiques, commerciales ou de bureaux.

[2-SBM-1-40-(a)-ii] → Description des principaux marchés et (ou) groupes de clients desservis

Les principaux clients du Groupe ADP sont :

- ◆ les compagnies aériennes ;
- ◆ les passagers et consommateurs finaux (toutes personnes qui utilisent directement les infrastructures et services de l'aéroport) ;
- ◆ locataires de bureaux.

[2-SBM-1-40-(a)-iii] → Nombre total de salariés

Les effectifs du Groupe sont rappelés dans le tableau ci-dessous, à la première ligne. Le nombre de salariés par zone géographique est quant à lui détaillé dans le DP S1-6-50-(a) Nombre de salariés Groupe ADP.

Les montant de chiffre d'affaires indiqués dans le tableau ci-dessous sont exprimés en millions d'euros.

Stratégie, modèle d'entreprise et chaîne de valeur SBM-1-40 (a), 40 (b) & 40 (d)	2024
Nombre total de salariés (effectif)	29 330
Chiffre d'affaires total	6 158
dont Activités aéronautiques	2 054
dont Commerces et services	1 930
dont Immobilier	332
dont International et développements aéroportuaires	1 971
Chiffre d'affaires provenant du secteur des combustibles fossiles (charbon, pétrole et gaz)	320,6
dont Chiffre d'affaires provenant du charbon	N/A
dont Chiffre d'affaires pétrolières	307,4
dont Chiffre d'affaires provenant du gaz	13,2
Chiffre d'affaires provenant d'activités économiques liées au gaz fossile et alignées sur la taxonomie	0

[2-SBM-1-40-(a)-iv] → Description des produits et services interdits sur certains marchés

Non concerné → Pas de produits et services interdits traités dans le cadre des opérations du Groupe ADP.

[2-SBM-1-40-(d)-i] → L'entreprise est active dans le secteur des combustibles fossiles (charbon, pétrole et gaz)

L'entreprise est active dans le secteur des combustibles fossiles avec :

- ♦ l'achat-revente de fuel à Almaty. TAV Airports détenant 85 % de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty et des entreprises de carburant ;
- ♦ l'achat de gaz naturel (d'origine fossile en 2024), par les aéroports parisiens, afin de produire de la chaleur, en complément de celle produite à partir d'énergie renouvelable (biomasse, géothermie) ou issue de chaleur fatale.

Le chiffre d'affaires de ces activités s'élève à 320 millions d'euros (voir également tableau ci-dessus) en 2024.

[2-SBM-1-40-(d)-iii] → L'entreprise est active dans le domaine des armes controversées

Non concerné → Pas d'activités dans ce domaine.

[2-SBM-1-40-(d)-iv] → L'entreprise est active dans la culture et la production de tabac

Non concerné → Pas d'activités dans ce domaine.

[2-SBM-1-40-(e)] → Description des objectifs liés au développement durable en termes de groupes significatifs de produits et de services, de catégories de clients, de zones géographiques et de relations avec les parties prenantes

Les 17 objectifs de développement durable (ODD) de l'Agenda 2030 des Nations Unies constituent un cadre de référence commun pour tous les pays et tous les acteurs économiques (État, société civile, entreprises, collectivités territoriales, ONG...). Ils visent à parvenir à un avenir meilleur et plus durable pour tous en répondant aux défis mondiaux auxquels nous sommes confrontés : la pauvreté, les inégalités, le climat, la dégradation de l'environnement, la prospérité, la paix et la justice.

Le groupe a ainsi identifié contribuer à 11 ODD :

- ♦ l'éducation de qualité (objectif 4 de l'ONU) ;
- ♦ l'égalité entre les sexes (objectif 5 de l'ONU) ;
- ♦ l'accès à l'eau salubre et à l'assainissement (objectif 6 de l'ONU) ;

- ♦ l'accès de tous à une énergie propre et d'un coût abordable (objectif 7 de l'ONU) ;
- ♦ le travail décent et la croissance économique (objectif 8 de l'ONU) ;
- ♦ l'innovation et les infrastructures (objectif 9 de l'ONU) ;
- ♦ les villes et communautés durables (objectif 11 de l'ONU) ;
- ♦ la consommation responsable (objectif 12 de l'ONU) ;
- ♦ les mesures de lutte contre les changements climatiques (objectif 13 de l'ONU) ;
- ♦ la préservation et la restauration des écosystèmes terrestres (objectif 15 de l'ONU) ;
- ♦ les partenariats pour la réalisation des objectifs (objectif 17 de l'ONU).

[2-SBM-1-40-(f)] → Communication de l'évaluation des produits et (ou) services importants actuels, ainsi que des marchés et des groupes de clients importants, par rapport aux objectifs liés au développement durable.

Le Groupe ADP s'engage dans une démarche responsable et durable en orientant la transformation de ses métiers vers un modèle innovant et résilient. Notre ambition est de faire de l'aéroport un pôle multimodal et un hub énergétique, contribuant à une connectivité renouvelée qui répond aux enjeux environnementaux et sociétaux actuels.

Les services proposés par le Groupe ADP s'inscrivent dans cette dynamique en visant à répondre aux objectifs liés au développement durable, que ce soit à travers l'amélioration de la mobilité, la décarbonation des activités aéroportuaires, ou encore le soutien aux territoires et communautés locales.

À ce stade, nous n'avons pas encore répertorié de manière formelle les produits et services du groupe selon leur contribution spécifique aux objectifs de développement durable.

[2-SBM-1-40-(g)] → Divulgarion des éléments de la stratégie qui se rapportent aux questions de développement durable ou qui ont un impact sur celles-ci

La divulgation des éléments de la stratégie qui se rapportent aux questions de développement durable, se trouve décrite au DP [2-SBM-3-48-(b)]

[2-SBM-1-42] → Description du modèle d'entreprise et de la chaîne de valeur

La description du modèle d'affaires et des chaînes de valeur se trouve décrite au chapitre « Modèles d'affaires responsable et durable » dans la présentation générale du présent document.

[2-SBM-1-42-(a)] → Description des intrants et approche de la collecte, du développement et de l'obtention des intrants

La description des entrants est présentée dans le schéma du modèle d'affaires au chapitre « modèle d'affaires responsable et durable », qui aborde les ressources.

[2-SBM-1-42-(b)] → Description des produits et des résultats en termes d'avantages actuels et attendus pour les clients, les investisseurs et les autres parties prenantes

La description des produits et des résultats en termes d'avantages actuels et attendus pour les clients, les investisseurs et les autres parties prenantes est présentée dans le schéma du modèle d'affaires au chapitre « modèle d'affaires responsable et durable », qui aborde la création de valeur.

[2-SBM-1-42-(c)] → Description des principales caractéristiques de la chaîne de valeur en amont et en aval et de la position de l'entreprise dans la chaîne de valeur

La description des chaînes de valeur du Groupe ADP en amont et en aval ainsi que la position de l'entreprise se trouve décrite au chapitre « Modèles d'affaires responsable et durable ».

SBM-2 — Cartographie des parties prenantes et prise en compte de leurs intérêts / attentes**[2-SBM-2-45-(a)] → Description de l'engagement des parties prenantes**

La prise en compte des attentes des parties prenantes est au cœur de la stratégie de Groupe ADP. Cette attention a pour origine des initiatives lancées bien avant la CSRD (création de la Maison de l'Environnement - MDE - de Paris-CDG dès 1995, premières démarches RSE fondées sur l'ISO 26000, première étude de matérialité en 2014...). Pour le groupe, dialoguer avec ses parties prenantes permet d'enrichir la réflexion collective sur le développement responsable des plateformes du groupe et, plus largement, de l'ensemble du transport aérien.

Ce dialogue régulier permet une meilleure compréhension des évolutions et des enjeux pour ensuite les intégrer dans la stratégie RSE groupe.

En outre, cet engagement d'écoute s'est également matérialisé dans la création en 2021 d'un comité des parties prenantes. Il est constitué de 16 experts externes, issus de différents horizons de la société civile. Il permet au Groupe ADP d'échanger sur les sujets de transformation, de capter les signaux faibles et les grandes tendances RSE utiles à inclure dans la stratégie à long terme.

De plus, des consultations régulières des parties prenantes sont menées pour les sujets majeurs de transformation des plateformes (exemple : concertation Paris-Orly 2035).

[2-SBM-2-45-(a)-i] → Description des principales parties prenantes

La cartographie des parties prenantes identifie sept catégories :

- ◆ clients (passagers et accompagnants des passagers, compagnies aériennes, locataires immobiliers et entreprises des plateformes) ;

- ◆ salariés du Groupe ADP et salariés des entreprises des plateformes ;
- ◆ acteurs publics (État, autorités de régulation, collectivités territoriales, organismes d'intérêt général, institutions européennes, syndicats professionnels) ;
- ◆ acteurs de développement des territoires (pôles de compétitivité, entreprises du territoire, organismes d'intérêt général territoriaux) ;
- ◆ administrateurs et financeurs (actionnaires, investisseurs, banques) ;
- ◆ partenaires aéroportuaires (fournisseurs, partenaires, douanes, commerces, entreprises du tourisme et du transport) ;
- ◆ relais et influenceurs sociétaux (riverains, élus, ONG, associations, médias, analystes).

[2-SBM-2-45-(a)-ii] → Description des catégories de parties prenantes pour lesquelles l'engagement a lieu

Le groupe écoute, prend en compte et coopère avec toutes les parties prenantes précisées en 2-SBM-2-45-(a)-i.

[2-SBM-2-45-(a)-iii] → Description de l'organisation de l'engagement des parties prenantes

La direction de l'aménagement, du développement durable et des affaires publiques ainsi que toutes les directions concernées (ressources humaines, directions de plateformes, Achats, Finances et stratégies, immobilier...) sont en charge de l'organisation de l'engagement des parties prenantes pour la France. La coordination est également assurée avec la direction éthique et compliance, pilote du devoir de vigilance, lequel tient compte de l'engagement des parties prenantes. À l'international, chaque filiale aéroportuaire est en charge de l'organisation du dialogue avec ses parties prenantes.

De plus, pour favoriser l'échange entre les riverains et les acteurs du transport aérien, Groupe ADP a créé, pour les plateformes franciliennes, un lieu physique : Les Maisons de l'environnement (MDE). Il en existe une à Paris-Charles de Gaulle et une autre à Paris-Orly. En leur sein, il est possible de s'informer sur le milieu aéroportuaire (métiers...), sur les grands projets de modernisation de ses plateformes et sur la politique RSE du groupe. Les MDE sont aussi des lieux où les parties prenantes peuvent présenter leurs vues. Ainsi les riverains peuvent venir identifier les survols de leur habitation et déposer une demande d'explications en cas de non-respect de l'altitude ou de la trajectoire. De plus, certaines CCE (Commissions Consultatives de l'Environnement), composées du préfet, des professions aéronautiques, des collectivités territoriales, des associations de riverains et de protection de l'environnement y sont tenues. Ces réunions permettent de traiter toutes les questions relatives aux impacts environnementaux et aux nuisances sonores liées à l'exploitation des aéroports.

Des événements culturels et scolaires sont organisés tout au long de l'année. Plus de 30 000 personnes y sont accueillies chaque année.

Pour chaque catégorie de parties prenantes, le groupe a identifié des outils d'information et modes de consultation adaptés qui sont décrits dans le tableau ci-après.

Nos parties prenantes		Outils d'information	Modes de consultation
Tous		◆ Site www.parisaeroport.fr/groupe/rse/Réseaux sociaux/Newsletters/Rapports annuels ◆ Journées portes ouvertes ◆ Comité des parties prenantes/Notes blanches du Comité des parties prenantes ◆ Étude de matérialité	
Clients	Passagers et accompagnants des passagers	◆ Application <i>My Airport/Paris Worldwide magazine</i> ◆ Guides du client/Bornes d'orientation et d'information dans les aéroports ◆ Accueil PSH sur notre site Internet et aux points d'accueils spécifiques en aéroport	◆ Enquête de satisfaction/Imprimés en aéroports/Numéro unique 3950/ Gestion des réclamations/Chambres consulaires étrangères/Benchmarks
	Compagnies aériennes	◆ Site Intranet ◆ Comité d'orientation aéroportuaire (COA) ◆ Rencontres plateformes/terminaux	◆ Airport CDM (Collaborative Decision Making) ◆ CoCoEco (Commission Consultative Économique)/COQ (Comité opérationnel de la qualité de service)/Réunions d'exploitation/Benchmarks
	Locataires immobiliers et entreprises des plates-formes	◆ Site Intranet/Conférences/Guides pour s'installer et vivre sur les aéroports	◆ Réunions/Site Intranet dédié/Club des partenaires environnement
Salariés	Collaborateurs du Groupe ADP	◆ Journal et lettres d'information internes/Sites Intranet/Conférences/colloques ◆ Livrets d'information et de sensibilisation/guide du salarié/Journée d'intégration des nouveaux embauchés, des personnels promus et des cadres ◆ Ligne RH et managériale ◆ Réseaux CARE et RSE	◆ Cartographies des risques ◆ Enquête de climat social ◆ Comité de groupe/Conseil social et économique (CSE) ◆ Baromètre du climat éthique ◆ Enquêtes QVCT (Qualité de vie et conditions de travail)
	Salariés des entreprises des plateformes	◆ Forum RSE dédié ◆ Aéroportwork	◆ Échanges avec les dirigeants
	Acteurs publics	◆ Site entrevoisins.groupeadp.fr ◆ Rapports annuels et information réglementée/ Plan de vigilance ◆ Conférences, colloques, communiqués/Visites de sites/Lobbying responsable	◆ Outils de consultation réglementaires ◆ CCE ◆ Partenariats à visée économique, environnementale et sociale ◆ Groupes de travail
	Acteurs du développement du territoire	◆ Plate-forme fournisseurs/Forums et rencontres/ Information ponctuelle sur les projets d'aménagement/ev-labo.aeroportsdeparis.fr/ Pépinières d'entreprises	◆ Instances de gouvernance territoriale ◆ Démarches de promotion territoriale ◆ Forums et rencontres avec les PME/ Structures de soutien aux start-ups/ Groupes de travail
	Administrateurs et financeurs	◆ Financeurs : Lettres aux actionnaires/ présentations trimestrielles/Notation extra financière	◆ Administrateurs : conseil d'administration/comités spécialisés financeurs/assemblée générale des actionnaires/visites de sites/ Présentations investisseurs
	Partenaires aéroportuaires	◆ Site parisaeroport.fr/entreprises/fournisseurs ◆ Code de déontologie des achats/Charte RSE fournisseurs et prestataires ◆ Colloques et conférences ◆ Guide d'implantation sur les plateformes ◆ FDCAP (Fonds de Dotation de la Communauté Aéroportuaire de Paris)/AMA (Association des Métiers de l'Aérien)	◆ Plateforme Fournisseurs/Marchés et consultations dont l'autoévaluation des fournisseurs/Enquêtes de satisfaction ◆ Ateliers thématiques opérationnels/ Groupes de travail, ◆ Projets régionaux, projets de l'État ◆ Clubs des partenaires environnement/ Alliances environnementales
	Relais et influenceurs sociétaux	◆ Site entrevoisins.groupeadp.fr ◆ Systèmes de management certifiés ◆ Communiqués, dossiers et conférences de presse, accueil de la presse/Lobbying responsable/Manifestations organisées par ou avec les acteurs locaux ◆ Maisons de l'Environnement et du développement durable/Visites des plateformes	◆ Notation extra-financière sollicitée ◆ Réponses aux questionnaires

[2-SBM-2-45-(a)-iv] → Description de l'objectif de l'engagement des parties prenantes

L'objectif est de recueillir les besoins et les attentes des parties prenantes pour mieux les prendre en compte. Ainsi, le groupe est engagé auprès des :

- ◆ clients pour la sécurité, la ponctualité, le confort, la qualité des prestations aéroportuaires et de bailleur ;
- ◆ salariés pour la sécurité, la qualité de vie au travail, la protection de l'environnement. Spécifiquement pour les salariés du groupe, les parcours professionnels, l'équité et l'égalité des chances ;
- ◆ acteurs publics pour la conformité aux lois, la gestion des risques, la déclinaison des politiques RSE ;
- ◆ acteurs du développement des territoires pour l'emploi et la création de valeur, la maîtrise des impacts environnementaux et du bruit ;
- ◆ administrateurs et financeurs pour la performance économique, l'intérêt des actionnaires, la gestion des risques ;
- ◆ partenaires aéroportuaires pour la lisibilité des pratiques du groupe, la qualité de service, les méthodes collaboratives ;
- ◆ relais et influenceurs sociétaux pour la qualité de vie, la performance économique, le management des nuisances, la coopération économique et sociale, la gestion des risques, le relais des politiques publiques, les droits de l'homme, les labels.

[2-SBM-2-45-(a)-v] → Description de la manière dont les résultats de l'engagement des parties prenantes sont pris en compte

Les résultats de l'engagement des parties prenantes pouvant prendre plusieurs formes (réunions, questionnaires, réclamations, demandes...), il n'existe pas de règle uniforme de prise en compte. Néanmoins, les retours des parties prenantes sont toujours analysés et évalués selon des critères propres à chaque direction qui peuvent être la criticité, la qualité de la partie prenante, l'alignement avec la stratégie, le coût, le délai... Ils font l'objet d'une réponse individuelle ou d'une information publique, pour les réponses les plus courtes. Pour certains retours plus complexes, des plans d'actions ou des ateliers thématiques de co-construction peuvent être mis en place (ex : concertation de Paris-Orly 2035) et ainsi impacter les processus opérationnels, faire évoluer les projets voire modifier la stratégie (voir [2-SBM-2-45-(c)] → Description des modifications apportées à la stratégie et (ou) au modèle d'entreprise).

Enfin, les recommandations émises par le comité des parties prenantes sont toujours analysées. Celles qui sont retenues (via des critères propres à chaque direction) font l'objet jusqu'à leur réalisation, d'un suivi présenté semestriellement aux membres du comité.

[2-SBM-2-45-(b)] → Description de la compréhension des intérêts et des points de vue des principales parties prenantes en ce qui concerne la stratégie et le modèle d'entreprise de l'entreprise

En 2023, le Groupe ADP a consulté ses principales parties prenantes françaises (salariés, actionnaires, partenaires, passagers, membres d'associations et riverains) dans le cadre de l'étude de matérialité. Cette consultation a été réalisée au moyen d'un questionnaire en ligne. Les enjeux les plus importants identifiés sont la sûreté-sécurité publique et aéroportuaire, la qualité de service, la lutte contre le changement climatique, la lutte contre les pollutions, l'intermodalité et la mobilité durable, l'accessibilité des plateformes, le respect des salariés.

Pour identifier des axes d'amélioration, le groupe a également questionné la performance perçue de ces enjeux. Les parties prenantes ont estimé que les enjeux du respect des salariés, de la lutte contre les pollutions, de la qualité de service, de la lutte contre le changement climatique, de l'intermodalité et la mobilité durable, de l'accessibilité des plateformes nécessitent des améliorations. En revanche, la sûreté - sécurité publique et aéroportuaire est vue comme un enjeu à consolider, c'est à dire qu'il s'agit d'un point fort bien traité mais qu'il pourrait être amélioré afin d'atteindre un niveau d'excellence.

[2-SBM-2-45-(c)] → Description des modifications apportées à la stratégie et (ou) au modèle d'entreprise

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 (JOP) ont été un vecteur important d'évolution de la stratégie, particulièrement sur l'accueil des personnes en situation de handicap (PSH).

Un comité consultatif des personnes en situation de handicap a été institué en 2023. Il a formulé des recommandations qui ont participé à la modification de la stratégie d'accueil des PSH et des process aéroportuaires (ex : formation des agents opérationnels en relation avec les PSH, test de la possibilité de conserver l'usage du fauteuil personnel jusqu'en passerelle d'embarquement, déploiement des salles de change et d'espaces sensoriels). Il s'agit d'un des héritages tangibles des JOP.

[2-SBM-2-45-(c)-i] → Description de la manière dont la stratégie et (ou) le modèle d'entreprise ont été modifiés ou devraient l'être pour tenir compte des intérêts et des points de vue des parties prenantes

Pioneers For Trust arrive à échéance fin 2025. Les retours des parties prenantes permettront d'alimenter le volet RSE du prochain plan stratégique

[2-SBM-2-45-(c)-ii] → Description des étapes ultérieures prévues et de leur calendrier

Ces étapes pourront être décrites lors de la mise à jour du prochain plan stratégique prévue dans un horizon de 12 à 24 mois.

[2-SBM-2-45-(c)-iii] → Les étapes ultérieures prévues sont susceptibles de modifier les relations avec les parties prenantes et leurs points de vue.

Groupe ADP s'efforcera de concilier au mieux les attentes parfois divergentes, de ses parties prenantes.

[2-SBM-2-45-(d)] → Description de la manière dont les organes d'administration, de gestion et de surveillance sont informés des points de vue et des intérêts des parties prenantes concernées en ce qui concerne les impacts liés au développement durable.

Le bilan du comité des parties prenantes est présenté chaque année au COMEX et au comité RSE du Conseil d'Administration (CA).

Le programme de travail défini annuellement fait l'objet d'une consultation des membres du comité des parties prenantes, du COMEX et du comité RSE du CA.

De plus, la stratégie RSE ainsi que les sujets intéressant les parties prenantes sont également présentés au comité RSE du CA. Ainsi, ont été présentés des sujets comme :

- ◆ le plan de vigilance et les droits Humains
- ◆ l'apport RSE des JO (ouverture aux communautés riveraines, pratique sportive et de santé...) ;
- ◆ la certification SBTi net zéro obtenue (décarbonation des activités) ;

- ◆ les politiques achats durables (dynamiser le tissu économique local) ;
- ◆ le bilan des politiques RH (dont dialogue social, attractivité et sécurité et santé au travail) ;
- ◆ le développement économique des territoires d'emprise ;
- ◆ les risques émergents ;
- ◆ le bilan des politiques d'engagement citoyen (au bénéfice des territoires) et de la Fondation ;
- ◆ la feuille de route Accessibilité des personnes en situation de handicap.

De plus, le COMEX et les organes d'administration sont informés des résultats d'enquêtes et questionnaires menés auprès des clients, des salariés, des fournisseurs, des agences de notation extra financières, des réunions avec des acteurs publics, des financeurs et des partenaires aéroportuaires ainsi que la performance RSE matérialisée dans les tableaux de bord de Pioneers For Trust.

IRO-1 — Méthodologie d'analyse IRO et intégration au processus global de gestion des risques de Groupe ADP

Le Groupe ADP a choisi une approche qui a permis de traiter les enjeux de durabilité et de concentrer le reporting sur les enjeux les plus pertinents pour le groupe. L'analyse de double matérialité s'est ainsi déroulée en 3 étapes :



[2-IRO-1-53-(a)] → Description des méthodologies et des hypothèses appliquées dans le processus d'identification des impacts, des risques et des opportunités

Identification des enjeux pertinents pour Groupe ADP

Au cours de l'année 2023, dans le cadre de l'adaptation du reporting à la nouvelle réglementation CSRD, le Groupe ADP a initié une étude de matérialité en interrogeant ses parties prenantes françaises (salariés, fournisseurs/partenaires, riverains, actionnaires...) par le biais d'un questionnaire en ligne.

Il leur a été ainsi demandé de classer 21 questions de durabilité RSE (contenant les enjeux agnostiques prévus par la CSRD et des enjeux spécifiques liés à l'activité aéroportuaire) par ordre d'importance et de performance. Plus de 1 000 réponses ont été obtenues. Ces résultats quantitatifs ont été complétés par des entretiens qualitatifs menés auprès d'experts et parties prenantes externes (ex : instances représentatives du personnel, riverains, investisseurs, etc.) afin de mieux appréhender l'impact de certains enjeux.

En 2024, le Groupe ADP a enrichi les travaux pour parvenir à une étude de double matérialité sur le périmètre usuel du reporting financier du groupe *i.e.* le périmètre des filiales contrôlées.

Merci de se référer au BP-1 — Périmètre du rapport de durabilité (filiales, couverture géographique, chaînes de valeur et activités...) et exceptions éventuelles du présent document pour plus d'informations.

[2-IRO-1-53-(b)] → Description du processus d'identification, d'évaluation, de hiérarchisation et de suivi des impacts potentiels et réels sur les personnes et l'environnement, sur la base du processus de diligence raisonnable.

Cotation, consolidation et formulation des enjeux

[2-IRO-1-53-(b)-i] → Description de la manière dont le processus se concentre sur des activités, des relations d'affaires, des zones géographiques ou d'autres facteurs spécifiques qui donnent lieu à un risque accru d'incidences négatives.

Les impacts, risques et opportunités (IROs) ont été cotés sur l'ensemble de la chaîne de valeur du groupe. Pour cela, le Groupe ADP a identifié et modélisé trois chaînes de valeur : Aéroportuaire, Immobilier, Commerces et services. Étant entendu que les chaînes de valeur secondaires Immobilier et Commerces et services sont tirées par les besoins de la chaîne de valeur Aéroportuaire.

Ces trois chaînes de valeur couvrent les activités du Groupe ADP y compris les activités internationales.

L'analyse prend compte du cadre imposé par les autorités locales dans chaque pays où nous sommes implantés. Les conséquences des actions des acteurs dans notre chaîne de valeur sur notre activité sont intégrées dans l'ensemble des enjeux analysés dans le présent rapport.

Il convient de se référer au SBM-1-40-(a)-ii - description des principaux marchés et (ou) groupes de clients desservis du présent chapitre pour plus d'informations.

[2-IRO-1-53-(b)-ii] → Description de la manière dont le processus prend en compte les incidences auxquelles l'entreprise est confrontée dans le cadre de ses propres activités ou en raison de ses relations d'affaires.

Au premier trimestre 2024, en prenant comme référence la liste des 89 questions de durabilité fournie par la CSRD (cf. AR-16-ESRS1), et sur la base de la vision des parties prenantes, des enjeux spécifiques au Groupe ADP ont été ajoutés dans l'analyse.

Pour chaque enjeu une cotation a été réalisée, au cours du deuxième trimestre 2024 :

- ◆ pour la matérialité d'impact d'une part (négatif/positif pour l'environnement ou les sociétés) ;
- ◆ pour la matérialité financière d'autre part (risques et opportunités pour Groupe ADP).

[2-IRO-1-53-(b)-iii] → Description de la manière dont le processus inclut la consultation des parties prenantes concernées afin de comprendre comment elles peuvent être affectées et d'experts externes.

Les administrateurs et les membres du comité des parties prenantes du groupe ont également été amenés à se prononcer *via* un questionnaire spécifique portant sur la même liste de questions de durabilité RSE. En plus de l'importance et leur perception de la performance du Groupe ADP, il leur a été demandé leur opinion sur les risques et opportunités ainsi que sur les principaux impacts (positifs ou négatifs). Ces retours ont permis d'enrichir les résultats avec la vision de la gouvernance.

[2-IRO-1-53-(b)-iv] → Description de la manière dont le processus hiérarchise les impacts négatifs selon leur gravité et probabilité, et les impacts positifs selon leur ampleur, portée et probabilité, pour déterminer les questions de développement durable importantes pour les rapports.

Une fois les parties prenantes sollicitées, la direction de l'Audit, Sécurité et Maitrise des risques du Groupe ADP a adapté l'échelle de cotation des risques existante afin que les différents responsables des ESRS puissent l'utiliser pour coter les risques/impacts positifs et négatifs/opportunités et ainsi déterminer la matérialité d'impact (impact de l'entreprise sur l'environnement) et la matérialité financière (impact de l'environnement sur l'entreprise), qui constituent la double matérialité. Le processus s'inscrit donc dans la lignée de la cartographie des risques du groupe préexistante, réalisée annuellement.

Ainsi, les grilles de cotation établies ont permis de définir les enjeux matériels qui nécessitent un reporting détaillé dans le rapport de durabilité. Ces grilles comprennent :

- ♦ une échelle d'appréciation de la probabilité d'occurrence de chaque IRO (notée d'improbable à très probable) ;
- ♦ pour la matérialité financière, une échelle d'appréciation de l'ampleur des risques, découlant de la grille usuellement utilisée pour la cotation des risques chez Groupe ADP, alignée avec la réglementation CSRD ;
- ♦ pour la matérialité d'impact, une triple échelle d'appréciation portant sur l'ampleur, la portée/étendue et l'irréremédiable de chaque enjeu (déclinée selon la famille de la question de durabilité : environnemental vs social/gouvernance), et résultant en une cotation moyenne de la cotation de ces trois critères ;
- ♦ une définition des horizons temporels de survéance des IRO.

Compte-tenu des IRO identifiés et cotés, et des spécificités de ses chaînes de valeur, Groupe ADP a ponctuellement opéré des regroupements de questions connexes. Ces regroupements ont été effectués afin de faire émerger les enjeux propres au Groupe ADP d'une manière synthétique et pertinente. Par ailleurs, certains enjeux ont été renommés pour s'appliquer directement aux problématiques de Groupe ADP.

[2-IRO-1-53-(c)] → Description du processus utilisé pour identifier, évaluer, hiérarchiser et contrôler les risques et les opportunités qui ont ou peuvent avoir des effets financiers.

Le Groupe ADP a appliqué la même méthodologie pour la matérialité financière que pour la matérialité d'impact détaillée dans le IRO-1-53-b.

[2-IRO-1-53-(c)-i] → Description de la manière dont les liens entre les impacts et les dépendances et les risques et opportunités susceptibles de découler de ces impacts et dépendances ont été pris en compte.

Cf. [2-IRO-1-53-(b)] → Description du processus d'identification, d'évaluation, de hiérarchisation et de suivi des impacts potentiels et réels sur les personnes et l'environnement, sur la base du processus de diligence raisonnable.

[2-IRO-1-53-(c)-ii] → Description de la manière dont la probabilité, l'ampleur et la nature des effets des risques et opportunités identifiés ont été évalués

Cf. [2-IRO-1-53-(b)] → Description du processus d'identification, d'évaluation, de hiérarchisation et de suivi des impacts potentiels et réels sur les personnes et l'environnement, sur la base du processus de diligence raisonnable.

[2-IRO-1-53-(c)-iii] → Description de la manière dont les risques liés au développement durable ont été hiérarchisés par rapport à d'autres types de risques.

Cf. [2-IRO-1-53-(b)] → Description du processus d'identification, d'évaluation, de hiérarchisation et de suivi des impacts potentiels et réels sur les personnes et l'environnement, sur la base du processus de diligence raisonnable.

[2-IRO-1-53-(d)] → Description du processus de prise de décision et des procédures de contrôle interne correspondantes

Dans le cadre de l'engagement du Groupe ADP vis à vis des enjeux RSE, le processus de validation et de prise de décision relatif à l'analyse de double matérialité, les instances suivantes ont été saisies :

- ♦ présentation de la démarche globale de réponse à la CSRD et démarche proposée pour y répondre lors de la séance commune du comité d'audit et des risques et du comité RSE du 29 novembre 2023 ;
- ♦ passage en COMEX en février 2024 → Présentation de la méthodologie de la démarche d'analyse ;
- ♦ séquences de validations internes et en bilatérales avec les directeurs de domaines respectifs ;
- ♦ Comité opérationnel des risques et du contrôle interne (CORCI) en juillet 2024 auquel participaient les différents responsables des assets internationaux concernés par la CSRD ;
- ♦ second passage en COMEX en juillet 2024 pour présenter les résultats de l'analyse consolidée de matérialité ;
- ♦ présentation pour information de la cartographie des risques, incluant un point sur les résultats à date de l'analyse de double matérialité en Conseil d'Administration et en Comité d'Audit et des Risques fin juillet 2024 ;
- ♦ présentation aux assets internationaux lors de réunions spécifiques en août et septembre 2024 ;
- ♦ validation de l'approche et présentation des résultats finaux de l'analyse de double matérialité lors d'un Comité conjoint d'Audit et des Risques et RSE fin octobre 2024.

Parallèlement à cela, le dispositif de contrôle interne s'est mis en place continuellement depuis le début des travaux associés. Ainsi, les chefs de file et contributeurs de chaque ESRS ont travaillé à la mise en place d'un protocole visant à synthétiser dans un seul document les méthodes de calcul des indicateurs. Ces protocoles sont partagés avec les filiales consolidées du groupe et servent de référentiel de contrôle.

En juillet 2024, le dispositif de contrôle interne de niveau 2 a été présenté à la *Task Force* CSRD de l'entreprise, ainsi qu'au Comité d'audit et RSE du groupe, en octobre 2024.

Ce dispositif doit permettre d'accompagner la gouvernance dans la fiabilité des informations publiées. Il vise notamment à clarifier les responsabilités, déployer des campagnes de contrôle interne et s'assurer de la fiabilité des informations issues des SI du groupe.

[2-IRO-1-53-(e)] → Description de la mesure dans laquelle et de la manière dont le processus d'identification, d'évaluation et de gestion des impacts et des risques est intégré dans le processus global de gestion des risques et utilisé pour évaluer le profil de risque global et les processus de gestion des risques

Se référer au Chapitre 2 « Facteurs des risques » du Rapport de Gestion, du présent document, notamment la partie 2.2 Contrôle interne et gestion des risques.

[2-IRO-1-53-(f)] → Description de la mesure dans laquelle et de la manière dont le processus d'identification, d'évaluation et de gestion des opportunités est intégré dans le processus global de gestion

La méthodologie commune entre la double matérialité et la gestion des risques vise à offrir une vision globale des risques financiers et extra-financiers, avec un niveau de criticité uniforme. L'objectif était de s'appuyer sur le processus existant de gestion de risques (notamment *via* la gouvernance et la comitologie existantes) et déjà maîtrisé par les contributeurs pour l'appliquer à l'exercice de double matérialité et garantir un résultat coordonné et cohérent grâce à l'utilisation d'une échelle unique tant pour la matérialité d'impact que la matérialité financière.

[2-IRO-1-53-(g)] → Description des paramètres d'entrée utilisés dans le processus d'identification, d'évaluation et de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités

Cf. [2-IRO-1-53-(c)-i] → Description de la manière dont les liens entre les impacts et les dépendances et les risques et opportunités susceptibles de découler de ces impacts et dépendances ont été pris en compte.

[2-IRO-1-53-(h)] → Description de la manière dont le processus d'identification, d'évaluation et de gestion des impacts, des risques et des opportunités a changé par rapport à la période de référence précédente

Non concerné pour cette 1^{ère} année de reporting CSRD.

SBM-3 — Synthèse de l'analyse IRO : enjeux matériels et description des risques principaux et de leur impact sur la stratégie, le modèle d'affaires et la position financière de l'entreprise (présentation de l'analyse de double matérialité)

Dans cette section, le Groupe ADP présente les résultats de son analyse de double matérialité et précise les enjeux identifiés comme matériels pour les différents ESRS.

[2-SBM-3-48-(a)] → Description des impacts matériels résultant de l'évaluation de l'importance relative

Le Groupe ADP a identifié 18 enjeux jugés matériels suite à la réalisation de son analyse de double matérialité.

REPRÉSENTATION GRAPHIQUE DES ENJEUX MATÉRIELS ET NON-MATÉRIELS

Une fois l'ensemble des éléments cotés, une matrice positionnant les différents enjeux a été produite. Celle-ci permet de présenter une perspective globale, et priorisée, en lien avec les axes stratégiques du Groupe ADP, au moyen des trois zones délimitées dans cette matrice :

- ◆ les enjeux principaux en matière de matérialité d'impact environnemental et social ;
- ◆ les enjeux principaux concernant la matérialité financière ;
- ◆ les enjeux principaux, les plus stratégiques, qui combinent les deux matérialités (impact et financière).

PRÉSENTATION DE LA MATRICE DE DOUBLE MATÉRIALITÉ DU GROUPE ADP



DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES IMPACTS MATÉRIELS PAR ENJEU

Pour les ESRS Environnementaux, il y a en totalité 6 enjeux identifiés comme matériels. Ils se décomposent en 3 niveaux :

- ◆ 3 enjeux liés au E1 (changement climatique), soit l'atténuation et l'adaptation au changement climatique ainsi que le développement des nouvelles filières énergétiques ;
- ◆ 2 enjeux pour le E2 (pollution), soit les enjeux de pollutions de l'air et des eaux ;
- ◆ 1 enjeu lié au E4 (biodiversité).

Impacts matériels liés à l'ESRS E1

**Description des impacts matériels liés aux enjeux
« Atténuation et adaptation au changement climatique
et développement des nouvelles filières énergétiques »**

Le secteur du transport aérien est en première ligne sur les enjeux de changement climatique. Les opérations aéroportuaires contribuent directement à ces enjeux, car le trafic aérien est responsable d'émissions de gaz à effet de serre qui participent au changement climatique. Le Groupe ADP développe des nouvelles technologies et énergies pour transformer ses plateformes en hubs énergétiques.

Ainsi, il cherche à limiter son impact sur le changement climatique en décarbonant ses activités et en favorisant la transition environnementale, pour *in fine* réduire son empreinte carbone sur ses emprises aéroportuaires.

Impacts matériels liés à l'ESRS E2

**Description des impacts matériels liés à l'enjeu
« Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air »**

Le transport aérien étant une source d'émissions de particules fines et de polluants réglementés, le Groupe ADP a identifié l'enjeu « limitation des impacts sur la qualité de l'air » comme étant matériel pour ses activités. L'activité aéroportuaire est en elle-même responsable de pollutions liées à la production des énergies nécessaires au bon fonctionnement des installations aéroportuaires et aux déplacements des passagers se rendant dans les aéroports et des travailleurs de la plateforme.

L'activité sur le territoire aéroportuaire, notamment le trafic aérien et la circulation des véhicules génératrice de nœuds de transport routiers, est un facteur important d'impact local sur la qualité de l'air. Cette situation peut avoir des conséquences négatives sur :

- ◆ les populations vivant autour des aéroports ;
- ◆ les clients et personnels de l'aéroport.

Ceci souligne l'importance de prendre des mesures pour réduire les émissions de polluants atmosphériques dans ces zones.

**Description des impacts matériels liés à l'enjeu
« Maîtrise de la pollution de l'eau »**

En cas de pollution, cela pourrait, par effet de bord, également entraîner un impact de pollution des milieux naturels de surface et des sources d'eau potable pour les populations riveraines et les clients de l'aéroport.

Les effets anticipés en termes d'impacts, en cas de pollution avérée, pour le Groupe ADP, sont identifiés, allant jusqu'à des coûts significatifs liés à de potentielles opérations de dépollution, ainsi que des situations de non-opérabilité des actifs, pouvant même mener à des arrêts ponctuels des opérations.

Impacts matériels liés à l'ESRS E4

Description des impacts matériels liés à la biodiversité : le Groupe ADP a identifié l'enjeu « Limitation de nos pressions sur la biodiversité » comme étant matériel pour ses activités

L'activité aéroportuaire en elle-même est susceptible d'avoir un impact sur la biodiversité présente sur les plateformes aéroportuaires.

En effet, l'activité du Groupe ADP est susceptible d'impacter la biodiversité, notamment par l'urbanisation et le développement d'infrastructures. Certains écosystèmes et espèces peuvent notamment être affectés si des mesures ne sont pas prises pour la limitation du traitement de l'usage des sols (dans le cas de travaux par exemple).

En tant qu'exploitant aéroportuaire, le Groupe ADP, pour accompagner l'accueil de la demande de trafic aérien, peut être amené à procéder à l'imperméabilisation des sols. Celle-ci peut avoir un impact potentiellement négatif pour certaines espèces y évoluant.

De plus, des emprises aéroportuaires qu'occupent le Groupe ADP sont des lieux de transit importants qui peuvent perturber les écosystèmes naturels existants.

Enfin, les activités aéroportuaires peuvent avoir des conséquences sur la modification ou la dégradation des habitats et des espèces locales.

La préservation de la biodiversité passe donc notamment par la limitation du changement d'usage des sols.

Pour les ESRS Sociaux et Sociétaux, il y a en totalité 11 enjeux identifiés comme matériels. Ils se décomposent en quatre sections :

- ◆ 3 enjeux liés au S1 ;
- ◆ 2 enjeux pour le S2 ;
- ◆ 3 enjeux le S3 ;
- ◆ 3 enjeux liés au S4.

Impacts matériels liés à l'ESRS S1

**Description des impacts matériels liés à l'enjeu
« Santé et sécurité des salariés »**

Le Groupe ADP a identifié l'enjeu « santé et sécurité des salariés » (personnel propre/S1) comme matériel.

Les actions menées par chaque entité du groupe pour préserver leur intégrité physique et renforcer la culture de prévention sont constantes. La Feuille de route RH groupe 2025-2029 comprend un axe Protection, et notamment la promotion d'une culture de prévention partagée, déclinée par la Charte groupe « Santé et sécurité au travail ». Les engagements relatifs aux droits humains intègrent également cette dimension.

L'impact négatif associé peut être important, en cas d'accident ayant des conséquences durables, pour les salariés et leurs cercles proches.

Les impacts positifs concernent notamment le développement de dispositifs de protection des salariés et d'amélioration des conditions de travail.

Description des impacts matériels liés à l'enjeu « Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences »

Le Groupe ADP a identifié les enjeux de « sécurisation et attractivité des métiers et des compétences » comme matériels.

Ce thème est fondamental pour assurer l'activité du groupe, son développement et ses évolutions, d'une part, et pour offrir des emplois et un développement professionnel à ses salariés, bénéficiant par ailleurs à leurs proches et aux territoires concernés.

L'enjeu de la sécurisation des métiers et des compétences est la définition et l'anticipation des compétences nécessaires à l'activité du groupe, à son développement et à ses évolutions à court, moyen et long termes, en préservant l'attractivité de l'entreprise. La Feuille de route RH groupe 2025-2029 comprend un axe Développement professionnel de tous les collaborateurs.

Pour les salariés, l'impact positif repose sur le nombre et la variété des emplois offerts, la possibilité de développer leurs compétences et de bénéficier de possibilités de parcours dans le groupe.

En outre, pour la société, le groupe a un impact positif en contribuant fortement à l'emploi direct et indirect et aux retombées économiques et fiscales de son activité.

Description des impacts matériels liés à l'enjeu « Dialogue social »

Le Groupe ADP a identifié l'enjeu « Dialogue social » comme matériel.

Cet enjeu est d'assurer des interactions apaisées et fluides avec les salariés par le dialogue, notamment managérial, avec les salariés ou avec leurs représentants, syndicaux ou autres.

Les impacts d'image et financiers peuvent être négatifs en cas de mouvements sociaux.

L'impact positif associé à un dialogue social de qualité est important, car celui-ci permet de garantir un environnement de travail sûr et sain, de prévenir les conflits et les risques psychosociaux en traitant les problématiques importantes pour tous les salariés : emploi durable, inclusion, bien-être au travail. Il améliore la performance et l'image de l'entreprise.

Impacts matériels liés à l'ESRS S2

Description des impacts matériels liés à l'enjeu « Santé et sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur »

Le Groupe ADP a identifié l'enjeu « Santé et sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur » comme matériel.

La santé et la sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur est une priorité pour le Groupe ADP. En effet, les fournisseurs, prestataires et partenaires exercent leurs fonctions dans un environnement de travail complexe, où différents acteurs évoluent. Ces interventions, bien qu'étant pilotées via les systèmes de management de la sécurité aéroportuaire, peuvent présenter des contraintes relatives aux aléas sur le terrain. Dans ce contexte, le Groupe ADP veille à prévenir les risques d'incidents et d'accidents en matière de Santé et Sécurité au travail pour l'ensemble des personnes évoluant sur ses plateformes.

L'impact négatif associé peut être important, en cas d'accident ayant des conséquences durables, pour les travailleurs de la chaîne de valeur.

Face à ces risques, les impacts positifs concernent notamment le développement de dispositifs de protection des travailleurs de la chaîne de valeur et d'amélioration des conditions de travail.

Les opportunités relèvent notamment de l'amélioration de la performance de l'entreprise en favorisant un climat de confiance avec les travailleurs de la chaîne de valeur dont le bien-être est pris en compte et anticipé.

L'horizon temporel de cet enjeu est permanent, pour prévenir les accidents, tant en prévention à court terme qu'à moyen et long terme pour préserver la santé des salariés.

Description des impacts matériels liés à l'enjeu « Sécurisation et attractivité des métiers et compétences »

Le Groupe ADP a identifié les enjeux de « sécurisation et attractivité des métiers et des compétences » pour l'ensemble des travailleurs de la chaîne de valeur comme matériels.

Les défis auxquels est confronté le Groupe ADP sont multiples :

- ♦ à titre d'exemple, la pandémie de Covid-19 avait eu un impact significatif sur le marché de l'emploi aéroportuaire, entraînant des réductions d'activité et nécessité des reconversions pour un nombre important de travailleurs. Bien que le transport aérien ait repris rapidement depuis, des difficultés de recrutement peuvent persister, en particulier pour les postes qualifiés.

Pour y répondre, le Groupe ADP favorise le recrutement durable pour tous les acteurs présents sur ses sites aéroportuaires, afin de garantir la continuité de l'activité opérationnelle, tout en offrant des opportunités professionnelles aux travailleurs issus des bassins d'emploi et territoires proches.

Pour les travailleurs de la chaîne de valeur, l'opportunité majeure, comme l'impact positif, repose sur le nombre et la variété des emplois offerts, la possibilité de développer leurs compétences et de bénéficier de possibilités de parcours dans leurs entreprises respectives.

Enfin en contribuant à l'emploi direct et indirect, des retombées économiques positives pour l'activité sont attendues.

Impacts matériels liés à l'ESRS S3

Description des impacts matériels liés à l'enjeu « Réduction des nuisances sonores »

Le Groupe ADP a identifié l'enjeu « Réduction des nuisances sonores » comme étant matériel.

Le Groupe ADP contribue depuis 50 ans à réduire autant que possible les nuisances sonores auxquelles sont soumis les riverains en mesurant l'impact sonore du trafic aérien, en mettant en place des outils de visualisation du trafic et en fournissant des aides à l'insonorisation, en application de la loi.

Le Groupe ADP travaille également à l'optimisation du fonctionnement aéroportuaire afin d'éviter les opérations bruyantes : réduction des temps de roulage, décollage en seuil de piste, descente continue, respect des créneaux, procédures essais moteurs.

Les impacts négatifs liés aux nuisances sonores générées par les activités aéroportuaires du Groupe ADP constituent un enjeu majeur pour les communautés locales. Ces nuisances affectent une part significative de la population vivant à proximité des plateformes aéroportuaires, engendrant des désagréments qui peuvent altérer la qualité de vie des riverains.

Par conséquent, il est essentiel pour le Groupe ADP de prendre des mesures proactives pour atténuer ces nuisances et protéger les communautés environnantes, garantissant ainsi un équilibre entre les opérations aéroportuaires et le bien-être des riverains.

Description des impacts matériels liés à l'enjeu « Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales »

Le Groupe ADP a identifié l'enjeu « Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales » comme étant matériel.

Groupe ADP souhaite garantir le traitement des problématiques des acteurs du territoire dans un cadre d'échanges libre et coanimé. Il veille à écouter leurs préoccupations et à intégrer leurs propositions pour réduire l'impact négatif de ses activités. La mise en place de maisons de l'environnement sur le territoire, servant de plateformes d'échanges et de sensibilisation, témoigne de l'engagement du Groupe ADP en faveur de ce dialogue.

Également, le Comité des parties prenantes du Groupe ADP est l'occasion de nouer un dialogue régulier et fructueux avec les acteurs concernés directement ou indirectement par l'activité aéroportuaire. Il permet à l'entreprise de prendre le pouls de la société, d'échanger sur des sujets prospectifs et de se saisir des grandes tendances utiles à prendre en compte dans sa stratégie à long terme.

L'impact positif associé à un dialogue de qualité avec les parties prenantes territoriales est majeur, car il permet de garantir un développement durable et responsable du territoire, en prenant en compte les intérêts et les volontés exprimés des acteurs locaux.

Description des impacts matériels liés à l'enjeu « Développement économique, emploi et insertion »

Le Groupe ADP a identifié l'enjeu « Développement économique, emploi et insertion » comme étant matériel.

Le Groupe ADP affirme son rôle pivot auprès de ses territoires d'emprise pour le développement économique et la création d'emplois. Ayant à cœur de développer une véritable marque territoriale, le Groupe ADP contribue à l'innovation technologique et crée des opportunités d'emplois pour ses riverains.

Les effets associés à l'impact positif du développement économique et à la création d'emplois sont multiples. Tout d'abord, cela permet de stimuler les revenus des communautés locales grâce à la création d'emplois et de contribuer au développement des infrastructures et des services publics, ce qui accroît l'attractivité du territoire. De plus, cela offre des opportunités de réinsertion et de développement des compétences pour les personnes éloignées de l'emploi.

Impacts matériels liés à l'ESRS S4

Description des impacts liés à l'enjeu « Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire »

Le Groupe ADP a identifié l'enjeu « Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire » comme étant matériel pour ses activités.

Cet enjeu consiste à prendre l'ensemble des mesures nécessaires pour assurer la sûreté et la sécurité sur les plateformes aéroportuaires, afin de maintenir la confiance dans le transport aérien.

Les impacts négatifs potentiels, tels que les accidents liés aux infrastructures, les menaces terroristes, les accidents sur les biens et les personnes, les contaminations infectieuses, justifient l'importance de cette vigilance puisque les dommages causés aux consommateurs et utilisateurs finaux peuvent être dans les cas les plus extrêmes, irrémédiables.

Les effets anticipés des impacts positifs sont liés à la facilitation, permise par les plateformes aéroportuaires, des échanges internationaux de toute nature (commercial, culturel, politique, social) générant *in fine*, un effet bénéfique sur la société dans son ensemble.

Description des impacts liés à l'enjeu « Hospitalité pour tous »

Le Groupe ADP a identifié l'enjeu « Hospitalité pour tous » comme étant matériel pour ses activités.

Groupe ADP souhaite offrir une hospitalité inclusive en assurant l'accessibilité physique et informationnelle de ses infrastructures. L'ensemble des collaborateurs est ainsi formé à accueillir des passagers aux besoins divers, garantissant ainsi une expérience sans discrimination, accompagnée de services personnalisés. Avec la création de sa nouvelle marque Extimé, et dans le cadre de sa feuille de route stratégique Pioneers 2025, le Groupe ADP affirme son ambition d'offrir l'excellence en matière d'hospitalité, à tous ses passagers.

L'impact positif associé à une hospitalité de qualité est l'inclusion sociale de tous les publics, un climat sociétal apaisé, une amélioration de l'image de marque, et de la performance commerciale du Groupe ADP.

L'impact négatif associé est l'exclusion de la société des publics fragiles ou particuliers en raison de leurs difficultés.

Description des impacts liés à l'enjeu « Accès aux plateformes et multimodalité »

Le Groupe ADP a identifié l'enjeu « accès aux plateformes et multimodalités » comme étant matériel pour ses activités.

En densifiant les infrastructures existantes, en diversifiant les modes d'accès et en élargissant les capacités des gares et des pôles multimodaux, cette initiative vise à permettre à chacun de choisir le mode de transport le plus économe en énergie, à garantir un service de transport de qualité pour tous, facilitant l'accès des salariés à leur travail, des communautés à leurs lieux de vie et des clients à leurs vols.

L'impact négatif associé pour les passagers s'explique par les risques de perturbations dans les transports et les accidents sur les routes qui peuvent entraîner des perturbations pour les clients lors de leurs déplacements. Ces perturbations génèrent de la pénibilité et de l'anxiété en particulier pour les clients voyageurs mais aussi potentiellement pour les salariés et les communautés affectées. Cela entraîne par voie de conséquence des problèmes d'acceptabilité de l'activité au sein des territoires d'implantation des aéroports ce qui est amplifié par les nuisances créées par certains modes d'accès (pollutions atmosphériques, sonores ou lumineuses). La diversification des modes d'accès peut également entraîner la nécessité de nouvelles infrastructures ayant un impact environnemental. Elles doivent donc être développées de façon raisonnée pour ne pas amplifier le problème d'acceptabilité pour les riverains de ces nouvelles infrastructures.

Les effets anticipés des impacts positifs incluent une meilleure fluidité des déplacements, une moindre pénibilité, une diversité de l'offre de transport permettant à la fois ; une expérience client améliorée, une facilité de déplacement pour les communautés affectées autour de leurs lieux de vie et d'activités, et, pour les salariés des plateformes aéroportuaires, pour se rendre sur leur lieu de travail. Ceci contribuerait à une perception plus favorable des aéroports comme des espaces accueillants et accessibles renforçant l'attractivité des territoires en offrant des nœuds de connexion intermodale facilitant l'accès à l'emploi à l'échelle régionale.

Impacts matériels liés à l'ESRS G1

Description des impacts liés à l'enjeu « Prévention des risques d'éthique et compliance (dont la corruption) »

Les impacts négatifs associés aux risques éthiques et de compliance peuvent être significatifs pour le Groupe ADP. En effet :

- ◆ un défaut de programme, et en particulier de culture, peut :
 - ◆ favoriser une augmentation de la corruption et des risques de sanctions pénales (personnes morales et personnes physiques),
 - ◆ entraîner une dégradation de la réputation et du capital confiance auprès de ses parties prenantes (notamment collaborateurs) et en particulier auprès des investisseurs et partenaires,
 - ◆ aboutir à des sanctions imposées par des instances internationales (type Banque Mondiale, etc.) ;
- ◆ un défaut de process de traitement des alertes, incluant la protection des lanceurs d'alerte, peut :
 - ◆ susciter la défiance et empêcher des personnes souhaitant signaler des dysfonctionnements d'agir,
 - ◆ exposer le lanceur d'alerte à des risques de représailles,
 - ◆ exposer le Groupe ADP et les collaborateurs à des risques de sanctions pénales ;

- ◆ un défaut d'identification et d'anticipation des risques vigilance ou protection des données personnelles peut :
 - ◆ empêcher de prévenir ou faire cesser une atteinte à un droit (environnement, Droits Humains, données personnelle/vie privée),
 - ◆ empêcher le Groupe ADP et ses partenaires de s'engager dans une démarche de progrès continu dans la maîtrise de certains risques extra financiers,
 - ◆ complexifier la résolution a posteriori ou *by default* et générer des coûts qui auraient pu être évités avec une approche préventive ou *by design*,
 - ◆ générer des poursuites civiles et pénales (protection des données personnelles).

Les impacts positifs d'une approche proactive en matière d'éthique et de compliance sont multiples. Cette culture contribue positivement non seulement à la réputation de l'entreprise notamment auprès des investisseurs, mais également à l'engagement et la fidélisation des collaborateurs et l'attractivité du Groupe ADP en tant qu'employeur et partenaire.

En s'engageant dans cette démarche, le Groupe ADP peut prévenir des crises potentielles et contribuer à son écosystème afin que l'éthique et la conformité bénéficient également à ses salariés, ses partenaires et la société dans son ensemble.

[2-SBM-3-48-(a)] → Description des risques et opportunités importants résultant de l'évaluation de l'importance relative

Pour les ESRS Environnementaux, il y a en totalité 6 enjeux identifiés comme matériels. Ils se décomposent en 3 niveaux :

- ◆ 3 enjeux liés au E1 (changement climatique) ;
- ◆ 2 enjeux pour le E2 (pollution) ;
- ◆ 1 enjeu lié au E4 (biodiversité).

Risques et opportunités liés à l'ESRS E1

Description des risques et opportunités associés aux enjeux : « Atténuation et adaptation au changement climatique et développement des nouvelles filières énergétiques »

Dans les cas les plus extrêmes, les risques associés à ces enjeux (notamment liés aux émissions de gaz à effets de serre) peuvent aller jusqu'à des restrictions d'activité, imposées de manière réglementaire. La réduction de la demande de transport du fait de la perception négative par une partie du grand public, constitue également un risque.

- ◆ Risques de transition.
- ◆ Risques réputationnels.
- ◆ Risques réglementaires.

De même, si les infrastructures et modalités d'exploitation ne sont pas adaptées au changement climatique, le risque est la détérioration des actifs, la dégradation des conditions d'exploitation, voire l'arrêt des opérations, au moins une journée à cause des changements climatiques physiques (chaleur extrême, inondations).

Les risques associés comprennent également des risques financiers (dus à la nécessité d'investissements importants pour les maîtriser et déployer des mesures permettant de limiter leur impact).

De manière générale, la dégradation des installations et/ou l'arrêt des opérations sont considérés comme un risque majeur car la remise en état ou l'adaptation de ces infrastructures peut aller jusqu'à représenter des coûts pour le Groupe ADP non négligeable.

À moyen terme, le changement climatique peut également fortement impacter les actifs du groupe (notamment ceux de TAV et AIG - vagues de chaleur extrême en Turquie ou en Jordanie).

La transformation du Groupe ADP pour en faire un véritable *hub* énergétique suppose des investissements importants en termes de CAPEX et constitue un risque financier pour le groupe. En effet, le développement de nouvelles filières énergétiques représente un coût important à court et moyen termes. Toutefois, le gain escompté de ces investissements sur le long terme doit permettre d'être supérieur aux coûts initialement engagés.

Risques et opportunités liés à l'ESRS E2

Description des risques et opportunités associés à l'enjeu : « Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air »

Les risques associés pour le Groupe ADP comprennent des risques financiers nécessitant des investissements importants ainsi que des charges liées au coût d'exploitation mis en œuvre pour limiter l'impact des activités sur la qualité de l'air (notamment cas extrêmes où des restrictions de vols pourraient être imposées).

Description des risques et opportunités associés à l'enjeu « Maîtrise de la pollution de l'eau »

Les risques associés comprennent des risques financiers pour Groupe ADP puisque des investissements importants sont entrepris pour garantir la qualité des eaux, ne pas altérer les conditions de vie des riverains et réduire la perception négative qu'ils pourraient avoir de l'activité aéroportuaire.

Risques et opportunités liés à l'ESRS E4

Description des risques et opportunités associés à l'enjeu « Biodiversité »

Les risques associés à la perte de biodiversité peuvent également affecter la réputation du Groupe ADP. Les parties prenantes, y compris les investisseurs, les clients et les régulateurs, attendent des entreprises qu'elles prennent des mesures pour atténuer leurs impacts sur l'environnement. Si le Groupe ADP ne parvient pas à gérer ses impacts sur la biodiversité, cela pourrait entraîner une perte de confiance de la part de ces parties prenantes.

À l'inverse, ces modifications peuvent également impacter les activités aéroportuaires, notamment en cas de collisions aviaires ou si certaines espèces dégradent les infrastructures.

Les impacts de la perte de biodiversité peuvent être importants, tant sur le plan environnemental qu'économique. Dans les cas les plus extrêmes, la dégradation des écosystèmes peut potentiellement entraîner une diminution de la qualité de l'air et de l'eau, une augmentation de l'érosion des sols et une réduction de la résilience face aux changements climatiques.

Les effets anticipés en termes d'impacts, pour le Groupe ADP, peuvent avoir des conséquences négatives sur les activités du Groupe ADP, telles qu'une augmentation des coûts de traitement pour pallier ces risques et une dégradation de l'activité opérationnelle.

Cependant, il y a aussi des opportunités associées à la gestion de la biodiversité. En prenant des mesures pour protéger et restaurer les écosystèmes, le Groupe ADP peut renforcer sa résilience face aux changements climatiques (en s'appuyant sur des solutions fondées sur la nature), réduire ses coûts d'exploitation et améliorer sa réputation. De plus, en démontrant son engagement en matière de durabilité, le Groupe ADP peut espérer attirer de nouveaux clients et investisseurs qui partagent ses valeurs environnementales.

Pour les ESRS Sociaux et Sociétaux, il y a en totalité 11 enjeux identifiés comme matériels. Ils se décomposent en quatre sections :

- ◆ 3 enjeux liés au S1 ;
- ◆ 2 enjeux pour le S2 ;
- ◆ 3 enjeux le S3 ;
- ◆ 3 enjeux liés au S4.

Risques et opportunités liés à l'ESRS S1

Description des risques et opportunités associés à l'enjeu « Santé et sécurité des salariés »

Le risque associé est la survenance d'accidents du travail. Les conséquences peuvent être juridiques, financières, d'image et opérationnelles. L'accidentologie est suivie et analysée de manière approfondie.

Les opportunités relèvent notamment de l'amélioration de la performance de l'entreprise grâce à des salariés dont le bien-être est assuré, favorisant un climat de confiance.

Le Groupe ADP prend donc en compte cet enjeu essentiel par des politiques de prévention des risques pour assurer la santé et la sécurité de tous ses salariés.

Description des risques et opportunités associés à l'enjeu « Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences »

Les risques associés à cet enjeu sont importants pour l'activité et ses évolutions, notamment pour accompagner la transition écologique et les évolutions du transport aérien.

Le risque existe plus particulièrement pour Aéroports de Paris SA, qui devra faire face au départ de 40 à 50 % de ses effectifs dans les 10 à 12 ans à venir, impliquant un renouvellement des compétences pour disposer des ressources nécessaires à moyen et long terme. Les autres sociétés sont également en tension pour disposer des compétences dont elles ont besoin dans certains domaines. Le risque est principalement opérationnel et d'image.

Les opportunités associées à la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences sont nombreuses. Pour l'entreprise, c'est celle d'attirer les compétences nécessaires, de développer et conserver les compétences internes. Elle a un impact positif sur la motivation des salariés et leur productivité, grâce aux perspectives d'évolution possibles. À long terme, cela permettra d'anticiper la transition écologique et les évolutions du trafic et de l'activité grâce à des salariés bien intégrés et formés.

Description des risques et opportunités associés à l'enjeu « Dialogue social »

Les risques associés à un dialogue social déficient peuvent se concrétiser en l'absence de traitement par l'entreprise par les problématiques suivantes : situations conflictuelles et mouvements sociaux, démobilité des salariés, turnover élevé, avec des conséquences à court terme. Pour les salariés, le risque est l'absence de dispositions collectives favorables (accords).

Les opportunités associées à un dialogue social de qualité sont liées à un climat social apaisé qui améliore la performance de l'entreprise ainsi que son image.

Risques et opportunités liés à l'ESRS S2

Description des risques et opportunités associés à l'enjeu « Santé et sécurité des salariés dans la chaîne de valeur »

Les risques associés à la survenance d'accidents du travail et ses conséquences peuvent être juridiques, financières, d'image ou opérationnelles.

Les opportunités relèvent notamment de l'amélioration de la performance de l'entreprise en favorisant un climat de confiance avec les travailleurs de la chaîne de valeur dont le bien-être est pris en compte et anticipé.

Description des risques et opportunités associés à l'enjeu « Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences dans la chaîne de valeur »

Les risques associés à cet enjeu doivent permettre d'accompagner la transition écologique et les évolutions du transport aérien. Ce risque existe plus particulièrement pour faire face au renouvellement des compétences à venir et disposer des ressources nécessaires à moyen et long terme.

Les opportunités associées à la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences sont le besoin d'attirer les bons profils, savoir développer leurs compétences et les conserver au sein de leurs entreprises (effet d'impact positif sur la motivation des travailleurs de la chaîne de valeur et leur productivité, perspectives d'évolution, etc.). Cela pourra permettre d'anticiper la transition écologique et les évolutions du trafic grâce à des travailleurs bien intégrés et formés ayant une vision à long terme.

Risques et opportunités liés à l'ESRS S3

Description des risques et opportunités liés à l'enjeu « Réduction des nuisances sonores »

Les risques associés à l'absence d'initiatives de réduction des nuisances sonores peuvent être importants. En cas de non-traitement par le Groupe ADP des problématiques acoustiques pour les riverains, cela peut entraîner des conséquences opérationnelles tels qu'un couvre-feu imposé par les autorités locales et une limitation des heures d'exploitation des pistes, avec des conséquences sur le nombre de vols, les plans de développement et d'expansion de l'aéroport, et la nécessité de réorganiser toute l'activité.

Description des risques et opportunités liés à l'enjeu « Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales »

Les risques associés à un mauvais dialogue avec les parties prenantes territoriales peuvent être importants. En cas de non-traitement par le Groupe ADP des problématiques matérielles pour les acteurs locaux, cela peut entraîner des perturbations d'activité et les abandons de projets qui découleraient des préoccupations, manifestations et blocages des riverains ou de couvre-feux limitant les heures d'exploitation imposés par les législateurs.

Les opportunités associées à un dialogue de qualité avec les parties prenantes territoriales sont nombreuses. Tout d'abord, cela permet d'assurer la légitimité juridique de certains projets du Groupe ADP et d'améliorer son image auprès des acteurs locaux. De plus, cela offre des opportunités de développement pour le territoire, en intégrant les propositions des parties prenantes dans les projets et activités du groupe.

Description des risques et opportunités liés à l'enjeu « Développement économique, emploi et insertion »

Pour le Groupe ADP, il s'agit d'opportunités avec le renforcement de l'image positive de l'aéroport en tant que moteur de croissance économique et de développement régional, de l'inclusion, et partenaire local des communautés.

Risques et opportunités liés à l'ESRS S4

Description des risques et opportunités liés à l'enjeu « Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire »

Les risques associés, en cas d'incidents majeurs (accidents graves, attentats, pandémies, etc.), peuvent être importants pour le groupe, entraînant des conséquences opérationnelles et financières, une dégradation de son image et des responsabilités pénales.

Toutefois, en garantissant la conformité des procédures de sûreté et de sécurité, le Groupe ADP saisit ces engagements comme des opportunités d'amélioration de sa crédibilité et de son image.

Description des risques et opportunités liés à l'enjeu « Hospitalité pour tous »

Les risques associés à une mauvaise hospitalité comprennent, en cas de non-respect des besoins spécifiques des passagers, une exclusion de certains publics fragiles ou particuliers, ce qui serait tout d'abord antinomique avec la raison d'être du groupe. De plus cela pourrait avoir un impact négatif sur l'image de l'entreprise et sur sa performance commerciale.

Les opportunités associées à une hospitalité de qualité sont nombreuses. Tout d'abord, cela permet d'améliorer l'expérience en aéroport pour tous les passagers, en offrant des infrastructures adaptées à leurs besoins spécifiques, des preuves d'attention pour les passagers, et une prise en charge de qualité pour les publics fragiles. De plus, cela offre des opportunités de développement pour le groupe, en améliorant la qualité, le coût, la rapidité des déplacements et les lieux d'accueil pour ces publics, et en augmentant les offres de services permettant de répondre aux attentes.

Description des risques et opportunités liés à l'enjeu « Accès aux plateformes et multimodalité »

Les risques associés tels que la saturation des moyens de transport et les limitations des modes d'accès peuvent entraîner des perturbations, des accidents sur les routes et des retards pour les passagers et les salariés qui génèrent de l'anxiété et de la pénibilité. De même, l'usage historique de la voiture comme principal mode d'accès est générateur de pollutions (atmosphérique, sonores, lumineuses). Cela peut nuire à l'image de l'entreprise, à son acceptabilité tout en engendrant des conséquences financières et des perturbations opérationnelles.

Néanmoins, en améliorant l'accessibilité des plateformes et en diversifiant les modes d'accès, en particulier les modes collectifs et moins polluants, les opportunités associées, telle que l'opportunité d'image positive, permettraient de renforcer la réputation du Groupe ADP en tant qu'acteur responsable et engagé dans la satisfaction de tous les publics.

Pour l'ESRS Gouvernance, il y a 1 enjeu identifié comme matériel.

Risques et opportunités liés à l'ESRS G1

Description des risques et opportunités associés à l'enjeu « Prévention des risques d'éthique et compliance (dont la corruption) »

Les risques associés à cet enjeu sont variés. Ils incluent des risques juridiques, financiers et d'image incluant l'appréciation des parties prenantes et de désengagement des collaborateurs, ainsi qu'un potentiel retrait des investisseurs. Ces risques, s'ils ne sont pas gérés de manière adéquate, engendrent des coûts substantiels, désorganisent l'entreprise en cas d'enquête par des autorités, dégradent la confiance des investisseurs et nuisent à sa performance globale.

Les opportunités offertes par une politique efficace de prévention des risques éthiques positionnent l'entreprise comme un acteur central, favorisant une meilleure attractivité pour les talents et contribuent à réduire les coûts et améliorer la performance économique générale.

[2-SBM-3-48-(b)] → Divulgaration des effets actuels et prévus des impacts, risques et opportunités significatifs sur le modèle d'entreprise, la chaîne de valeur, la stratégie et la prise de décision, et de la manière dont l'entreprise a réagi ou prévoit de réagir à ces effets.

Dans ce paragraphe, il est précisé la manière dont le Groupe ADP réagit et prévoit de réagir aux effets induits pour donner suite à l'analyse IRO.

En ce qui concerne les effets induits liés au climat, le groupe a identifié les impacts potentiels et met en place une feuille de route pour y faire face, appelée *Pioneers For Trust*.

Cette feuille de route, pleinement intégrée à la stratégie du groupe, vise à réduire l'impact du groupe sur l'environnement en décarbonant ses activités et en favorisant la transition environnementale, ce qui permettra de réduire l'empreinte carbone des aéroports du groupe.

Ses grands axes sont notamment :

- ◆ l'atteinte de zéro émission nette de CO₂ sur les plateformes du Groupe ADP à horizon 2050 ;
- ◆ l'investissement dans des nouvelles filières énergétiques.

En ce qui concerne les effets liés à la pollution de l'eau, des sols et de l'air, le groupe a identifié les impacts potentiels, qui peuvent inclure des coûts importants liés à la dépollution ou même des arrêts ponctuels des opérations. Pour faire face à ces risques, le groupe se conforme aux exigences réglementaires en matière de traitement des effluents aqueux (en particulier les eaux pluviales hivernales) et s'engage à adopter des pratiques rigoureuses de gestion des eaux, notamment en effectuant des mesures en continu et des évaluations régulières, ainsi qu'en prenant des actions de dépollution lorsque cela est nécessaire. Cette approche vise à protéger à la fois l'environnement et la santé publique des personnes.

S'agissant de la qualité de l'air, un des effets induits pris en compte par le Groupe ADP est dû à l'impact direct des émissions polluantes générées par le trafic des compagnies aériennes opérant sur ses plateformes. D'autre part, les flux de transports routiers qui peuvent générer des nœuds de trafic sur les plateformes, sont à l'origine d'une dégradation de la qualité de l'air.

Ainsi, bien que le Groupe ADP ne soit pas responsable directement de l'ensemble des effets liés aux problématiques de pollution décrits ci-dessous, des actions sont mises en œuvre en faveur de la transition énergétique. Par exemple :

- ◆ l'électrification de ses activités aéroportuaires et du parc automobile ;
- ◆ tendre vers une meilleure sobriété énergétique via l'optimisation du dispositif de roulage des avions au sol, permettant un déplacement sur les pistes plus économes en énergie - N-1 moteur ou Taxibot par exemple.

Le développement de nouvelles filières énergétiques : à moyen terme, le Groupe ADP envisage de distribuer, voire produire des énergies renouvelables via des projets d'écologie territoriale, le déploiement de panneaux solaires photovoltaïques, l'implantation de stations de distribution d'hydrogène/Gaz Naturel pour les véhicules, la mise en place d'espaces de stockage pour les SAF (*Sustainable Aviation Fuels*). Ce positionnement est tant au service de la décarbonation des activités présentes sur les plateformes, de sa chaîne de valeur que des territoires qui les hébergent.

Pour conclure sur les enjeux environnementaux, en se penchant sur la manière dont le Groupe ADP traite les effets induits de sa politique, cela constitue une vraie opportunité de décarbonation de ses activités et de transformation vers un nouveau modèle aéroportuaire.

S'agissant des effets induits liés aux enjeux sociaux, les effets anticipés en termes d'impacts, pour le Groupe ADP, sont identifiés.

Pour les enjeux liés à la santé et à la sécurité des salariés, la mise en place de la feuille de route RH du groupe 2025-2029 comprendra un axe protection, et notamment la promotion d'une culture de prévention partagée, déclinée par la Charte groupe « Santé et sécurité au travail ». Les engagements relatifs aux droits humains intègrent également cette dimension.

Dans la même optique, les actions menées par chaque entité du groupe pour préserver l'intégrité physique et renforcer la culture de prévention sont constantes et le Groupe ADP s'efforce de prévenir les risques d'accidents et d'accidents en matière de santé et sécurité au travail pour l'ensemble des personnes évoluant sur ses plateformes (travailleurs de la chaîne de valeur).

Pour répondre à la sécurisation et à l'attractivité des métiers et des compétences, le Groupe ADP favorise le recrutement durable pour tous les acteurs présents sur ses sites aéroportuaires, afin de garantir la continuité de l'activité opérationnelle, tout en offrant des opportunités professionnelles aux travailleurs issus des bassins d'emploi et territoires proches.

Pour les enjeux visant à limiter son impact sur les communautés environnantes, le Groupe ADP contribue depuis 50 ans à réduire autant que possible les nuisances sonores auxquelles sont soumis les riverains en mesurant l'impact sonore du trafic aérien, en mettant en place des outils de visualisation du trafic et en fournissant des aides à l'insonorisation, en application de la loi.

Le Groupe ADP travaille également à l'optimisation du fonctionnement aéroportuaire afin d'éviter les opérations bruyantes : réduction des temps de roulage, décollage en seuil de piste, descente continue, respect des créneaux, procédures essais moteurs.

De la même façon, le Groupe ADP souhaite garantir le traitement des problématiques des acteurs de ses territoires dans un cadre d'échanges libre et coanimé. Il veille à écouter leurs préoccupations et à intégrer leurs propositions pour réduire l'impact négatif de ses activités. La mise en place de maisons de l'environnement sur le territoire, servant de plateformes d'échanges et de sensibilisation, témoigne de l'engagement du Groupe ADP en faveur de ce dialogue.

Enfin, afin de garantir un service de transport de qualité pour tous, facilitant l'accès des salariés à leur travail, des communautés à leurs lieux de vie et des clients à leurs vols, le Groupe ADP agit sur la densification des infrastructures existantes, en diversifiant les modes d'accès et en élargissant les capacités des gares et des pôles multimodaux. Ces démarches doivent permettre à chacun de choisir le mode de transport le plus économe en énergie, garantissant un service de transport de qualité pour tous les acteurs.

Concernant l'enjeu Gouvernance, le Groupe ADP s'efforce de tenir compte des effets induits de la prévention des risques éthiques et de conformité sur la stratégie, le modèle d'affaires et la prise de décision de l'entreprise.

[2-SBM-3-48-(c)-i] → Informations sur la manière dont les impacts négatifs et positifs importants affectent (ou sont susceptibles d'affecter) les personnes ou l'environnement.

Voir DP → [2-SBM-3-48-(a)] → Description des impacts matériels résultant de l'évaluation de l'importance relative.

[2-SBM-3-48-(c)-ii] → Informations sur la manière dont les impacts découlent de la stratégie et du modèle d'entreprise ou y sont liés

Dans ce paragraphe, il est précisé les impacts positifs et négatifs qui découlent de la stratégie du Groupe ADP. La réponse y est apportée de manière globale et non pas enjeu par enjeu.

En premier lieu, et comme précisé plus haut, le trafic aérien a par essence un impact sur le réchauffement climatique.

Le Groupe ADP de part ses objectifs de performance et de rentabilité induit par la croissance du trafic aérien, a conscience de l'effet qu'il peut jouer de manière directe ou indirecte sur le réchauffement climatique.

Le second aspect est le fait que l'activité industrielle en elle-même du Groupe ADP, et de ses clients, émet des rejets et peut donc avoir une influence sur l'environnement, notamment *via* la pollution de l'eau et les émissions de polluants gazeux.

Le troisième aspect est un effet externe positif lié à l'accompagnement et au renforcement de l'attractivité économique des territoires sur lesquels le groupe est implanté.

En effet, cela permet notamment :

- ◆ la création d'emplois sur les plateformes parisiennes et à l'international (le nombre de salariés employés directement par le Groupe ADP vs. le nombre total d'employés travaillant sur les plateformes, *via* les clients et sous-traitants, en est la parfaite illustration) ;
- ◆ le développement d'un bassin d'emploi local pour les territoires (cf. inclusion, qualification du personnel recruté, etc.) ;
- ◆ un désenclavement des territoires d'emprise des plateformes du groupe *via* l'interconnexion de ces zones (développement des réseaux de transport, intermodalité, etc.).

Enfin, le groupe est un employeur responsable, qui agit pour promouvoir et développer une politique qui va dans ce sens vis-à-vis de ses salariés et/ou sous-traitants.

Ainsi, le Groupe ADP fait en sorte d'atténuer au maximum ses impacts négatifs tout en maximisant ses externalités positives et ainsi lier au mieux compétitivité et responsabilité.

[2-SBM-3-48-(c)-iii] → Divulgarion des horizons temporels raisonnablement escomptés pour les impacts

Sont décrits ci-dessous les horizons temporels pour les enjeux environnementaux :

Enjeu « Atténuation et adaptation au changement climatique et développement des nouvelles filières énergétiques »

Cette transformation des aéroports permettant de décarboner ses usages conduit à une vraie transformation de notre modèle aéroportuaire en hub énergétique. À long terme, les gains escomptés de ses investissements étant supérieurs aux coûts engagés – à court/moyen-terme – peuvent donc constituer une vraie opportunité pour le Groupe ADP.

Enjeu « Maitrise de la pollution de l'eau »

Les impacts liés à la pollution des eaux sont susceptibles de survenir à court et moyen terme.

Enjeu « Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air »

Comme précisé précédemment, les impacts liés à la pollution de l'air sont susceptibles de survenir à court et moyen terme.

Enjeu « Limitation de nos pressions sur la biodiversité »

Les impacts liés à la biodiversité sont évalués de manière globale comme étant susceptibles de survenir à moyen terme.

Sont décrits ci-dessous, les horizons temporels des enjeux sociaux et sociétaux :

Enjeu « Santé et sécurité des travailleurs »

L'horizon temporel de cet enjeu est permanent, pour prévenir les accidents, tant en prévention à court terme qu'à moyen et long terme pour préserver la santé des salariés.

Enjeu « Sécurisation et attractivité des métiers pour les salariés »

L'horizon temporel de cet enjeu est le long terme.

Enjeu « Dialogue social »

L'horizon temporel de cet enjeu est à court et moyen terme, pour accompagner dans la durée l'entreprise et les salariés.

Enjeu « Santé et sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur »

L'horizon temporel de cet enjeu est permanent, pour prévenir les accidents, tant en prévention à court terme qu'à moyen et long terme pour préserver la santé des travailleurs de la chaîne de valeur.

Enjeu « Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences » pour les travailleurs de la chaîne de valeur

L'horizon temporel de cet enjeu est le long terme.

Enjeu « Réduction des nuisances sonores »

L'horizon temporel de cet enjeu est à moyen et long terme.

Enjeu « Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales »

L'horizon temporel de cet enjeu est court, moyen et long terme, car il s'agit d'un enjeu continu qui nécessite une attention constante et une adaptation permanente aux évolutions des parties prenantes et de leur territoire.

Enjeu « Développement économique, emploi et insertion »

L'horizon temporel de cet enjeu est à long terme, car il s'agit d'un engagement continu en faveur du développement économique local et de l'emploi.

Enjeu « Hospitalité pour tous »

L'horizon temporel de cet enjeu est à moyen terme.

Enjeu « Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire »

L'horizon de cet enjeu est le court terme.

Enjeu « Accès aux plateformes et multimodalités »

L'horizon temporel de cet enjeu est à court et moyen terme, ainsi qu'à long-terme pour certaines infrastructures.

Enjeu Gouvernance : « Prévention des risques d'éthique et compliance »

L'horizon temporel de cet enjeu est le moyen terme.

[2-SBM-3-48-(c)-iv] → Description de la nature des activités ou des relations d'affaires par lesquelles l'entreprise est impliquée dans des impacts significatifs

L'essentiel des impacts matériels identifiés au cours de notre analyse sont liés aux activités réalisées sur les trois chaînes de valeur de Groupe ADP, sur l'emprise directe ou à proximité immédiate des plateformes aéroportuaires, et notamment :

- ◆ les émissions de gaz à effet de serre liées à son activité aéroportuaire directe (scopes 1 et 2), qui recouvrent le chauffage et l'alimentation en électricité des infrastructures, le fonctionnement des véhicules... ;
- ◆ les risques de pollution de l'air ou de l'eau ;
- ◆ les impacts sur la biodiversité locale ;
- ◆ les impacts sur les salariés du groupe ;
- ◆ les impacts sur les communautés locales ;
- ◆ les impacts sur les clients finaux.

Les principaux impacts matériels reliés à nos relations d'affaires sont les suivants :

- ◆ par définition, les impacts liés à l'ESRS S2 – Travailleurs de la chaîne de valeur ;
- ◆ au titre du scope 3, les émissions externes de gaz à effet de serre, qui concernent l'ensemble des entreprises intervenants sur la plateforme, et notamment les émissions des avions lors du décollage, atterrissage et roulage de l'avion (jusqu'à 3 000 pieds). Elles recouvrent également, au sol, les accès et les opérations, les achats de biens et services ;
- ◆ enfin, les relations d'affaires du Groupe ADP couvrent également les actifs contrôlés, parmi lesquels les aéroports qui présentent des enjeux similaires aux aéroports contrôlés du groupe.

[2-SBM-3-48-(d)] → Divulcation des effets financiers actuels des risques et opportunités significatifs sur la situation financière, la performance financière et les flux de trésorerie, ainsi que des risques et opportunités significatifs

Voir DP : [2-SBM-3-48-(a)] → Description des risques et opportunités importants résultant de l'évaluation de l'importance relative.

[2-SBM-3-48-(e)] → Informations sur les effets financiers anticipés des risques et opportunités significatifs sur la situation financière, la performance financière et les flux de trésorerie à court, moyen et long terme.

Informations non exigibles pour le reporting sur l'exercice 2024. Elles seront précisées sur les exercices de reporting suivants.

[2-SBM-3-48-(f)] → Informations sur la résilience de la stratégie et du modèle d'entreprise en ce qui concerne la capacité à faire face aux incidences et risques significatifs et à tirer parti des opportunités significatives

Les enjeux « Développement de nouvelles filières énergétiques » et « Adaptation au changement climatique » sont l'illustration de la volonté du Groupe ADP d'adopter une stratégie et un modèle économique résilient face aux IROs.

[2-SBM-3-48-(g)] → Informations sur les modifications apportées aux impacts, risques et opportunités significatifs par rapport à la période de référence précédente

Non concerné pour cette année (1^{ère} année de reporting 2024).

[2-SBM-3-48-(h)] → Divulcation de la spécification des impacts, risques et opportunités qui sont couverts par les exigences de divulgation de l'ESRS, par opposition à ceux qui sont couverts par des informations supplémentaires spécifiques à l'entité.

Non concerné pour cette année (1^{ère} année de reporting 2024).

4.1.4. Analyse IRO

IRO-2 — Présentation des informations publiées dans le rapport de durabilité : exigences de publication respectées en conséquences de l'analyse de matérialité, justification de la non-matérialité des thèmes (ESRS) non retenus

[2-IRO-2-56] → Divulgence de la liste des points de données qui découlent d'une autre législation de l'UE et informations sur leur emplacement dans la déclaration de durabilité

Pour ce 1^{er} rapport de durabilité, le Groupe ADP s'est bien conformé à la législation européenne (1^{ère} année de la directive CSRD).

La législation relative au devoir de vigilance a également été suivie.

[2-IRO-2-56] → Communication de la liste des exigences de divulgation de l'ESRS respectées lors de la préparation de la déclaration de durabilité suite au résultat de l'évaluation de l'importance relative.

TABLE DE CONCORDANCE PRÉCISANT LES EXIGENCES DE PUBLICATIONS DU RAPPORT DE DURABILITÉ

Domaines	ESRS	Thèmes	Exigences de publications respectées	Page
Informations générales	ESRS 2	Méthodologie et périmètre	BP-1 - Périmètre	85
			BP-2 - Particularités méthodologiques	86
		Gouvernance	GOV-1 - Rôle des organes d'administration, de gestion et de surveillance	89
			GOV-2 - Informations fournies aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et questions de durabilité traitées par ces organes	91
			GOV-3 - Intégration des performances en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation	91
			GOV-4 - Gestion des risques et contrôles internes concernant les rapports de durabilité	93
			GOV-5 - Déclaration sur la diligence raisonnable	92
		Stratégie et modèle d'affaire	SBM-1 - Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	94
			SBM-2 - Intérêts et points de vue des parties intéressées	96
			IRO-1 - Description des procédures d'identification et d'évaluation des incidences, risques et opportunités importants.	99
			SBM-3 - Incidences, risques et opportunités importants et leur lien avec la stratégie et le modèle économique	101
		Analyse IRO	IRO-2 - Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par la déclaration de durabilité de l'entreprise	111

Domaines	ESRS	Thèmes	Exigences de publications respectées	Page		
Environnement	E1	Changement Climatique	E1-2 — Politique climatique	126		
			[E1-ESRS 2 IRO-1] Identification et évaluation des impacts, risques et opportunités liés au climat	126		
			E1.SBM-3 — Analyse de résilience de l'entreprise au risque climatique	130		
			E1-4 — Objectifs liés à l'adaptation au changement climatique	135		
			E1-3 — Plan d'adaptation : risques climatiques physiques et risques de transition	136		
			E1-4 — Objectifs liés à l'atténuation du changement climatique	138		
			E1-5 — Consommations énergétiques	145		
			E1-6 — Émissions GES consolidées	147		
			E1-1 — Plan de transition : leviers, ressources (présentation générale)	154		
			E1.GOV-3 — Plan de transition : leviers, ressources (présentation générale)	167		
			E1-7 — Compensation des émissions de GES	168		
			E1-8 — Tarification interne du carbone	170		
			E1-3 — Plan de transition : moyens alloués	171		
			MDR-P — Contenu essentiel de la politique	172		
			MDR-A — Actions clés envisagées (horizon temporel, portée, ...)	174		
			MDR-T MDR-M — Cibles et objectifs souhaités et dispositifs de mesure	176		
			E2	Pollution	E2.IRO-1 Description des procédures de recensement et d'évaluation des incidences, risques et opportunités importants en matière de pollution	197
					E2-1 — Politique Groupe ADP pour gérer et atténuer la pollution de l'air	198
	E2-2 — Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixés	201				
	E2-3 — Objectifs en matière de prévention, contrôle ou réduction des émissions de polluants	202				
	E2-4 — Évaluation (méthode & résultats) des niveaux de rejets/émissions de polluants par Groupe ADP (y compris projection)	203				
	E2-5 — Focus sur les substances préoccupantes	204				
	E2-1 — Politique Groupe ADP pour gérer et atténuer la pollution de l'eau	204				
	E2-2 — Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixés	207				
	E2-3 — Objectifs en matière de prévention, contrôle ou réduction des émissions de polluants	207				
	E2-4 — Évaluation (méthode & résultats) des niveaux de rejets/émissions de polluants par Groupe ADP (y compris projection)	209				
	E2-5 — Focus sur les substances préoccupantes	211				
	E4	Biodiversité et écosystème			SBM-3 — Identification des sites Groupe ADP importants et des incidences négatives potentielles	216
					IRO-1 Présentation des IRO sur la biodiversité et les écosystèmes	217
					E4-1 — Résilience du modèle d'affaire Groupe ADP face au risque biodiversité	222
					E4-2 — Politique Groupe ADP en matière de préservation de la biodiversité et des écosystèmes	224
					E4-3 — Synthèse des actions en faveur de la biodiversité sur 2023 - 2024 (descriptif détaillé incluant évaluation monétaire)	229
					E4-4 - E4-3 — Fixation d'objectifs biodiversité : seuils écologiques & méthodologie associée et Plan d'actions en faveur de la biodiversité	231
					E4-5 — Identification & qualification des zones protégées/zones clés potentiellement impactées (nombre & surfaces)	232

Domaines	ESRS	Thèmes	Exigences de publications respectées	Page
Social	S1	Personnel de l'entreprise	S1-1 — Politiques Groupe ADP concernant la santé sécurité des salariés	252
			S1-2 — Écoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'évaluation des impacts reliés à la santé	254
			S1-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidences négatives et canaux de communications utilisés pour interagir avec le personnel au sujet de la santé et de la sécurité	256
			S1-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la santé sécurité des effectifs de l'entreprise	256
			S1-5 — Objectifs ciblés en matière de santé sécurité des effectifs de l'entreprise	258
			S1-11 — Politiques du Groupe ADP concernant le cadre d'application de la protection sociale contre les pertes de revenus dues aux événements majeurs de la vie et panorama des salariés en bénéficiant ou n'en bénéficiant pas	259
			S1-14 — Données de couverture par un système de gestion de la santé et de la sécurité et données d'incidentologies des effectifs au sein du Groupe	260
			S1-1 — Politiques Groupe ADP concernant la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise	263
			S1-2 — Écoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'évaluation des impacts reliés à la sécurisation et à l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise	264
			S1-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidences négatives et canaux de communications utilisés pour interagir avec le personnel au sujet de la sécurisation et de l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise	265
			S1-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la sécurisation et à l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise des effectifs de l'entreprise	266
			S1-5 — Objectifs ciblés en matière de sécurisation et d'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise des effectifs de l'entreprise	269
			S1-13 — Chiffres concernant les actions mises en place pour la formation des salariés (y compris par typologie de salarié)	269
			S1-1 — Politiques Groupe ADP concernant le dialogue social	270
			S1-2 — Écoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'évaluation des impacts reliés au dialogue social	271
			S1-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidences négatives et canaux de communications utilisés pour interagir avec le personnel au sujet du dialogue social	273
			S1-4 — Plans d'actions mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés au dialogue social	274
			S1-5 — Objectifs ciblés en matière de dialogue social	275
			S1-8 — Couverture des salariés par de conventions collectives	276
	S2	Travailleurs de la CDV	S2-ESRS2-SBM-3 - Identification & Évaluation des Impacts, risques et opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur	282
			S2-1 — Politiques Groupe ADP concernant la santé sécurité des travailleurs de la CDV, notamment sur la gestion des risques associés et les engagements pris par le Groupe en la matière	285
			S2-2 — Écoute et intégration du point de vue des travailleurs de la CDV dans l'évaluation des impacts reliés à la santé sécurité 434	287
			S2-3 — Mécanismes de réclamation mis en place à disposition des travailleurs de la CDV au sujet de la santé sécurité 436	289
			S2-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la santé sécurité des travailleurs de la CDV 437	289
			S2-5 — Objectifs ciblés en matière de santé sécurité des travailleurs de la CDV	291
			S2-1 — Politiques Groupe ADP concernant l'attractivité des métiers et la sécurisation des compétences des travailleurs de la chaîne de valeur	292
			S2-2 — Écoute et intégration du point de vue des travailleurs de la CDV dans l'évaluation des impacts reliés aux compétences	292
			S2-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidence et canaux de communications utilisés pour interagir avec les représentants du personnel	293
			S2-4 — Plan d'actions et évaluation des actions de gestion des incidences	293
			S2-5 — Processus d'implication des représentants du personnel dans la gestion des incidences et de son amélioration	294

Domaines	ESRS	Thèmes	Exigences de publications respectées	Page
	S3	Communautés affectées	S3.SBM-3 — Cadrage : Analyse des IRO de l'ESRS 3 sur les communautés affectées par l'activité du Groupe ADP, incluant la description des communautés présentes	296
			S3-1 — Politique de réduction des nuisances sonores	301
			S3-2 — Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans l'évaluation de l'impact des nuisances sonores	302
			S3-3 — Mécanismes de réclamation mis en place à disposition des communautés affectées par les nuisances sonores	304
			S3-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés aux nuisances sonores	305
			S3-5 — Objectifs ciblés de réduction des nuisances sonores	309
			S3-1 — Politique d'écoute et de dialogue mise en place avec les parties prenantes territoriales	309
			S3-2 — Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans la conception et la réalisation des actions de dialogue avec elles	311
			S3-3 — Initiatives, lieux et cadres de dialogues en place avec les parties prenantes territoriales	312
			S3-4 — Plans d'action mis en place pour améliorer le dialogue avec les parties prenantes territoriales et la prise en compte de ses résultats	314
			S3-5 — Objectifs ciblés d'échanges avec les parties prenantes territoriales	315
			S3-1 — Politique de développement économique local, d'emploi et d'insertion engagée par le Groupe ADP	315
			S3-2 — Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans la conception et la réalisation de la politique de développement économique	317
			S3-3 — Initiatives, lieux et cadres de dialogues en place avec les communautés affectées au sujet du développement économique local, d'emploi et d'insertion	318
			S3-4 — Plans d'action mis en place pour améliorer le développement économique local, d'emploi et d'insertion	318
			S3-5 — Objectifs ciblés en matière de développement économique local, d'emploi et d'insertion	322

Domaines	ESRS	Thèmes	Exigences de publications respectées	Page
	S4	Consommateurs et utilisateurs finaux	S4.SBM-3 — Cadrage : Analyse des IRO de l'ESRS 4 sur les consommateurs et utilisateurs finaux, lié à l'activité du Groupe ADP, incluant la description des types de consommateurs et d'utilisateurs finaux sur lesquels l'entreprise est susceptible d'avoir des impacts négatifs S4-1 — Politique Groupe ADP en matière de sûreté et sécurité publique et aéroportuaire S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés à la sécurité et la sûreté S4-3 — Mécanismes de réclamation et de réparation des impacts mis à la disposition des consommateurs et utilisateurs finaux concernant la sécurité et la sûreté S4-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la sécurité et à la sûreté S4-5 — Objectifs ciblés en matière de sécurité et de sûreté S4-1 — Politique Groupe ADP en matière d'accès à la plateforme et de multimodalité S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés à l'accès à la plateforme et la multimodalité S4-3 — Mécanismes de réclamation et de réparation des impacts mis à la disposition des consommateurs et utilisateurs finaux concernant accès à la plateforme et la multimodalité S4-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à l'accès à la plateforme et à la multimodalité S4-5 — Objectifs ciblés en matière d'accès à la plateforme et de multimodalité S4-1 — Politique Groupe ADP en matière d'hospitalité pour tous et d'universalité de l'accueil des clients S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés au traitement des passagers sur une plateforme du Groupe ADP S4-3 — Mécanismes de réclamation et de réparation des impacts mis à la disposition des consommateurs et utilisateurs finaux concernant l'hospitalité sur les plateformes aéroportuaires S4-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à l'hospitalité sur les plateformes aéroportuaires S4-5 — Objectifs ciblés en matière d'hospitalité pour tous	322 327 330 330 331 334 335 338 340 340 346 349 352 354 356 360
Gouvernance	G1	Conduite des affaires	[G1-ESRS 2 GOV-1] Rôle des organes d'administration, de gestion et de surveillance dans la prévention des risques éthiques et compliance (dont la corruption) G1.IRO-1 — Description des procédures d'identifications des IRO liés à l'enjeu Prévention des risques d'éthique et de compliance (dont la corruption) [G1-1] Politiques de conduite des affaires et culture d'entreprise [G1-3] Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin [G1-4] Incidents de corruption ou de pots-de-vin	370 371 374 381 383

[2-IRO-2-57] → Explication de l'évaluation négative de l'importance relative de l'ESRS E1 Changement climatique

Non concerné car l'ESRS E1 Changement climatique a bien été traduit par 3 enjeux matériels faisant l'objet d'une analyse détaillée dans la suite du rapport.

[2-IRO-2-59] → Explication de la manière dont ont été déterminées les informations matérielles à publier en ce qui concerne les impacts, les risques et les opportunités significatifs

Cf. DR IRO-1 (partie méthodologique) et DR SBM-3 (sur l'analyse des enjeux matériels).

[2-IRO-2-62] → Divulgaration des raisons pour lesquelles les politiques n'ont pas été adoptées

Non concerné → les politiques relatives aux enjeux matériels ont bien été adoptées et sont précisées dans les ESRS thématiques.

[2-IRO-2-62] → Divulgaration du calendrier dans lequel l'entreprise vise à adopter des politiques

Le calendrier des politiques déployées est précisé dans chaque ESRS thématique.

[2-IRO-2-62] → Divulgaration des raisons pour lesquelles des actions n'ont pas été adoptées

Les plans d'actions relatifs aux politiques déployées sont précisés dans chaque ESRS thématique.

[2-IRO-2-62] → Communication du calendrier dans lequel l'entreprise entend adopter des mesures

Le calendrier des plans d'actions relatifs aux politiques déployées est précisé dans chaque ESRS thématique.

4.2 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX RD-PV

4.2.a. RAPPORT DE DURABILITÉ - INTRODUCTION À LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE DU GROUPE ADP

Depuis de nombreuses années, le Groupe ADP intègre une ambition environnementale forte dans sa démarche de responsabilité sociétale (RSE), en cohérence avec les objectifs de développement durable de l'ONU, les ambitions européennes et la stratégie française de transition écologique.

Jusqu'en 2020, la politique environnementale du groupe concernait principalement les activités d'exploitation aéroportuaire des aéroports parisiens. En 2021, cette ambition s'est élargie à l'ensemble du cycle de vie des aéroports et à la chaîne de valeur de leurs activités, en France et à l'international. Depuis 2022, elle s'inscrit au cœur de la vision stratégique de la feuille de route 2025 *Pioneers*.

Conscient de ses responsabilités et de l'urgence climatique, le Groupe ADP a adopté en 2021 une nouvelle charte environnementale intitulée *Airports for trust*, signée et portée par 23 des 26 aéroports du groupe à travers le monde¹. Le volet environnemental de la politique RSE pour la période 2022-2025 : 2025 *Pioneers For Trust* a ainsi été élaboré en se basant sur les engagements signés au sein de la Charte *Airport For Trust*.

La politique environnementale s'empare d'enjeux majeurs tels que la lutte contre le changement climatique, l'effondrement de la biodiversité et la raréfaction des ressources naturelles, pour bâtir un nouveau modèle aéroportuaire durable et performant. La charte *Airports for trust* intègre ainsi une double approche structurelle :

- ◆ la transformation environnementale : depuis le positionnement de notre activité jusqu'à nos modes d'opération et nos modes de construction ;
- ◆ l'insertion dans les territoires : en réduisant les nuisances liées à nos plateformes, et en générant des externalités positives pour s'inscrire dans une planification urbaine globale (immobilier, énergies, mobilités).

Le pilier environnemental de la politique RSE 2025 *Pioneers for Trust* comporte quatre grandes ambitions environnementales, communes à tous les aéroports signataires:

- ◆ tendre vers le zéro impact environnemental et énergétique en exploitation sur notre périmètre de responsabilité (élargi aux concessionnaires) ;
- ◆ participer activement à la transition environnementale du secteur aérien et être apporteur de solution de verdissement côté pistes ;
- ◆ promouvoir l'intégration de chaque aéroport dans un système de ressources locales ;
- ◆ réduire l'empreinte environnementale des projets d'aménagement et de développement des activités aéroportuaires.

Ces quatre ambitions sont déclinées en 15 engagements, rappelés dans l'illustration ci-après. Ces engagements visent à transformer nos aéroports en *hubs* de connectivité multimodale et hubs énergétiques, au service des territoires. Ils font également de la lutte contre le changement climatique et de la préservation de la biodiversité des priorités essentielles.

¹ Les aéroports franciliens, les aéroports de TAV airports, AIG, Liège Airport, Ravalina, Nuevo Pudahuel ; seuls les aéroports de GMR (participation, non contrôlée), bien qu'engagés sur les thématiques de décarbonation de leurs activités, n'ont pas ratifié la charte environnementale.

15

ENGAGEMENTS AU SERVICE DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE DE L'AÉROPORT ET DU TRANSPORT AÉRIEN

TENDRE VERS DES OPÉRATIONS À IMPACT ZÉRO SUR L'ENVIRONNEMENT

- 1** Mettre en œuvre la feuille de route pour atteindre, sur nos émissions internes (scope 1&2), la neutralité carbone 2030 sur toutes nos plateformes et le ZEN 2030 (ORLY, LBG) – 2035 (CDG) – 2050 (autres plateformes engagées).
- 2** Renforcer l'intermodalité, réduire la place de la voiture, renforcer la connectivité avec les territoires.
- 3** Devenir un territoire neutre en carbone à horizon 2050 (périmètre géographique – scope 1&2 et toutes émissions au sol – augmenté des émissions croisière pour les vols au départ d'Europe).
- 4** Éviter/réduire les déchets d'exploitation et maximiser la valorisation matière.
- 5** Préserver les milieux : eau, sols, biodiversité ; réduire l'empreinte biodiversité de notre chaîne de valeur.

PARTICIPER ACTIVEMENT À LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION

- 6** Réunir les conditions d'accueil des technologies de transition (SAF) et ruptures technologiques (hydrogène, électrique).
- 7** Contribuer à l'amélioration des opérations (assistance en escale, roulage, phase de vol du cycle LTO), avec pour résultante la décarbonation des activités aériennes, l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction du bruit.
- 8** Contribuer aux travaux d'exemplarité environnementale du secteur aérien (lutte contre le trafic d'espèces protégées, réduction des déchets...).

PROMOUVOIR L'INTÉGRATION DE CHAQUE AÉROPORT DANS UN SYSTÈME DE RESSOURCES LOCALES

- 9** Elaborer une stratégie d'écologie industrielle et territoriale pour les matériaux de construction et l'énergie.
- 10** Mesurer et surveiller la qualité de l'air et l'exposition au bruit, de manière à préserver la santé des riverains.
- 11** Être un partenaire privilégié des territoires et des acteurs scientifiques et associatifs en matière de préservation et de sensibilisation à la biodiversité.

RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES

- 12** Mettre en œuvre une politique de construction bas carbone et économie circulaire ; construire le moins possible, et de manière modulaire et flexible ; mettre en œuvre une gouvernance environnementale des projets d'investissement, avec budget carbone et biodiversité.
- 13** Limiter l'impact environnemental des projets de développement et des chantiers (impact sonore, déchets, qualité de l'air, CO₂...).
- 14** Améliorer la valeur écologique de nos sites, assurer les continuités écologiques et tendre vers Zéro Imperméabilisation Nette dans nos responsabilités de maître d'ouvrage selon une trajectoire ambitieuse valide en 2022.
- 15** Obtenir des labels environnementaux pour tous les projets.

S'agissant de la lutte contre le changement climatique, cette priorité a été réaffirmée par le Groupe ADP, notamment par son Président Augustin de Romanet, lors du 5^{ème} congrès de l'Union des Aéroports Français et Francophones en 2023 en présence du Ministre délégué chargé des Transports. Le Groupe ADP s'était alors engagé dans une démarche de certification de ses engagements en matière d'atténuation du changement climatique.

En octobre 2024, la SBTi (Science-Based Target Initiative) a validé l'engagement d'Aéroports de Paris SA de réduire son empreinte carbone et celle de sa chaîne de valeur, avec l'objectif d'atteindre le zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Cette démarche SBTi certifie que la stratégie de réduction des émissions internes (scope 1 et 2) et externes (scope 3 relatif aux émissions des parties prenantes) est alignée sur l'objectif de limiter le réchauffement à 1,5°C fixé par les Accords de Paris.

Le Groupe ADP agit également pour améliorer son efficacité énergétique et développer de nouvelles énergies, à la fois pour ses propres besoins et ceux du secteur aérien, contribuant aux objectifs de développement durable de l'ONU, en particulier les objectifs n° 7 (*garantir l'accès de tous à une énergie propre et d'un coût abordable*), n° 9 (*bâtir une infrastructure durable et résiliente, encourager l'innovation*) et n° 13 (*lutter contre le changement climatique*).

S'agissant de la préservation de la biodiversité, le Groupe ADP a contribué à la réflexion stratégique notamment à travers les travaux du cercle de Giverny. Le directeur général exécutif du groupe y a défendu l'idée d'intégrer une représentation de la nature dans les conseils d'administration et les instances de gouvernance des entreprises, une proposition ayant influencé la stratégie nationale biodiversité.

En parallèle, l'action environnementale du Groupe ADP s'appuie sur les certifications ISO 14 001, renouvelées en 2024 pour l'ensemble des plateformes aéroportuaires (cf. tableau ci-dessous).

LISTE DES AÉROPORTS DISPOSANT D'UNE CERTIFICATION ISO 14 001

	CDG	ORY	LBG	ADB	BJV	GZP	BUS	BJV	NBE	MIR	SKP	OH	ALA	TBS	AM	ZAG	SCL	LGG	MED	AYT	JED	TNR	NOS
2023	OK	OK	OK		OK		OK		OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		OK	OK	OK		OK	OK
2024	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		OK	OK

4.2.b. DÉMARCHE GÉNÉRALE DE VIGILANCE ENVIRONNEMENT PV

Réaffirmée et renforcée dans le cadre de sa politique environnementale 2021-2025, l'ambition environnementale du Groupe ADP présentée précédemment implique une vigilance allant au-delà des seules obligations réglementaires et donc de son périmètre de matérialité lié à l'application de la CSRD tel que décrit dans la partie introductive (cf. Plan de vigilance – Cadre et clés de lectures).

La préservation des milieux naturels et la santé des riverains des aéroports font partie intégrante des politiques environnementales successives d'Aéroports de Paris. L'internationalisation de la politique environnementale du Groupe ADP depuis 2022 étend la prise en compte de ces enjeux à nos aéroports internationaux contrôlés et directement concernés par le plan de vigilance.

4.2.b.1 Identification des risques environnementaux

Éléments méthodologiques :

Basée sur un exercice réalisé en 2018 puis en 2020, la cartographie des risques environnementaux du Groupe ADP a été mise à jour en 2022 pour répondre aux enjeux environnementaux croissants, tels que la réduction des émissions de CO₂, la réduction de la pollution sonore ou la préservation de la biodiversité, et tenir compte de l'évolution de notre politique environnementale comme évoqué précédemment.

En 2023, afin d'identifier et de suivre les risques environnementaux sur nos principales plateformes franciliennes (Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) et internationales (la liste de ces plateformes est présentée dans le Plan de Vigilance du Groupe ADP de 2023 : <https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/rse/rapports-rse/plan-de-vigilance-2023.pdf>), la présente cartographie des risques a été consolidée à partir :

- ♦ des analyses environnementales de certains sites certifiés ISO 14 001 (cf. chapitre précédent) ;
- ♦ des événements survenus et déclarés (voir par ailleurs les déclarations réglementaires sur le sujet) ;
- ♦ du travail de conception et de suivi de la politique environnementale et énergétique 2022-2025 (voir chapitre précédent) ;
- ♦ des cartographies des risques réalisées pour les aéroports parisiens du groupe (cf. ci-dessous) ;

- ♦ d'entretiens et des retours d'expérience des équipes opérationnelles ;
- ♦ un questionnaire spécifiquement axé sur les exigences réglementaires pour chaque thématique environnementale (alignées sur les thématiques présentées dans le présent document cf. 4.2.2.2 Action de prévention, d'atténuation et d'opportunité).

Chacun des risques a fait l'objet d'une cotation qui a permis de définir des éléments de maîtrise. Ces éléments sont présentés dans les deux chapitres suivants.

4.2.b.1.1 Analyse des risques de nos sites France

Plusieurs études réalisées pour d'autres exercices que le plan de vigilance mais permettant d'alimenter celui-ci ont été finalisées en 2023 et 2024 :

- ♦ impacts et dépendances à la Nature des activités aéroportuaires, commerciales, immobilières et de production, de distribution d'énergie du groupe cf. ESRS E4 [E4-ESRS 2 IRO-1-17-(a)] → Divulgaration de l'identification et de l'évaluation des impacts réels et potentiels sur la biodiversité et les écosystèmes sur les sites propres et dans la chaîne de valeur : Afin d'obtenir une granulométrie de données suffisante, l'étude s'est focalisée sur les actifs franciliens du groupe. Elle permet d'alimenter et de quantifier en première approche les risques et enjeux pour le Groupe ADP vis-à-vis de la biodiversité et des ressources naturelles telles que le bois et l'eau ;

- ◆ risques et opportunités liés à la transition vers une économie bas carbone ESRS E1 E1.SBM-3 — Analyse de résilience de l'entreprise au risque climatique: Le périmètre de cette analyse inclut les 26 aéroports du groupe. Elle vise à évaluer les risques climatiques pour le groupe et identifier les sites les plus critiques et les risques climatiques les plus impactant, en tenant compte du scénario de réchauffement climatique SSP5-8.5 projeté en 2030 ;
- ◆ impacts et dépendances aux ressources naturelles cf. 4.2.4. Economie circulaire - thématique uniquement liée au plan de vigilance : cette étude est ciblée sur les ressources non vivantes (minéraux, hydrocarbures, etc.) et reprend les éléments de l'étude de dépendance à la Nature (ressources vivantes). Elle permet de mettre en évidence les ressources critiques pour l'activité du Groupe ADP dans les années à venir, d'assurer la continuité de ses activités et de réussir sa transition écologique. Ainsi, les résultats de cette étude permettent de mieux appréhender les risques et leviers d'action directs et indirects que le Groupe ADP peut mettre en œuvre pour appréhender ces risques et développer sa résilience. Certains des éléments de maîtrise sont présentés ci-dessous.

Ces éléments préliminaires et ces projets mis en œuvre s'inscrivent dans une vision de transformation profonde à terme du modèle d'affaires et des liens économiques et environnementaux des aéroports avec leurs territoires d'accueil et seront étendus dès 2025 aux aéroports internationaux.

En complément de ces démarches spécifiques, des démarches thématiques d'évaluation des tiers existent pour chacun des domaines présentés.

Concernant le climat, des évaluations spécifiques sont réalisées pour des domaines clefs ayant été identifiés comme principaux contributeurs à nos émissions. Ces éléments sont présentés dans le chapitre 4.4.1.3. Démarche de progrès au titre des Achats Responsables & Durables.

Une synthèse de cet état des lieux est présentée dans la matrice ci-dessous.

MATRICE DE RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR ET DES ACTIONS DÉPLOYÉES SUR LES ENTITÉS DU GROUPE ADP

Thèmes	Plateformes Françaises		TAV Group		AIG	
	Exigences du cadre réglementaire	Bonnes pratiques	Exigences du cadre réglementaire	Bonnes pratiques	Exigences du cadre réglementaire	Bonnes pratiques
Changement Climatique						
Pollution						
Eau et ressources marines						
Biodiversité et écosystèmes						
Économie circulaire						

- Des seuils sont imposés par la réglementation/les bonnes pratiques vont au-delà des exigences de seuils imposés
- Un cadre/bonne pratique existe et des mesures de prévention et d'impact sont mises en œuvre
- Aucun cadre ou bonne pratique mise en place

Cet état des lieux montre une hétérogénéité des législations en vigueur et des actions déployées dans chaque entité. Les entités interrogées respectent ces législations, et pour certains, vont au-delà, comme cela ressort des chapitres dédiés à chaque thématique du Rapport de Durabilité et au Plan de Vigilance.

Concernant les thématiques consommations d'eau et d'énergie le groupe a mis en place sur ses plateformes aéroportuaires en France et à l'étranger des plans de sobriété (pour la France) et des certifications ISO 14 001 et ISO 50 001 (France et étranger). Ces démarches incluent des outils de suivi de la performance des fournisseurs, voir des clients (compagnies, locataires, aéroports passagers) permettant un suivi des objectifs fixés et une meilleure allocation des moyens d'action.

Enfin, concernant l'économie circulaire, bien que la politique soit en cours d'élaboration, des éléments de suivi sont déjà en place concernant les sujets de valorisation matière les déchets d'exploitation et de construction. Ces éléments spécifiques sont présentés dans le chapitre : 4.2.4. Economie circulaire.

4.2.b.1.2 Analyse des risques de nos sites internationaux

Le Groupe ADP s'appuie sur un réseau de 26 aéroports exploités en contrat de gestion ou en concession en Europe, Asie, Afrique et Amérique. Compte tenu de sa présence mondiale, de la diversité des écosystèmes couverts, des enjeux territoriaux variés et des réglementations environnementales en vigueur dans les différents pays, les enjeux environnementaux du Groupe ADP sont de diverses natures.

En cohérence avec le référentiel ISO 26 000 qui reprend les grandes thématiques de la loi, le Groupe ADP a réalisé, pour AIG et TAV Airports, un état des lieux des réglementations locales et des actions déjà engagées relatives à l'environnement.

4.2.b.2 Actions de prévention, d'atténuation et opportunités

Les risques environnementaux et les éléments de maîtrise de ces risques déployés par le groupe, seront détaillés dans les chapitres suivants, en veillant bien à identifier à la fois ceux qui relèvent d'enjeux matériels et sont ainsi pleinement décrits dans le périmètre du rapport de durabilité, et ceux qui ne relèvent pas d'enjeux matériels mais sont identifiés comme pertinents dans les cartographies de risques élaborées dans le cadre du devoir de vigilance du Groupe ADP et qui sont décrites à ce titre dans le présent chapitre :

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

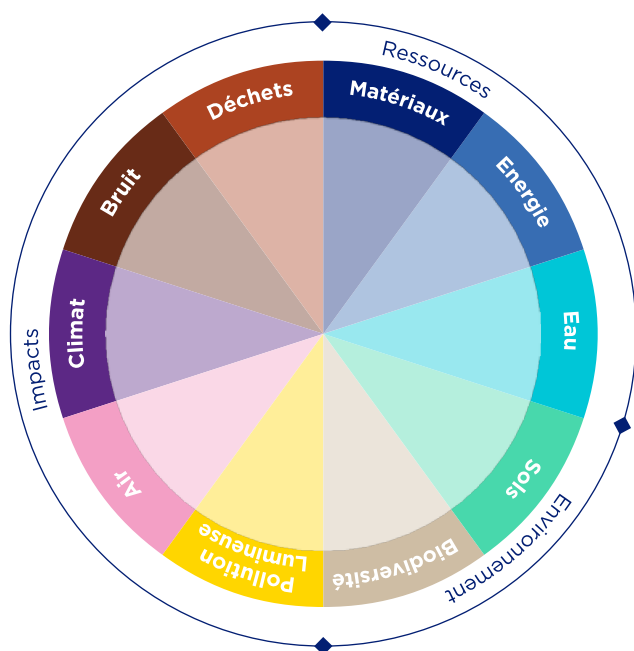
Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité	Enjeux vigilance issus des cartographies de risques vigilance - Environnement	
4.2.1.1 Adaptation au changement climatique	RD-PV	Réduire notre contribution au changement climatique
4.2.1.2 Atténuation du changement climatique	RD-PV	Réduire notre contribution au changement climatique
4.2.1.3 Développement de nouvelles filières énergétiques	RD-PV	Réduire notre contribution au changement climatique
4.2.2.1 Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air	RD-PV	Participer à la préservation d'un air de qualité
4.3.4.1 Réduction des nuisances sonores	RD-PV	Pollution sonore
4.2.2.2 Maîtrise de nos rejets en eau	RD-PV	4.2.2.3 Sauvegarder les ressources en eau PV
		4.2.2.4 Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines PV
4.2.3.1 Limitation de nos pressions sur la biodiversité	RD-PV	Préserver la biodiversité
		4.2.4 Economie circulaire PV Aller vers une approche systémique et circulaire des ressources

Par nature, les risques sont très liés au contexte opérationnel des différents sites, à leur activité sur les territoires, ainsi qu'à la sensibilité des milieux environnants. À partir de 2022, le Groupe ADP a élargi son champ d'action afin de :

- ♦ influencer positivement sur les acteurs de la communauté aéroportuaire et de sa chaîne de valeur ;
- ♦ parvenir à une maîtrise des impacts liés à leurs propres activités.

Le pilier environnemental de la politique RSE 2022-2025 du Groupe ADP cf. « Rapport de Durabilité - Introduction à la Politique Environnementale du Groupe ADP » se veut le plus large possible sur la chaîne de valeur et étendu à l'international. Il inclut notamment les principaux enjeux environnementaux sur lesquels les activités du groupe sont susceptibles d'avoir un impact significatif, classés en dix thématiques. Cette politique a également pour vocation d'embarquer, au-delà même de son scope 3, la communauté aéroportuaire et aéronautique.

REPRÉSENTATION DES 10 THÉMATIQUES INCLUSES AU SEIN DU PILIER ENVIRONNEMENTAL DE LA POLITIQUE RSE DU GROUPE ADP



Dispositif d'alerte environnementale

Le dispositif d'alerte éthique du Groupe ADP permet depuis 2018 de signaler tout manquement aux dispositions de son code de conduite, en particulier une atteinte grave à l'environnement, aux Droits de l'Homme, libertés fondamentales ou à la santé et sécurité des personnes (périmètre de la Loi Potier sur le Devoir de vigilance). – cf. Section 4.4.2.4 sur Les dispositifs de contrôle et d'alerte).

4.2.b.3 Démarche de progrès sur la cartographie des risques environnementaux

Dans le cadre de l'application de la nouvelle réglementation liée au reporting extra financier dite CSRD, une mise à jour de la cartographie des risques liés au devoir de vigilance, a été réalisée au sein de l'exercice de Double Matérialité (*Double Materiality Assessment* - DMA) à l'échelle des entités contrôlées du groupe. Elle a permis d'analyser les risques

encourus à l'échelle du groupe (au sens de la réglementation CSRD). Les résultats de cette étude DMA sont présentés aux chapitres dédiés IRO au sein du présent document (cf. IRO-1 — Méthodologie d'analyse IRO et intégration au processus global de gestion des risques de Groupe ADP).

Pour chaque thématique indiquée précédemment les démarches de progrès sont présentées :

Thématique du Plan de Vigilance	Plan de progrès associé
Réduire notre contribution au changement climatique - volet adaptation	E1-3 — Plan d'adaptation : risques climatiques physiques et risques de transition
Réduire notre contribution au changement climatique - volet atténuation	E1-1 — Plan de transition : leviers, ressources (présentation générale) E1.GOV-3 — Plan de transition : leviers, ressources (présentation générale) E1-3 — Plan de transition : moyens alloués
Réduire notre contribution au changement climatique - volet développement des nouvelles filières énergétiques	MDR-A — Actions clés envisagées (horizon temporel, portée, ...)
Participer à la préservation d'un air de qualité	E2-2 — Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixés air
Pollution sonore	S3-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés aux nuisances sonores
Sauvegarder les ressources en eau	E2-2 — Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixés eau
Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines	4.2.2.3.3. Démarche de progrès
Préserver la biodiversité	E4-4 - E4-3 — Fixation d'objectifs biodiversité : seuils écologiques & méthodologie associée et Plan d'actions en faveur de la biodiversité
Aller vers une approche systémique et circulaire des ressources	4.2.4.3. Démarche de progrès en matière d'économie circulaire

RISQUES SAILLANTS

Conduire la transition environnementale de l'aéroport et accompagner celle du transport aérien

Les risques saillants des aéroports du Groupe ADP et les mesures de maîtrise mises en œuvre en 2024



1 Décarbonation du transport aérien 4.2.1. Changement climatique 2 L'aéroport, Hub d'énergies vertes 4.2.1. Changement climatique 3 Actions pour la qualité de l'air et contre les nuisances sonores 4.2.2.1. Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air - enjeu commun PV et 4.3.3.1. Réduction des nuisances sonores 4 Lutte contre les pollutions des sols et des eaux souterraines 4.2.2.3. Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines - lié aux enjeux du plan de vigilance	5 Limitation des impacts sur la biodiversité 4.2.3. Biodiversité 6 Protection de l'eau et milieux aquatiques 4.2.2.2. Maîtrise de nos rejets en eau et Enjeu commun eau RD/PV 7 Économie circulaire 4.2.4. Économie circulaire - thématique liée au plan de vigilance 8 L'aéroport, Hub de toutes les Mobilités Accès à la plateforme et multimodalité

4.2.1. Changement climatique **RD-PV**

Référence	4.2.1.1	4.2.1.2	4.2.1.3
Enjeux	ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	ATTÉNUATION DU CHANGEMENT CLIMATIQUE	DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES FILIÈRES ÉNERGÉTIQUES
IRO	L'adaptation au changement climatique pour les infrastructures aéroportuaires entraîne des impacts (GES, emprises aux sols), mais elle est nécessaire pour éviter l'endommagement des actifs et/ou l'arrêt des opérations. L'opportunité pour ADP est de construire des infrastructures durables, résilientes et économes en énergie.	L'atténuation du changement climatique pour les aéroports passe par la réduction des émissions de GES. La recherche de solutions innovantes pour le développement durable est créateur d'emplois mais les potentielles limitations du trafic aérien imposées de manière réglementaire pour limiter les émissions peuvent se traduire par une baisse du niveau d'emploi (salariés et travailleurs de la chaîne de valeur) dans les territoires des plateformes et une diminution du niveau de vie.	Transformer le modèle aéroportuaire en <i>hub</i> énergie nécessite une mobilisation importante de CAPEX. Les résultats escomptés dépendent de la valeur de l'énergie vendue et de la capacité à payer des compagnies et des clients, toutefois, le gain escompté à long terme des investissements reste supérieur aux coûts engagés à court et moyen terme.
Explication de l'enjeu pour ADP	Assurer l'adaptation des infrastructures et des actifs de l'entreprise face au changement climatique (réchauffement climatique, élévation du niveau des mers, etc.) et à ses conséquences	Freiner le changement climatique en réduisant l'impact des activités du groupe et de sa chaîne de valeur sur l'environnement tout en répondant aux attentes des clients du secteur	Profiter des nouvelles technologies et des nouvelles énergies pour transformer les plateformes du Groupe ADP en <i>hubs</i> énergétiques
Périmètre *	Groupe - ensemble des entités consolidées	Le périmètre de l'enjeu et la politique d'atténuation du changement climatique sont définis pour le Groupe ADP, mais l'application de la politique se fait de manière différenciée par plateforme	Groupe - ensemble des entités consolidées
Politique	Feuille de route stratégique générale	Pioneers for Trust 2025	Feuille de route stratégique 2025 Pioneers : la mutation des aéroports en hubs énergie, capables de distribuer voire produire des énergies bas-carbone, est l'un des deux piliers de la transformation du modèle aéroportuaire du Groupe ADP
Action	Finalisation des analyses des risques climatiques physiques nets sur les aéroports les plus impactés Décarboner la flotte de véhicules	Scopes 1 et 2 : ◆ Efficacité et plan de sobriété énergétique ◆ Développement de la chaleur bas carbone ◆ Achat de garanties d'origine/ certificats d'énergie renouvelable et développement du solaire photovoltaïque ◆ Décarboner la flotte de véhicules Scope 3 : ◆ Préparer l'arrivée des nouvelles énergies aéronautiques (SAF, e-SAF, hydrogène bas-carbone, etc.) et optimiser leur intégration ◆ Verdissement des activités côté piste ◆ Renforcer l'intermodalité fer/air, réduire la place du véhicule individuel, renforcer la connectivité avec les territoires et faire des plateformes aéroportuaires de véritables hubs multimodaux aux échelles régionale et nationale ◆ Décarboner ses processus de construction, en intégrant des pratiques et des technologies innovantes visant à réduire l'empreinte carbone de ses projets d'investissement	◆ Développer la production et l'usage de l'énergie photovoltaïque, et développer des actifs de production et transport de chaleur bas-carbone ◆ Accélérer la distribution de carburant durable ◆ Accompagner le développement de l'hydrogène dans les aéroports
Cible		Cibles SBTI (<i>Science Based Target Initiative</i>) à l'échelle des plateformes franciliennes du groupe Objectif de neutralité carbone - sur le scope 1 et 2 - pour les aéroports signataires de la charte <i>Airports for Trust</i> Cibles ACA (<i>Airport Carbon Accreditation</i>) définies pour 7 plateformes aéroportuaires	KPI 8 de 2025 Pioneers : Utiliser 10 % d'énergies bas carbone dans les terminaux et côté piste, soit un quasi-doublément par rapport à 2019, et 40 % hors atterrissage et décollage

* Le périmètre consolidé est tel que celui décrit dans le DR BP-1.

Le changement climatique représente aujourd'hui l'un des défis les plus pressants pour l'économie mondiale (Rapport global du World Economic Forum, 2023). Pour répondre à ces défis, deux stratégies complémentaires s'imposent. D'une part, l'atténuation, qui vise à limiter les causes du changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans le but d'atteindre la neutralité carbone. D'autre part, l'adaptation, qui consiste à anticiper et à gérer les impacts inévitables de ces changements sur les systèmes économiques et environnementaux.

Ce constat largement partagé, combiné à l'étude de double matérialité réalisée par le Groupe ADP, conduit à retenir, pour le Groupe ADP et sa chaîne de valeur, trois enjeux matériels au titre du changement climatique :

- ♦ l'adaptation au changement climatique : les aéroports doivent s'adapter au changement climatique en raison des risques physiques croissants liés aux phénomènes météorologiques extrêmes, comme les inondations, les vagues de chaleur ou encore la montée du niveau de la mer pour les plateformes situées en bord de mer. S'adapter à ces risques est essentiel pour garantir la résilience, la sécurité et la continuité des opérations. La prise en compte des risques et opportunités de transition vers une économie bas carbone doit également éclairer les études de résilience du modèle d'affaires du Groupe ADP ;
- ♦ l'atténuation du changement climatique : la lutte contre le changement climatique est un axe majeur de la stratégie environnementale du Groupe ADP. Le Groupe ADP est engagé à atteindre le zéro émission nette sur sa chaîne de valeur à l'horizon 2050¹. Cet engagement est sous-tendu par une politique ambitieuse de pilotage et de réduction des émissions directes de gaz à effet de serre (scopes 1 et 2) et des émissions indirectes (scope 3) liées aux activités des parties prenantes ;
- ♦ le développement de nouvelles filières énergétiques : la capacité à décarboner les activités aéroportuaires directement émettrices de GES et les activités du transport aérien de façon plus générale repose sur le nécessaire recours à des énergies ou vecteurs énergétiques bas-carbone ou décarbonés - électricité verte, gaz naturel pour véhicules d'origine biologique (bioGNV), carburants d'aviation durables (CAD ou SAF - *Sustainable Aviation Fuel*), hydrogène bas-carbone ou décarboné. Les aéroports ont une responsabilité à devenir des « hubs énergétiques » capables de distribuer voire produire ces énergies à large échelle pour leurs usages directs, ceux de leur chaîne de valeur et ceux des territoires qui les hébergent. Les aéroports ont également un rôle à jouer pour permettre l'émergence de ces filières énergétiques que ce soit en soutenant la production, en contribuant à renforcer la visibilité des besoins ou en participant aux études de planification des infrastructures. Cet enjeu de devenir un « hub énergie » - également identifié comme opportunité majeure de transition vers une économie bas carbone - constitue l'un des deux piliers de la transformation du modèle d'affaires du Groupe ADP.

E1-2 — Politique climatique

[E1-2-24] → Politiques en place pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci [voir ESRS 2 MDR-P].

Pour répondre aux enjeux matériels décrits ci-dessus et reflétant l'analyse des risques, impacts et opportunités, le Groupe ADP structure progressivement et déploie plusieurs politiques détaillées dans ce chapitre dédié au changement climatique :

- ♦ la politique climatique, d'une part, composée d'un plan d'atténuation du changement climatique - visant à maîtriser et réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien - et d'un plan d'adaptation au changement climatique - visant à maîtriser la vulnérabilité de nos actifs et activités aux risques climatiques physiques et de transition ;
- ♦ la politique énergétique, d'autre part, qui s'appuie sur deux axes majeurs : la sobriété énergétique et la transition énergétique. La politique énergétique est pleinement au service de la politique climatique puisque la transition environnementale passe notamment par la transition énergétique. La politique énergétique est également l'un des deux axes majeurs de la transformation du modèle aéroportuaire puisque le Groupe ADP ambitionne de faire de ses aéroports des hubs énergétiques capables de distribuer voire produire des énergies décarbonées et bas-carbone à grande échelle.

[E1-2-25] → Questions de durabilité abordées par la politique relative au changement climatique

La politique environnementale, nommée Airports for Trust (intégrée dans la stratégie RSE 2025 *Pioneers for Trust* au sein de la politique stratégique globale 2025 *Pioneers*), intègre les enjeux relatifs à l'atténuation du changement climatique, la sobriété énergétique et à la transition énergétique. Elle comporte également des engagements et objectifs relatifs à la sobriété et la circularité de la consommation des ressources ainsi qu'à la limitation de nos pressions sur la biodiversité. Ces engagements contribuent également à la lutte contre le changement climatique.

[E1-ESRS 2 IRO-1] Identification et évaluation des impacts, risques et opportunités liés au climat

[E1-ESRS 2 IRO-1-20-(a), E1-ESRS 2 IRO-1-AR 9] → Processus d'identification des impacts sur le changement climatique

Concernant l'atténuation du changement climatique, les impacts de l'activité de l'entreprise sur le changement climatique sont évalués et quantifiés à travers le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le bilan des GES du Groupe ADP est établi selon les exigences de la CSRD et le référentiel du GHG Protocol. Le bilan prend en compte les émissions directes (scopes 1 et 2) ainsi que les émissions générées par les activités de la chaîne de valeur (scope 3).

¹ Cf. [E1-4].

Conformément à l'AR 10, les informations détaillées sont disponibles dans les sections ESRS E1-1 paragraphe 16, ESRS E1-4 et ESRS E1-6.

Pour ce qui concerne l'adaptation au changement climatique, le Groupe ADP a engagé des études en vue d'étudier précisément la nature et l'impact des événements qui présentent un risque climatique pour ses aéroports (à la fois sur les infrastructures et sur la continuité des opérations) en vue de proposer une stratégie d'adaptation claire et adaptée aux spécificités locales.

Ces études se concentrent sur :

- ◆ les risques et opportunités de transition liés au passage vers une économie bas-carbone ;
- ◆ les risques physiques qui englobent les effets directs du changement climatique, qu'ils soient chroniques (élévation des températures, montée des eaux...) ou extrêmes (vagues de chaleur, inondations...).

PROCESSUS D'ANALYSE DES RISQUES CLIMATIQUES PHYSIQUES

[E1-ESRS 2 IRO-1-20-(b)] → Processus d'identification des risques physiques liés au climat

L'analyse des risques physiques liés au climat est pleinement intégrée à la stratégie de pilotage des risques du Groupe ADP.

Le Groupe ADP évalue la manière dont ses actifs et ses activités économiques sont exposés aux risques climatiques en deux étapes :

Entre fin 2022 et 2023, le Groupe ADP a conduit une analyse de risques bruts n'intégrant pas les mesures, actuelles ou futures, d'atténuation ou d'adaptation aux risques. Cette analyse de l'exposition des aéroports aux risques climatiques a permis d'identifier les sites les plus critiques et de cartographier les périls climatiques les plus impactant (sur la base de la classification taxonomique européenne des risques liés au climat) (pour plus de détails voir la sous-section E1-3 — Plan d'adaptation : risques climatiques physiques et risques de transition).

La qualification de l'exposition des actifs aux risques physiques se poursuit en 2024 et 2025 par une analyse des risques climatiques physiques nets, pour les aéroports contrôlés du groupe, nourrie par la réalisation de visites de sites. Cette seconde étape de l'analyse permet de détailler la vulnérabilité aux aléas climatiques des différents process aéroportuaires (opérations terminales, accès routiers et parcs de stationnement, airside, équipements sensibles). Elle vise à tenir compte, dans la qualification du risque, des mesures d'atténuation et d'adaptation déjà existantes et prévues. L'analyse comprend une évaluation du coût des mesures supplémentaires d'atténuation et adaptation aux risques qui pourraient être mises en place ainsi qu'une évaluation de l'impact du risque net sur la valeur des actifs. L'analyse s'inscrit dans une démarche proactive du Groupe ADP visant à réduire la vulnérabilité aux risques climatiques et à adapter les infrastructures aéroportuaires aux impacts du changement climatique, notamment en mettant l'accent sur des solutions adaptées aux spécificités locales. En 2024, l'analyse des risques nets a été réalisée pour les trois plateformes parisiennes et a débuté pour l'aéroport d'Amman (Jordanie).

Ces analyses de risques nets aboutiront à la définition de plans d'actions pour augmenter la résilience de nos actifs et activités au changement climatique.

Les éléments de méthodologie (horizons temporels, scénarios climatiques, évaluation de l'impact des aléas...) sont détaillés dans la suite de la sous-section E1.IRO-1.

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 11-(a)] → Les risques liés au climat ont été recensés à court, moyen et long terme.

Les événements climatiques ont été recensés à court terme (horizon 1 an), moyen terme (horizon 2030) et long terme (horizon 2050).

Pour les projections, les 3 horizons temporels considérés sont conformes à la durée de vie prévue des actifs ou des concessions ainsi qu'aux indications de la taxonomie de l'UE :

- ◆ *baseline* : moyenne entre 1985 et 2014 ;
- ◆ 2030 : moyenne entre les valeurs 2015 et 2044 ;
- ◆ 2050 : moyenne entre les valeurs 2035 et 2064.

L'horizon 2030 est étudié pour définir les leviers à activer rapidement (ex : priorisation des actions, planification budgétaire) tandis que les études long terme visent à orienter les décisions stratégiques et structurelles du groupe.

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 11-(a)] → L'entreprise a vérifié si ses actifs et ses activités commerciales pouvaient être exposés à des dangers liés au climat.

Les périls retenus pour l'analyse des risques bruts sont ceux de la Fondation IFRS (International Financial Reporting Standards) :

Liés à la température	Liés à l'eau
◆ Gel et vague de froid ◆ Chaleur extrême ◆ Incendie de forêt ◆ Besoin de refroidissement et de chauffage 	◆ Précipitations extrêmes ◆ Épisode de sécheresse ◆ Inondation fluviale ◆ Inondation pluviale ◆ Inondation côtière 
Liés au vent	Liés au sol
◆ Rafales de vent de tempête hivernale ◆ Rafales de vent cyclonique ◆ Grêle, foudre 	◆ Rétrécissement et gonflement des argiles ◆ Affaissement ◆ Glissement de terrain ◆ Tremblement de terre / Tsunami 

Ces périls climatiques ont été caractérisés à travers des indicateurs mesurables. À titre d'exemple, voici quelques indicateurs :

- ◆ pour les périls liés à la température :
 - ◆ indice de chaleur combiné (en jours) : indice construit en faisant une moyenne pondérée entre le nombre de jours inconfortables (27-32°C), très inconfortables (33-39°C), dangereux (40-52°C) et très dangereux (> 52°C), avec des pondérations croissantes,
 - ◆ degrés-jours de refroidissement (en °C) : indice qui décrit les besoins en énergie de refroidissement des bâtiments (calculé en additionnant les différences entre la température extérieure moyenne journalière et 18°C) ;

- ◆ pour les périls liés à l'eau :
 - ◆ inondation des eaux de surface RP100 (en m) : profondeur d'inondation due aux eaux de surface pour une période de retour de 100 ans,
 - ◆ stress hydrique (en %) : ratio entre la demande en eau et l'approvisionnement ;
- ◆ pour les périls liés au vent ou au sol :
 - ◆ indice de risque sismique : risque de tremblement de terre classé de 0 à 8 sur une échelle logarithmique,
 - ◆ cyclone tropical - rafale de vent RP 100 (en m/s) : cyclones tropicaux, vitesse maximale des vents pour une période de retour de 100 ans.

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 11-(b)] → Les horizons temporels à court, moyen et long terme ont été définis.

Cf. [E1-ESRS 2 IRO-1-AR 11-(a)] → Les risques liés au climat ont été recensés à court, moyen et long terme.

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 11-(c)] → Identification de l'exposition et de la sensibilité des actifs, des activités économiques et de la chaîne d'approvisionnement aux aléas climatiques

Le Groupe ADP a évalué la mesure dans laquelle ses plateformes aéroportuaires et leurs activités économiques pouvaient être exposées aux risques climatiques physiques en réalisant une revue et une cotation. Qu'il s'agisse des risques physiques bruts ou des risques physiques nets, ceux-ci sont cotés par une combinaison de trois critères :

- ◆ l'aléa : événement lié au climat (ex. : chaleur extrême, épisode de sécheresse, inondation...), caractérisé par les indicateurs tel que précisé précédemment ;
- ◆ l'exposition : emplacement, attributs physiques et valeur des actifs (qui est notamment fonction de leur emplacement et attributs physiques) ou nombre de personnes qui pourraient être affectées par un aléa ;
- ◆ la vulnérabilité : propension ou prédisposition à être affecté négativement par un certain risque, sensibilité aux dommages, etc. C'est sur ce critère que la mise en place de mesures d'adaptation influe.

Pour ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement, l'étude relative à la dépendance et aux impacts sur les ressources naturelles en tension menée en 2022 a permis d'identifier les impacts et surtout les dépendances et facteurs de risques du Groupe ADP vis-à-vis des ressources utilisées dans ses projets de construction, son exploitation et la chaîne d'approvisionnement (cf. « Modèle d'affaires responsable et durable » dans la présentation générale du présent document). Les risques étudiés ont mis en évidence plusieurs facteurs significatifs liés à la disponibilité des matières premières pour réussir le développement des plateformes et leur transition écologique.

Sur cette base, Paris Aéroport a publié ses plans de sobriété énergétique et matière (eau) et s'est d'ores et déjà lancé dans une démarche d'économie circulaire (déchets d'exploitation et de construction, avec application de tous les principes de l'économie circulaire, dont réutilisation et réemploi). Aéroport de Paris SA est ainsi signataire de la « charte métropolitaine pour une construction circulaire » lancée par la Métropole du Grand Paris.

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 11-(d)] → L'identification des dangers liés au climat et l'évaluation de l'exposition et de la sensibilité s'appuient sur des scénarios climatiques à fortes émissions.

L'évaluation prend en compte deux scénarios de réchauffement climatique du GIEC, à horizons 2030 et 2050 :

- ◆ SSP2-4.5 (scénario dit « médian », conduisant à un réchauffement moyen global de 1,6 à 2,5°C à mi-siècle et un réchauffement de 2,1 à 3,5°C à la fin du siècle) ;
- ◆ SSP5-8.5 (scénario le plus pessimiste, peu réaliste, conduisant à un réchauffement moyen global de 1,9 à 3°C à mi-siècle et un réchauffement de 3,3 à 5,7°C à la fin du siècle).

Il est à noter qu'à moyen terme (horizon 2030), les résultats obtenus pour le SSP5-8.5 et le SSP2-4.5 ne diffèrent pas de manière significative, ce qui s'explique notamment par le fait que les projections climatiques décrites dans ces deux scénarios ne divergent qu'à partir de 2030. À long terme, le scénario le plus défavorable, SSP5-8.5, est retenu pour l'analyse afin de préparer le groupe à un scénario climatique à fortes émissions et préparer une analyse de résilience exhaustive.

[E1-ESRS 2 IRO-1-21] → Explication de la manière dont l'analyse des scénarios liés au climat a été utilisée pour éclairer l'identification et l'évaluation des risques physiques à court, moyen et long terme.

Les différents aléas climatiques - dans les scénarios SSP 2-4.5 et SSP 5-8.5 du GIEC - ont été caractérisés à horizon 2030 et 2050 par des indicateurs dont la mesure à ces horizons a été évaluée en s'appuyant sur des modèles climatiques scientifiques (exemples de modèles utilisés pour les indicateurs relatifs au péril vagues de chaleur : MRI-ESM2-0, MPI-ESM1-2-LR, MIROC6, IPSL-CM6A-LR).

L'impact de ces aléas a ensuite été évalué selon la méthodologie décrite précédemment.

PROCESSUS D'ANALYSE DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS DE TRANSITION CLIMATIQUE

[E1-ESRS 2 IRO-1-20-(c)] → Processus d'identification des risques et opportunités de transition liés au climat

Le nouveau modèle aéroportuaire - au cœur de la stratégie 2025 Pioneers et du modèle d'affaires - traduit déjà, depuis 2022, la prise en compte des risques et opportunités de transition liées au climat dans l'ambition de transformation du modèle d'affaires du groupe. En effet, deux des axes de transformation de l'aéroport, en hub multimodal d'une part et en hub énergétique d'autre part, sont à la fois des réponses à :

- ◆ la nécessité de lutter contre le risque de réchauffement climatique - se déclinant en risques réglementaires (limitation du développement de l'aviation), de marché (changement des modes de consommation des clients), réputationnels (attentes sociétales plus fortes que la portée réelle de l'action), etc. ;
- ◆ l'opportunité de création de valeur associée.

En 2023, le Groupe ADP a décidé de compléter cette approche par une analyse plus détaillée. Pour cela, parallèlement à l'étude des risques physiques, le Groupe ADP a identifié et hiérarchisé les risques et opportunités de la transition de ses activités vers une économie bas carbone afin de mieux identifier la manière dont les changements liés au climat peuvent impacter les activités, les résultats financiers, et la pérennité à long terme.

Des entretiens avec les différents directeurs des entités et process du Groupe ADP ont permis d'identifier ces risques et opportunités. Cette identification a été réalisée en prenant en compte les scénarios de changement climatique et de transition vers une économie bas carbone tels que décrits ci-après. Ces risques et opportunités ont ensuite été classés et hiérarchisés selon la méthodologie présentée ci-après.

Cette analyse a également permis d'identifier des impacts sur l'activité du Groupe ADP liés à des risques et opportunités de transition concernant la chaîne de valeur. Elle a été éclairée également par les résultats de l'étude « Impacts et Dépendances » présentée au chapitre 2.3. Biodiversité et écosystème.

Cette analyse des risques de transition a vocation à être mise à jour régulièrement.

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 12-(a)] → Identification des événements liés à la transition

Les principaux risques et opportunités identifiés, pour les actifs et pour les activités, ont été structurés selon les quatre catégories recommandées par la Fondation IFRS : risques politiques et juridiques, risques de marché, risques technologiques et risques de réputation. Plusieurs risques et opportunités ont ainsi été identifiés et évalués selon deux critères : la criticité et la marge de progression dans la gestion des risques.

Ces événements ont été recensés à court terme (horizon 1 an), moyen terme (horizon 2030) et long terme (horizon 2050).

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 12-(a)] → L'entreprise a vérifié si les actifs et les activités commerciales pouvaient être exposés à des événements de transition.

Oui, voir :

[E1-ESRS 2 IRO-1-20-(c)] → Processus d'identification des risques et opportunités de transition liés au climat

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 12-(a)] → Identification des événements liés à la transition

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 12-(b)] → Hiérarchisation des événements liés à la transition

Les risques et opportunités de transition ont été identifiés et hiérarchisés en combinant trois critères :

- ◆ l'horizon temporel de survenance de l'événement ;
- ◆ la magnitude de l'impact, caractérisée par sa probabilité et son ampleur ;
- ◆ l'effort à déployer pour atténuer le risque ou saisir l'opportunité.

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 12-(c)] → L'identification des événements de transition et l'évaluation de l'exposition ont été étayées par l'analyse de scénarios liés au climat.

En 2023, le Groupe ADP a étayé l'identification des événements de transition et l'évaluation de son exposition par l'analyse de scénarios liés au climat. Les rapports Transition 2050 et Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien, respectivement publiés par l'ADEME (Agence de la Transition Ecologique) en 2021 et en septembre 2022 ont été utilisés.

Dans le rapport Transition 2050, les scénarios de neutralité carbone (NC), proposés par l'ADEME, sont inspirés des scénarios du GIEC (P1 à P4 du rapport 1,5 °C). De plus, ces scénarios NC sont construits de façon à s'approcher d'une cible de neutralité carbone en 2050, formulée dans l'Accord de Paris.

L'étude ADEME relative au transport aérien analyse 3 trajectoires différentes de transition écologique du secteur de l'aviation, sur la période 2020-2050, à l'échelle nationale française. Les 3 scénarios élaborés par l'ADEME s'appuient sur des leviers différents :

- ◆ scénario A : rupture technologique - avec, par exemple, l'entrée en service d'avions court-courriers à hydrogène à partir de 2035, plus généralement des investissements massifs et l'adoption rapide des carburants aéronautiques durables et de l'hydrogène bas carbone. En ce qui concerne le trafic, il n'y aura pas de changement spontané de comportement ni d'incitation réglementaire à le réduire. Toutefois, l'augmentation du prix des billets (liée aux investissements massifs réalisés) ralentira la croissance du trafic par rapport au scénario de référence (extrapolation des données de 2019) ;
- ◆ scénario B : modération du trafic par des changements de comportement et des actions réglementaires (leviers fiscaux notamment) conduisant à une stabilisation du trafic aérien (niveau de 2050 similaire à celui de 2019). Sur le plan technologique, le développement se fait à un rythme très modéré par rapport au scénario A ;
- ◆ scénario C : un scénario intermédiaire reposant sur un recours mesuré aux différents leviers des scénarios A et B ; impliquant à la fois une augmentation de l'efficacité énergétique et une modération du trafic aérien.

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 12-(d)] → Les actifs et les activités commerciales qui sont incompatibles avec la transition vers une économie climatiquement neutre ou qui nécessitent des efforts importants pour être compatibles avec cette transition ont été identifiés.

Ces actifs et activités ont été identifiés à travers l'analyse des émissions de GES verrouillées (cf. E1-1 - (d)).

[E1-ESRS 2 IRO-1-21] → Explication de la manière dont l'analyse de scénarios liés au climat a été utilisée pour éclairer l'identification et l'évaluation des risques et des opportunités de transition à court, moyen et long terme

Les deux rapports de l'ADEME décrivent des scénarios et leviers de transition vers une économie bas-carbone, sur la période 2020-2050. Ces leviers ont été déclinés, au périmètre de l'activité du Groupe ADP, en événements de transition, et classifiés selon la TCFD.

Ces événements ont été confrontés à l'expertise des différents directeurs de l'entreprise afin d'être confirmés et qualifiés en vue d'une hiérarchisation.

PRISE EN COMPTE DES ENJEUX CLIMATIQUES DANS LES ÉTATS FINANCIERS, À TRAVERS L'ÉVALUATION DE PERTE DE VALEUR DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DES IMMEUBLES DE PLACEMENT

[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 15] → Explication de la manière dont les scénarios climatiques utilisés sont compatibles avec les hypothèses climatiques critiques formulées dans les états financiers.

Les risques et opportunités de transition, identifiés à partir des scénarios climatiques, ont été pris en compte dans les états financiers à travers la réalisation de tests de dépréciation de nos actifs. En effet, les immobilisations incorporelles et corporelles, les immeubles de placement ainsi que les participations mises en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation 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 immobilisations ou participations. Lorsqu'une immobilisation ou participation est testée, il s'agit alors d'estimer, entre autres, ses flux de trésorerie futurs sur la base d'un plan d'affaires, qui, en matière d'horizon de temps, est défini sur la

durée de vie de l'immobilisation ou de la participation lorsque celle-ci est connue d'avance, ou à travers un plan à moyen terme (entre 10 et 20 ans) extrapolé à travers la méthode de Gordon-Shapiro lorsque la durée de vie est présumée infinie ou a minima indéterminée lors du test.

La réalisation d'un test de dépréciation implique donc de prendre en compte les différents risques réels et impacts majeurs pouvant survenir à court, moyen et long terme, qu'ils soient d'ordre spécifique ou macroéconomique, afin de pouvoir les intégrer d'une manière ou d'une autre dans l'estimation des flux futurs et donc le plan d'affaires sous-jacent au test. Parmi les risques susmentionnés, ceux relatifs à un potentiel réchauffement ou dérèglement climatique à venir sont susceptibles d'avoir un impact sur les plans d'affaires des immobilisations ou participations testées. Afin d'évaluer au mieux la valeur de ses immobilisations et participations testées, le groupe a intégré à plusieurs égards les risques climatiques dans les tests de dépréciation qui ont été menés. Les plans d'affaires intègrent ainsi directement ou indirectement des impacts liés au changement climatique qui se matérialisent principalement à ce stade à travers les prévisions de trafic et les projections d'investissements.

E1.SBM-3 — Analyse de résilience de l'entreprise au risque climatique

[E1-ESRS 2 SBM-3-18] → Type de risque lié au climat

L'application du processus décrit dans [E1.IRO-1] a conduit à l'identification de risques climatiques physiques et des risques et opportunités de transition, décrits ci-dessous.

Analyse des risques climatiques physiques bruts

L'analyse de risques bruts n'intègre pas les mesures, actuelles ou futures, d'atténuation ou d'adaptation aux risques.

Risques bruts liés à la chaleur en lien avec le scénario SSP5-8.5 (scénario le plus pessimiste)

La chaleur augmente l'exposition au risque de la plupart des actifs et pourrait affecter les opérations dans les terminaux et côté piste, notamment les décollages et les atterrissages, ce qui pourrait entraîner des perturbations du trafic aérien.

Parmi les pays où opère le Groupe ADP, l'Inde et l'Arabie Saoudite sont les pays qui subissent la plus forte pression liée à la chaleur.

Les indicateurs de chaleur utilisés dans l'étude réalisée comprennent le nombre de jours où la température maximale quotidienne est supérieure à 40 °C et l'indice de chaleur combiné le plus élevé (nombre pondéré de jours (très) inconfortables et (très) dangereux). L'aggravation de ces indicateurs se traduit par une augmentation de la température ressentie, ce qui pourrait entraîner une détérioration des conditions de travail.

L'augmentation de température, se traduisant par une diminution de la densité de l'air, pourrait également générer une réduction de portance pour les avions et donc nécessiter des longueurs d'atterrissage ou de décollage plus grandes. Pour s'adapter au changement climatique, il pourrait être nécessaire d'augmenter la longueur des pistes, ce qui engendrerait une hausse des coûts d'infrastructures (CAPEX ou OPEX), et d'accroître la fréquence des opérations de maintenance.

Risques énergétiques bruts en lien avec le scénario SSP5-8.5

Les besoins de refroidissement augmenteront sur les aéroports des régions les plus chaudes, mais c'est l'ensemble des aéroports du groupe qui subira une augmentation notable des besoins en climatisation (environ 15 % d'augmentation en moyenne).

Par exemple, le nombre de degrés-jours de refroidissement par an serait multiplié par 4 à Djeddah d'ici 2030. Cela signifie que la demande de climatisation augmenterait en moyenne de plus d'un degré et entraînerait une augmentation de la consommation d'énergie.

Risques bruts d'inondation en lien avec le scénario SSP5-8.5

Sur les 26 aéroports analysés, seulement 2 aéroports sont exposés à un risque fort d'inondation côtière et fluviale (inondations partielles des actifs et récurrentes). Les aéroports concernés sont les suivants :

- ◆ Aéroport International Chota-Roustavéli de Tbilissi (Géorgie) ;
- ◆ Aéroport international de Batoumi-Alexandre Kartvel (Géorgie).

Risques géophysiques bruts en lien avec le scénario SSP5-8.5

Les risques géophysiques sont une catégorie de risques climatiques aigus qui peuvent avoir un impact élevé sur certains actifs du portefeuille. Ils recouvrent les glissements de terrain, séismes, tsunamis et éruptions volcaniques.

Aucun aéroport du portefeuille n'est confronté au risque de tsunami.

Les séismes sont des périls dont la fréquence est importante et régulière et la magnitude régulièrement forte sur certains actifs du portefeuille du groupe :

- ◆ les actifs exposés à un risque extrême de séisme sont situés à Almaty (Kazakhstan) et à Santiago du Chili (Chili) ;
- ◆ l'aéroport international de Nosy Be – Fascene (Madagascar) est exposé à la fois à une éruption volcanique (risque élevé) et à un glissement de terrain (risque moyen) ;
- ◆ en 2022, des tremblements de terre importants ont été observés en juillet à Zagreb, en Croatie (risque moyen) et en novembre en Turquie (où les aéroports de Milas-Bodrum, Izmir et Antalya sont exposés à un risque élevé).

Risques bruts liés au vent et à la convection en lien avec le scénario SSP5-8.5

Les risques liés au vent constituent une catégorie de risques climatiques susceptibles d'avoir un impact sur le portefeuille. Les cyclones tropicaux, les tempêtes hivernales, la grêle et la foudre ont été étudiés.

Les deux aéroports malgaches sont très exposés aux cyclones tropicaux, avec une vitesse maximale de 59 m/s.

Les tempêtes hivernales ne présentent pas de risque majeur. Les tempêtes hivernales les plus fortes sont de l'ordre de grandeur de celles de Paris, qui peuvent également se produire à Antalya et Milas-Bodrum mais qui ne vont pas au-delà d'une vitesse de 35 m/s.

Analyse des risques climatiques physiques nets

La qualification de l'exposition des actifs aux risques physiques se poursuit en 2024 et 2025 par une analyse des risques climatiques physiques nets, pour les aéroports contrôlés du groupe, prenant en compte les mesures d'atténuation de ces risques déjà en place ou à venir.

Les premiers résultats du diagnostic – toujours en cours en 2024 – pour les aéroports franciliens, montrent une bonne maturité dans la compréhension des problématiques climatiques et des besoins d'adaptation aux risques climatiques physiques.

Une mesure d'adaptation importante, déjà en place, concerne la structure de gouvernance d'Aéroports de Paris SA. Le conseil d'administration est impliqué dans la définition d'une ambition climatique claire et la gouvernance actuelle de l'entreprise est capable de les mettre en œuvre grâce à des processus décisionnels rapides et matures. Ceci renforce la capacité des dirigeants à répondre aux défis posés par les risques climatiques. En 2023, une réorganisation a validé la création d'une direction générale adjointe en charge du développement durable et des projets : cette fonction incarne, au plus haut niveau de l'entreprise, la cohérence entre le pilotage des projets de développement et d'investissements et les enjeux de transition environnementale et climatique.

L'étude consacrée à la résilience des plateformes franciliennes au changement climatique démontre également la mise en œuvre de mesures d'adaptation significatives. À titre d'exemple :

- ◆ concernant le risque d'inondation (qualifié en risque modéré dans l'analyse de risques bruts) et le stress hydrique, des politiques de gestion des eaux pluviales ont été instaurées, incluant à la fois la gestion de l'infiltration et la réutilisation des eaux. Des ajustements dans la conception des infrastructures sont réalisés pour tenir compte des changements climatiques (par exemple infiltration à la parcelle, redimensionnement des canalisations de drainage lors de la réfection de la piste 4 de Paris-Charles de Gaulle, ou du bassin de rétention des aires de stationnement avions Golf sur Paris-Orly) ;
- ◆ concernant l'anticipation des aléas climatiques liés à la chaleur, le Groupe ADP applique, depuis plusieurs années, des normes françaises strictes dans ses plateformes franciliennes, assurant ainsi une forte résilience future des terminaux. Par ailleurs, des sondes ont été installées aux seuils de piste pour mieux contrôler le comportement des infrastructures et appréhender plus efficacement les stratégies d'adaptation aux aléas climatiques ;
- ◆ d'autre part, l'étude a mis en évidence de nombreuses mesures d'atténuation (et donc de réduction des émissions de GES) permettant à long terme de limiter, au niveau global, les conséquences du réchauffement climatique. C'est, par exemple, le cas des actions liées à la décarbonation du mix énergétique des aéroports, permise à la fois par le déploiement d'actifs de production de chaleur/froid décarbonés ou bas carbone (renforcement de la géothermie, augmentation des capacités des pompes à chaleur, utilisation de chaudières biomasse) et par la mise en place de mécanismes contractuels garantissant l'achat d'électricité décarbonée (*Power Purchase Agreement*, garanties d'origine renouvelable de l'électricité).

L'analyse met également en exergue des opportunités de renforcement de la résilience de certains actifs critiques face aux futurs scénarios climatiques extrêmes.

Par exemple, lors de l'achat des équipements aéroportuaires les plus vulnérables, il pourrait être envisagé d'intégrer systématiquement dans les cahiers de charge des spécifications prenant en compte les scénarios pessimistes en matière de dérèglement climatique. Cela pourrait permettre de limiter les occurrences de maintenance corrective et de remplacement de ces équipements.

À titre d'illustration, pour des équipements tels que les « Rayons X » des postes inspection filtrage ou les passerelles, la prise en compte de critères tels qu'une plage de température de fonctionnement plus élevée ou une meilleure résistance à un plus fort taux d'humidité constant devrait entraîner une réduction de la vétusté et un taux de disponibilité amélioré.

La reconnaissance des défis liés aux périodes prolongées de chaleur extrême pourrait se traduire par la prise en considération de diverses solutions au niveau des bâtiments et des infrastructures ainsi que de la gestion de l'énergie, allant de la réhabilitation thermique à l'installation de brise-soleil, en passant par l'exploration de solutions alternatives pour les revêtements bitumineux et à la mise en œuvre de pratiques de végétalisation et de désimperméabilisation des sols.

En conclusion, les résultats préliminaires de 2023 attestent de la proactivité du Groupe ADP pour rendre les aéroports franciliens résilients au risque climatique. Les actions réalisées et futures visent à transformer ces défis en opportunités, renforçant la durabilité, la résilience et la performance opérationnelle des infrastructures aéroportuaires.

Analyse des risques et opportunités de transition vers une économie bas-carbone

39 risques et opportunités ont été identifiés. L'analyse montre que les principaux défis de la transition climatique sont en lien avec la perte d'attractivité de notre patrimoine (vieillesse des infrastructures, développement raisonné...), avec l'augmentation des coûts de l'énergie et l'insuffisance des quantités d'énergie bas-carbone/décarbonée (par exemple pour la production de carburants aéronautiques durables pour le transport aérien) et avec un calendrier de la transition environnementale qui pourrait subir des aléas. Pour répondre à ces défis, le groupe a l'opportunité de promouvoir un nouveau modèle aéroportuaire et des solutions alternatives dans son modèle d'affaires (l'aéroport devient un hub énergétique et multimodal). Le Groupe ADP prend en considération ses dépendances et principaux risques, propres à son secteur, pour tendre vers des activités durables.

	Risques	Opportunités
Enjeux politiques et juridiques	L'augmentation des contraintes et exigences administratives liées à la transition environnementale dans les processus de délivrance des permis et autorisations entraîne une augmentation structurelle des coûts et des délais des nouveaux projets de développement, ce qui pourrait entraîner une détérioration de la longévité et de la compétitivité du patrimoine du Groupe ADP. Des changements dans la régulation du trafic aérien par de nouvelles taxes directes ou indirectes (par exemple, la nouvelle taxe concernant les exploitants d'infrastructure de transport de longue distance, validée le 28 décembre 2023 par le Conseil Constitutionnel et instaurée à compter du 1^{er} janvier 2024) pourraient également affecter le modèle de rentabilité des compagnies aériennes et/ou le coût du transport aérien pour les passagers, ce qui pourrait entraîner une baisse du trafic sur les plateformes du groupe. Les activités spécifiques du Groupe ADP pourraient également être visées par l'adoption de restrictions sur le trafic de fret aérien et/ou de taxes nouvelles ou accrues, ce qui aurait un impact sur les revenus du fret sur les plateformes du Groupe, en particulier pour l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Par ailleurs, une augmentation des taxes sur l'utilisation des avions d'affaires pourrait avoir un impact sur le trafic de l'aéroport du Bourget.	
Enjeux liés aux marchés de capitaux	Le Groupe ADP pourrait avoir des difficultés à obtenir un financement adéquat pour soutenir la transition et le développement, en raison de la décision des investisseurs de réduire leur empreinte environnementale ou de se retirer de l'industrie aéronautique. L'obtention d'une couverture d'assurance appropriée pourrait également être compromise en raison de l'augmentation de la fréquence et de la gravité des événements liés au climat et des coûts des sinistres. Outre les conséquences financières des risques de marché pour le groupe, l'évolution des comportements en matière de voyage affecte le trafic de passagers.	De nouveaux services / flux de revenus (y compris la vente au détail) pourraient être développés en raison de l'augmentation du trafic ferroviaire dans les gares de Paris-Charles de Gaulle (en particulier les lignes à grande vitesse). L'évolution du modèle économique de l'aéroport pourrait également conduire à de nouvelles utilisations des plateformes et des actifs du groupe. Des opportunités se présentent pour développer des services et des revenus en tant que producteur, distributeur ou intermédiaire de carburant ou d'énergie (carburants aéronautiques durables, électricité bas carbone, hydrogène bas carbone). Par ailleurs, une différenciation positive du Groupe ADP pour ses actions en faveur de la transition environnementale et le respect de ses engagements pourrait être générateur de confiance et faciliter l'obtention de soutiens et financements.
Enjeux technologiques	L'impact du déploiement des technologies à faible émission de carbone pourrait entraîner une perte de valeur, des retards et/ou des dépassements de coûts dans l'exécution d'investissements complexes / de développements technologiques, ce qui pourrait avoir un impact sur les résultats du Groupe. En outre, dans le cas où l'investissement et/ou la livraison seraient trop lents, le Groupe ADP pourrait être exposé à un déséquilibre entre la capacité de production et/ou de distribution d'électricité et les besoins (recharge de véhicules électriques, etc.), ce qui aurait un impact sur la capacité du Groupe à respecter ses engagements en matière de développement durable.	Le Groupe ADP pourrait concentrer ses efforts sur l'opportunité d'augmenter la part d'énergie renouvelable autoproduite sur les plateformes du Groupe, réduisant ainsi la dépendance aux réseaux électriques nationaux et réduisant potentiellement les coûts énergétiques.
Enjeux de réputation	Un manque potentiel de corrélation entre les changements sociétaux et l'attractivité/acceptabilité du secteur aéroportuaire pourrait conduire à une augmentation de la fréquence des intrusions ou d'autres actes de manifestation de défiance de la part d'activistes, perturbant les opérations et/ou endommageant les actifs des clients ou du groupe. En France notamment, le groupe pourrait avoir des difficultés à gérer l'évolution de l'expérience des passagers induits par les politiques de réduction des émissions du groupe (ex : modifications des températures dans les aérogares), ce qui pourrait nuire à sa réputation. Cela se traduirait par exemple par une perte potentielle de qualité de service perçue par les passagers (confort thermique ressenti, continuité du service à l'aéroport, etc.) en raison des exigences de sobriété énergétique ou de la dégradation de l'expérience des passagers en raison d'opérations désoptimisées. En outre, les risques liés aux ressources humaines pourraient également se matérialiser par la difficulté du Groupe ADP à attirer et/ou retenir les compétences requises en raison d'une dégradation de la perception de l'industrie aéronautique.	

[E1-ESRS 2 SBM-3-19-(a)] → Description de la portée de l'analyse de résilience

L'analyse des risques climatiques, intégrée à la politique de pilotage des risques de l'entreprise, a pour objectif final l'étude de la résilience du modèle économique du Groupe ADP. Le périmètre de l'analyse (risques climatiques physiques bruts) est global puisqu'il prend en compte l'intégralité des activités aéroportuaires et leur chaîne de valeur, dans les différentes géographies du groupe.

La prise en compte des résultats de l'analyse des risques climatiques pour renforcer la résilience de la stratégie et du modèle économique du groupe s'est déjà traduite à différents niveaux :

- ◆ l'analyse des risques et opportunités de transition a confirmé l'intérêt des deux grands axes de transformation du modèle aéroportuaire en hub énergétique et hub multimodal. Ils contribuent à la robustesse de fonctionnement des aéroports et à la diversification des activités du groupe ;
- ◆ l'analyse des risques de transition et des risques physiques a appuyé sur la nécessité de renforcer la souveraineté énergétique des plateformes aéroportuaires en s'orientant, par exemple, vers de la production d'électricité photovoltaïque ou de chaleur géothermique ;
- ◆ une analyse des risques climatiques sera réalisée, le cas échéant, pour tout projet d'investissement significatif ou de fusion/acquisition de concession ;
- ◆ une analyse de résilience a également été réalisée à travers un test de dépréciation dont les hypothèses et résultats sont détaillés dans le paragraphe ci-après.

[E1-ESRS 2 SBM-3-19-(b)] → Informations sur la manière dont l'analyse de la résilience a été effectuée

Prise en compte des changements climatiques dans les plans d'affaires du groupe sous-jacents aux tests de dépréciation.

Impact sur les prévisions de trafic

Tout d'abord, parmi les hypothèses clés utilisées pour la réalisation des tests de dépréciation des actifs non financiers, le groupe a accordé une attention toute particulière aux imbrications déjà existantes entre prévisions de trafic, risques de dérèglement/réchauffement climatique et préservation environnementale. Ainsi, s'agissant des aéroports parisiens, qui constituent à ce jour l'actif principal du groupe en termes de valeur, les hypothèses de trafic de référence tiennent compte de facteurs d'ajustement permettant de moduler la prévision de trafic aérien, tant sur la demande que sur l'offre et *in fine* sur les taux de croissance annuels moyens, afin de tenir compte de mesures liées à la transition environnementale du secteur du transport aérien et inscrites notamment dans la feuille de route de décarbonation du secteur de l'aérien en France. Ces facteurs sont de trois natures : comportementale, réglementaire et économique. Dans le cas de base des prévisions de trafic aérien à moyen et long terme des aéroports parisiens, les facteurs suivants ont été pris en compte dans la trajectoire de référence du groupe :

- ◆ évolution des comportements induisant un report modal plus prononcé des voyageurs vers le train, pour le trafic domestique, diminuant la demande et l'offre sur ce segment. À titre d'exemple, les conséquences de l'extension de la ligne TGV Bordeaux-Toulouse sur la demande de trafic aérien des passagers « Origine/Destination » de/vers Toulouse à Paris-Orly ont été prises en compte ;

- ◆ évolution relative à l'incorporation de carburants alternatifs durables (CAD), pour l'ensemble des vols au départ de Paris et des autres aéroports au sein de l'Union européenne, en lien avec le paquet législatif « *Fit for 55* » de l'Union européenne sur la période 2025-2050. Les conséquences de cette évolution réglementaire sur la demande dépendent de trois facteurs : i) le taux d'incorporation de CAD à Paris, selon les mandats de l'Union européenne et de la feuille de route nationale de décarbonation du transport aérien, ii) l'augmentation du prix des billets d'avion, conséquence de la répercussion des surcoûts de combustibles, et iii) l'élasticité prix/demande ;
- ◆ prise en compte du développement d'une flotte d'avions fonctionnant à l'hydrogène bas-carbone, à partir de 2035, pouvant desservir des aéroports dans une limite de 2 000 milles nautiques à partir de Paris. Les conséquences de ce développement sur la demande de voyage sont modélisées suivant un mécanisme similaire à celui décrit pour les CAD, avec des hypothèses spécifiques sur le rythme d'introduction des nouveaux appareils ;
- ◆ évolution réglementaire relative à la révision du système EU-ETS, avec un impact sur les vols au sein de l'UE à partir de 2024 et pour les DOM-TOM au-delà de 2030. Le fait générateur est la diminution rapide de l'attribution de quotas d'émissions gratuits pour les compagnies aériennes à partir de 2024, jusqu'à un mécanisme de marché à 100 % à partir de 2026. L'impact de cette évolution réglementaire sur les aéroports parisiens commencera en 2025, et augmentera progressivement jusqu'à 2040, puis diminuera concomitamment à l'accélération de la hausse du mandat d'incorporation des CAD.

Au global, le groupe estime que, dans un scénario n'intégrant pas les facteurs d'ajustement mentionnés ci-avant, le taux de croissance annuel moyen du trafic à Paris s'établirait entre + 2,0 % et + 2,5 % sur la période 2024-2050 (soit entre 170 et 195 millions de passagers à horizon 2050). Après prise en compte de l'impact de ces différents facteurs d'ajustement, le groupe estime toutefois que ce même taux de croissance annuel moyen du trafic serait ramené entre + 1,0 % et 1,5 % (soit entre 130 et 155 millions de passagers à horizon 2050). C'est bien ce dernier scénario qui a été retenu par le groupe comme scénario central du plan d'affaires sous-jacent aux tests de dépréciation.

Les éventuels impacts d'un dérèglement ou réchauffement climatique à venir sur la volumétrie ou typologie de trafic, aussi bien en termes de passagers que de mouvements avions, ont également été pris en compte au-delà des plateformes parisiennes. Ainsi, le plan d'affaires relatif à l'aéroport d'Amman, exploité par AIG, fait l'hypothèse - pour prendre en compte un risque de transition d'ordre réglementaire - que la ligne aérienne reliant Amman à Aqaba (ville côtière du sud de la Jordanie, située à 330 kilomètres d'Amman) aura pour unique vocation d'alimenter les vols internationaux au départ de l'aéroport d'Amman, la liaison dite point à point étant réservée aux autres moyens de transport domestiques. En revanche, aucun ajustement spécifique en raison de contrainte réglementaire applicable n'a été inclus dans les prévisions de trafic des actifs contrôlés *via* TAV Airports ou AIG, ces pays n'étant pas soumis à une réglementation spécifique comme cela est le cas en Union européenne.

Scénarios de sensibilité des tests de dépréciation à une accélération des impacts relatifs au changement climatique

Afin de mieux illustrer l'impact des changements climatiques sur les prévisions de trafic et ce faisant sur la valeur de l'actif économique du groupe, deux scénarios de trafic alternatifs ont été étudiés à l'échelle des plateformes parisiennes comparativement au cas central retenu dans le plan d'affaires tel que décrit auparavant :

- ◆ un scénario optimiste présentant une demande passagers plus élevée que dans le cas de base, dans lequel le développement du trafic n'est pas contraint par un cadre réglementaire plus strict et pour lequel la transition environnementale du secteur se fait sans impact visible sur la demande (notamment sans coûts additionnels répercutés vers les passagers) ; ce scénario induirait un taux de croissance annuel moyen du trafic supérieur de 75 points à celui du trafic retenu pour le cas de base ;
- ◆ un scénario conservateur intégrant des contraintes réglementaires supplémentaires sur le trafic aérien au départ et à l'arrivée des plateformes de Paris-CDG et de Paris-Orly et qui – en complément du cas de base – inclut l'hypothèse d'une interdiction de toutes les lignes aériennes domestiques pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire de moins de 4 h 30, aussi bien pour les vols dits origine-destination que pour les vols alimentant en passagers en correspondance les hubs des compagnies aériennes (il s'agirait d'une extension de la loi « Climat et Résilience » qui interdit actuellement les vols avec une alternative en train de moins de 2 h 30 à l'exception des lignes majoritairement empruntées par des passagers en correspondance) ; ce scénario induirait un taux de croissance annuel moyen du trafic inférieur de 15 points à celui du trafic retenu pour le cas de base.

Impact sur la trajectoire d'investissement du groupe

Les plans d'affaires des immobilisations et participations testées, et de manière plus générale celui du groupe, tiennent également compte des investissements en lien avec les engagements de neutralité carbone pris dans le cadre de la feuille de route 2025 Pioneers et de la politique environnementale 2022-2025.

Impact sur la trajectoire de charges du groupe

Enfin, et de manière plus générale s'agissant des enjeux de durabilité, le plan d'affaires du groupe intègre la contribution au financement de la transition écologique à travers la nouvelle taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance applicable à partir du 1^{er} janvier 2024, conformément aux dispositions de la loi de finances pour 2024. Cette taxe de 4,6 % s'applique au chiffre d'affaires de la société Aéroports de Paris SA, à l'exclusion notamment des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire et après déduction d'une franchise de chiffre d'affaires de 120 millions d'euros.

Impact des risques climatiques physiques sur les actifs du Groupe ADP

En 2022, le Groupe ADP a engagé une évaluation des risques climatiques, actuels et futurs, sur l'ensemble de ses actifs en reprenant deux scénarios de réchauffement climatique du GIEC – SSP2-4.5 (scénario dit médian) et SSP5-8.5 (scénario le plus pessimiste) à horizon 2030 et 2050. Le scénario le plus défavorable soit SSP5-8.5 a été retenu pour l'analyse sur le long terme afin de préparer le groupe à un scénario climatique à fortes émissions et afin d'anticiper la future réglementation. Le Groupe ADP a, dans un premier temps, conduit une analyse de risques bruts afin d'identifier les sites les plus critiques et de cartographier les périls climatiques les plus impactant (sur la base de la classification taxonomique européenne des risques liés au climat). La première analyse relative aux risques climats bruts montre que les risques liés aux inondations et à la chaleur jouent le rôle principal dans l'exposition aux risques du portefeuille du groupe. La qualification de l'exposition des actifs aux risques physiques s'est poursuivie en 2023 et 2024 par une analyse des risques climatiques physiques nets, pour les aéroports contrôlés du groupe. Cette seconde étape de l'analyse se traduit par la réalisation de visites de site en profondeur. Elles visent à tenir compte, dans la qualification du risque, des mesures d'atténuation et d'adaptation déjà existantes et prévues. L'analyse comprend une évaluation du coût des mesures supplémentaires d'atténuation et d'adaptation aux risques qui pourraient être mises en place ainsi qu'une évaluation de l'impact du risque net sur la valeur des actifs.

[E1-ESRS 2 SBM-3-19-(b)] → Date de l'analyse de la résilience

Les éléments d'analyse et les résultats présentés ci-dessus ont été produits en 2022-2023.

[E1-ESRS 2 SBM-3-AR 7-(b)] → Horizons temporels appliqués pour l'analyse de la résilience

Cf. [E1-ESRS 2 IRO-1-AR 11-(a)] → Les risques liés au climat ont été recensés à court, moyen et long terme.

[E1-ESRS 2 SBM-3-19-(c)] → Description des résultats de l'analyse de la résilience

Cf. [E1-ESRS 2 SBM-3-19-(b)] → Informations sur la manière dont l'analyse de la résilience a été effectuée

[E1-ESRS 2 SBM-3-AR 8-(b)] → Description de la capacité à ajuster ou à adapter la stratégie et le modèle d'entreprise au changement climatique

L'analyse des risques climatiques physiques ou de transition a déjà trouvé écho dans l'adaptation de la stratégie et du modèle d'affaires du Groupe ADP (cf. [E1-ESRS 2 SBM-3-19-(a)]).

D'autres adaptations stratégiques sont en cours d'études, telles que par exemple le développement d'un modèle aéroportuaire s'appuyant sur un emploi circulaire des ressources.

Dès 2025, l'analyse des risques physiques aboutira à l'élaboration d'un plan d'action identifiant les ressources CAPEX/OPEX nécessaires et à intégrer dans une planification.

4.2.1.1. Adaptation au changement climatique

E1-4 — Objectifs liés à l'adaptation au changement climatique

[E1-4-32] → Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T]

Depuis 2022, le Groupe ADP est engagé dans une démarche pour structurer ses actions d'adaptation au changement climatique. Des objectifs méthodologiques ont été définis pour renforcer la compréhension et l'intégration des enjeux climatiques dans ses activités :

Poursuite des analyses des risques climatiques physiques nets

Une analyse des risques physiques bruts a été réalisée entre 2022 et 2023 pour l'ensemble des actifs du Groupe ADP, en France comme à l'international. Cette analyse a permis d'identifier les sites les plus critiques et de cartographier les aléas climatiques les plus impactant pour nos infrastructures, nos activités et nos collaborateurs.

Initiées en 2024, des analyses de risques physiques nets intégrant les mesures actuelles et futures d'atténuation et d'adaptation au changement climatique ont ensuite été engagées pour six aéroports contrôlés du groupe : les trois aéroports parisiens, ainsi que les aéroports d'Amman (Jordanie), Izmir-Adnan Menderes et Milas Bodrum (Turquie, réalisés en 2025) qui sont les trois internationaux les plus exposés en matière de risques bruts. Les résultats pour ces trois dernières plateformes seront disponibles en 2025.

L'objectif est d'étendre cette analyse des risques climatiques nets à l'ensemble des 15 aéroports contrôlés par le Groupe ADP et présents dans sept pays.

Application des outils et des indicateurs de suivi à d'autres contextes géographiques

Le Groupe ADP ayant une emprise géographique internationale, les études en cours doivent inclure le développement d'indicateurs adaptés aux contextes locaux pour quantifier les impacts potentiels et résiduels des aléas climatiques.

Les études menées sur les plateformes parisiennes, en Jordanie et prochainement en Turquie ont particulièrement approfondi les risques d'inondations et de vagues de chaleur.

L'objectif est d'utiliser la même méthodologie que pour les études précédentes, à savoir analyse des risques bruts, analyse des risques nets puis analyse des risques nets résiduels, mais en l'appliquant à d'autres contextes géographique et, par conséquent, à d'autres périls impactant.

Structuration des démarches d'adaptation

Plusieurs démonstrations de faisabilité (POC) et initiatives sont en cours ou déployées sur les plateformes parisiennes, tels que le projet Cana Marne, le renforcement et la modernisation des réseaux électriques, la rénovation régulière des structures de pistes ou encore l'existence de centre de commandement centralisé (APOC - *Airport Operation Center*).

Ces initiatives constituent une base pour une stratégie d'adaptation globale.

L'objectif est d'intégrer ces initiatives dans le plan d'adaptation des trois plateformes parisiennes, en 2025 et de proposer des mesures complémentaires.

Renforcement de la prise en compte des risques liés au changement climatique

Un travail de sensibilisation des équipes et d'intégration des enjeux climatiques dans les processus de décision est également en cours. Une étape clé de ce travail a été la présentation de la démarche d'adaptation et de ses grandes orientations au COMEX en juin 2023, soulignant l'importance de cet enjeu pour l'ensemble des activités du Groupe ADP.

Différents groupes de travail ont ensuite été mis en place entre la Direction du Développement Durable, portant ces sujets et les différentes unités opérationnelles opérant sur les plateformes de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, afin de coconstruire un plan d'action détaillé et d'intégrer les risques climatiques dans les plans de continuité d'activité.

L'objectif est de renforcer la prise en compte des risques climatiques, en 2025, dans les plans stratégiques et budgétaires.

[E1-4-33] → Divulgaration de la manière dont les objectifs de réduction des émissions de GES et (ou) tout autre objectif ont été fixés pour gérer les impacts, les risques et les opportunités importants liés au climat

En ce qui concerne l'adaptation au changement climatique, le Groupe ADP a formalisé des cibles méthodologiques structurantes pour poser les bases d'une gestion efficace des risques physiques et des risques de transition. La stratégie d'adaptation au changement climatique s'établit en s'appuyant sur des trajectoires de référence et des recommandations reconnues.

Plus particulièrement, l'évaluation des risques physiques a été réalisée en prenant en compte deux des cinq trajectoires définies par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) :

- ◆ un scénario médian (SSP2-4.5) prévoyant un réchauffement planétaire moyen de 1,6 à 2,5°C d'ici 2050 et de 2,1 à 3,5°C d'ici 2100 ;
- ◆ le scénario pessimiste (SSP5-8.5) anticipant un réchauffement planétaire moyen de 1,9 à 3°C d'ici 2050 et de 3,3 à 5,7°C d'ici 2100.

Depuis, le Gouvernement français a défini une trajectoire de réchauffement climatique de référence (TRACC) pour guider les actions d'adaptation en France face aux effets du changement climatique. Si cette trajectoire devient une exigence confirmée de l'État, le Groupe ADP prévoira d'engager, en 2025, une analyse des écarts entre les hypothèses choisies dans l'étude initiale et les hypothèses de la TRACC, afin d'aligner pleinement ses travaux avec les directives gouvernementales.

Concernant l'étude des risques de transition menée en 2023, le Groupe ADP s'est appuyé sur les différents scénarios établis par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) dans ses rapports Transition 2050 (2021) et Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien (2022).

Les scénarios identifiés et périls analysés ont ensuite été structurés selon les recommandations de la *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD).

Enfin, une analyse complémentaire des coûts d'adaptation sera également menée pour comparer les impacts financiers de l'adaptation aux différentes trajectoires étudiées. Cette démarche visera à évaluer le coût de l'inaction face au changement climatique par rapport à celui d'une adaptation progressive alignée sur des scénarios dits « médians » (SSP2-4.5 et TRACC), ainsi qu'au coût d'une adaptation plus ambitieuse visant à garantir une résilience à long terme face aux impacts maximaux (SSP5-8.5) malgré des investissements potentiellement plus élevés. Ces études permettront de hiérarchiser les priorités d'investissements et de définir des cibles précises, en tenant compte des coûts/bénéfices associés à chaque scénario.

E1-3 — Plan d'adaptation : risques climatiques physiques et risques de transition

[E1-3-28] → Actions et ressources liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci [voir ESRS 2 MDR-A].

À ce jour, le Groupe ADP prépare une feuille de route spécifique structurante pour progresser dans la prise en compte de l'adaptation au changement climatique. Cette feuille de route préliminaire, explicitée ci-dessous, vise à poser les bases d'une stratégie globale d'adaptation et à guider les actions prioritaires et prépare le terrain pour des mesures concrètes et cohérentes.

En 2025, le Groupe ADP entend poursuivre cette dynamique en travaillant à l'élaboration d'un plan d'action détaillé pour ses plateformes parisiennes. Celui-ci doit permettre d'identifier et de valider les mesures d'adaptation à conserver ou à mettre en place pour garantir la résilience de ces actifs face aux impacts sur le changement climatique.

Évaluation des risques climatiques physiques et de transition

Concernant les risques physiques, la première étape, réalisée en 2022 et 2023 a consisté en une étude des risques bruts actuels et futurs (horizons 2030 et 2050) sur l'ensemble des aéroports du Groupe ADP. Cette analyse des risques bruts n'intègre pas les mesures, actuelles ou futures, d'atténuation ou d'adaptation aux risques, son objectif principal étant d'identifier les sites les plus critiques et de cartographier les périls climatiques les plus impactant (sur la base de la classification taxonomique européenne des risques liés au climat).

La seconde étape initiée fin 2023 (et toujours en cours) consiste en une analyse des risques physiques nets pour les aéroports financièrement contrôlés du groupe. Cette étude se traduit par la réalisation de visites de site en profondeur pour prendre en compte, dans la qualification du risque, les mesures d'atténuation et d'adaptation déjà existantes et prévues. Elle comprend une évaluation du coût des mesures supplémentaires d'atténuation et d'adaptation aux risques qui pourraient être mises en place ainsi qu'une évaluation de l'impact du risque net sur la valeur des actifs. À date, cette analyse a été menée pour les aéroports parisiens du Groupe ADP ainsi que pour l'aéroport d'Amman en Jordanie. Des visites sont également prévues début 2025 en Turquie dans les aéroports d'Izmir-Adnan Menderes et de Milas Bodrum.

Ressources internes mobilisées

Dès le lancement de ces études en 2022, le Groupe ADP a mis en place un pilotage conjoint impliquant la Direction du Développement Durable (DDD) et la Direction Audit, Sécurité et Maîtrise des risques (ASM). Cette collaboration a permis d'assurer une approche holistique face aux défis climatiques en traitant la question de l'adaptation climatique comme une priorité transverse, intégrant à la fois les enjeux environnementaux, opérationnels, et stratégiques.

Afin de garantir la robustesse de son plan d'adaptation, le Groupe ADP a sollicité les contributions de ses principales parties prenantes internes, notamment les unités opérationnelles, la direction des Ressources Humaines (DRH), et les ingénieurs en charge des projets de construction. Ces groupes de travail, mis en place dès 2022, ont permis d'identifier les vulnérabilités spécifiques des infrastructures et des processus

opérationnels, tout en co-construisant des solutions adaptées. En effet, cette mobilisation interne favorise une prise en compte fine des réalités de terrain et permet de garantir une adhésion collective autour des mesures envisagées. Par exemple, les équipes d'ingénierie et de conception peuvent contribuer à définir des standards de construction résilients pour les nouvelles infrastructures, tandis que les responsables RH peuvent intégrer les enjeux climatiques dans les plans de continuité des activités pour protéger les employés en situation de crise.

Cela a permis de porter le sujet de l'adaptation au plus haut niveau de l'entreprise, avec des présentations devant le Comité Exécutif (COMEX) en 2022, 2023 et 2024 qui ont sensibilisé les décideurs aux risques et opportunités liés au climat, tout en validant les orientations stratégiques à moyen et long termes. Cette implication garantit un alignement des objectifs de l'adaptation au changement climatique avec la vision globale de l'entreprise.

Enfin, le Groupe ADP a franchi une étape décisive avec la création, en septembre 2024, d'un poste Chef de projets Environnement en charge de l'adaptation au changement climatique. Cette décision reflète une prise de conscience croissante au sein du groupe sur la nécessité de consolider les efforts pour répondre aux impacts climatiques de manière coordonnée et continue.

Mobilisation des parties prenantes externes

En parallèle, le Groupe ADP s'est engagé auprès d'acteurs externes pour renforcer sa démarche d'adaptation climatique. Cela inclut des collaborations avec des organisations internationales telles que l'UNESCO, notamment par le soutien financier à son programme « chaleur humide », ainsi qu'avec des institutions spécialisées dans la résilience climatique, via des partenariats avec des initiatives comme le WEF (*World Economic Forum*) *Airport of Tomorrow*.

Par ailleurs, les interdépendances étant nombreuses dans les secteurs des transports et de l'énergie, le Groupe ADP a initié des échanges avec des entreprises majeures de ces secteurs telles que EDF et la SNCF. Par ailleurs, la participation au groupe de travail organisé par l'ACI (*Airport Council International*) Europe et centré sur les questions d'adaptation permet un partage d'expérience entre pairs. Ces échanges inter-entreprises renforcent la capacité du groupe à adopter des solutions éprouvées et à anticiper les évolutions réglementaires ou technologiques. De plus, ils favorisent l'émergence d'une vision collective et innovante sur la gestion des risques climatiques.

Ces collaborations permettent de renforcer la pertinence des mesures d'adaptation en tenant compte des dynamiques sectorielles, en évitant les duplications ou les contradictions dans les stratégies adoptées, et en partageant les meilleures pratiques.

Enfin, le Groupe ADP s'engage également, dans une démarche de transparence, à instaurer un dialogue régulier avec ses parties prenantes, comme lors du Comité des Parties Prenantes organisé le 13 décembre 2024. Courant 2025, ce dialogue sera étendu aux collectivités locales, agences de mobilité, et autres acteurs publics, l'objectif étant d'assurer une coordination des actions et d'intégrer les priorités des territoires dans les plans d'adaptation.

Mesures d'adaptation déjà mises en place

Péril climatique analysé	Process concerné	Mesures d'adaptation déjà mises en place	Paris-Charles de Gaulle	Paris-Orly	Paris-Le Bourget
Inondations	Bâtiments	Le projet CanaMarne, qui prolonge la canalisation d'évacuation des eaux du bassin des Renardières vers la rivière Marne, devrait protéger le bassin des Renardières contre les inondations pour les municipalités en aval, en augmentant le débit de drainage	◆		
		Alignement systématique des projets de construction et d'infrastructure sur le « Schéma directeur des eaux pluviales »	◆	◆	◆
		Rénovation et redimensionnement des systèmes de drainage			◆
	Services énergétiques	Amélioration de la robustesse et de la redondance du réseau grâce à la modernisation et au renforcement du réseau électrique	◆	◆	
		Étude de la possibilité d'une nouvelle alimentation de 225kVA afin d'augmenter l'électrification des plateformes	◆	◆	
		Le mix énergétique et la redondance permettent une meilleure résilience du système de distribution électrique et la continuité des opérations	◆	◆	
		Rénovations récentes des services énergétiques (changement des chaudières gaz, renouvellement pompe à chaleur, raccordement à la géothermie de Dugny, rénovation réseaux distribution électricité, changement des compteurs chaud/froid)			◆
		Révision du niveau piézométrique			◆
	Systèmes aéroportuaires spécifiques	Les normes de construction retenues pour les SAS permettent à ces derniers d'être résistants à l'eau, ce qui limite l'impact du risque inondations	◆	◆	◆
		La mobilité de nombreux SAS diminue l'impact que les inondations peuvent avoir			◆
	Infrastructures airtides	Système de drainage des eaux pour atténuer les risques de débordement	◆	◆	
		Rénovations des systèmes de drainage commencées en 2022			◆
		Remplacement systématique des canalisations vieillissantes par des canalisations de plus grand diamètre	◆		
		Rénovation de chaque structure de piste tous les 25 à 30 ans, ce qui permet d'intégrer de nouveaux matériaux de construction (permettant un meilleur drainage par exemple)	◆	◆	
	Voies d'accès et parkings	Mise en œuvre d'une trajectoire d'effacement de ses futures imperméabilisations	◆		
		Projets d'amélioration de la gestion des eaux de pluie en cours (procédures de drainage, normes de conception pour les systèmes d'eau de pluie)		◆	◆
		Installation d'un système de drainage des eaux et remplacement progressif des canalisations vieillissantes par des canalisations de plus grand diamètre	◆		
		Redondance des systèmes de transports permet d'offrir des solutions de mobilité alternatives en cas d'inondation	◆	◆	
		Rénovation des couches de roulement tous les 8 à 10 ans, ce qui permet d'intégrer de nouveaux matériaux de construction plus perméables	◆	◆	
	Mesures transverses	Mise en place de l'AirPort Operations Center (APOC), centre de supervision et de décision dont le rôle est de piloter en temps réel la performance globale de l'aéroport. Sa fonction de pilotage centralisé, combinée à la présence PC opérationnels pour les différents process, permet d'assurer la robustesse et la performance des opérations grâce à une prise de décision holistique et une mise en œuvre réactive sur le terrain	◆	◆	

Péril climatique analysé	Process concerné	Mesures d'adaptation déjà mises en place	Paris-Charles de Gaulle	Paris-Orly	Paris-Le Bourget
Chaleur	Bâtiments	Pilotage centralisé du système CVC	◆	◆	
		Mise en œuvre de l'IA sur les systèmes CVC	◆	◆	
		Confort thermique étudié en phase de conception de chaque nouveau bâtiment	◆	◆	
		Expérimentation sur le point de démarrer au terminal 2F : surveillance de la température et mise en œuvre de l'IA pour permettre une plus grande anticipation dans la régulation de la température	◆		
		Rénovation prévue de l'enveloppe des bâtiments et des réseaux des hangars Lossier			◆
	Services énergétiques	Le mix énergétique et la redondance permettent une meilleure résilience du système de distribution électrique et la continuité des opérations	◆	◆	◆
		La diversification du mix énergétique permet de diminuer le risque de panne du réseau électrique (donc de diminuer le risque de panne de climatisation)	◆	◆	
		Rénovation en cours des installations de distribution et de transformation de l'électricité destinées à répondre à l'augmentation de la demande			◆
	Systèmes aéroportuaires spécifiques	Les spécifications techniques des systèmes intègrent la résistance à des fortes chaleurs	◆	◆	◆
		Expérimentation de vitrage sérigraphié sur une pré-passerelle pour augmenter la protection à la chaleur	◆		
	Infrastructures aéroports	Inspections techniques régulières des infrastructures aéronautiques	◆	◆	◆
		Etude « asset man » qui permet de déterminer une fréquence actualisée de renouvellement et/ou de mise à niveau des infrastructures	◆	◆	
		Rénovation de chaque structure de piste tous les 25 à 30 ans, ce qui permet d'intégrer de nouveaux matériaux de construction plus résistants à la chaleur	◆	◆	
		Expérimentation sur les formules d'asphalte pour prendre en compte l'impact de la chaleur		◆	◆
		Les voies de circulation en béton contribuent à maîtriser l'impact (absorption réduite de la chaleur - effet albédo)	◆	◆	◆
	Voies d'accès et parkings	Etude « asset man » qui permet de déterminer une fréquence actualisée de renouvellement et/ou de mise à niveau des infrastructures	◆	◆	
		Projets de déploiement de panneaux photovoltaïques qui serviront également d'ombrières sur les parkings	◆	◆	◆
		Rénovation de chaque couche de roulement tous les 8 à 10 ans, ce qui permet d'intégrer de nouveaux matériaux de construction plus résistants	◆	◆	◆
	Mesures transverses	Plan de vigilance canicule en cas de forte chaleur	◆	◆	
		Mise en place de l'AirPort Operations Center (APOC), centre de supervision et de décision dont le rôle est de piloter en temps réel la performance globale de l'aéroport. Sa fonction de pilotage centralisé, combinée à la présence PC opérationnels pour les différents process, permet d'assurer la robustesse et la performance des opérations grâce à une prise de décision holistique et une mise en œuvre réactive sur le terrain	◆	◆	

Mesures d'adaptation « dures » (mesures infrastructurelles, technologiques et fondées sur la nature).

Mesures d'adaptation « douces » (mesures organisationnelles, comportementales et culturelles).

[E1-3-AR 19-(d)] → Type de solution d'adaptation

Les solutions d'adaptation actuellement mises en œuvre se répartissent selon deux catégories :

- ◆ les mesures « dures » faisant référence aux mesures infrastructurelles, technologiques et fondées sur la nature ;
- ◆ et les mesures « douces » faisant référence aux mesures organisationnelles, comportementales et culturelles.

Le détail de la typologie des mesures est présenté dans le tableau ci-dessus ([E1-3-28] → Actions et ressources liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci [voir ESRS 2 MDR-A]).

[E1-3-AR 21] → Explication de la mesure dans laquelle la capacité à mettre en œuvre une action dépend de la disponibilité et de l'affectation des ressources

Le Groupe ADP prévoit de produire, d'ici la fin d'année 2025, un plan d'action détaillé et budgétisé pour l'adaptation de ses plateformes parisiennes au changement climatique. Ce

plan comprendra des priorités d'action afin de rendre les infrastructures existantes résilientes face aux aléas climatiques identifiés, comme les vagues de chaleur ou les inondations. Il sera complété par :

- ◆ un plan de continuité d'activité afin de garantir la sécurité et le fonctionnement des services critiques, même en situation de crise ;
- ◆ des guides de construction pour les nouveaux bâtiments, infrastructures et ouvrages, intégrant des principes de résilience dès la conception.

Afin de s'assurer de la disponibilité des ressources, ce plan ne sera pas un volet isolé, mais une composante essentielle de la stratégie globale du Groupe ADP.

Enfin, le Groupe ADP est conscient du fait que la mise en œuvre de solutions d'adaptation nécessitera des investissements, dont le coût variera en fonction de la trajectoire de réchauffement retenue (TRACC, SSP2-4.5 ou SSP5-8.5).

4.2.1.2. Atténuation du changement climatique

La lutte contre le changement climatique a été réaffirmée comme priorité pour le Groupe ADP, par le Président Augustin de Romanet lors du 5^{ème} congrès de l'Union des Aéroports Français et Francophones qui s'était tenu à Montrouge en 2023 en présence du Ministre délégué chargé des Transports de France.

L'atténuation du changement climatique est pilotée à travers les plans de transition climatique du Groupe ADP. Celui-ci est décliné de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers adoptée en 2022 et de la politique RSE 2025 Pioneers for Trust du groupe.

E1-4 — Objectifs liés à l'atténuation du changement climatique

Les objectifs climatiques du Groupe ADP s'articulent en cohérence avec les engagements pris dans la feuille de route stratégique et dans la politique RSE. Ceux-ci sont ainsi centrés sur les plateformes aéroportuaires puisque celles-ci engendrent la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre du groupe (96 % , cf. paragraphe E1-6-AR 39-(b)).

Parmi les 4 axes de la politique environnementale, 3 d'entre eux portent directement sur le climat :

- ◆ tendre vers des opérations à impact zéro sur l'environnement ;
- ◆ participer activement à la transition environnementale dans le secteur de l'aviation ;
- ◆ réduire l'empreinte environnementale des projets d'aménagement et de développement des activités aéroportuaires.

Ces axes sont composés d'engagements climatiques, déclinés en objectifs de décarbonation à court, moyen et long termes pour les émissions internes et externes des plateformes aéroportuaires.

Le Groupe ADP a établi des objectifs de décarbonation, englobant les sources d'émissions internes et externes, dans plusieurs référentiels :

- ◆ des cibles SBTI (*Science-Based Target Initiative*) à l'échelle du regroupement des plateformes franciliennes du groupe ;
- ◆ des cibles ACA (*Airport Carbon Accreditation*) définies à la maille de la plateforme aéroportuaire (voir le tableau des aéroports ayant validé une cible ACA Net Zero).

La sous-section E1-4 est structurée selon ces deux types de cibles de décarbonation.

Ces objectifs sont chacun détaillés dans la sous-section E1-1 et dans le chapitre 2.3.1. Développement des nouvelles filières énergétiques.

Ces objectifs de décarbonation s'appuient également sur des objectifs d'utilisation d'énergies renouvelables, enjeu matériel pour le Groupe ADP.

L'établissement d'un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre unique, aligné sur le périmètre tel que décrit par la CSRD, combinant les cibles individuelles de chaque aéroport, est actuellement en cours d'établissement et prévu pour 2027.

À ces cibles s'ajoute l'ambition d'embarquer la chaîne de valeur pour faire des aéroports franciliens des « territoires neutres en carbone ».

Les ambitions de décarbonation du Groupe ADP et de ses aéroports sont caractérisées, tout au long du chapitre, par les termes de neutralité ou Net Zero (zéro émission nette). Ces deux termes sont employés en se référant à la définition qu'en donnent la norme ISO 14068 et le guide ISO IWA 42:2022 : après diminution à la source des émissions de GES, la neutralité carbone autorise la compensation (sans limite de quantité) par des projets d'évitement et/ou de séquestration alors qu'à zéro émission nette (Net Zero), la compensation des émissions résiduelles n'est autorisée que par des méthodes de séquestration et ne peuvent pas dépasser 10 % des émissions d'une année de référence. En ce sens, la neutralité est considérée comme une étape sur le chemin de l'atteinte du Net Zéro.

Ces objectifs de neutralité, d'une part, et de Net Zero, d'autre part, sont chacun caractérisés par des cibles de réduction des émissions de GES par rapport à une année de référence (cf. paragraphes E1-4-34). De plus, le recours à des crédits carbone n'entrave en rien la réalisation des ces objectifs de réduction de GES ; ils viennent en complément. La crédibilité et l'intégrité des crédits carbone utilisés reposent sur des normes de qualité reconnues (cf. paragraphe E1-7-61).

Enfin, le référentiel de déclaration des GES lié aux cibles SBTi diffère du référentiel de déclaration des GES du groupe (présenté au sein de la section « E1-6 - Émissions GES consolidées »), qui est également le référentiel de déclaration de l'ACA (hormis pour la catégorie 15, non prise en compte dans le bilan ACA individuel des plateformes). Ces différences sont liées à des prescriptions méthodologiques du SBTi. Les différences sont synthétisées dans le tableau suivant :

	Sources d'émissions	Bilan GES Groupe ADP	Bilan GES SBTi	Description des différences de périmètre
Scope 1 : Émissions directes	Sources fixes			
	Sources mobiles			
	Émissions fugitives (Fluides frigorigènes, produits hivernaux)			
Scope 2 : Émissions associées à l'achat	Électricité			
	Chaleur, vapeur et refroidissement			
Scope 3 : Émissions indirectes en amont et en aval (chaîne de valeur)	Cat 1 : Achats de biens et services			
	Cat 2 : Biens d'investissements			
	Cat 3 : Activités liées aux combustibles et à l'énergie (hors scope 1 ou 2)			
	Cat 4 : Transport et distribution en amont			Les émissions incluses dans la catégorie n° 4 du bilan SBTi sont comptabilisées au sein de la catégorie n° 2 dans le bilan GES du Groupe ADP. (Exclusion de la cible SBTi)
	Cat 5 : Déchets générés dans le cadre des activités			
	Cat 6 : Déplacements professionnels			
	Cat 7 : Déplacement des salariés du Groupe ADP			
	Cat 8 : Actifs loués en amont			
	Cat 9 : Transport et distribution en aval			
	Cat 10 : Transformation de produits vendus			
	Cat 11 : Utilisation de produits vendus/ Atterrissage et décollage avion			
	Cat 11 : Utilisation de produits vendus/ Roulage avion			
	Cat 11 : Utilisation de produits vendus/ Groupe auxiliaire de puissance (APU)			
	Cat 11 : Utilisation de produits vendus/ Croisière départ			SBTi considère que ces émissions ne sont pas nos propres émissions externes. Seules les émissions liées au cycle LTO sont à prendre en compte obligatoirement.
	Cat 11 : Utilisation de produits vendus/ Équipements d'assistance aéroportuaire (GSE)			
	Cat 11 : Utilisation de produits vendus/ Produits hivernaux			
	Cat 11 : Utilisation de produits vendus/ Accès passagers			
	Cat 11 : Utilisation de produits vendus/ Déplacement des salariés hors-Groupe ADP			
	Cat 12 : Traitement en fin de vie des produits vendus			
	Cat 13 : Actifs loués en aval (électricité revendue à des tiers)			Les émissions de cette catégorie sont comptabilisées au sein du scope 2 dans le bilan SBTi. (Exclusion de la cible SBTi)
	Cat 14 : Franchises			
	Cat 15 : Investissements			(Exclusion de la cible SBTi)

Les sources incluses dans le bilan sont représentées par des cases bleues, tandis que les sources d'émissions non pertinentes pour ce bilan sont affichées en grisé.

Cibles de décarbonation SBTi

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'Aéroports de Paris SA ont été certifiés par le SBTi (Science Based Targets initiative) début septembre et rendus publics en octobre 2024.

La démarche SBTi permet à Aéroports de Paris SA de valider l'alignement de sa stratégie de réduction des émissions de GES avec les accords de Paris (+ 1,5°C maximum à horizon 2100), en démontrant la cohérence de ses objectifs chiffrés de réduction de ses émissions internes (scope 1 et 2) et externes (scope 3 relatif aux émissions des parties prenantes) avec les préconisations scientifiques, à moyen et long terme.

[E1-4-32] → Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T]

Les cibles certifiées par le SBTi portent sur les émissions de GES correspondant à celles des plateformes franciliennes : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

L'engagement validé par le SBTi pour Aéroports de Paris SA est celui dit « Net Zero », ce qui correspond à une réduction absolue des émissions de GES de 90 % en 2050 par rapport aux émissions de l'année de référence 2019, pour les scopes 1, 2 et 3. Les émissions résiduelles des scopes 1 et 2 seront à compenser par des projets de séquestration carbone.

La traduction des engagements validés par le SBTi est la suivante :

◆ Engagement global

Aéroports de Paris SA s'engage à atteindre le zéro émission nette de gaz à effet de serre sur l'ensemble de sa chaîne de valeur d'ici à 2050.

◆ Objectifs à moyen terme

Scopes 1 et 2 : Aéroports de Paris SA s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre des scopes 1 et 2 de 68 % d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019.

Scopes 1 et 2 - Énergie : Aéroports de Paris SA s'engage à continuer à s'approvisionner annuellement en électricité 100 % renouvelable dès maintenant et jusqu'en 2030.

Scope 3 : Aéroports de Paris SA s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre du scope 3 de 27,5 % d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2019¹.

◆ Objectifs à long terme

Scopes 1 et 2 : Aéroports de Paris SA s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre des scopes 1 et 2 de 90 % d'ici à 2035 et jusqu'en 2050 par rapport à l'année de référence 2019.

Scope 3 : Aéroports de Paris SA s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre du scope 3 de 90 % d'ici à 2050 par rapport à l'année de référence 2019¹.

Les émissions des 6 gaz à effet de serre du protocole de Kyoto sont prises en compte dans la définition des cibles.

[E1-4-33] → Divulgarion de la manière dont les objectifs de réduction des émissions de GES et (ou) tout autre objectif ont été fixés pour gérer les impacts, les risques et les opportunités importants liés au climat

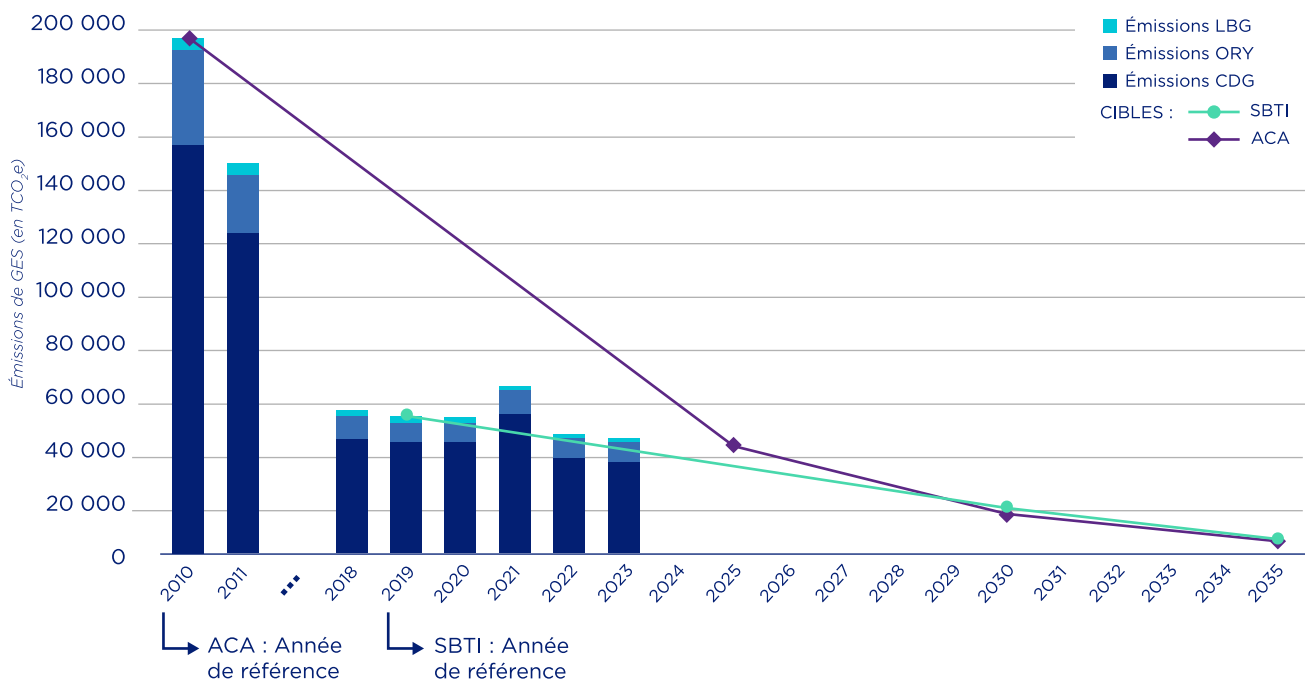
La fixation de cibles de décarbonation à court, moyen et long terme contribue à atténuer l'impact climatique des activités de l'aéroport et du transport aérien, et à piloter les risques liés au réchauffement climatique.

Les cibles scopes 1 et 2 couvrent l'intégralité des émissions internes liées à l'activité aéroportuaire (la définition détaillée des scopes 1 et 2 est donnée au paragraphe E1-6).

La cible scopes 1 et 2 - Long-terme s'aligne avec les cibles internes ACA respectives de ces trois aéroports (cibles présentées ultérieurement dans cette sous-section).

COMPARAISON DES CIBLES ACA ET SBTi

Émissions internes (Scopes 1 et 2 MB)



¹ Les périmètres de déclaration et caractéristiques méthodologiques des cibles SBTi sont présentés dans le tableau situé plus haut.

Les cibles scope 3 couvrent les émissions externes liées notamment à notre chaîne de valeur, comprenant donc les émissions liées :

- ◆ aux achats de biens et de services (cat n° 1) ;
- ◆ aux biens d'investissement (cat n° 2) ;
- ◆ à la partie amont des combustibles achetés et consommés par le groupe (cat n° 3) ;
- ◆ au transport amont des produits (cat n° 4) ;
- ◆ aux déchets générés sur site (cat n° 5) ;
- ◆ aux déplacements professionnels des salariés (cat n° 6) ;
- ◆ aux déplacements domicile-travail des salariés du groupe (cat n° 7) ;
- ◆ aux aéronefs (cat n° 11), plus précisément les émissions liées au cycle LTO (Landing and Take-off) et aux moteurs APU (Auxiliary Power Unit), c'est à dire les opérations sous 3 000 ft (pieds). Les autres sources d'émission, comptabilisées dans le bilan de GES du groupe, sont exclues : c'est le cas des émissions en vol, car celles-ci ne sont pas à comptabiliser suivant la méthodologie du SBTi.

Enfin, les cibles de décarbonation SBTi des émissions externes ont été établies en prenant en compte les leviers activés par Aéroport de Paris.

[E1-4-34-(b)] → Explication de la manière dont la cohérence entre les objectifs de réduction des émissions de GES et les limites de l'inventaire des GES a été assurée

Les cibles ont été établies selon la méthode générale de réduction absolue des émissions (méthode « *Absolute Contraction Approach* ») pour tous les scopes, avec cibles quantitatives de réduction absolue des émissions non relatives à une métrique d'intensité de l'activité.

Des cibles distinctes sont publiées :

- ◆ pour les scopes 1 et 2, d'une part, pour refléter les ambitions et actions sur les émissions directes ;
- ◆ pour le scope 3, d'autre part, pour refléter les actions en faveur de la décarbonation de la chaîne de valeur.

Les cibles couvrent bien la totalité des émissions des aéroports franciliens.

Les différences de périmètre de déclaration entre le bilan niveau groupe et le bilan utilisé pour suivre les cibles SBTi sont expliquées au sein du DP E1-4-32.

[E1-4-AR 25-(a)] → Description de la manière dont il a été veillé à ce que la valeur de référence soit représentative en termes d'activités couvertes et d'influences de facteurs externes

La certification SBTi pour les cibles de décarbonation des aéroports franciliens utilise l'année 2019 comme année de référence. Cette année a également été choisie car elle correspond à l'année où les émissions du transport aérien ont atteint leur pic et les cibles SBTi incluent les émissions des parties prenantes, y compris celles du transport aérien.

2019 est représentative de l'activité et des émissions de gaz à effet de serre des plateformes parisiennes pré-Covid-19. Les données de toutes les sources d'émission prises en compte au sein des cibles SBTi étaient déjà calculées à l'époque et sont disponibles.

De plus, au delà du périmètre des aéroports franciliens, 2019 est l'année de référence de nombreuses feuilles de routes de décarbonation du transport aérien (*Long Term Aspirational Goals* de l'OACI¹, Waypoint 2050 de l'ATAG², Destination 2050 en Europe, Feuille de route de décarbonation du transport

aérien en France). 2019 est également l'année très majoritairement choisie par nos pairs parmi lesquels le groupe AENA, l'aéroport de Londres-Heathrow, Schiphol Group, Air France ou Airbus.

[E1-4-34-(e), E1-16-(a)] → L'objectif de réduction des émissions de GES est fondé sur des données scientifiques et compatible avec la limitation du réchauffement de la planète à un degré et demi Celsius.

SBTi a validé un engagement Net Zero à horizon 2050 sur l'ensemble de la chaîne de valeur, ce qui signifie que les cibles scopes 1-2 et scope 3 sont alignées sur l'Accord de Paris et compatibles avec la limitation du réchauffement planétaire à 1,5 °C.

L'année cible pour les objectifs sur les émissions internes à court terme a été fixée à 2030, tandis que l'objectif zéro émission nette a été établi pour 2035. Ces échéances ont été déterminées en tenant compte des règles méthodologiques définies par le SBTi et en adéquation avec le plan de transition.

Les années cibles pour les objectifs relatifs aux émissions externes (scope 3) à moyen et long terme sont fixées respectivement à 2030 et 2050. Ces échéances ont été établies en s'appuyant sur les règles méthodologiques SBTi. De plus, une réflexion approfondie a été menée pour assortir ces cibles de leviers de décarbonation crédibles.

Enfin, les cibles de décarbonation ont été caractérisées en prenant en compte les prévisions de trafic aérien (à la hausse) intégrées dans la stratégie du Groupe ADP. Ainsi, les émissions de GES supplémentaires apportées par ce trafic prévisionnel dans un scénario tendanciel sont bien intégrées pour quantifier les efforts à réaliser en matière de réduction de ces émissions.

Les plans d'action visant à diminuer les émissions des scopes 1, 2, et 3 sont détaillés dans le plan de transition (E1-1) et synthétisés au sein du paragraphe E1-4-34-(f).

[E1-4-34-(f), E1-16-(b)] → Description des leviers de décarbonisation attendus et de leurs contributions quantitatives globales à la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de GES

Pour atteindre les cibles portant sur ses émissions internes (scope 1-2), les aéroports parisiens agissent sur quatre leviers de décarbonation majoritaires :

- ◆ l'amélioration de la performance énergétique des installations et la maîtrise des consommations énergétiques en appliquant un plan de sobriété énergétique ;
- ◆ le développement d'énergies renouvelables thermiques (géothermique profonde, récupération de chaleur fatale, chaufferie biomasse, production de biogaz à partir de méthanisation...) ;
- ◆ l'achat des Garanties d'Origine d'électricité et développement du solaire photovoltaïque pour sécuriser l'approvisionnement d'électricité des plateformes aéroportuaires ;
- ◆ la transition énergétique de la flotte de véhicules interne.

Les leviers activés pour décarboner les émissions externes (scope 3) et identifiés pour les catégories les plus contributrices sont les suivants :

- ◆ (Cat 1) Achat de biens et de services :
Mise en œuvre d'un plan de performance carbone basé sur :
 - ◆ l'établissement d'un budget carbone, au fur et à mesure des besoins, au moment du renouvellement des contrats,
 - ◆ la construction d'un programme pluriannuel de décarbonation pour les TOP100 des fournisseurs (représentant 80 % des émissions),

¹ Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

² Air Transport Action Group.

- ◆ la promotion des initiatives de la communauté aéroportuaire initiées par ADP SA (ex : déploiement de la mobilité douce, covoiturage, etc.) auprès des fournisseurs ;

◆ (Cat 2) Biens d'équipement :

Les émissions de cette catégorie sont liées à notre plan d'investissement (pour les bâtiments, les infrastructures, etc.). Notre ambition est de promouvoir un développement durable, des infrastructures durables, à faible impact environnemental en revoyant nos méthodes de méthodes de construction. Les choix effectués lors de la conception de ses infrastructures doivent faciliter la réduction de son empreinte environnementale. Un plan d'action détaillé a également été validé :

- ◆ la mise en place, dès 2025, d'un budget carbone pour les projets d'investissement de plus de 5 M€, sur l'ensemble de leur cycle de vie (KPI 3 2025 Pioneers),
- ◆ l'obtention de labels environnementaux pour tous les nouveaux bâtiments neufs ,
- ◆ le dépassement de la tendance sectorielle en matière de réduction des émissions de CO₂,
- ◆ l'amélioration continue des pratiques de construction durables,
- ◆ un examen de la manière de réduire l'impact de l'obsolescence générale ;

◆ (Cat 7) Déplacements domicile-travail des employés :

La décarbonation des déplacements des employés repose sur deux piliers complémentaires :

1. Une conséquence directe de la réglementation française, à travers l'application des plans de la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France pour décarboner les véhicules légers et le transport en accélérant l'introduction de véhicules décarbonés/bas-carbone et le développement de l'infrastructure associée ;
2. Des actions volontaires supplémentaires de décarbonation intégrées dans la stratégie d'ADP SA, qui vise :
 - ◆ d'une part, à développer des stations-service sur ses plateformes pour les nouvelles énergies des véhicules (électricité, hydrogène bas-carbone, etc.),
 - ◆ d'autre part, à réduire l'utilisation de la voiture particulière en développant l'intermodalité (nouvelles gares intermodales à Paris-Orly et Paris-Le Bourget), les transports en commun (nouvelles lignes de métro à Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, ligne CDG Express, promotion du covoiturage) et la mobilité douce (création de pistes cyclables reliées aux quartiers environnants) ;

◆ (Cat 11) Utilisation des produits vendus :

La décarbonation de cette catégorie est directement liée aux enjeux de décarbonation des opérations avions sur et au départ de nos aéroports liés à la feuille de route de la décarbonation du transport aérien, qui est également au cœur même de la stratégie d'ADP SA :

- ◆ la réduction des émissions liées aux groupes auxiliaires de puissance est rendue possible par l'électrification, réalisée par ADP SA, des opérations au sol dans les stands d'avions (400 Hz et déploiement de l'unité d'air pré-conditionné),
- ◆ la réduction des émissions du cycle LTO, qui repose sur l'amélioration continue des performances des moteurs d'avion, l'optimisation des opérations de roulage des aéronefs et l'introduction de nouvelles énergies décarbonées telles que les SAF ou l'hydrogène décarboné/bas-carbone.

Les différentes actions menées par le Groupe ADP pour décarboner ces sources ainsi que les contributions quantitatives globales des différents leviers sont détaillées au sein du paragraphe [E1-1-14] → Divulgaration du plan de transition pour l'atténuation du changement climatique.

Cibles de décarbonation de l'Airport Carbon Accreditation (ACA)

Dans cette section sont détaillées les cibles ACA définies au périmètre d'une plateforme aéroportuaire.

L'ACA (Airport Carbon Accreditation) est un programme développé par l'ACI (Airport Council International). C'est un programme mondial reconnu de certification des émissions de carbone pour les aéroports. Il évalue et reconnaît de manière indépendante les efforts déployés par les aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de carbone grâce à 7 niveaux de certification (du plus bas au plus haut niveau : 1, 2, 3, 3+, 4, 4+, 5). Ces niveaux permettent de classer et d'évaluer la maturité des plateformes en terme de gestion du carbone, en évaluant leur plan de transition et leur gestion des émissions des gaz à effet de serre.

[E1-4-32] → Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T]

Le premier axe de la politique environnementale - « Tendre vers des opérations à impact zéro sur l'environnement » - définit les cibles climatiques à atteindre par les plateformes du groupe (signataires de la charte Airport for Trust), notamment *via* son premier engagement climatique :

« Mettre en œuvre la feuille de route pour réduire et compenser à 100 % nos émissions internes (scopes 1 et 2) en 2030 sur toutes nos plateformes et atteindre le Zéro Émission Net en 2030 pour Paris-Orly et Paris-Le Bourget - 2035 pour Paris-Charles de Gaulle - 2050 pour les autres plateformes engagées ».

Le périmètre de déclaration de cet axe concerne les émissions internes (Scopes 1 et 2) correspondant à la production d'énergie (chaleur, froid, électricité - scope 1), à l'utilisation des véhicules de service (scope 1), aux fuites de fluides frigorigènes et utilisation de produits hivernaux (scope 1) et aux achats et consommations d'énergie (scope 2). Ces objectifs de réduction d'émission, de compensation et d'atteinte du net zéro ¹ s'inscrivent dans le référentiel de l'ACA.

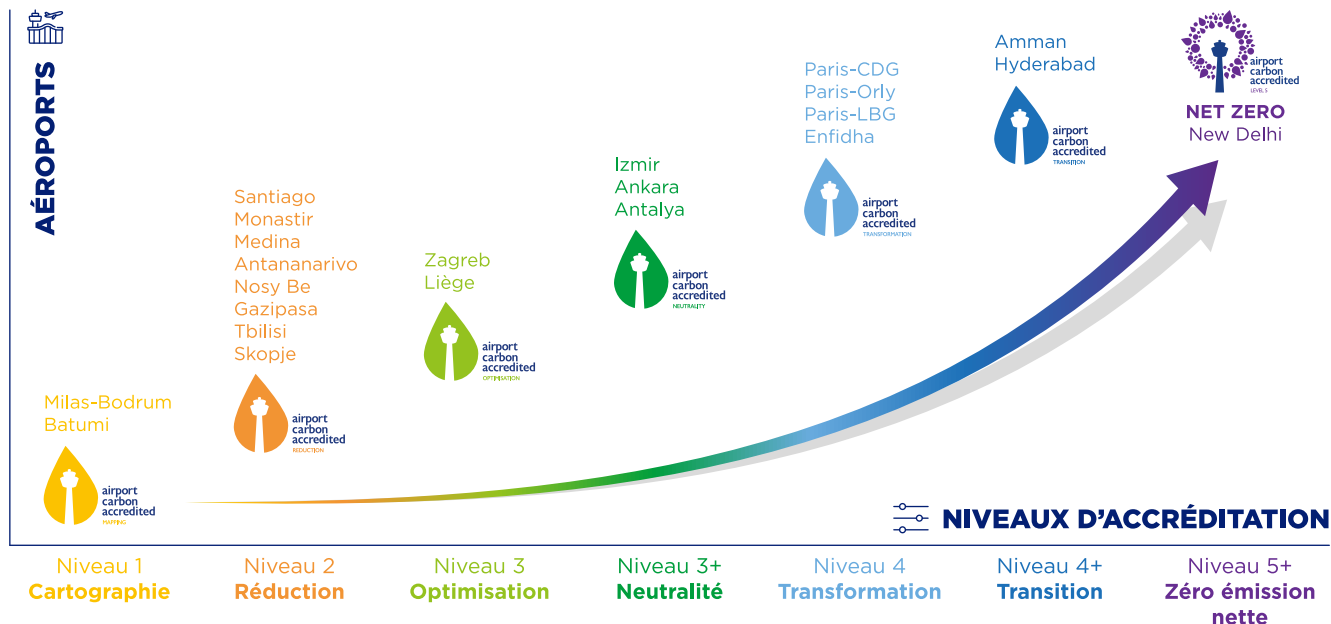
Chacun des 7 niveaux du programme ACA possède des exigences en matière de publication des émissions GES et de définition de cibles de décarbonation (voir schéma ci-dessous, et au lien <https://www.airportcarbonaccreditation.org/about/7-levels-of-accreditation/>). En terme de cibles de décarbonation, les plateformes de niveau 4 ou plus sont dans l'obligation de formuler une cible de réduction absolue à long terme de leurs émissions scopes 1 et 2 compatibles avec les trajectoires 1,5°C ou 2,0°C du GIEC. Ces objectifs doivent être associés à des trajectoires de décarbonation en cohérence avec des plans d'action à jour et prenant en compte le développement futur des activités des plateformes. Les bilans de gaz à effet de serre, les cibles et trajectoires sont audités par des organismes indépendants tous les deux ou trois ans en fonction du niveau d'accréditation pour assurer la viabilité du projet et l'atteinte des cibles fixées.

En 2024, 20 aéroports (sur 26) du Groupe ADP sont engagés dans la certification ACA dont 5 sont au niveau ACA 4 ou ACA 4+ (Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Amman (AIG) et Enfidha-Hammamet (TAV)). Tous les aéroports signataires de la charte Airport for Trust visent le niveau ACA 3+, au moins, d'ici 2030.

¹ Selon la norme ISO 14068 et le guide ISO IWA 42:2022 :

- Neutralité carbone : Les émissions de gaz à effet de serre sont compensées sans limite par des méthodes d'évitement ou de séquestration.
- Net zéro émission : Les émissions de gaz à effet de serre résiduelles (max. 10 % des émissions d'une année de référence) sont compensées par des méthodes de séquestration.

22 AÉROPORTS ENGAGÉS DANS LE PROGRAMME AIRPORT CARBON ACCREDITATION EN 2024



7 NIVEAUX D'ACCRÉDITATION POUR DES EXIGENCES CROISSANTES



Niveau 1 / Cartographie

Déterminer les sources d'émissions internes et les calculer. Avoir publié un engagement politique en faveur de la réduction des émissions.



Niveau 2 / Réduction

Développer un plan de gestion du carbone et définir des cibles de decarbonation sur les émissions internes. **Démontrer une réduction des émissions** moyennes au cours du temps.



Niveau 3 / Optimisation

Prendre en compte au sein des bilans carbone **une partie des sources d'émissions externes (scope 3)** et **développer un plan d'engagement des parties prenantes.**



Niveau 3+ / Neutralité

Compenser les émissions résiduelles du scope 1 et 2 et des émissions liées aux déplacements professionnels via **l'achat de crédits carbone de haute qualité.**



Niveau 4 / Transformation

Définir une stratégie de gestion du carbone long terme orientée vers des réductions d'émissions absolues, **alignée sur les objectifs de l'Accord de Paris.** **Démontrer qu'il est possible d'inciter activement des tiers** à réaliser des réductions d'émissions. **Calculer la totalité des émissions externes** au sein du bilan carbone.



Niveau 4+ / Transition

Compenser les émissions résiduelles du scope 1 et 2 et des émissions liées aux déplacements professionnels via **l'achat de crédits carbone de haute qualité.**



Niveau 5+ / Zéro émission nette

Atteinte et maintien du net zéro sur les scopes 1 et 2 **et réductions actives des émissions du scope 3,** avec **un renforcement de l'engagement des tiers.** **Séquestration des émissions résiduelles** via des solutions approuvées.

La neutralité est une première étape dans l'atteinte des objectifs Net Zéro. Les aéroports de niveau ACA 3+ et 4+ sont déjà considérés « neutres » dans le référentiel de l'ACA : ceux-ci réduisent en moyenne chaque année leurs émissions scopes 1 et 2 et compensent leurs émissions résiduelles *via* l'achat de crédits carbone. C'est le cas des aéroports d'Ankara-Esenboğa, d'Izmir-Adnan Menderes et d'Amman. Paris-Orly ambitionne également l'atteinte du niveau ACA 4+ en 2025.

Par ailleurs, les plateformes franciliennes, TAV Airports et AIG ont réaffirmé leurs ambitions en s'engageant dans la

résolution Net Zero de l'ACI Europe, mettant en évidence leur détermination à décarboner leurs activités. (<https://www.aci-europe.org/downloads/content/ACI%20EUROPE%20RESOLUTION%202024-1.pdf>).

7 aéroports ont établi des cibles de décarbonation net-zéro des émissions internes scopes 1 et 2 (en méthodologie market-based pour les plateformes franciliennes, et en méthodologie location-based pour les autres plateformes). Ces dernières sont détaillées au sein du tableau suivant :

CIBLES DE DÉCARBONATION NET ZÉRO DES SCOPES 1 ET 2 DE L'AIRPORT CARBON ACCREDITATION (ACA)

Plateforme	Niveau ACA	Objectif	Année de référence	Émissions de référence	Année cible	Réduction en absolu	Année jalon	Réduction en absolu	Taux de complétion
Paris-Charles de Gaulle	4	1,5°C	2010	153 002	2035	(90 %)	2025	(78 %)	(77 %)
Paris-Orly	4	1,5°C	2010	35 299	2030	(90 %)	2025	(86 %)	(88 %)
Paris-Le Bourget	4	1,5°C	2011	4 488	2030	(90 %)	2025	(70 %)	(45 %)
AIG Amman	4+	1,5°C	2012	32 643	2050	(90 %)	2035	(59 %)	(57 %)
TAV Enfidha-Hammamet	4	2,0°C	2010	9 272	2050	(90 %)	2035	(50 %)	(1 %)
TAV Izmir-Adnan Menderes	3+	2,0°C	2019	19 732	2050	(90 %)	2040	(19 %)	16 %
TAV Ankara- Esenboğa	3+	2,0°C	2010	13 597	2050	(90 %)	2040	(35 %)	(32 %)

[E1-4-33] → Divulcation de la manière dont les objectifs de réduction des émissions de GES et (ou) tout autre objectif ont été fixés pour gérer les impacts, les risques et les opportunités importants liés au climat

Les objectifs de net-zéro pris par les plateformes du groupe dans le cadre de l'ACA sont alignés sur les trajectoires 1,5°C ou 2,0°C du GIEC. L'établissement de ces cibles a donc nécessité pour chaque aéroport un travail amont sur la construction de trajectoires associées à des plans d'actions cohérents et réalisables au regard de l'évolution combinée des activités des plateformes et des environnements sur lesquelles elles prospèrent.

Ces plans d'actions visent notamment à réduire les consommations énergétiques des aéroports tout en poursuivant la transition vers la consommation et/ou la production d'énergies renouvelables.

Les exigences de l'ACA aux différents niveaux d'accréditation permet de travailler et d'établir des cibles de décarbonation cohérentes aux impacts positifs à long-terme sur le changement climatique. Pour exemple, afin d'être certifié niveau ACA 2 ou plus, les aéroports accrédités doivent pouvoir justifier d'une réduction de leur émissions de gaz à effet de serre scopes 1 et 2 par rapport à la moyenne mobile des émissions des trois dernières années. Celles-ci doivent dans le même temps établir un plan de management du carbone qui liste et décrit les actions entreprises par les plateformes pour décarboner leurs émissions internes. L'addition des exigences avec l'obligation d'établissement d'une cible en absolue au niveau 4 permet de justifier l'impact positif attendu sur le climat des cibles de décarbonation.

Ces cibles, associées à leur plan d'actions respectifs, sont établies en prenant en compte les montants CAPEX associés afin de justifier de la faisabilité économique des projets vis-à-vis de l'activité économique des plateformes, permettant de gérer les risques financiers associés et les impacts négatifs potentiels.

[E1-4-34-(b)] → Explication de la manière dont la cohérence entre les objectifs de réduction des émissions de GES et les limites de l'inventaire des GES a été assurée

Les cibles de décarbonation citées ici concernent les émissions internes des plateformes à savoir les émissions totales scopes 1 et 2 (*location-based* ou *market-based*). Le périmètre des cibles ACA est aligné avec le périmètre du bilan de gaz à effet de serre ACA dont les méthodologies de

calcul sont détaillés au sein de la sous-section E1-6 - Emissions GES consolidées. Les cibles de ces sept aéroports prennent en compte les 6 gaz à effet de serre principaux retenus au sein du Protocole de Kyoto.

[E1-4-AR 25-(a)] → Description de la manière dont il a été veillé à ce que la valeur de référence soit représentative en termes d'activités couvertes et d'influences de facteurs externes

L'ACA préconise d'établir des cibles de réduction d'émission en absolu par rapport à l'année de référence 2010. C'est le cas pour les aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly, Ankara-Esenboğa et Enfidha-Hammamet, qui établissaient déjà leurs bilans de gaz à effet de serre (GES) scopes 1 et 2 à cette époque. Les aéroports de Paris-Le Bourget et d'Amman ont pour années de référence 2011 et 2012 respectivement, correspondant à leur première année de publication de bilan GES. La cible de l'aéroport d'Izmir-Adnan Menderes a pour année de référence 2019, année représentative de l'activité de la plateforme pré-Covid-19.

[E1-4-34-(e), E1-16-(a)] → L'objectif de réduction des émissions de GES est fondé sur des données scientifiques et compatible avec la limitation du réchauffement de la planète à un degré et demi Celsius.

Les objectifs de net-zéro sur les scopes 1 et 2 pris par les plateformes du groupe dans le cadre de l'ACA sont alignés sur les trajectoires 1,5°C ou 2,0°C du GIEC. Le référentiel ACA (version 14) impose aux aéroports certifiés niveau 4 des objectifs de réductions en absolue conformes aux recommandations du GIEC pour le respect des trajectoires 1,5°C ou 2°C. C'est une exigence du niveau 4. Les aéroports d'Izmir Adnan Menderes et de d'Ankara-Esenboğa prévoient de passer niveau 4 et ont donc établi des cibles alignées sur la trajectoire 2,0°C du GIEC. Les plateformes de Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et d'Amman possèdent des objectifs ACA compatibles avec une limitation du réchauffement de la planète à 1,5°C, sur le périmètre des émissions prises en compte dans le référentiel ACA. Les objectifs de décarbonation sont présentés dans le tableau situé plus haut. L'établissement de ces cibles a donc nécessité pour chaque aéroport un travail amont sur la construction de trajectoires associées à des plans d'actions cohérents et réalisables au regard de l'évolution combinée des activités des plateformes et des environnements sur lesquelles elles prospèrent.

[E1-4-34-(f)] → Description des leviers de décarbonisation attendus et de leurs contributions quantitatives globales à la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de GES

Pour atteindre ses cibles portant sur ses émissions internes, le Groupe ADP agit sur trois leviers de décarbonation majoritaires : l'amélioration de la performance énergétique, la production, la distribution et la consommation d'énergies décarbonées (cf. chapitre 2.1.3 Développement de nouvelles filières énergétiques) et la décarbonation de sa flotte de véhicules.

L'amélioration de la performance énergétique est l'un des premiers leviers pour réduire l'empreinte carbone des aéroports. Pour cela, le Groupe ADP met en place un système de gestion de l'énergie pour maîtriser les consommations énergétiques. Les plateformes franciliennes, d'Amman et d'Ankara-Esenboğa sont notamment certifiées ISO 50001 « Management de l'énergie ».

À Paris, pour atteindre leurs objectifs climatiques, les plateformes devront améliorer leur performance énergétique en économisant de l'énergie, tout en maintenant le même niveau de service. Cela se traduit par l'ambition énergétique suivante, suivie notamment par deux indicateurs de performance énergétique internes :

- ◆ amélioration de la performance de 6 % sur les consommations d'électricité en 2025 par rapport à 2019 ;
- ◆ amélioration de la performance de 24 % sur les consommations de chaud en 2025 par rapport à 2019.

L'atteinte d'une telle ambition repose sur deux familles d'action : l'optimisation énergétique de l'exploitation et de la maintenance des bâtiments existants d'une part et la construction de nouveaux bâtiments performants d'autre part. L'application d'une procédure interne achats environnement-énergie déployée depuis 2018 pour intégrer l'approche cycle de vie au processus achat, conformément aux exigences des normes ISO 14001 et 50001, participe de cette ambition. Les plateformes non parisiennes du groupe ont également décliné cette ambition en plans et objectifs moyen et long termes.

La production et/ou consommation d'énergie décarbonée est un second levier majeur du Groupe ADP. Plusieurs installations de production d'énergies renouvelables sont fonctionnelles ou en projet sur la majorité des plateformes du groupe (France, Jordanie, Turquie, etc.). On retrouve ainsi une centrale biomasse à Paris-CDG, une géothermie à Paris-Orly, des projets de géothermie et de raccordement à Paris-CDG et Paris-le Bourget, des installations photovoltaïques à Amman, Enfidha-Hammamet ou Izmir-Adnan Menderes. En complément, certaines plateformes s'alimentent *via* des achats d'électricité d'origine renouvelable, dont notamment les 3 plateformes franciliennes à hauteur de 100 % de leurs achats d'électricité depuis 2021 (voir détails ci-après).

La décarbonation des véhicules du groupe est un autre levier d'action. Le Groupe ADP poursuit depuis le début de sa politique environnementale des actions de renouvellement de sa flotte de véhicules, de déploiement des infrastructures de recharge et d'approvisionnement, au niveau de ses plateformes franciliennes et à l'international, comme à Batumi ou à Tbilissi où un programme d'amélioration de véhicules en fin de vie par des véhicules électriques ou hybride est mis en place.

Une exigence de l'ACA est de pouvoir établir un plan d'actions de décarbonation relatif aux émissions des parties prenantes. Le Groupe ADP agit ainsi sur cinq leviers de décarbonation majoritaires : la préparation de l'arrivée de nouvelles énergies aéronautiques (SAF, e-SAF, hydrogène d'origine renouvelable, etc.), le verdissement des activités côté

piste, la décarbonation des accès aux plateformes associée à l'augmentation de l'intermodalité rail-air, la décarbonation de la construction et enfin la décarbonation des achats de biens et services.

Le premier levier vise à préparer nos aéroports et nos activités à l'arrivée de nouvelles énergies pour l'aviation, à savoir notamment les carburants d'aviation durables (SAF - Sustainable Aviation Fuel) et l'hydrogène bas-carbone. Le Groupe ADP s'engage à assurer un soutien politique adéquat concernant le développement des SAF et des biocarburants avancés e-SAF (électro-carburant d'aviation durable). Celui-ci participe financièrement à la réalisation de projets de production de SAF à des fins d'approvisionnement de ses aéroports parisiens. L'aéroport de Paris-Le Bourget propose depuis 2021 une offre continue de SAF sur sa plateforme. Cet aide au développement s'articule aussi au niveau de la branche de l'hydrogène, où le Groupe ADP aide au déploiement de l'hydrogène au niveau de l'écosystème aéroportuaire *via* sa participation à des études d'aspects réglementaires, opérationnels et de distribution.

Le second levier est le verdissement des activités aéroportuaires en zone réservée côté pistes. Il a notamment pour but de réduire les émissions de gaz à effet de serre des avions au roulage lors du cycle LTO (landing and take-off), et de réduire l'utilisation des APU (Auxiliary Power Unit) en déployant des alternatives à leur utilisation. Le groupe travaille de plus sur un renforcement des efforts à effectuer pour installer des infrastructures électriques afin d'aider au verdissement des véhicules de l'assistance en escale.

Le Groupe ADP a comme ambition de pouvoir transformer ses plateformes en *Hub* multimodaux, conçus et exploités de manière durable, qui ne seront plus seulement un lieu où l'on prend l'avion, mais un lieu où on bénéficie d'une connectivité renouvelée et décarbonée qui offre au client voyageur différents modes de déplacement (ferroviaire à longue et à courte distance, bus, mobilité douce...), et dans lequel la correspondance fer-air porte une part croissante du développement du trafic des plateformes du Groupe ADP. Le Groupe ADP participe donc au déploiement progressif de nouvelles lignes de transport (lignes 14, 17, 18 CDG Express) en région parisienne et déploie différents plans de mobilité afin de rendre ses plateformes plus facilement accessibles pour tous.

Cette transition associée au développement futur des activités du groupe implique une refonte progressive de certaines infrastructures de nos aéroports. Afin d'entreprendre ce changement de manière durable, le groupe travaille sur l'implémentation de mesures permettant de mesurer et de contrôler ses impacts environnementaux liés à la construction. La mise en place d'une gouvernance carbone pour les projets de construction *via* un outil de budget carbone pour les projets d'investissements supérieurs à 5 millions d'euros en est un exemple. Cet outil a été mis en place progressivement pour les plateformes franciliennes à compter de 2023, marquant la première étape de la structuration de la gouvernance carbone. Cet outil a vocation à être étendu aux aéroports de TAV et AI, pour une généralisation en 2025.

Le dernier levier sur lequel travaille le groupe afin de décarboner ses émissions externes est la décarbonation de ses achats de biens et services. Le groupe veut ainsi pouvoir mesurer précisément l'impact environnementale de ses achats et veut les décarboner en prenant davantage en compte les enjeux carbone dans les marchés passés avec ses fournisseurs, tout en les entraînant dans une démarche responsable.

Les contributions quantitatives globales des différents leviers sont détaillées au sein du paragraphe [E1-1-14] → Divulgarion du plan de transition pour l'atténuation du changement climatique.

[E1-4-AR 30-(c)] → Divers scénarios climatiques ont été envisagés pour détecter les évolutions environnementales, sociétales, technologiques, commerciales et politiques pertinentes et déterminer les leviers de décarbonisation.

Les aéroports souhaitant atteindre le niveau 4 de l'ACA sont tenus d'adopter des objectifs de décarbonation pour leurs émissions internes conformes à l'Accord de Paris, qui fixe l'objectif de « contenir l'augmentation de la température moyenne mondiale nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5°C (...) ». Dans ce contexte, il est fortement recommandé aux aéroports de suivre le scénario 1,5°C pour définir leur objectif absolu de réduction des émissions. Toutefois, il est entendu que les aéroports sont confrontés à différents défis opérationnels et réglementaires et à des disparités régionales qui pourraient les encourager ou les empêcher de fixer des objectifs très ambitieux. Par conséquent, afin de reconnaître l'alignement des aéroports sur l'Accord de Paris, l'ACA permet aux aéroports d'établir des cibles de décarbonation au moins alignées avec le scénario 2°C.

En établissant leur cibles de décarbonation absolues, les aéroports sont tenus, en fonction du scénario choisi, de respecter une trajectoire alignée avec les données du tableau ci-dessus décrivant les cibles ACA. Un travail de réflexion et de développement des leviers et actions pouvant être mis en place au niveau des plateformes est réalisé afin d'assurer le bon suivi de ces cibles. Ces trajectoires et plans d'actions sont audités par un tiers indépendant comme l'exige l'accréditation ACA du niveau 4.

Ambition territoire neutre en carbone

Le Groupe ADP est conscient de l'importance de son rôle dans la réduction de ses émissions externes et s'engage à accélérer ce processus.

En effet, sur la base des émissions calculées en 2023, lorsque les émissions en croisière des vols au départ sont intégrées, le scope 3 du Groupe ADP représente 99,3 % du total des émissions de CO₂.

En écho à cela, le Groupe ADP se fixe l'ambition d'embarquer la chaîne de valeur pour faire des aéroports franciliens des « territoires neutres en carbone » à l'horizon 2050, en prenant en compte les émissions des vols au départ au delà de 3 000 pieds.

Cette ambition couvre donc le périmètre scopes 1 et 2, toutes les émissions au sol sur la plateforme, les émissions avions sous 3 000 pieds (cycle Landing and Take-Off) ainsi que des émissions croisières pour les vols au départ. Elle vient ainsi prolonger l'engagement SBTi qui, par construction méthodologique, ne prend pas en compte les émissions des avions en vol au-dessus de 3 000 pieds.

[PV] Engagements de décarbonation des filiales non contrôlées financièrement

Tous les signataires de la charte *Airports for Trust* (liste des signataires de la charte disponible dans la section ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX) ont pris l'engagement d'être neutres¹ sur le périmètre des émissions internes de GES (scopes 1 et 2).

De plus, le Groupe ADP fixe un objectif « zéro émission nette », émissions internes, sur plusieurs aéroports non-contrôlés du groupe :

- ◆ d'ici 2030 pour New Delhi et Hyderabad ;
- ◆ d'ici 2050 pour Liège, Zagreb et Santiago.

Plusieurs aéroports non contrôlés du Groupe ADP font partie du programme ACA. Ces informations sont présentées dans l'infographie du paragraphe [E1-4-32] → Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T]

Ils déploient également des politiques de transition énergétique. Par exemple :

- ◆ l'aéroport de Santiago du Chili (Chili) poursuit la préparation de la mise en place d'un système de management de l'énergie permettant également d'être certifié ISO 50001, avec le concours des équipes centrales du Groupe ADP ;
- ◆ l'aéroport de Zagreb (Croatie) s'est fixé de diminuer sa consommation d'énergie de 20 % entre 2023 et 2030 ;
- ◆ pour les aéroports de Liège depuis 2021 et de Zagreb depuis 2022, l'électricité consommée est 100 % d'origine renouvelable grâce au recours à des solutions de marché ;
- ◆ à Madagascar, des actions de développement des énergies renouvelables sont déjà mises en place, notamment l'utilisation d'énergie solaire pour l'éclairage du parking de l'Aéroport de Nosy Be (depuis fin 2017) et du parking du nouveau terminal de l'aéroport d'Ivato (depuis début 2019).

E1-5 — Consommations énergétiques

AÉROPORTS PARISIENS

Les Centrales Thermo-Frigo-Électrique (CTFE) des plateformes franciliennes fournissent de la chaleur, du froid et distribuent l'électricité aux aéroports et clients d'Aéroports de Paris SA.

La chaleur est produite par :

- ◆ 2 chaudières à biomasse et de chaudières à gaz à Paris-CDG ;
- ◆ une géothermie profonde, de la récupération de la chaleur fatale issue de l'incinérateur du MIN de Rungis et de chaudières à gaz à Paris-Orly ;
- ◆ une pompe à chaleur et de chaudières à gaz sur Paris-Le Bourget.

Des groupes électrogènes de secours sont raccordés au réseau électrique des plateformes parisiennes. Ils sont utilisés en cas de coupure de l'alimentation électrique de RTE ou ENEDIS. Dans le cadre de leur entretien, ils sont testés mensuellement pour vérifier leur bon fonctionnement.

Depuis 2021, 100 % de l'électricité achetée par les plateformes parisiennes est décarbonée avec des Garanties d'Origine. Depuis 2020, le Groupe ADP a complété l'achat de certificats de Garanties d'Origine pour son approvisionnement en électricité par la contractualisation de *Purchase Power Agreement*, contrats d'achat direct auprès du producteur permettant de financer la construction de centrales solaires additionnelles.

La production de froid sur les plateformes est produite par des groupes froids et distribuée par un réseau de froid.

Enfin, des véhicules de service, de fonction, ainsi que des engins d'entretien aéroportuaire (tels que les dégivreuses et les déneigeuses) sont utilisés par les salariés du Groupe ADP dans le cadre de leurs activités. Le groupe mène une transition progressive vers des véhicules électriques et à faibles émissions sur l'ensemble de ses plateformes.

AÉROPORT DU GROUPE AIG (AMMAN)

La production de chaleur est marginale. La chaleur est produite par des chaudières alimentées par du diesel.

L'aéroport d'Amman est raccordé au réseau électrique national.

Le froid est produit par des systèmes de climatisation électrique.

¹ Selon la norme ISO 14068 et le guide ISO IWA 42:2022 :

• Neutralité carbone : Les émissions de gaz à effet de serre sont compensées sans limite par des méthodes d'évitement ou de séquestration.

AÉROPORTS DU GROUPE TAV AIRPORTS

Les chiffres présentés dans ce tableau synthétique suivant concernent les consommations énergétiques 2024 des actifs contrôlés du Groupe ADP.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE PROVENANT DE SOURCES NON RENOUVELABLES (E1-5 - 37 (A) & 38)

Consommation d'énergie et mix énergétique (MWh)	2023	2024	%N / N-1
Consommation de combustibles provenant du charbon et des produits du charbon	—	—	— %
Consommation de carburants provenant du pétrole brut et des produits pétroliers	27 591	45 680	66 %
Consommation de carburants provenant du pétrole brut et des produits pétroliers hors mobilité	5 608	6 428	15 %
Consommation de carburants provenant du pétrole brut et des produits pétroliers pour la mobilité	21 983	39 252	79 %
Consommation de combustibles provenant de gaz naturel	367 330	354 936	(3 %)
Consommation de combustibles provenant de gaz naturel hors mobilité	367 330	354 936	(3 %)
Consommation de combustibles provenant de gaz naturel pour la mobilité	—	—	— %
Consommation de combustibles provenant d'autres sources fossiles	—	488	— %
Consommation de combustibles provenant d'autres sources fossiles hors mobilité	—	66	— %
Consommation de combustibles provenant d'autres sources fossiles pour la mobilité	—	422	— %
Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles	124 961	194 285	55 %
Consommation totale d'énergie fossile (MWh)	519 882	595 390	15 %
<i>Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie (%)</i>	<i>53 %</i>	<i>55 %</i>	
Consommation d'origine nucléaire (MWh)	—	—	— %
Part de la consommation de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie (%)	— %	— %	

CONSOMMATION D'ÉNERGIE PROVENANT DE SOURCES RENOUVELABLES (E1-5 - 37 (B) & 39)

Consommation d'énergie et mix énergétique (MWh)	2023	2024	%N / N-1
Consommation de combustibles provenant de sources renouvelables	56 954	54 197	(5 %)
Consommation de combustibles provenant de sources renouvelables hors mobilité	56 953	53 361	(6 %)
Consommation de combustibles provenant de sources renouvelables pour la mobilité	1	836	90825 %
Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables	368 869	387 695	5 %
Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite	30 623	36 109	18 %
Consommation totale d'énergie renouvelable	456 446	478 001	5 %
<i>Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie (%)</i>	<i>47 %</i>	<i>45 %</i>	

	2023	2024	%N / N-1
Consommation totale d'énergie (MWh)	976 328	1 073 390	10 %

Intensité énergétique par revenu net	2023	2024	%N / N-1
Intensité énergétique des activités inclus dans les secteurs à fort impact sur le climat (consommation totale d'énergie par revenu net) en MWh/k€		0,19	
Consommation totale d'énergie provenant d'activités inclus dans les secteurs à fort impact sur le climat (MWh)		1 059 960	
Revenus nets des activités dans les secteurs à fort impact climatique utilisés pour calculer l'intensité énergétique (k€)		5 460 238	

NB: le chiffre d'affaire interne est exclu des revenus nets pour les calculs du tableau ci-dessus.

[E1-5-42] → Secteurs à fort impact climatique utilisés pour déterminer l'intensité énergétique

Le Groupe ADP compte, au sein de son portefeuille d'actifs contrôlés, des activités différentes, dont certaines appartiennent à des secteurs classifiés comme à fort impact sur le climat. Les secteurs à fort impact climatique sont ceux énumérés dans les sections A à H et à la section L de la Nomenclature statistique des Activités économiques (règlement délégué (UE) 2022/1288 de la Commission).

Sur la totalité des actifs et filiales du groupe contrôlés en 2024, 44 relèvent de secteurs à fort impact sur le climat. La répartition par secteur est la suivante :

- ◆ H52.23 : services auxiliaires des transports aériens (29) ;
- ◆ L68.20 : location et exploitation de biens immobiliers propres ou loués (7) ;
- ◆ G47.19 : autre commerce de détail en magasin non spécialisé (4) ;
- ◆ G46.71 : commerce de gros de combustibles et de produits annexes (1) ;
- ◆ G47.62 : commerce de détail de journaux et papeterie en magasin spécialisé (1) ;
- ◆ H49.31 : transports urbains et suburbains de voyageurs (1) ;
- ◆ H49.32 : transports de voyageurs par taxis (1).

Afin de mieux comprendre les consommations énergétiques de l'ensemble de ses actifs contrôlés, le Groupe ADP a mené une analyse détaillée des consommations énergétiques (ainsi que des émissions associées, voir la section E1-6) pour l'année 2023. Cette analyse a été réalisée sur la base de consommation énergétique réelle ou de ratio énergétique selon le chiffre d'affaires. Cette étude avait pour objectif d'évaluer la consommation énergétique par actif et d'identifier les actifs du portefeuille les plus énergivores.

Les résultats de cette analyse montrent qu'en 2023, 15 actifs contrôlés, correspondant aux principales plateformes aéroportuaires contrôlées du groupe, étaient responsables de 88 % de la consommation énergétique totale. Ces actifs appartiennent tous au secteur des services auxiliaires des transports aériens, classé parmi les secteurs à fort impact climatique.

Les 44 actifs du Groupe ADP identifiés dans des secteurs à fort impact sur le climat représentaient quant à eux en 2023 environ 96 % de la consommation énergétique consolidée.

Pour 2024, la consommation énergétique des 44 actifs et filiales appartenant à des secteurs à fort impact sur le climat est estimée :

- ◆ à partir des données réelles pour les actifs dont les consommations sont disponibles ;
- ◆ en conservant les proportionnalités établies en 2023 pour les actifs dont les consommations énergétiques ne sont pas disponibles.

L'intensité énergétique des activités du groupe appartenant à des secteurs à fort impact sur le climat est calculée en considérant que 96 % de la consommation énergétique totale 2024 du groupe peuvent être rattachés à nos activités à fort impact sur le climat.

[E1-5-43] → Indication du rapprochement avec le poste ou les notes correspondantes des états financiers concernant les recettes nettes tirées des activités dans les secteurs à forte incidence sur le climat

Le calcul de l'intensité énergétique (présenté dans le tableau ci-dessus) est basé sur les consommations énergétiques et les chiffres d'affaire consolidés des 44 actifs du Groupe ADP relevant de secteur à fort impact climatique. Ce chiffre d'affaire est de 5 460 millions d'euros.

E1-6 — Émissions GES consolidées

Les impacts du Groupe ADP et de sa chaîne de valeur sur le changement climatique sont évalués et quantifiés à travers le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le bilan GES est réalisé annuellement afin de permettre une visualisation globale des émissions du groupe et de sa chaîne de valeur, d'identifier les sources d'émissions les plus significatives, d'établir une stratégie climatique optimale en lien avec les impacts principaux et de qualifier l'efficacité de cette politique à travers la mesure des progrès en matière de réduction des émissions de GES.

Le bilan GES du Groupe ADP est établi selon le référentiel du GHG Protocol. Toutes les émissions calculées sont en tonnes de dioxyde de carbone équivalent (tCO_{2e}) afin de prendre en compte le potentiel de réchauffement des principaux gaz à effet de serre (notamment le CO₂, CH₄, N₂O, et les gaz fluorés).

Les tableaux ci-dessous détaillent :

- ◆ le bilan de GES des émissions 2024 (et 2023 pour comparaison) du Groupe ADP, comprenant les émissions des scopes 1, 2 et 3 ;
- ◆ le bilan de GES des émissions 2024 (et 2023 pour comparaison) selon les groupes d'actifs suivants :
 - ◆ ADP SA : regroupant les trois aéroports franciliens Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget,
 - ◆ Plateformes contrôlées : regroupant les aéroports contrôlés financièrement des groupes TAV Airports et AIG,
 - ◆ autres actifs contrôlés : regroupant tous les autres actifs (non aéroports) du Groupe ADP contrôlés ;
- ◆ le bilan de GES des émissions 2024 (et 2023 pour comparaison) du Groupe ADP par pays ;
- ◆ l'intensité des émissions 2024 (et 2023 pour comparaison) par revenu net.

Bilan GES du Groupe ADP¹

	2023	2024	%N / N-1
Scope 1 - Émissions de GES (E1-6 - 44 (a) & 45 (a) & 48)			
Émissions de GES du scope 1 (tCO ₂ eq)	78 881	78 930	— %
Pourcentage des émissions de GES du scope 1 provenant de systèmes réglementés d'échange de quotas d'émission (%)	47 %	43 %	
Scope 2 - Émissions de GES (E1-6 44 (b) & 45 (b) & 49)			
Émissions de GES du Scope 2 - Méthodologie location-based (tCO ₂ eq)	87 970	76 959	(13 %)
Émissions de GES du Scope 2 - Méthodologie market-based (tCO ₂ eq)	52 795	65 354	24 %
Scope 1 & 2 - Émissions de GES (E1-6 - 50)			
Scope 1 & 2 - Emissions totales - Méthodologie location-based (tCO ₂ eq)	166 852	155 889	(7 %)
Scope 1 & 2 - Emissions totales - Méthodologie market-based (tCO ₂ eq)	131 676	144 284	10 %
Scope 3 - Émissions de GES (E1-6 - 44 (c) & 45 (c) & 51)			
Emissions de GES du Scope 3 (tCO ₂ eq)	22 406 557	22 663 218	1 %
1 Achats de biens et de services		577 797	
2 Biens d'investissement		268 421	
3 Activités liées aux combustibles et à l'énergie (non incluses dans le scope 1 ou 2)		23 006	
4 Transport et distribution en amont		—	
5 Déchets générés par les activités		156 924	
6 Voyages d'affaires		1 536	
7 Déplacements domicile-travail		19 538	
8 Actifs loués en amont		—	
9 Transport en aval		—	
10 Transformation des produits vendus		—	
11 Utilisation des produits vendus		21 515 245	
12 Traitement en fin de vie des produits vendus		—	
13 Actifs loués en aval ²		8 366	
14 Franchises		—	
15 Investissements		92 385	
Emissions GES totales - Scopes 1 + 2 + 3 (E1-6 - 44 (d) & 45 (d) & 52)			
Émissions totales de GES - Méthodologie location-based (tCO ₂ eq)	22 573 409	22 819 107	1 %
Émissions totales de GES - Méthodologie market-based (tCO ₂ eq)	22 538 233	22 807 501	1 %

¹ Le Groupe ADP est actuellement en cours d'établissement d'un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre unique, aligné sur le périmètre tel que décrit par la CSRD, combinant les cibles individuelles de chaque aéroport.

² Les émissions des locataires des immeubles loués par le Groupe ADP ont été comptabilisées dans la catégorie 3.13 du GHG protocol compte tenu des analyses encore en cours concernant l'interprétation des textes et représentent 8 366 tCO₂e.

Bilan GES du Groupe ADP ¹	ADP SA		Plateformes contrôlées		Autres actifs contrôlés	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Scope 1 - Émissions de GES (E1-6 - 44 (a) & 45 (a) & 48)						
Émissions de GES du scope 1 (tCO ₂ eq)	46 384	40 909	32 498	36 526		1 495
Pourcentage des émissions de GES du scope 1 provenant de systèmes réglementés d'échange de quotas d'émission (%)	80 %	83 %	— %	— %		— %
Scope 2 - Émissions de GES (E1-6 44 (b) & 45 (b) & 49)						
Émissions de GES du Scope 2 - Méthodologie location-based (tCO ₂ eq)	35 204	11 606	52 767	63 896		1 457
Émissions de GES du Scope 2 - Méthodologie market-based (tCO ₂ eq)	—	—	52 795	63 896		1 457
Scope 1 & 2 - Émissions de GES (E1-6 - 50)						
Scope 1 & 2 - Emissions totales - Méthodologie location-based (tCO ₂ eq)	81 587	52 515	85 265	100 423		2 952
Scope 1 & 2 - Emissions totales - Méthodologie market-based (tCO ₂ eq)	46 384	40 909	85 293	100 423		2 952
Scope 3 - Émissions de GES (E1-6 - 44 (c) & 45 (c) & 51)						
Emissions de GES du Scope 3 (tCO ₂ eq)	15 775 102	16 590 314	6 631 455	5 643 786		429 118
1 Achats de biens et de services		229 999		336 857		10 940
2 Biens d'investissement		251 308		12 031		5 082
3 Activités liées aux combustibles et à l'énergie (non incluses dans le scope 1 ou 2)		10 370		12 201		436
4 Transport et distribution en amont		—		—		—
5 Déchets générés par les activités		4 418		149 534		2 971
6 Voyages d'affaires		1 151		357		29
7 Déplacements domicile-travail		11 012		8 156		370
8 Actifs loués en amont		—		—		—
9 Transport en aval		—		—		—
10 Transformation des produits vendus		—		—		—
11 Utilisation des produits vendus		15 985 203		5 122 660		407 382
12 Traitement en fin de vie des produits vendus		—		—		—
13 Actifs loués en aval		6 217		1 991		158
14 Franchises		—		—		—
15 Investissements		90 636				1 749

Pays	Scope 1		Scope 2 Location-based		Scope 2 Market-based		Scope 3	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
France	46 384	42 159	35 204	11 863	—	257		16 910 507
Turquie	19 326	18 871	21 651	27 523	21 672	27 523		1 656 092
Jordanie	1 246	930	15 151	14 415	15 151	14 415		1 230 521
Tunisie	8 464	9 429	1 864	2 108	1 864	2 108		372 392
Macédoine du Nord	790	937	4 205	5 363	4 205	5 363		348 757
Géorgie	1 663	1 823	1 108	907	1 115	907		701 401
Autre	1 008	4 782	8 788	14 780	8 788	14 780		1 443 548

Intensité des GES par revenu net (E1-6 - 53)		2023	2024	%N / N-1
Émissions totales de GES (location-based) par revenu net (tCO ₂ eq/k€)			3,71	
Total des émissions de GES (market-based) par revenu net (tCO ₂ eq/k€)			3,70	

¹ Répartition des émissions 2024 de nos actifs comme suit :

- ADP SA : Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;
- plateformes internationales contrôlées : les plateformes de TAV contrôlées (Turquie : Ankara-Esenboğa, Izmir-Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Gazipasa-Alanya. Tunisie : Monastir, Enfidha. Macédoine du Nord : Skopje, Ohrid. Géorgie : Tbilissi, Batumi. Kazakhstan : Almaty) et la plateforme d'AIG (Jordanie : Amman) ;
- autres actifs contrôlés : tous les autres actifs contrôlés du groupe.

[E1-6-47] → Divulgarion des changements significatifs dans la définition de ce qui constitue l'entreprise déclarante et sa chaîne de valeur et explication de leur effet sur la comparabilité d'une année sur l'autre des émissions de GES déclarées

Cette année, et comparativement au reporting de l'année précédente, le bilan carbone du Groupe ADP inclut, en plus des émissions des plateformes aéroportuaires, celles de ses actifs contrôlés non aéroportuaires. Le paragraphe suivant présente la méthodologie de calcul des émissions de GES suivie cette année et la part des émissions que représentent les actifs contrôlés non aéroportuaires.

[E1-6-AR 39-(b)] → Divulgarion des méthodologies, des hypothèses importantes et des facteurs d'émission utilisés pour calculer ou mesurer les émissions de GES

Identification des actifs les plus contributeurs en matière d'émissions de GES

Afin de calculer les émissions de GES scopes 1, 2 et 3 de la totalité des actifs contrôlés du Groupe ADP de manière efficace et globale, une analyse des émissions de ces actifs a été réalisée en 2024, sur les données 2023, pour estimer la part moyenne par actif des consommations énergétiques et des émissions de GES. Cette étude a permis d'identifier les actifs les plus énergivores et émetteurs de GES, qualifiés d'actifs « significatifs », et de concentrer les efforts du groupe sur ces actifs lors de l'établissement du bilan de GES. En 2023, 15 de nos actifs contrôlés étaient responsables de 88 % de la consommation énergétique totale du groupe et de 96 % des émissions GES totales (scopes 1, 2 et 3). Ces 15 actifs contrôlés sont les plateformes aéroportuaires listées ci-dessous ; ceci est lié au fait que les émissions liées aux avions (comptabilisées dans le scope 3) sont prédominantes dans le bilan GES.

Gestion	Nom de la plateforme	Pays
ADP SA	Paris-Charles de Gaulle	France
ADP SA	Paris-Orly	France
ADP SA	Paris-Le Bourget	France
TAV	Ankara-Esenboğa	Turquie
TAV	Izmir-Adnan Menderes	Turquie
TAV	Milas-Bodrum	Turquie
TAV	Gazipaşa -Alanya	Turquie
TAV	Monastir	Tunisie
TAV	Enfidha	Tunisie
TAV	Skopje	Macédoine du Nord
TAV	Ohrid	Macédoine du Nord
TAV	Tbilisi	Géorgie
TAV	Batumi	Géorgie
TAV	Almaty	Kazakhstan
AIG	Amman	Jordanie

Évaluation des émissions de GES et agrégation dans le bilan du Groupe ADP

On définit trois méthodologies de calculs des émissions scopes 1, 2 et 3 suivant les actifs considérés :

- ♦ pour les actifs contrôlés « significatifs », les Aéroports d'Aviation Générale et Hub One : Ces actifs reportent chaque année des données d'activités concernant leurs consommations énergétiques (en tonnes, MWh, litre, etc.) (scopes 1 et 2) et pour certains les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités de leur chaîne de valeur (scope 3) ;

Les émissions de leurs scopes 1 et 2 sont calculées par combinaison de ces données d'activités reportées avec des facteurs d'émission de GES spécifiques à chaque type d'énergie.

L'évaluation des émissions du scope 3 dépend du niveau de maturité de l'actif dans la connaissance des émissions de sa chaîne de valeur. Pour les actifs matures, les émissions scope 3 des catégories significatives (cf. [E1-6-AR 46-(i)]) sont calculées par les actifs eux-mêmes. Pour les actifs moins matures les émissions sont alors estimées au prorata des émissions de CO₂eq/PAX de l'aéroport d'Amman, aéroport commercial représentatif de la zone du Moyen-Orient. Le total des émissions estimées via cette méthode représente 2 750 801 tCO₂eq, soit environ 12 % du scope 3 du Groupe ADP ;

- ♦ pour les actifs contrôlés « non-significatifs » : Les consommations énergétiques et émissions de GES sont estimées dans un second temps, en corrélant les données de consommations énergétiques et d'émissions des actifs « significatifs » avec la part estimative que représentent les actifs « non-significatifs » au sein des consommations et émissions totales du Groupe ADP en 2023 (12 % pour les consommations énergétiques et 2 % pour les émissions de GES) ;
- ♦ pour les actifs non-contrôlés financièrement : Les émissions de GES scopes 1 et 2 des actifs non-contrôlés, comptabilisées au sein du scope 3 catégorie n° 15, sont calculées à partir des données d'activités transmises par les actifs et relatives à leurs consommations énergétiques (en tonnes, MWh, litre, etc) combinées à des facteurs d'émission de GES (à l'exception de deux plateformes de TAV (Médine et Jeddah-Hajj) et de trois plateformes de GMR (Goa, Medan et Cebu).

Le bilan GES agrégé du Groupe ADP comprend donc bien les émissions de tous nos actifs. Les émissions internes scopes 1 & 2 sont exprimées en Location Based & Market Based. Les émissions externes du scope 3 prennent en compte toutes les catégories d'émissions, décrites par le GHG Protocol, à l'exception des catégories n° 4, n° 8, n° 9, n° 10, n° 12 et n° 14, jugées non applicables en regard de nos activités (voir DP E1-6-AR-46-(i)).

Consolidation des données d'activités

Comme dit précédemment les actifs contrôlés « significatifs », reportent chaque année des données d'activités énergétiques et climatiques.

Les actifs doivent transmettre leurs données d'activités par trimestre en fin d'année. En raison des contraintes du calendrier de reporting, les données consolidées des trois premiers trimestres doivent être fournies par les actifs. Pour le quatrième trimestre, les actifs procèdent soit à une estimation des données lorsqu'ils n'ont pas accès aux données réelles à temps, soit à une consolidation si les données réelles sont disponibles.

Catégorisation des émissions de GES

Scope 1

Les émissions du scope 1 prennent en compte les sources d'émissions fixes, mobiles et fugitives relatives à nos activités directes :

- ♦ sources fixes : chaudières, groupes électrogènes ;
- ♦ sources mobiles : véhicules de services, véhicules de direction, dégivreuses, engins d'entretien, etc. ;
- ♦ sources fugitives : fuites de fluides réfrigérants, émissions liées à la consommation de produits hivernaux (certaines plateformes aéroportuaires du groupe ne suivent pas encore leurs fuites de fluides réfrigérants, mais travaillent à développer des méthodes de suivies permettant de calculer les émissions de GES résultantes).

Les facteurs d'émission utilisés proviennent de la base Empreinte de l'ADEME et sont mis à jour annuellement.

Scope 2 Location-Based et Market-Based

Le scope 2 du Groupe ADP prend en compte les émissions de GES liées à nos achats et nos consommations d'énergies, que ce soit de l'électricité, de la chaleur, du froid ou de la vapeur. Ces émissions sont calculées selon deux méthodologies : Location-Based, basée sur les facteurs d'émission moyens du réseau, et Market-Based, tenant compte des spécificités des contrats d'approvisionnement et des facteurs d'émission associés si disponibles. Les facteurs d'émission de l'électricité utilisés pour les calculs du scope 2 proviennent :

- ♦ pour les plateformes franciliennes, du mix de production publié annuellement par l'EEX ;
- ♦ pour les plateformes internationales, des mix de production par pays publiés par l'IRENA.

Scope 3

- ♦ Catégorie n° 1 Achats de biens et de services : Cette catégorie comprend les émissions liées aux dépenses opérationnelles des actifs (OPEX). Les émissions sont calculées suivant la méthode basée sur les dépenses décrite par le GHG Protocol, en utilisant des facteurs d'émission monétaires. Les montants utilisés correspondent aux dépenses en biens et services (marchés de prestation de services, marchés d'entretien, achats de petites fournitures, etc.). Chaque euro dépensé est associé à un groupe de marchandises issu de la segmentation des achats construite en interne. Chaque groupe de marchandises est associé à un groupe d'achat et à un facteur d'émission spécifique à ce groupe. Les facteurs d'émission monétaires utilisés pour calculer les émissions proviennent de la base de données Base Empreinte de l'ADEME pour le actifs français, et de la base de données Exiobase pour les actifs significatifs étrangers.
- ♦ Catégorie n° 2 Biens d'investissement : Cette catégorie comprend les émissions liées aux dépenses d'investissement de capital (CAPEX). Pour les aéroports parisiens, elles sont estimées à l'aide d'un outil spécialisé qui associe les montants des entrées de marchandises à des données physiques. Pour les autres actifs significatifs, la méthodologie de calcul est similaire à celle employée pour les calculs des émissions de la catégorie n° 1.
- ♦ Catégorie n° 3 Activités liées aux combustibles et à l'énergie (non incluses dans le scope 1 ou 2) : Cette catégorie comprend les émissions amonts des carburants et énergies achetés et consommés par les actifs. Les émissions sont calculées suivant la méthode des « données moyennes » décrite par le GHG Protocol. Les facteurs d'émission « amont » utilisés proviennent de la base Empreinte de l'ADEME.
- ♦ Catégorie n° 5 Déchets générés par les activités : Cette catégorie comprend les émissions générées par le transport et le traitement de nos déchets non-dangereux (DND) et de nos déchets industriels spéciaux (DID), ainsi que les émissions liées au traitement des eaux usées pour la plateforme de Skopje. Les émissions sont calculées suivant la méthode des « données moyennes » décrite par le GHG Protocol. Pour les actifs significatifs français et pour la plateforme d'Amman, les volumes de déchets non-dangereux et de déchets industriels spéciaux générés par les activités sont répertoriés par plateforme. Grâce au système de suivi des déchets, la part de volume de déchets recyclés, incinérés et mis en décharge est connue. Ces données sont associées aux facteurs d'émission relatifs aux déchets de la base Empreinte de l'ADEME. L'aéroport

de Skopje calcule les émissions liées au traitement de ses eaux usées sur site en prenant en compte la volumétrie des eaux traitées. Les émissions des autres actifs significatifs sont estimées au pro-rata des émissions de l'aéroport d'Amman.

- ♦ Catégorie n° 6 Voyages d'affaires : Cette catégorie comprend les émissions liées aux déplacements professionnels des salariés des actifs significatifs. Les émissions sont calculées suivant la méthode « basée sur la distance » décrite par le GHG Protocol. Pour les actifs français, les informations des différents déplacements professionnels sont utilisées pour déterminer le moyen de transport et la distance moyenne parcourue par chaque employé lors de chaque mission. Une distinction est ainsi réalisée entre les déplacements en avion, en train et en voiture. Ces distances parcourues sont associées aux facteurs d'émission des différents moyens de transport proposés au sein de la base Empreinte de l'ADEME. Les plateformes d'Amman, de Milas-Bodrum, d'Izmir, d'Ankara et d'Alanya-Gazipasa calculent ces émissions en partant des données de déplacement des salariés lors de leurs voyages d'affaires. Les émissions des autres actifs significatifs sont estimées au prorata des émissions de l'aéroport d'Amman.
- ♦ Catégorie n° 7 Déplacements domicile-travail : Cette catégorie comprend les émissions liées aux déplacements des employés des actifs lors de leurs trajets domicile/lieu de travail. Les émissions sont calculées suivant la méthode « basée sur la distance » décrite par le GHG Protocol. Pour les actifs français, la distance domicile/lieu de travail, les parts modales ainsi que les jours travaillés sur site sont calculées via les données des ressources humaines. Ces données sont associées aux facteurs d'émission relatifs aux transports et véhicules de la base Empreinte de l'ADEME. Les plateformes d'Amman, de Milas-Bodrum, d'Izmir, d'Ankara et d'Alanya-Gazipasa calculent ces émissions en partant de même des données des ressources humaines des plateformes. Les émissions des autres actifs significatifs sont estimées au prorata des émissions de l'aéroport d'Amman.
- ♦ Catégorie n° 11 Utilisation des produits vendus : Cette catégorie comprend les émissions générées par l'utilisation des produits et services vendus par les actifs. Les « services vendus » des gestionnaires aéroportuaires sont l'utilisation des infrastructures et services (pistes, routes, parkings, etc.) par des tiers clients et usagers. Pour les actifs significatifs, les sources d'émissions prises en compte sont les suivantes :
 - ♦ l'exploitation des avions par les compagnies aériennes :
 - cycle d'atterrissage et de décollage (LTO-Landing and Take-Off), correspondant aux mouvements avions sous 3 000 ft (pieds),
 - groupe auxiliaire de puissance (APU-Auxiliary Power Unit), utilisés pour fournir de l'énergie aux avions en stationnement,
 - émissions dites de « croisière-départ » des avions ;
 - ♦ les équipements et véhicules de services au sol (GSE-Ground Service Equipment) utilisés par les assistants en escale,
 - ♦ l'accès des tiers (passagers, salariés de la communauté aéroportuaire) à nos plateformes.

Les émissions de cette catégorie sont calculées en « phase d'utilisation » (*Tank to wheel*). Les facteurs d'émission utilisés (carburants, transports, kérosène) proviennent de la Base Empreinte de l'ADEME.

Les méthodologies de calculs de ces sources sont détaillées ici :

- ◆ Pour les actifs significatifs français, les émissions des avions sont calculées à partir des données consolidées pour chaque vol (type d'avion, destination, type de moteur) et suivant la méthodologie de calcul précisée par l'OACI dans le document ICAO 9889 Seconde édition 2020.
- ◆ les émissions du cycle LTO sont calculées *via* la consommation de kérosène pour chaque phase du cycle et en fonction du type de moteur et de la durée de chaque phase telle que définie par l'OACI,
- ◆ les émissions des APU sont calculées sur la base de la consommation de kérosène des APU. Cette dernière est déterminée par avion, par type de moteur et en fonction du temps moyen d'utilisation de l'APU à l'arrivée/départ de l'avion. Les données temporelles (durée d'utilisation de l'APU) proviennent de l'étude réalisée par l'ACNUSA en 2020 proposant une analyse statistique des rapports d'informations administratives établis entre 2014 et 2019 lors des contrôles effectués sur les temps d'utilisation des APU,
- ◆ les émissions dites de « croisière-départ » ¹ sont calculées pour chaque avion au départ des plateformes et en fonction du type de moteur. Nous calculons les émissions de 100 % du trajet de tous les avions au départ de nos plateformes. Nous utilisons pour cela la distance orthodromique entre les aéroports et nous appliquons des modèles de consommation en fonction du type d'avion. Cette méthode permet de mieux refléter les effets de la politique du Groupe ADP sur le développement de l'utilisation des SAF (cf. chapitre 2.1.3. Développement de nouvelles filières énergétiques),
- ◆ pour l'aéroport d'Amman, les émissions de la catégorie n° 11 sont calculées en partant des données des arrivées/départs des aéronefs fournies par les compagnies. Les émissions avions des autres actifs significatifs sont estimées *via* les données de consommation de kérosène des plateformes. Le Groupe ADP ambitionne à terme de calculer les émissions avions en utilisant directement les données de consommations de carburant des compagnies aériennes.
- ◆ Les émissions GSE de Paris-CDG et Paris-Orly sont calculées à partir des données de consommation de carburant fournies par les prestataires de services d'escale dans le cadre d'une remontée de données réalisée en 2018. Les données 2024 sont calculées au prorata des données 2018 en fonction du nombre de mouvements d'avions par aéroport. Les données de consommation de carburant de Paris-Le Bourget sont obtenues directement auprès de l'Opérateur de Base Fixe (FBO). Les émissions GSE d'Amman sont calculées *via* corrélation avec le nombre de mouvement avion dans l'année. Les émissions des autres actifs significatifs sont estimées au pro-rata des émissions de l'aéroport d'Amman.
- ◆ Les émissions des accès des passagers et des salariés non ADP au niveau des plateformes franciliennes sont déterminées *via* une enquête annuelle auprès des passagers et une étude socio-économique réalisée en 2023. Nous prenons en compte le nombre de passagers origine/destination (hors correspondance) et de salariés arrivant et partant de nos plateformes, et utilisons ces enquêtes pour qualifier leurs moyens de transport et estimer leur distance moyenne parcourue. Les émissions de cette source au niveau d'Amman sont calculées en prenant en

compte le nombre de mouvement avion dans l'année. Les émissions des autres actifs significatifs sont estimées au pro-rata des émissions de l'aéroport d'Amman.

- ◆ Catégorie n° 13 Actifs loués en aval : Cette catégorie comprend les émissions liées aux produits et services loués à des tiers. Les émissions sont calculées suivant la méthode « basée sur les données moyennes » décrite par le GHG Protocol. Pour les actifs significatifs français, il s'agit des émissions liées à la consommation énergétique de biens immobiliers du Groupe ADP loués à des tiers. Des contrats de location sont prévus pour l'électricité. Les émissions sont calculées selon les recommandations du GHG Protocol par le biais de la méthode des données moyennes et d'une méthodologie en « phase d'utilisation » (tank-to-wheel). Nous comptabilisons la quantité d'électricité vendue à nos locataires, et calculons les émissions liées à la part d'électricité non couverte par des garanties d'origine si c'est le cas dans nos aéroports. Nous corrélons ensuite cette électricité restante avec le facteur d'émission du mix résiduel français le plus récent fourni par European Energy Exchange (EEX) et Powernext chaque année. Les aéroports d'Enfidha, de Milas-Bodrum, d'Izmir et d'Ankara louent aussi des parcelles et revendent de l'électricité. Ces émissions sont calculées au prorata des émissions de l'aéroport de Paris-Orly. Les autres actifs significatifs ne louent pas de parcelle de terrain et ne reportent donc rien dans cette catégorie.
- ◆ Catégorie n° 15 Investissements : Cette catégorie comprend les émissions provenant des prises de participation du Groupe ADP dans des actifs et n'engendrant pas de contrôle financier ou opérationnel. Seules les prises de participation dans des plateformes aéroportuaires sont intégrées ici. En effet, les émissions internes (scopes 1 et 2) des actifs non aéroportuaires et non contrôlés représentent une part très faible par rapport aux émissions internes des plateformes aéroportuaires non contrôlées. Les émissions de ces plateformes non contrôlés sont intégrées au bilan GES au prorata de la participation d'ADP SA (maison mère du Groupe ADP) dans les sociétés détenant les aéroports. En 2024, les actifs non contrôlés estimés comme significatifs au regard de leurs émissions sont les plateformes aéroportuaires suivantes :
 - ◆ Liège Airport SA (% de participation 26 %),
 - ◆ Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA (SCNP) (% de participation 45 %) ;
 - ◆ Medunarodna zračna Luka Zagreb d.d (MZLZ) (% de participation 21 %) :
 - ◆ GMR Airports Limited (participation de 45,7 %) ;
 - ◆ Ravinala Airports (participation de 35 %).
 - ◆ TAV Antalya et TAV Medine (participation respective de 23 % et 12 %).

Les émissions des scopes 1 et 2 sont calculées à partir des données d'activité des actifs, avec des données réelles pour les trois premiers trimestres et une estimation pour le quatrième trimestre, pour les actifs suivants : Liège Airport SA, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA, MZLZ, Ravinala Airports et les aéroports de Delhi et Hyderabad de GMR. Les émissions des autres plateformes (Medan, Cebu et Goa de GMR, Medine de TAV Airports) sont estimées, car elles ne fournissent pas encore leurs données d'activité.

¹ Les émissions des avions en vol peuvent être calculées selon deux méthodes distinctes : la méthode dite de « demi-croisière » et celle de « croisière-départ ». La méthode « demi-croisière » prend en compte 50 % des émissions du trajet total des aéronefs en vol (>3 000 pieds) au départ et à l'arrivée de l'aéroport concerné. En revanche, la méthode « croisière-départ » considère 100 % des émissions du trajet des aéronefs en vol, mais uniquement au départ de l'aéroport. Ces deux méthodes sont équivalentes et autorisées par l'ACA.

Les émissions scope 3 2024 de la plateforme d'Amman sont calculées en proratisant le bilan des gaz à effet de serre 2023 d'Amman tout en tenant compte de l'évolution du nombre de mouvements ou du nombre de passagers en 2024 selon les sources d'émission.

Ainsi, les émissions liées aux avions et aux équipements au sol (GSE) sont proratisées en fonction de l'évolution du nombre de mouvements avion. Les émissions liées aux accès passagers sont calculées sur la base de l'évolution du nombre de passagers entre 2023 et 2024.

[E1-6-AR 42-(c)] → la divulgation des effets des événements importants et des changements de circonstances (pertinents pour ses émissions de GES) qui se produisent entre les dates de déclaration des entités de sa chaîne de valeur et la date des états financiers à usage général de l'entreprise.

Au cours de l'année 2024, aucun événement majeur n'a entraîné de changement soudain ou inhabituel des émissions de GES. Toutes les données et les émissions présentées correspondent à l'année civile 2024, allant du 1^{er} janvier au 31 décembre, et sont en adéquation avec les états financiers de l'entreprise, excepté pour les émissions de GES des aéroports non-contrôlés de GMR Airports comptabilisées au sein de la catégorie n° 15 du scope 3. Les aéroports de la société concessionnaire GMR Airports réalisent leurs exercices de reporting financier conformément aux période de reporting annuel en vigueur en Inde, soit d'avril à mars.

Les émissions de GES des scopes 1 et 2 les plus récemment calculées pour les aéroports de New Delhi et d'Hyderabad couvrent la période d'avril 2023 à mars 2024.

[E1-6-AR 45-(d)] → Divulgation des types d'instruments contractuels, émissions de GES du scope 2

Depuis 2020, le Groupe ADP a contractualisé des achats directs d'électricité (*Power purchase agreement*) auprès de producteurs permettant de financer la construction de centrales solaires en France. De plus, depuis 2021, 100 % des besoins complémentaires en l'électricité, achetés par les plateformes parisiennes (Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget), sont décarbonés *via* l'achat de Garanties d'Origine (solaire photovoltaïque, éolien, hydraulique). Le scope 2 *market-based* des trois plateformes de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget est donc nul, car ces plateformes n'achètent pas de chaud, de froid ou de vapeur, à l'exception de l'aéroport d'Orly qui se fournit *via* la récupération de chaleur fatale qui correspond à de l'achat d'énergie de récupération (que nous comptabilisons *via* un facteur d'émission nul).

[E1-6-AR 46-(g)] → Pourcentage des émissions de GES du scope 3 calculées à l'aide de données primaires

Le pourcentage des émissions de GES du scope 3 calculées à partir de données primaires en 2024 est de 5 %.

[E1-6-AR 43-(c)] → Emissions de CO₂ biogéniques provenant de la combustion ou de la biodégradation de la biomasse, non incluses dans les émissions de GES du scope 1, 2 et 3

ADP SA (Paris) :

La combustion de la biomasse au sein des chaudières à bois de Paris-CDG émet du CO₂ biogénique (CO₂b) non incluses dans les émissions de GES du scope 1. En 2024, les émissions de CO₂ biogéniques s'élèvent à 21 235 tonnes de CO₂b.

Les aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget délivrent - *via* des prestations ou concessions de service - sur leur plateforme du carburant d'aviation durable. La consommation de ce carburant entraîne l'émission de CO₂ biogénique non incluse au sein des émissions du scope 3.

En 2024, ces émissions représentent 227 122 tonnes de CO₂ biogéniques (calculs réalisés en utilisant le facteur d'émission du kérosène, le facteur d'émission biogénique du kérosène n'étant actuellement pas disponible).

[E1-6-AR 46-(i)] → Divulgation de la raison pour laquelle la catégorie d'émissions de GES du champ d'application 3 a été exclue

Aucune catégorie du scope 3 n'est exclue de notre bilan de gaz à effet de serre. Certaines catégories présentées au paragraphe [E1-6-AR 46-(i)] → Liste des catégories d'émissions de GES du champ d'application 3 incluses dans l'inventaire sont en revanche non significatives ou non pertinentes.

[E1-6-AR 46-(i)] → Liste des catégories d'émissions de GES du champ d'application 3 incluses dans l'inventaire

Le bilan de gaz à effet de serre du Groupe ADP comprend au sein de son scope 3 les catégories d'émissions suivantes (cf. [E1-6 AR 39-(b)]) :

- ◆ catégorie n° 1 Achats de biens et de services ;
- ◆ catégorie n° 2 Biens d'investissement ;
- ◆ catégorie n° 3 Activités liées aux combustibles et à l'énergie (non incluses dans le scope 1 ou 2) ;
- ◆ catégorie n° 4 Transport et distribution en amont ;
- ◆ catégorie n° 5 Déchets générés par les activités ;
- ◆ catégorie n° 6 Voyages d'affaires ;
- ◆ catégorie n° 7 Déplacements domicile-travail ;
- ◆ catégorie n° 11 Utilisation des produits vendus ;
- ◆ catégorie n° 13 Actifs loués en aval ;
- ◆ catégorie n° 15 Investissements ;

98 % des émissions totales du Groupe ADP sont liées aux plateformes aéroportuaires (cf. [E1-6 AR 39-(b)]).

Les catégories suivantes du scope 3 sont jugées non pertinentes au regard de nos activités en cohérence avec les recommandations ACA :

- ◆ catégorie n° 8 Actifs loués en amont ;
- ◆ catégorie n° 9 Transport en aval ;
- ◆ catégorie n° 10 Transformation des produits vendus ;
- ◆ catégorie n° 12 Traitement en fin de vie des produits vendus ;
- ◆ catégorie n° 14 Franchises.

La catégorie n° 8 Actifs loués en amont est considérée non pertinente car les plateformes jugées significatives ne louent pas de biens en amont pouvant induire des émissions significatives de GES.

La catégorie n° 9 Transport en aval est jugée non pertinente car les gestionnaires aéroportuaires ne transportent pas le « produit » (plateforme) jusqu'à l'utilisateur final (passager ou avion), mais l'utilisateur final utilise directement la plateforme aéroportuaire.

La catégorie n° 10 Transformation des produits vendus est jugée non pertinente pour les plateformes aéroportuaires. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par les travaux réalisés au niveau des plateformes sont comptabilisées dans la catégorie n° 2 Biens d'investissement.

La catégorie n° 12 Traitement en fin de vie des produits vendus est jugée non significative vis-à-vis de nos activités (inférieur à 0,05 % du chiffre d'affaire du Groupe ADP). L'estimation de cette catégorie sera réalisée lors du prochain reporting.

La catégorie n° 14 Franchises est jugée non pertinente car le Groupe ADP n'exploite pas de franchise.

Les émissions habituellement attribuées à la catégorie n° 4 sont intégrées dans la catégorie n° 2 de notre bilan. Cette intégration découle de notre méthodologie de calcul des émissions de la catégorie n° 2, laquelle ne permet pas de dissocier les émissions associées au transport entre le fournisseur de rang n-1 et l'actif concerné (les facteurs d'émission monétaires utilisés pour les calculs de la catégorie n° 2 prennent en compte ces émissions). Les émissions de la catégorie n° 4 sont donc bien comptabilisées.

[E1-6-AR 46-(h)] → Divulgence des périmètres de déclaration pris en compte et des méthodes de calcul pour l'estimation des émissions de GES du champ d'application 3

Voir le paragraphe [E1-6-AR 39-(b)] → Divulgence des méthodologies, des hypothèses importantes et des facteurs d'émission utilisés pour calculer ou mesurer les émissions de GES.

[E1-6-55] → Informations sur le rapprochement des montants des recettes nettes avec le poste ou les notes correspondantes dans les états financiers

L'intensité des émissions de GES du Groupe ADP correspond aux émissions totales des scopes 1, 2 et 3 du groupe, divisées par le chiffre d'affaires net issu des comptes consolidés du Groupe ADP.

Les recettes nettes utilisées pour ce calcul correspondent au chiffre d'affaires net consolidé du Groupe ADP pour l'année 2024. Ce chiffre d'affaires s'élève à 6 158 millions d'euros (cf. ANALYSE DES COMPTES CONSOLIDÉS DE L'ANNÉE 2024).

E1-1 — Plan de transition : leviers, ressources (présentation générale)

Cette sous-section relative au plan de transition présente:

- ◆ les leviers de décarbonations pour les scopes 1 et 2 d'une part puis le scope 3 d'autre part ;
- ◆ les dépenses opérationnelles et d'investissement ;
- ◆ les émissions de GES verrouillées ;
- ◆ les progrès réalisés dans la mise en œuvre des plans de transition.

Pour rappel, l'établissement d'un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre unique, aligné sur le périmètre tel que décrit par la CSRD, combinant les cibles individuelles de chaque aéroport, est actuellement en cours d'établissement et est prévu pour 2027.

[E1-1-14] → Divulgence du plan de transition pour l'atténuation du changement climatique

Le Groupe ADP a élaboré des plans de transition pour 7 plateformes (sur les 15 du périmètre consolidé), représentant 72,7 % des émissions de GES du groupe¹, étant précisé que les méthodologies de calcul peuvent être différentes entre les plateformes. Bien que ces plans de transition ne soient pas consolidés en un unique plan de transition au niveau groupe, les plateformes consolidées du Groupe ADP partagent une stratégie commune d'atténuation du changement climatique (Stratégie RSE Pioneers for trust) et des leviers de décarbonation communs.

Émissions internes - Scopes 1 et 2

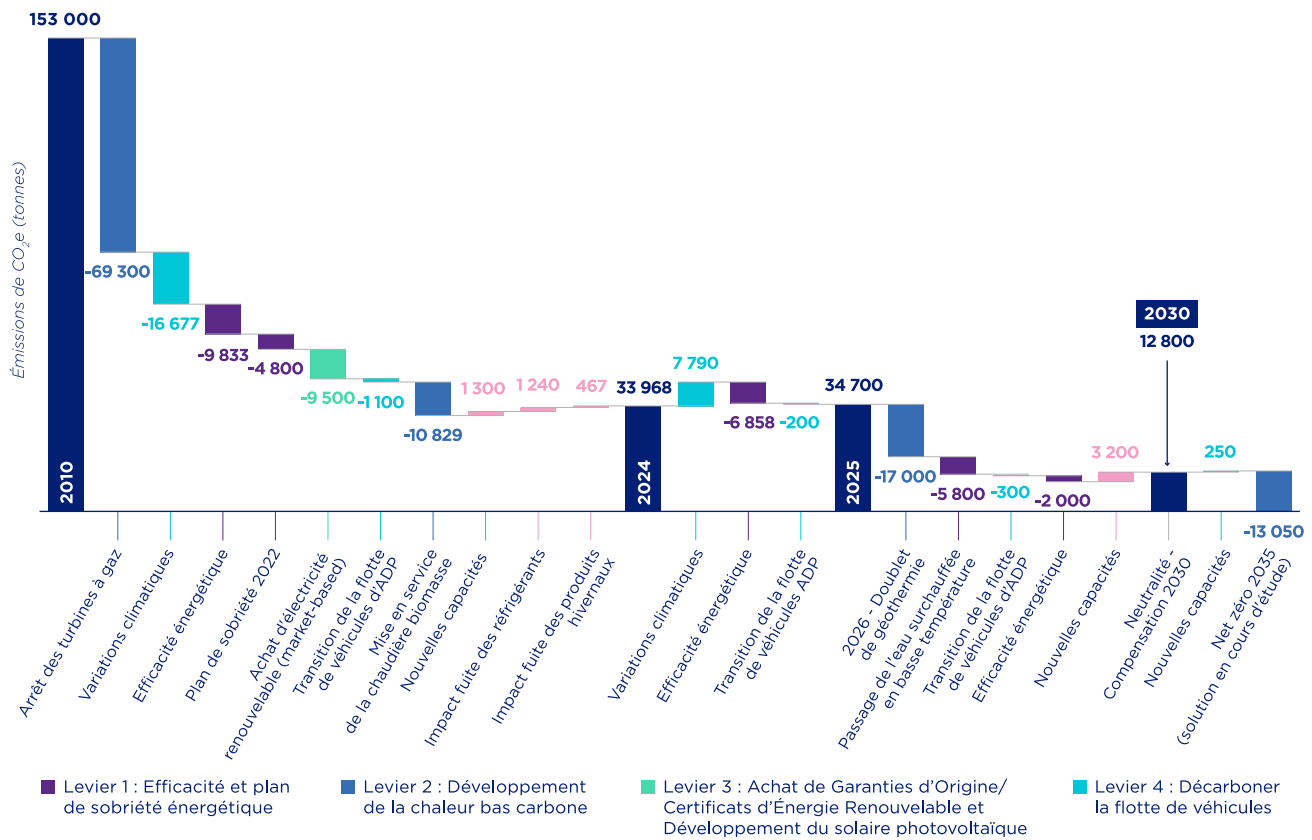
Pour atteindre ses objectifs de décarbonation de ses activités directes (Scopes 1 et 2) compatibles avec la limitation du réchauffement de la planète à 1,5°C conformément à l'Accord de Paris, et tels qu'indiqués dans la sous-section E1-4 — Objectifs liés à l'atténuation du changement climatique, le Groupe ADP s'appuie sur plusieurs leviers :

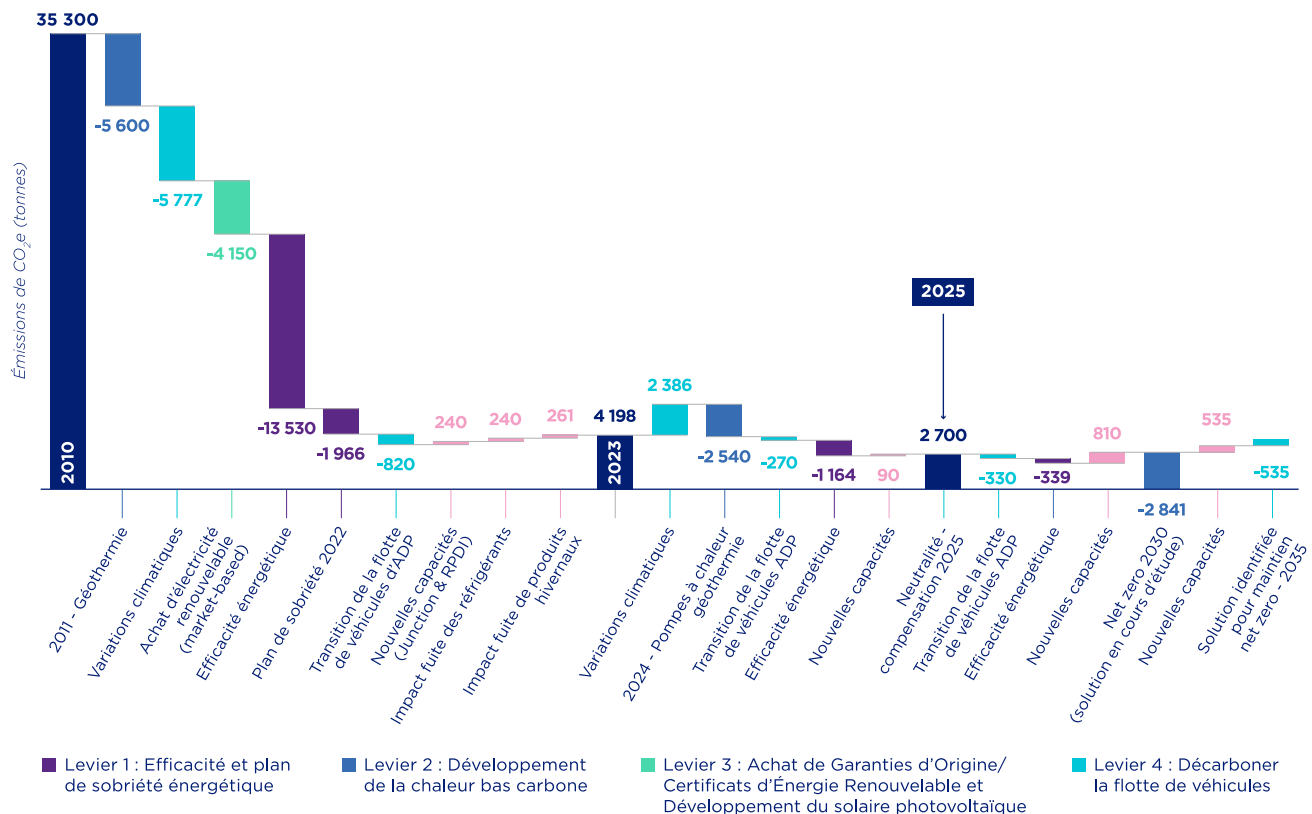
- ◆ améliorer la performance énergétique des installations et maîtriser les consommations énergétiques en appliquant un plan de sobriété énergétique ;
- ◆ développer les énergies renouvelables thermiques (géothermique profonde, récupération de chaleur fatale, chaufferie biomasse, production de biogaz à partir de méthanisation...);
- ◆ décarboner la flotte de véhicules ;
- ◆ acheter des Garanties d'Origine (GO) ou des Certificats d'Énergie Renouvelable (CER) d'électricité et développer le solaire photovoltaïque pour sécuriser l'approvisionnement d'électricité des plateformes aéroportuaires.

Des feuilles de routes de décarbonation ont été définies pour chacune des plateformes parisiennes et celle d'AIG, en prenant comme années de référence celles des certifications ACA.

¹ Émissions Scopes 1, 2 et 3 des aéroports parisiens + Scopes 1 et 2 de AIG, Izmir, Ankara, Enfidha.

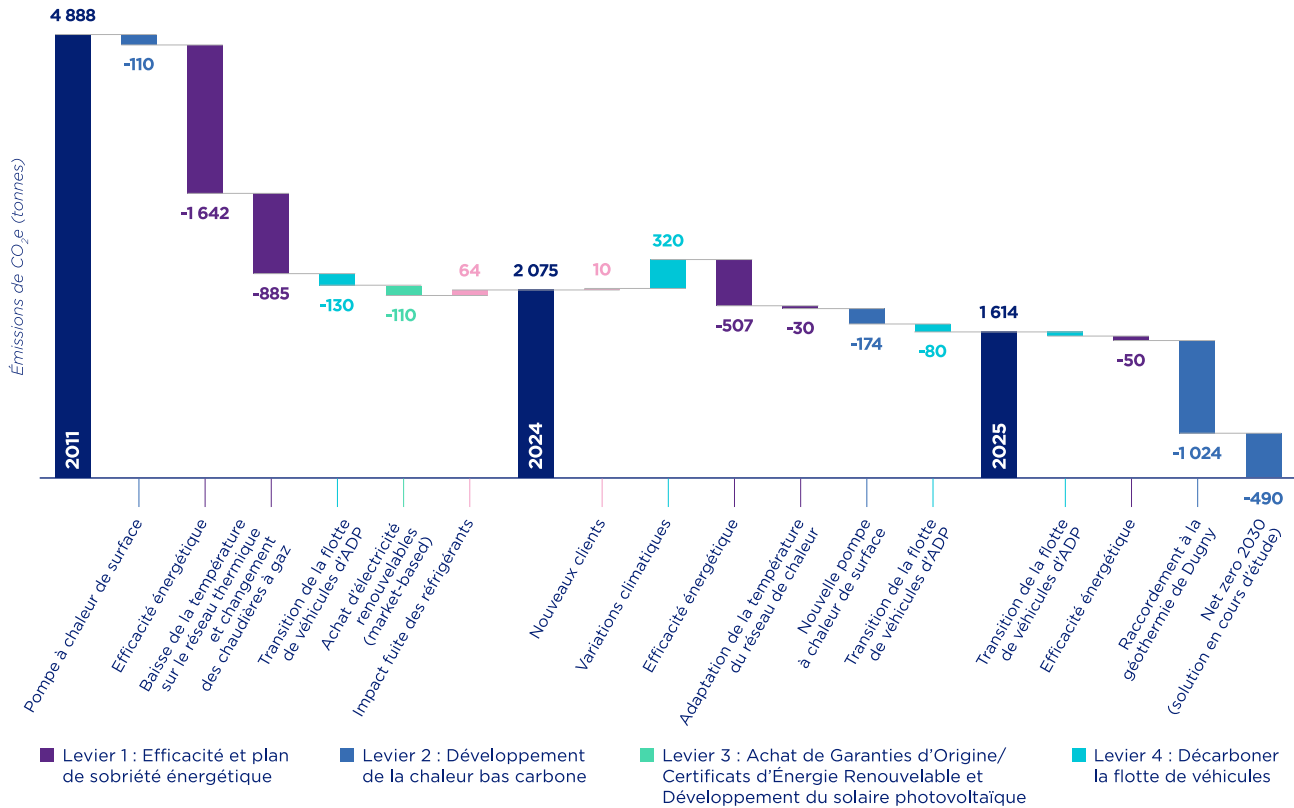
PARIS-CHARLES DE GAULLE - SCOPES 1 ET 2

 33 968 tCO₂e à décarboner d'ici 2035 pour atteindre le Net Zéro sur Paris-Charles de Gaulle

PARIS-ORLY - SCOPES 1 ET 2

 4 198 tCO₂e à décarboner d'ici 2030 pour atteindre le Net Zéro sur Paris-Orly


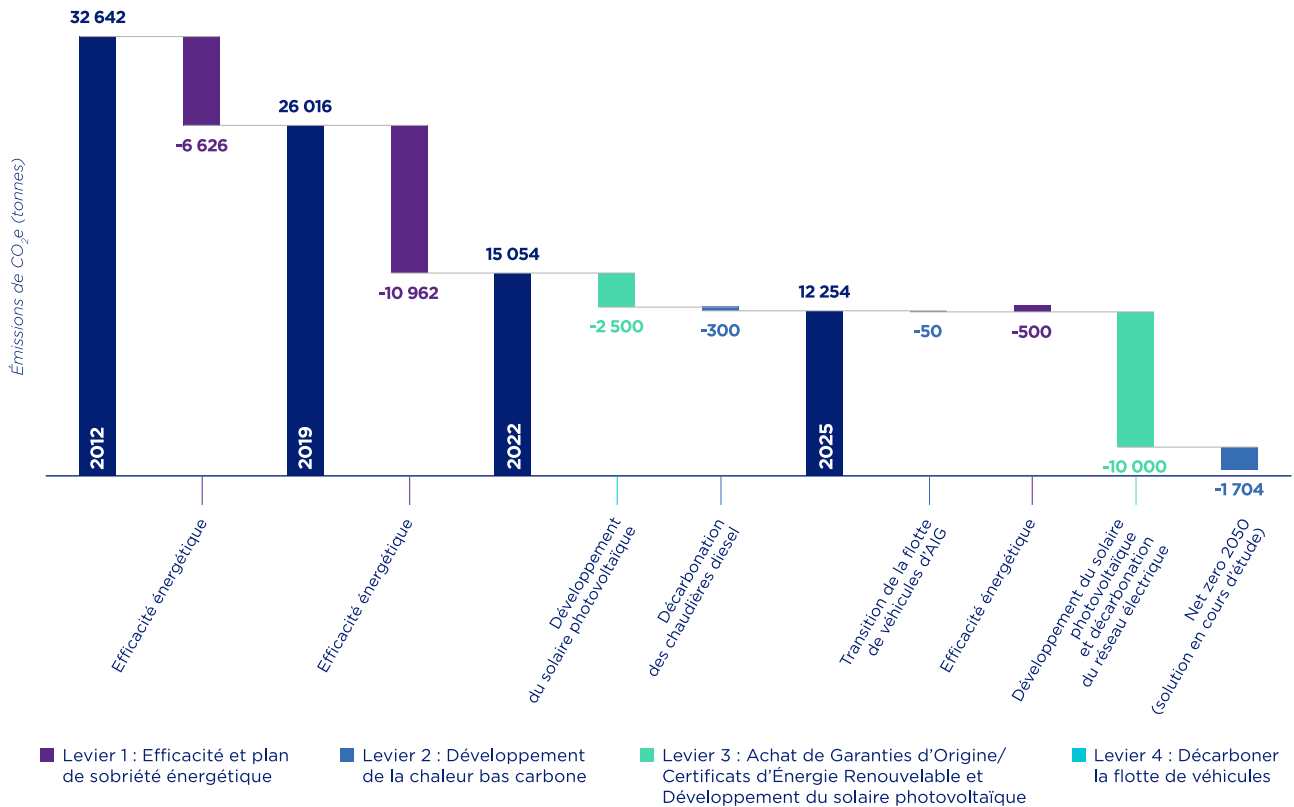
PARIS-LE BOURGET - SCOPES 1 ET 2

2 075 tCO₂e à décarboner d'ici 2030 pour atteindre le Net Zéro sur Paris-Le-Bourget



AIRPORT INTERNATIONAL GROUP - SCOPES 1 ET 2

15 054 tCO₂e à décarboner d'ici 2050 pour atteindre le Net Zéro sur AIG



TAV AIRPORTS

Les objectifs des aéroports de TAV Airports sont présentés dans la sous-section E1-4 — Objectifs liés à l'atténuation du changement climatique. Les plans de transition présentant les 4 leviers seront disponibles à la prochaine version du rapport de durabilité.

Émissions de nos parties prenantes - Scope 3

Une feuille de route de décarbonation des émissions externes (scope 3) d'Aéroports de Paris S.A. a été définie en accord avec les cibles certifiées SBTi à moyen et long terme, prenant l'année 2019 comme année de référence. Celle-ci est détaillée au paragraphe [E1-1-16-(a)] → Explication de la compatibilité des objectifs avec la limitation du réchauffement climatique à un degré et demi Celsius conformément à l'accord de Paris.

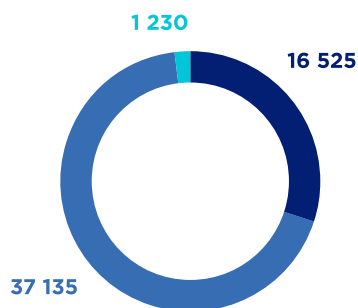
[E1-1-16-(a)] → Explication de la compatibilité des objectifs avec la limitation du réchauffement climatique à un degré et demi Celsius conformément à l'accord de Paris

Voir le paragraphe [E1-4-34-(e), E1-1-16-(a)] → L'objectif de réduction des émissions de GES est fondé sur des données scientifiques et compatible avec la limitation du réchauffement de la planète à un degré et demi Celsius. de la partie SBTi et ACA.

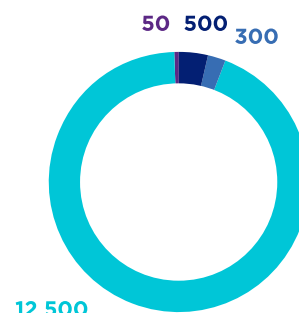
[E1-1-16-(b)] → Divulgarion des leviers de décarbonisation et des actions clés

Émissions internes - Scopes 1 et 2

4 leviers majeurs, détaillés dans ce paragraphe, contribuent à la décarbonation des Scopes 1 et 2 dans les proportions illustrées dans les diagrammes ci-dessous :

POIDS DES LEVIERS DANS LA DÉCARBONATION D'ADP SA (TCO₂)

- **Levier 1** : Efficacité et plan de sobriété énergétique
- **Levier 2** : Développement de la chaleur bas carbone
- **Levier 4** : Décarboner la flotte de véhicules

POIDS DES LEVIERS DANS LA DÉCARBONATION D'AIG SA (TCO₂)

- **Levier 1** : Efficacité et plan de sobriété énergétique
- **Levier 2** : Développement de la chaleur bas carbone
- **Levier 3** : Achat de Garanties d'Origine électricité et développement solaire photovoltaïque
- **Levier 4** : Achat de Garanties d'Origine électricité et développement solaire photovoltaïque

Les principaux moyens financiers (OPEX et CAPEX) sont détaillés dans un paragraphe [E1-1-16-(c)] → Divulgarion des dépenses opérationnelles (Opex) et (ou) des dépenses d'investissement (Capex) importantes nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action.

Levier 1 - Efficacité et plan de sobriété énergétique :

Pour atteindre ses objectifs, l'amélioration de la performance énergétique est l'un des premiers leviers. La mise en place d'un système de management de l'énergie est nécessaire pour maîtriser les consommations énergétiques. Les plateformes franciliennes, d'Amman (Jordanie) et d'Ankara Esenboğa (Turquie) sont certifiées ISO 50 001 « Management de l'énergie ». L'aéroport de Santiago du Chili (Chili) poursuit la préparation de la mise en place d'un système de management de l'énergie permettant également d'être certifié ISO 50 001, avec le concours des équipes centrales du Groupe ADP.

À Paris, pour atteindre leurs objectifs climatiques, les plateformes devront améliorer leur performance énergétique en économisant de l'énergie, tout en maintenant le même niveau de service. Cela se traduit par l'ambition suivante :

- ◆ amélioration de la performance de 9 % sur les consommations d'électricité en 2025 par rapport à 2019 ;
- ◆ amélioration de la performance de 40 % sur les consommations de chaud en 2025 par rapport à 2019.

L'atteinte d'une telle ambition repose sur deux familles d'action : l'optimisation énergétique de l'exploitation et de la maintenance des bâtiments existants d'une part et, la construction de nouveaux bâtiments performants, d'autre part. L'application d'une procédure interne achats environnement-énergie déployée depuis 2018 pour intégrer l'approche cycle de vie au processus achat, conformément aux exigences des normes ISO 14001 et 50001, contribue à cette ambition.

Afin de piloter cette ambition de maîtrise de la consommation énergétique, Aéroports de Paris SA a défini deux indicateurs de performance énergétique pour ses plateformes parisiennes :

- ◆ un indicateur de performance énergétique sur l'électricité ;
- ◆ un indicateur de performance énergétique sur le chaud.

Pour définir et valider la pertinence de ces deux indicateurs, une analyse de corrélation avec des facteurs influents (Degré Jour Unifié-DJU) chaud, DJU froid, surface occupée, nombre de passagers a été menée sur l'année 2019. Les principaux facteurs influents s'avèrent être :

- ◆ pour la consommation de chaud : le DJU chaud, les surfaces et le nombre de passagers ;
- ◆ pour la consommation d'électricité : le DJU chaud, DJU froid, les surfaces et le nombre de passagers.

Chaque trimestre, les consommations de chaud et d'électricité sont corrigées des facteurs influents identifiés. Cette consommation énergétique corrigée est ensuite comparée avec l'année 2019 pour mesurer le niveau de performance énergétique interne et comparer la performance énergétique des plateformes parisiennes sur un périmètre comparable.

Avec la hausse des prix de l'énergie et le contexte géopolitique, l'année 2022 avait été essentiellement marquée par la mise en place d'un plan de sobriété énergétique et d'un plan d'effacement à la demande du gouvernement français pour les plateformes parisiennes. En tant qu'entreprise responsable, Aéroports de Paris SA a signé la charte Écowatt (RTE) et la charte Écogaz (GRTgaz) indiquant sa volonté de mettre en œuvre un plan de sobriété énergétique applicable dans la durée et un plan d'effacement pour diminuer ses consommations électriques durant les journées de tension sur le réseau électrique. Les principales mesures mises en œuvre sont de :

- ◆ baisser le chauffage à 19 °C dans les bureaux/aérogares et à 16 °C dans les lieux avec un faible passage ;
- ◆ éviter les chauffages électriques d'appoint ;
- ◆ maintenir les portes et fenêtres fermées pour éviter les déperditions thermiques ;
- ◆ conformément à la réglementation, climatiser à 26 °C durant l'été ;
- ◆ réduire et optimiser les éclairages ;
- ◆ optimiser le renouvellement d'air en fonction des zones.

Depuis 2012, l'aéroport d'Amman a fortement diminué son empreinte carbone sur les scopes 1 & 2 grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique notamment avec la mise en place d'ECMs (moteur à commutation électronique). En 2022, ces moteurs ont permis de diminuer de 50 % l'empreinte carbone de l'aéroport d'Amman depuis 2012.

Un audit énergétique mené en 2024 définira le plan d'actions qui permettra d'atteindre les objectifs de la trajectoire de décarbonation.

TAV Airports vise à améliorer fortement l'efficacité énergétique des plateformes aéroportuaires d'Ankara, İzmir Adnan, Menderes, Antalya, and Enfidha, en :

- ◆ mettant en œuvre des systèmes avancés de gestion de l'énergie ;
- ◆ intégrant des principes de construction écologique dans les nouvelles constructions et les rénovations pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments ;
- ◆ déployant un système de gestion de l'énergie qui permet de suivre la consommation énergétique en temps réel ;
- ◆ rénovant les infrastructures anciennes pour améliorer leur efficacité énergétique.

Levier 2 - Développement de la chaleur bas carbone

La plateforme Paris-CDG a un ambitieux plan de développement des énergies renouvelables thermiques :

- ◆ mises en service depuis 2012, les 2 chaudières à bois assurent 25 % de la production annuelle de chaleur de l'aéroport, en chauffage et eau sanitaire. Elles fonctionnent avec des résidus de bois non traités provenant principalement de forêts proches de l'aéroport et gérées durablement. Les deux chaudières à bois qui constituent la chaufferie ont une capacité de production de 70 000 KWh ;
- ◆ en 2026, une géothermie profonde sera mise en service pour produire 80 GWh de chaleur renouvelable. La part totale des énergies renouvelables de Paris-CDG devait atteindre plus de 50% de la production de chaleur en 2027 ;
- ◆ une réflexion est actuellement en cours pour décarboner totalement la consommation de gaz naturel pour atteindre le zéro émission nette d'ici 2035 avec potentiellement le développement d'un nouvel actif de production de chaleur décarbonée et l'achat de Garanties d'Origine biogaz. Les enjeux de décarbonation des territoires environnants sont pris en compte pour l'atteinte de cette cible (raccordement de réseaux de chaleur, développement mutualisé d'un actif de production d'énergie renouvelable...).

La plateforme Paris-Orly est engagée dans la transition environnementale avec le développement d'énergies renouvelables thermiques :

- ◆ une centrale liée à un puits de géothermie profonde a été mise en service en 2011 et couvre aujourd'hui un tiers du besoin de chauffage des terminaux et des infrastructures de l'aéroport ;
- ◆ en hiver, cette production de chaleur est complétée par la récupération de la chaleur provenant de l'usine d'incinération de Rungis et par la centrale thermique au gaz de l'aéroport. La part totale des énergies renouvelables et de récupération de Paris-Orly a atteint 82 % de la production de chaleur en 2024 ;
- ◆ en 2024, une pompe à chaleur vient optimiser l'installation existante de la géothermie ;
- ◆ une étude est en cours pour installer une unité de méthanisation permettant de valoriser les biodéchets du MIN de Rungis et de l'aéroport de Paris-Orly afin d'offrir une solution de chauffage décarbonée, en lien avec la Régie personnalisée pour la Valorisation et l'Exploitation des Déchets de la région de Rungis (RIVED) et les territoires environnants. Ce biogaz sera utilisé pour réaliser l'appoint de la consommation de gaz et atteindre le zéro émission nette.

La décarbonation de chaleur de Paris-Le Bourget est liée à son territoire :

- ◆ depuis octobre 2023, de grands travaux ont été lancés entre les communes du Bourget et de Dugny dont l'objectif est de raccorder la plateforme aéroportuaire au réseau de chaleur de ces communes de Seine-Saint-Denis qui sont alimentées par une géothermie. Le raccordement à ce réseau de chaleur est envisagé pour 2025 et permettra d'avoir un réseau de chaleur à 90 % décarboné.
- ◆ des Garanties d'Origine biogaz seront achetées pour réaliser l'appoint de la consommation de gaz et atteindre le zéro émission nette.

L'aéroport d'Amman mène une réflexion pour décarboner ses chaudières :

- ◆ 52 % des émissions du scope 1 proviennent des chaudières. Une étude est en cours pour remplacer le diesel par du gaz naturel local qui permettrait de réduire de 15 % les émissions par rapport à 2022.

Levier 3 - Achat de Garanties d'Origine/ Certificats d'Energie Renouvelable et Développement du solaire photovoltaïque

L'investissement dans le photovoltaïque a rapidement été identifié comme un levier d'action majeur. Le développement du solaire photovoltaïque permettra de sécuriser et décarboner l'approvisionnement énergétique des plateformes aéroportuaires, de leur chaîne de valeur et de leurs territoires.

La décarbonation des plateformes franciliennes va entraîner une modification des consommations d'électricité qui vont fortement augmenter à l'horizon 2035. Cette hausse est due à l'électrification des opérations côté piste relevant du scope 3 et utilisant historiquement des carburants fossiles (substitution aux moteurs auxiliaires de puissance avions, engins d'assistance en escale, déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques). La mise en place d'une nouvelle pompe à chaleur fin 2024 à Paris-Orly, de la géothermie profonde en 2026 à Paris-CDG et les projets de développement des nouvelles infrastructures concourent également à projeter une augmentation de la consommation électrique.

Le tableau ci-dessous présente la part du solaire photovoltaïque dans les consommations électriques actuelles (2024) et visées en 2025 pour certaines plateformes de TAV :

	Izmir	Milas-Bodrum	Antalya	Tbilissi	Enfidha	Monastir	Médine
Actuel	1 %	12 %		5 %			0,13 %
Cible	25 %	25 %	10 %	5 %	20 %	10 %	35 %

Par ailleurs, fin 2023, les travaux d'une centrale solaire photovoltaïque d'une capacité de 4,8 MW ont démarré sur l'aéroport d'Amman (Jordanie). Développée en partenariat avec le groupe Kavar, cette centrale solaire constitue une étape décisive pour faire de l'aéroport international d'Amman l'un des plus grands aéroports solaires de la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord. Cette implantation est également une étape importante dans la trajectoire de décarbonation de l'aéroport Queen Alia (aujourd'hui certifié ACA 4+).

L'aéroport d'Amman vise une couverture de 24,5 % de ses besoins d'approvisionnement avec le développement d'une centrale solaire photovoltaïque de 4,8 MW dès le 1^{er} trimestre 2025. Pour atteindre le zéro émission nette, l'aéroport envisage d'étendre la centrale solaire à 10 MW d'ici 2040.

Levier 4 - Décarboner la flotte de véhicules

Le Groupe ADP s'engage enfin dans la décarbonation de ses activités en faisant du verdissement de sa flotte de véhicules internes un dernier levier stratégique. Ce levier est mis en œuvre à l'échelle du groupe et est décliné au sein de chaque aéroport et direction. Celui-ci repose sur deux actions majeures : le renouvellement progressif des flottes vers des véhicules moins émissifs et le déploiement d'infrastructures de recharge adaptées. Les aéroports parisiens suivent d'ores et déjà cette stratégie et renouvellent d'année en année leur flotte et équipements, tandis que d'autres aéroports comme l'aéroport d'Amman intègrent ces actions dans leur trajectoire de décarbonation plus long-terme et déploieront ces actions dans le futur (2025 dans le cas d'Amman).

En complément, le Groupe ADP, en partenariat avec des associations spécialisées telles que Karos, promeut le covoiturage, stratégie faisant partie intégrante du plan de mobilité du groupe.

Pour répondre à cet enjeu, les plateformes parisiennes étudient le développement de plus de 200 MW de centrales solaires sur leur foncier dont 25 MW d'ombrières solaires sur les parcs de stationnement et plus de 175 MW de centrales solaires au sol sur les prairies aéronautiques et zones agricoles. Les ombrières solaires sur les parkings seront développées en priorité puis dans un second temps les centrales au sol. Ces centrales au sol seront développées sous réserve de compatibilité avec les enjeux de préservation de la biodiversité des prairies aéronautiques et alimentaires des zones agricoles. En 2024, Aéroports de Paris SA a créé une filiale, ADP Solaire, qui prendra en charge l'ensemble du développement du solaire photovoltaïque sur le foncier des plateformes parisiennes. D'ici 2030, l'objectif est de couvrir 30 % des besoins en électricité des trois aéroports parisiens.

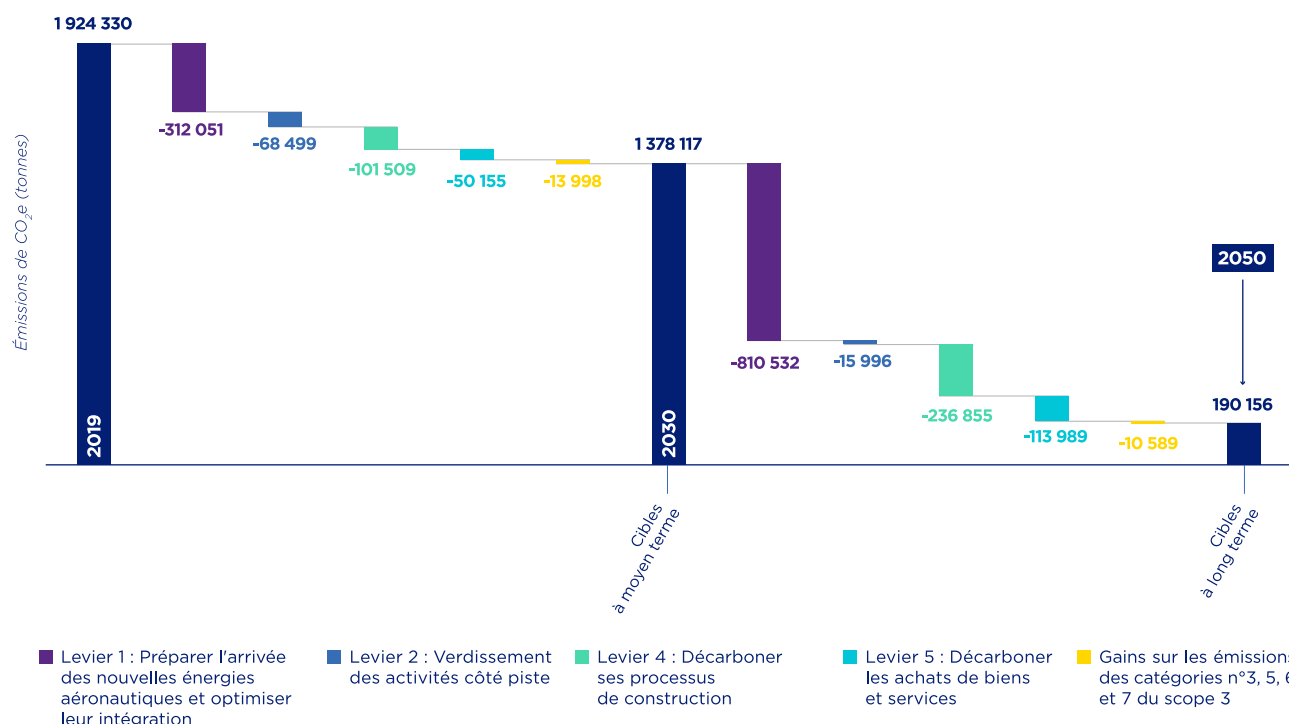
TAV Airports est de plus fortement tournée vers une conversion de ses approvisionnements énergétiques en misant sur l'énergie solaire.

Émissions externes - Scope 3

Conscient du rôle qu'il peut jouer sur ses émissions scope 3, le Groupe ADP a élaboré une stratégie de décarbonation de ses émissions externes, alignée avec sa politique environnementale et ses objectifs de décarbonation SBTi. Cette démarche s'inscrit dans une volonté de leadership dans le secteur aéronautique en matière de lutte contre le changement climatique. Le groupe s'engage ainsi activement avec ses parties prenantes pour réduire les émissions tout le long de sa chaîne de valeur, en s'appuyant sur cinq principaux leviers de décarbonation :

- ◆ préparer l'arrivée des nouvelles énergies aéronautiques (SAF, e-SAF, hydrogène bas-carbone, etc.) et optimiser leur intégration : Le Groupe ADP, en tant qu'opérateur de plusieurs plateformes aéroportuaires majeures, est directement impliqué dans la préparation des infrastructures pour accueillir ces énergies (stations SAF, hubs hydrogène) ;
- ◆ verdissement côté piste : Le Groupe ADP participe à la décarbonation des activités aéroportuaires côté piste par la mise à disposition d'énergies ou de vecteurs énergétiques décarbonés ;
- ◆ décarboner l'accès aux plateformes et augmenter l'intermodalité rail-air : Les aéroports du groupe ont pour ambition de devenir des *hubs* de mobilité majeurs. Le Groupe ADP est en mesure d'encourager des modes de transport durables en optimisant les connexions ferroviaires, en modernisant les infrastructures d'accès, et en intégrant l'intermodalité rail-air dans ses projets stratégiques ;
- ◆ décarboner la construction : En tant que maître d'ouvrage de projets de grande envergure, le groupe peut promouvoir des pratiques de construction durable ;
- ◆ décarboner les achats de biens et services : À travers sa vaste chaîne d'approvisionnement, le Groupe ADP accompagne un grand nombre de fournisseurs et partenaires dans la décarbonation de leurs activités et produits.

PLAN D'ACTION SCOPE 3 - CIBLES VALIDÉES PAR LE SBTi



NB: Pour rappel, le périmètre du bilan d'émission de GES SBTi est différent de celui requis par la CSRD.

Levier 1 : Préparer l'arrivée des nouvelles énergies aéronautiques (SAF, e-SAF, hydrogène bas-carbone, etc.) et optimiser leur intégration

La réalisation de l'ambition stratégique de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien repose pour partie sur la capacité des aéroports à distribuer massivement une diversité de vecteurs énergétiques décarbonés ou bas carbone tels que l'électricité, les carburants aéronautiques durables, l'hydrogène bas-carbone ou les carburants liquides ou gazeux biosourcés.

Les aéroports, avec leurs propres enjeux de transition énergétique, combinés à ceux de leurs territoires d'emprise et des parties prenantes de l'écosystème aéroportuaire et du transport aérien, disposent de nombreux atouts pour être des catalyseurs du développement de ces « nouvelles énergies » en France et sur les territoires qui les hébergent.

Les aéroports doivent initier leur transformation en « hubs énergétiques », capables de distribuer ces nouvelles énergies en très grande quantité et à un coût compétitif.

Dans le cadre de la charte Airport for Trust, toutes les plateformes signataires du groupe s'engagent à participer activement à la transition environnementale dans le secteur de l'aviation et à proposer des solutions de verdissement côté piste.

Politiques/Objectifs

La politique environnementale du Groupe ADP intègre des engagements ambitieux portant sur ses émissions indirectes (scope 3), celles liées à l'activité de ses parties prenantes. Nous travaillons avec l'ensemble de la filière pour une décarbonation globale du transport aérien. L'objectif le plus structurant illustrant cet engagement fort est l'atteinte du zéro émission nette au sol en 2050, augmenté des émissions croisière des vols départ afin de devenir un « territoire neutre en carbone ».

Néanmoins, le Groupe ADP se fixe également des objectifs de moyen terme, inscrits dans 2025 Pioneers :

- ♦ réduction des émissions de CO₂ lors du roulage des aéronefs, à Paris-CDG et Paris-Orly : réduire de 10 % les émissions moyennes de CO₂ par vol au roulage ;
- ♦ utilisation de 10 % d'énergies bas carbone dans les terminaux et côté pistes, soit 40 % hors atterrissage et décollage.

Principales actions

Les principales actions incluses dans ce levier de décarbonation sont décrites au sein de la partie 2.1.3 Développement des nouvelles filières énergétiques, et notamment au sein de la partie MDR-A — Actions clés envisagées (horizon temporel, portée, ...)

Levier 2 - Verdissement des activités côté piste

L'engagement du Groupe ADP, aux côtés de ses parties prenantes, en faveur de la transition environnementale du transport aérien porte également sur les opérations au sol et du cycle LTO des avions (*Landing and Take-Off*, sous 3 000 pieds). En agissant en faveur de l'optimisation de ces opérations et de leur transition énergétique, le Groupe ADP entend contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores.

Politique/Objectifs

L'optimisation et la transition énergétiques des opérations au sol et du cycle LTO contribuent notamment à l'atteinte de l'objectif principal sur notre scope 3 qu'est l'engagement net zéro en 2050 des plateformes franciliennes. La politique du Groupe ADP porte sur :

- ♦ l'optimisation des trajectoires avions à l'approche des aéroports parisiens (descente continue, dont l'impact principal se situe toutefois au-dessus de 3 000 pieds) et au sol (optimisation du roulage avion) ;

- ◆ la limitation de l'utilisation des moteurs au roulage (déploiement de la pratique du roulage N-1 moteurs, introduction progressive des moyens de tractage des avions ou de roulage autonome). Cette pratique tend à se généraliser sur plusieurs aéroports du groupe en France, en Croatie et sur plusieurs aéroports du groupe TAV Airports par exemple ;
- ◆ le déploiement massif d'utilités électriques (400 Hz et ACU – Air Conditioning Unit) au niveau des postes avions afin de limiter le recours aux APU (Auxiliary Power Units – moteurs auxiliaires, fonctionnant au kérosène) des avions et/ou aux GPU (Ground Power Units – générateurs au sol) thermiques pour la fourniture d'électricité et climatisation lors des opérations d'assistance en escale ;
- ◆ l'élaboration et la mise en œuvre d'une trajectoire de décarbonation des engins et véhicules d'assistance en escale portant à la fois sur le verdissement des flottes d'engins et le déploiement d'utilités de recharge en énergie bas-carbone / décarbonée (bornes de recharges électriques, stations de distribution de bioGNV et hydrogène bas carbone...) à Paris par exemple.

On peut noter que l'introduction des nouvelles énergies avions telles que l'électricité, les carburants aéronautiques durables (SAF) et l'hydrogène (Voir paragraphe ci-dessus) contribueront également à décarboner les émissions des avions lors des phases de vol sous 3 000 pieds et lors du roulage.

Indicateurs

- ◆ Pourcentage de véhicules légers décarbonés (flotte de l'exploitant aéroportuaire) (décarboné = électrique/bio-GNV/hydrogène bas carbone) : cet indicateur permet de suivre l'évolution de la part des véhicules au sein de l'aéroport :
 - ◆ Paris-CDG : 35 %
 - ◆ Paris-Orly : 39 %
 - ◆ Paris-Le Bourget : 14 %
- ◆ Pourcentage de véhicules et engins d'assistance en escale décarbonés :
 - ◆ Paris-CDG : 55 %
 - ◆ Paris-Orly : 50 %
 - ◆ Paris-Le Bourget : 59 %

Principales actions

Les actions de l'année 2024 se sont inscrites dans la continuité de celles engagées depuis 2021 au niveau des plateformes :

- ◆ Poursuite du déploiement d'unités électriques au niveau des postes avions et dans les zones de stationnement des véhicules et engins d'assistance en escale. Des travaux d'électrification sont réalisés sur les plateformes de Paris-Orly et Paris-CDG afin de répondre aux nouveaux besoins électriques qui apparaissent sur les plateformes (mobilité électrique, alternative électrique aux APU – moteurs auxiliaire de puissance des avions –, alimentation en électricité de la future pompe à chaleur dans le cas de Paris-Orly). Aéroports de Paris SA bénéficie de soutiens de la Commission européenne, *via* le mécanisme CEF AFIF – Connecting Europe Facilities Alternative Fuel Infrastructures Facilities –, pour ses deux projets d'électrification. Ces projets, respectivement intitulés GLORYA (Green eLectrification ORY Airside) et ClearCDG (Collaborative Electrification Airside at CDG), visent à un renforcement ambitieux de l'électrification des deux plateformes, à horizon 2025-2026.
- ◆ Expérimentation de solutions de Green Taxiing (roulage avion assisté et moins émissif) sur les aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. À Paris-CDG, Aéroports de Paris, en lien avec Air France, Smart Airport System et la DSNA, et dans le cadre du projet OLGA, teste le système taxibot, qui permet le tractage de l'avion, moteurs de ce dernier éteints. L'expérimentation, qui s'est terminée en

mars 2024, visait à établir la faisabilité de l'utilisation du taxibot sur un doublet de pistes de Paris-CDG, en conditions opérationnelles réelles. 4 avions moyen-courrier opérés par Air France ont été adaptés pour réaliser ces tests. Le rapport d'analyse est en cours de production.

- ◆ Pour rappel, en 2021, la sélection des assistants en escale à Paris-CDG et Paris-Orly avait été réalisée sur la base, entre autres, d'un critère de verdissement de leurs engins fortement pondéré lors de la consultation. Le processus de sélection a permis de définir l'objectif d'atteindre 75 % d'engins propres à horizon 2025 pour les services limités (liés au traitement des bagages et déplacement de l'avion). Le Groupe ADP avait également annoncé aux candidats une cible de 90 % d'engins propres à horizon 2030 pour les services limités.
- ◆ L'aéroport d'Enfidha s'engage également à moderniser son équipement de gestion au sol (GSE) en remplaçant les véhicules existants par des véhicules électriques et propres, dans le cadre de sa démarche de durabilité et de réduction de son empreinte environnementale.
- ◆ Aéroports de Paris SA porte des projets de déploiement de stations de distribution H2/bioGNV sur Paris-Orly et Paris-CDG, permettant d'alimenter les véhicules et engins tant en zone coté piste, qu'en zone coté ville. Ce dispositif viendra compléter l'offre déjà en place des stations hydrogène situées coté ville, et majoritairement utilisées par les taxis hydrogène. Pour exemple, en octobre 2024, deux premières stations-services multi-énergies du Groupe TotalEnergies ont été inaugurées à Paris-CDG. En complément, l'inauguration d'une station de distribution d'hydrogène de Paris-Le Bourget a eu lieu en mars 2024. Réalisée par la société HysetCo, la station dispose d'une capacité de distribution de 1 tonne par jour et est située sur un nœud routier stratégique. En complément, le groupe réserve des parcelles et entame la réalisation sur Paris-CDG et Paris-Orly d'études de faisabilité, en lien avec des énergéticiens, pour l'implantation de nouvelles stations de distribution hydrogène/bioGNV (Gaz Naturel Véhicule).

Levier 3 - Renforcer l'Intermodalité fer/air, réduire la place du véhicule individuel, renforcer la connectivité avec les territoires et faire des plateformes aéroportuaires de véritables hubs intermodaux aux échelles régionale et nationale

La mobilité terrestre est un facteur important de cohésion sociale et d'attractivité des territoires pour l'accès à l'emploi. Le Groupe ADP, conscient de l'importance de réaliser des aménagements permettant de renforcer l'Intermodalité longue distance et la multimodalité régionale et locale, prend en compte la complémentarité entre les modes de transport, sur ses emprises et en lien avec les différents territoires sur lesquels il est implanté à travers le monde. Ainsi, l'indispensable articulation de ces différents modes de transports permettant de se rendre sur les plateformes s'aligne avec la volonté du groupe de tendre vers des opérations à impact zéro sur l'environnement.

Politique/Objectifs

La politique environnementale et énergétique du Groupe ADP repose sur la volonté de construire le socle d'un nouveau modèle aéroportuaire orienté vers la durabilité et la performance, en phase avec les attentes sociétales et environnementales. Le groupe souhaite désormais faire de ses aéroports des hubs, multimodaux et énergétiques, conçus et exploités de manière durable, qui :

- ◆ ne seront plus seulement un lieu où l'on prend l'avion mais un lieu où l'on bénéficie d'une connectivité renouvelée et décarbonée qui offre au client voyageur différents modes de déplacement (ferroviaire à longue et à courte distance, bus, mobilité douce...), et dans lequel la correspondance fer-air porte une part croissante du développement du trafic des plateformes du Groupe ADP ;

- ♦ verront les infrastructures existantes densifiées et les capacités des gares et pôles de multimodalité étendues, en utilisant de nouveaux modes de construction innovants et au plus faible impact environnemental ;

- ♦ s'intégreront dans une planification urbaine globale, en s'insérant au cœur des territoires sur les questions d'immobilier, d'énergie, ou de mobilité grâce à un dialogue et une coopération renforcée avec nos territoires d'influence.

Le Groupe ADP s'appuiera notamment sur les projets suivants, dont la mise en service est prévue après 2025 :

- ♦ l'ouverture de la ligne 18 du Grand Paris Express en 2027 pour accroître encore l'offre d'accès à l'aéroport de Paris-Orly ;
- ♦ l'ouverture de la ligne 17 à Paris-Le Bourget en 2026 et à Paris- Charles de Gaulle en 2028 ;
- ♦ l'ouverture de la ligne CDG Express en 2027 entre Paris-Est et Paris-Charles de Gaulle ;
- ♦ l'ouverture de la ligne Picardie – Paris-Charles de Gaulle en 2025.

Ce nouveau modèle aéroportuaire met au cœur des préoccupations son rapport aux territoires aéroportuaires. C'est particulièrement le cas à Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget pour permettre :

- ♦ de fluidifier les déplacements à l'intérieur des plateformes (réduire la place de la voiture et favoriser les modes de déplacement collectifs ou actifs) ;
- ♦ de favoriser et améliorer la correspondance avec les transports collectifs ;
- ♦ d'augmenter la part modale du train longue distance (dans la provenance des passagers au départ comme à l'arrivée notamment pour alimenter les vols long-courriers) ;
- ♦ d'améliorer l'accessibilité pour les salariés, les passagers aériens et les voyageurs du quotidien (entre Paris, les territoires et la plateforme), tout en stabilisant la contribution de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle en nombre de véhicules sur les accès routiers au maximum au niveau de 2019 ;
- ♦ de concevoir un nouveau projet d'aménagement de Paris-Orly 2035, qui a fait l'objet d'une concertation publique en 2024, et qui met au cœur la refonte des accès pour accélérer le report modal par la mise en place d'un transport collectif interne reliant la gare multimodale (Grand Paris Express avec la ligne 15 et, dès 2027, la ligne 18 et une gare routière d'ambition nationale), les terminaux, les principales zones d'emplois, et de nouveaux parkings éloignés ;
- ♦ d'intégrer et de développer les transports collectifs desservant les plateformes (bus, cars express, tramways) tout en favorisant les nouveaux usages (autopartage/ covoiturage, modes actifs, mobilités innovantes...).

Principales actions

Les principales actions incluses dans ce levier de décarbonation sont décrites au sein de la partie S4-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à l'accès à la plateforme et à la multimodalité, et notamment au sein des paragraphes S4-4-30 et S4-4-31-a.

Levier 4 - Décarboner ses processus de construction, en intégrant des pratiques et des technologies innovantes visant à réduire l'empreinte carbone de ses projets d'investissement

Pour atteindre ses objectifs de décarbonation dans le domaine de la construction, le Groupe ADP s'appuie sur deux axes principaux : d'une part, l'élaboration d'une stratégie d'écologie industrielle et territoriale axée sur les matériaux de construction et l'énergie ; d'autre part, la mise en œuvre d'une politique de construction bas carbone et d'économie circulaire, reposant sur la limitation des constructions, leur modularité et flexibilité, ainsi que sur une gouvernance environnementale intégrant un budget carbone et des objectifs de préservation de la biodiversité.

Élaborer une stratégie d'écologie industrielle et territoriale pour les matériaux de construction et l'énergie

Politique/objectifs et principales actions 2024

Le Groupe ADP souhaite réduire ses dépendances aux ressources naturelles et limiter son impact sur celles-ci. Le secteur du bâtiment est le principal producteur de déchet à l'échelle nationale (environ 60 % du tonnage des déchets), le Groupe ADP ne faisant pas exception à l'échelle Française et Internationale.

Le Groupe ADP a réalisé en 2023 une étude pour identifier et donner une première quantification de ses dépendances sur ces diverses ressources non-liées au vivant. Le groupe a la conviction que, même si la disponibilité de certaines ressources est un sujet international, les solutions territoriales sont et seront une brique importante de la réponse possible à ces problématiques.

Les principaux enseignements à retenir de cette étude sont :

- ♦ le Groupe ADP est dépendant de matières premières dont la criticité intrinsèque (disponibilité au niveau du Globe) est peu critique en regard des stocks. Toutefois, certaines de ces activités (et tout particulièrement l'activité aéronautique) sont dépendantes des ressources les plus critiques du panel étudié (notamment des minerais et métaux et de la disponibilité des carburants aéronautiques, le kérosène en tête) ;
- ♦ les activités immobilière et d'aménagement des aéroports sont très fortement dépendantes de ressources très diverses et difficilement substituables : les sables et granulats, des métaux, des matières issues du vivant ;
- ♦ la vulnérabilité relative des activités aéronautiques (production d'aéronefs, contrôle aérien, accueil des passagers) et immobilières (développement et aménagement des aéroports, immobilier de diversification) à des ressources naturelles spécifiques de type sables, granulats, minéraux, eau, etc ;
- ♦ la vulnérabilité spécifique des activités liées à la transition écologique (production de carburants aéronautiques durables, hydrogène, énergies bas carbone). Ce risque de transition est tout particulièrement pris au sérieux par le Groupe ADP afin que celui-ci garantisse les conditions de bonne réalisation de sa transition écologique en respectant les horizons temporels indiqués.

En ce qui concerne les matériaux, Aéroports de Paris SA a signé la charte métropolitaine pour une Construction Circulaire de la Métropole du Grand Paris. La charte métropolitaine pour une Construction Circulaire a vocation à amplifier, accélérer et massifier les bonnes pratiques dont le passage à l'échelle au sein d'un marché structuré. Ce dernier point s'avère aujourd'hui indispensable pour répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux de notre métropole. Par cet engagement, le Groupe ADP souhaite participer à cet élan.

Pour cela et en appui des résultats de son étude de dépendance citée plus haut, Aéroports de Paris SA a notamment engagé des dialogues croisés avec des grands acteurs du territoire pour identifier les pistes d'économie circulaire territoriale possibles avec ses territoires d'accueil parisiens (les établissements publics territoriaux de Grand Orly Seine Bièvre et Paris Terre d'Envol, la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, la Métropole du Grand Paris), des acteurs associatifs (OREE, Entreprises pour l'Environnement), des organismes étatiques (CSTB, ADEME, ENPC), d'autres grands maîtres d'ouvrage publics et privés (EDF, RATP, VNF, Vinci, Bouygues, etc.). Le but de ces échanges croisés est de participer à l'émergence d'une économie de la circularité à l'échelle métropolitaine et nationale afin que le groupe en soit partie prenante.

Par ailleurs, la direction de l'Immobilier d'Aéroports de Paris SA a rédigé et mis en œuvre une nouvelle politique de construction concernant ses projets de parcs d'activités. Déclinée dans une « charte signature », elle permet de contribuer au développement économique des territoires. Cette charte permet également de développer des parcs selon des standards environnementaux exigeants, visant le double objectif d'une densification des espaces construits, et de la préservation de surfaces très importantes pour les espaces verts.

Mettre en œuvre une politique de construction bas carbone et économie circulaire ; construire le moins possible, et de manière modulaire et flexible ; mettre en œuvre une gouvernance environnementale des projets d'investissement, avec budget carbone

Le Groupe ADP s'impose des normes strictes pour limiter la consommation d'énergie primaire. Au-delà de l'engagement du groupe à travers la norme ISO 50 001 déjà décrite précédemment, le Groupe ADP s'engage en France auprès du ministère de la Transition écologique pour définir les conditions d'application volontaires de la RE2020 aux aéroports alors que celles-ci ne sont pas soumises à cette réglementation. Par ailleurs, en France et à l'international, le Groupe ADP poursuit une politique ambitieuse de labellisation de ses bâtiments et développe une politique d'aménagement et de construction durable en vue d'obtenir des certifications haute qualité environnementale à travers le monde (HQE® française et BREEAM britannique). Il fait sien l'objectif de développement durable n° 11 de l'ONU relatif aux villes et communautés durables. Les projets d'aménagement suivent un référentiel intégrant les enjeux de confort, d'énergie, de biodiversité, de choix des matériaux et de performance de l'enveloppe des bâtiments.

Étendant encore ses ambitions, la nouvelle politique environnementale du groupe s'étend désormais à tous les types de bâtiments, y compris les projets d'aéroports passagers.

En outre, dans le cadre de la feuille de route Pionniers 2025, le Groupe ADP s'est donné pour objectif de fixer un budget carbone pour tous les projets d'investissement de plus de 5 millions d'euros. L'ensemble des projets prévus au plan d'investissement donne lieu à un pilotage en trajectoire, dans l'objectif que celle-ci soit alignée avec celle de la stratégie nationale bas carbone.

Dans ce cadre, Aéroports de Paris SA s'est fixé pour objectif depuis 2022 :

- ◆ de définir une trajectoire contraignante de réduction des émissions de CO₂ sur le périmètre des projets d'investissement d'Aéroports de Paris SA qui soit compatible avec la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) ;
- ◆ de développer un outil permettant d'assigner un plafond d'émissions en cycle de vie à chaque projet d'investissement porté par Aéroports de Paris SA afin que les maîtres d'ouvrage et les équipes de conception puissent travailler avec une enveloppe carbone fixée et soient orientées vers la recherche de solutions innovantes en matière de décarbonation ;
- ◆ d'être en mesure de comparer les plafonds d'émissions de cette trajectoire avec la somme des émissions projets (tels que calculés par l'outil pour chaque projet), de sorte à assurer le respect de la trajectoire.

La direction de l'Ingénierie et de la Construction (ECP) interne au Groupe ADP est un moteur essentiel de la démarche environnementale de ce dernier. Ainsi, cette Direction a poursuivi en 2022 et 2023 sa démarche environnementale maîtrisée de la phase conception à l'exécution, donnant la part belle à la maîtrise de l'impact écologique.

Ceci s'est concrétisé par exemple à travers le développement de nouvelles pratiques sur nos chantiers et dans nos méthodes : aussi bien sur la conception ultra-bas carbone, la conception bois, des démarches de recherche, le réemploi, la construction hors site que dans le développement des nouvelles pratiques de chantier moins impactantes.

Des réalisations concrètes ont été atteintes depuis 2022 : Le Groupe ADP a expérimenté du béton bas carbone à argiles calcinées (à hauteur de 20 %) sur le plancher collaborant et le remplissage béton des poteaux de la passerelle F à Paris- Orly, projet lié à la mise en service de la gare de métro du Grand Paris Express ligne 14. Les rejets de CO₂ émis par le béton sont réduits de 30 %. Le retour d'expérience fait apparaître un léger surcoût qui disparaîtra dans les projets ultérieurs avec la maîtrise des procédés.

Enfin et pour la première fois le Groupe ADP a intégré dans un projet une démarche de maîtrise de l'impact environnemental se traduisant par une quantification des impacts environnementaux des différentes solutions techniques par un outil reconnu par la profession, l'outil SEVE. Des limitations normatives et réglementaires se sont toutefois faites jour. Ainsi, le Groupe ADP a porté avec les autorités (service technique de l'aviation civile) des études et échanges visant à optimiser les obligations afin qu'elles tiennent compte des évolutions technologiques par exemple sur les taux de recyclage. Cette démarche a conduit à la mise au point de nouvelles solutions techniques inédites en aéronautique : chaussées composites/inverses, accotements drainants et infiltrants assurant une portance avion et une résistance au souffle des réacteurs, instrumentation des chaussées, etc.

Levier 5 - Décarboner les achats de biens et services

Le Groupe ADP s'est engagé à décarboner ses achats de biens et de services, en intégrant des critères environnementaux ambitieux dans ses processus d'approvisionnement et en engageant ses fournisseurs dans une démarche collaborative.

Cette démarche bas-carbone s'est structurée en trois étapes :

Structuration démarche bas-carbone achats

1. Cartographie et évaluation des fournisseurs

L'entreprise a identifié les 100 fournisseurs responsables de 80 % des émissions carbone du Scope 3 liées aux achats (catégories 1 et 2) d'Aéroports de Paris SA. Ces fournisseurs, représentant les contrats les plus émissifs, ont été soumis à une évaluation de leur stratégie climatique, de leur gestion de la biodiversité et de la conservation des ressources, grâce à un questionnaire de maturité environnementale.

Les fournisseurs sont classés selon leur impact environnemental, leur part dans les dépenses et leur rôle dans le cycle de vie des produits. Cette évaluation a permis de prioriser les catégories d'achats et les fournisseurs à cibler pour des initiatives de décarbonation.

2. Inclusion des exigences environnementales dans les processus achats

La politique achats durables du Groupe ADP se traduit par l'intégration systématique de critères RSE en phase d'appel d'offres. Des critères environnementaux sont ainsi intégrés aux appels d'offres sur les catégories d'achats présentant un fort impact environnemental. Ces critères sont adaptés en fonction des risques environnementaux (climat, biodiversité, préservation des ressources) identifiés par une cartographie détaillée.

Ces critères sont renforcés à partir de 2024 avec l'introduction d'un critère carbone dans les appels d'offres stratégiques dans le cadre du plan de performance carbone achats 2024-2030.

Par ailleurs, tous les contrats fournisseurs incluent la Charte RSE des Fournisseurs et Partenaires qui stipule des engagements clairs pour réduire les impacts environnementaux et les émissions de gaz à effet de serre. Les principes 11 et 12 de cette charte imposent aux prestataires de :

- ◆ mesurer voire réduire leurs émissions de GES ;
- ◆ minimiser l'impact environnemental tout au long du cycle de vie de leurs produits et services.

La Charte RSE et Fournisseurs devrait être refondue au premier semestre 2025 afin d'intégrer des exigences renforcées dans le domaine de la décarbonation, de l'économie circulaire et de la biodiversité notamment.

Enfin en 2024, la Direction Services Logistique et Achats a également commencé à élargir ses compétences dans le domaine des achats de l'innovation, leviers essentiels d'accélération des transitions. En tant que membre de la première promotion « Directions d'Achats Pour l'Innovation » (DAPI), mise en place par le Hub Innovation de BPI France avec 7 autres grands groupes français, le Groupe ADP a approfondi la démarche d'intégration de l'innovation au processus d'achats qu'il diligente dans le cadre de la commande publique. Cette démarche a été engagée en relation avec les principales Directions Prescriptrices de l'entreprise, incluant la Direction de l'Innovation dont elle a intégré le réseau international.

3. Plan de performance carbone achats 2024-2030

L'entreprise a élaboré une feuille de route pour la décarbonation de sa chaîne d'approvisionnement d'ici 2030 au titre de l'engagement SBTi, qui vise une réduction des émissions GES sur le Scope 3, dont les achats de biens et services de - 27,5 % (valeur absolue) en 2019 par rapport à 2030.

Ce plan d'actions vise 500 contrats stratégiques et le TOP 100 fournisseurs.

Il s'articule autour de trois piliers :

- ◆ optimisation des contrats renouvelés dès 2024, en intégrant des critères carbone dans les appels d'offres publics (évaluation de l'empreinte GES et plan de réduction). Ainsi, en 2024, les marchés de nettoyage les plus importants intègrent un critère carbone en phase d'appel d'offres ; les fournisseurs sélectionnés s'engagent sur un plan de réduction de leurs émissions GES aux bornes du marché pendant toute la durée de la prestation (8 ans) ;
- ◆ engagement progressif des fournisseurs : en 2024, les 10 principaux fournisseurs sont intégrés au programme ACT (*Assess low Carbon Transition*) ADEME, suivi par les 30 principaux en 2025 et les 50 principaux en 2026 (et destiné à s'élargir au TOP 100) ;
- ◆ approche transversale pour promouvoir auprès des fournisseurs les meilleures pratiques environnementales au sein de l'écosystème aéroportuaire, notamment dans le secteur de la mobilité décarbonée.

Une place de marché innovante, Airport Market, a été créée pour encourager la circularité et la revente des équipements aéroportuaires. Bien qu'indirecte, cette initiative incite l'ensemble de la chaîne de valeur à adopter des modèles d'affaires durables.

Suivi et conformité

La conformité aux engagements environnementaux est assurée par des revues annuelles de performance des fournisseurs, incluant des audits sur site ou à distance. En cas de non-conformité, Aéroports de Paris SA dispose d'une politique corrective pour accompagner les prestataires dans une amélioration continue.

Une solution de suivi des émissions liées aux achats est en cours de déploiement pour renforcer le contrôle et l'efficacité de cette stratégie.

En combinant évaluation, contractualisation, collaboration et innovation, le Groupe ADP adopte une approche structurée et ambitieuse pour atteindre ses objectifs de décarbonation à l'horizon 2030, en phase avec ses engagements climatiques.

Périmètre consolidé et international

La démarche décrite ci-avant s'élargit progressivement aux entités consolidées du Groupe ADP : Hub One, TAV et AIG. En effet, la Direction Achats du Groupe ADP a construit un réseau international achats (« PNM Network ») qui propose différentes actions dans le domaine de la RSE :

- ◆ sensibilisation à la RSE et aux achats durables ;
- ◆ accompagnement au reporting CSRD ;
- ◆ pilotage du reporting carbone Scope 3 Amont.

L'objectif pour l'année 2025 est d'accompagner ces entités à se doter d'un plan d'actions bas carbone achats en identifiant les fournisseurs les plus émissifs et en les accompagnant dans leur démarche de décarbonation.

[E1-16-(c)] → Divulgarion des dépenses opérationnelles (Opex) et (ou) des dépenses d'investissement (Capex) importantes nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action

Dépenses opérationnelles et d'investissement importantes du plan d'action scope 1 et 2

Pour atteindre ses objectifs climatiques les plateformes parisiennes devront investir et maintenir certaines dépenses. Le tableau ci-dessous présente les estimations financières, pour les aéroports parisiens, selon les leviers de décarbonation décrits au paragraphe [E1-16-(b)] → Divulgarion des leviers de décarbonisation et des actions clés. Il est précisé que ces estimations, qui relèvent d'une vision prospective dépassant le cadre de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers, sont présentées à des fins indicatives et évolueront en fonction du plan global d'investissement de Paris et de son financement. Le déploiement des leviers de décarbonation sont soumis à certaines conditions, aléas et risques (voir, à ce titre, le facteur de risque 3 (C) – Risques liés à la gestion des grands projets du présent document).

Leviers	Estimation 2024 des CAPEX d'ici 2035 (M€)	Estimation 2024 des OPEX annuels d'ici 2035 (M€/an)
Levier 1 - Efficacité et plan de sobriété énergétique	100 à 120 M€	Non significatif
Levier 2 - Développement de la chaleur bas carbone	40 à 50 M€	3 à 7 M€
Levier 3 - Achat de Garanties d'Origine/Certificats d'Énergie Renouvelable et Développement du solaire photovoltaïque	80 à 100 M€	< 2 M€
Plan d'action scope 1 et 2 - Total plateformes franciliennes	220 à 270 M€	4 à 9 M€

L'estimation du plan CAPEX et des OPEX d'ici 2035 est en cours de définition pour TAV Airports et pour AIG.

Dépenses opérationnelles et d'investissement importantes du plan d'action scope 3

Les actions du plan de décarbonation du Scope 3 du Groupe ADP sont décrites dans le document au sein du paragraphe E1-1-16-(b).

Ces actions sont regroupées en différents leviers de décarbonation, leviers sur lesquels le Groupe ADP s'est engagé. Elles impliquent divers coûts d'investissement et coûts opérationnels pour le groupe, listés ci-après par levier de décarbonation :

Levier 1 - Préparer l'arrivée des nouvelles énergies aéronautiques (SAF, e-SAF, hydrogène bas-carbone, etc.) et optimiser leur intégration :

- ◆ investissement dans le fonds Sustainable Flight Fund : montant non communiqué ;
- ◆ investissement dans la société LanzaJet : 20 millions de dollars engagés via la filiale ADP International ;
- ◆ investissement dans le fonds Hy24 : 2 milliards d'euros engagés par le fonds sur dix ans pour accélérer l'économie de l'hydrogène par des investissements dans des sociétés et projets spécialisés ;
- ◆ participation dans le projet OPS H2 : 54 000 euros (OPEX) environ en 2024, cofinancés par le Groupe ADP et la DGAC dans le cadre du programme CORAC ;
- ◆ aide au financement de l'étude menée avec GRTgaz pour analyser l'acheminement d'hydrogène par canalisation vers Paris-CDG et Paris-Orly : montant non communiqué ;
- ◆ investissement dans une étude approfondie sur le développement et l'implémentation de l'hydrogène sur les plateformes (projet OLGA) : 28 140 euros de CAPEX études et 1 568 euros d'OPEX.

Levier 2 - Verdissement des activités côté piste :

- ◆ investissement au sein des projet GLORYA et CLEAR CDG (électrification des opérations airside) : respectivement 34 et 40 millions d'euros engagés par le Groupe ADP pour moderniser les infrastructures électriques des aéroports de Paris-Orly et Paris-CDG. Un investissement supplémentaire de plus de 250 millions d'euros sera nécessaire pour renforcer la puissance et la résilience du réseau électrique de la plateforme.
- ◆ financement d'une étude de faisabilité pour l'installation d'une station hydrogène/GNV reliant les zones *landside* et *airside* : 18 435 euros de CAPEX et 45 236 euros d'OPEX financés par le Groupe ADP.

Levier 3 - Renforcer l'intermodalité fer/air, réduire la place du véhicule individuel, renforcer la connectivité avec les territoires et faire des plateformes aéroportuaires de véritables hubs intermodaux aux échelles régionale et nationale :

- ◆ investissement de 240 millions d'euros dans la gare de la ligne 14 au niveau de Paris-Orly cofinancés par la Société des Grands Projets et par le Groupe ADP ;
- ◆ investissement de 227 millions d'euros sur le projet du CDG Express au niveau de Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ investissement de 2,88 millions d'euros dans la réfection du niveau 5 de la gare nord TGV et investissement de 2,07 millions d'euros dans une étude sur le renforcement de passerelles au niveau de la gare TGV Nord ;
- ◆ développement de pistes cyclables au niveau des plateformes parisiennes :
 - ◆ Paris-Orly : investissement de 2,3 millions d'euros en 2024 et 1 million d'euros prévus en 2025, montants cofinancés par la région Ile-de-France et par le Groupe ADP,
 - ◆ Paris-Charles de Gaulle : Création du réseau vélo Ile-de-France : investissement de 12,27 millions d'euros investis dont 5,79 financés par la région Ile-de-France.

[E1-1-16-(d)] → Explication des émissions de GES potentiellement verrouillées provenant d'actifs et de produits clés et de la manière dont les émissions de GES verrouillées peuvent compromettre la réalisation des objectifs de réduction des émissions de GES et entraîner un risque de transition

Pour les plateformes françaises, les émissions de GES verrouillées concernent les groupes électrogènes de secours utilisés en cas d'une coupure de courant sur les installations aéroportuaires. Pour exemple en 2024, ces émissions de CO₂ pour les plateformes parisiennes représentaient 766 TCO₂e.

De plus, une partie des véhicules thermiques de la flotte interne du Groupe ADP constitue une source d'émissions de GES bloquée dans le temps (4 % des émissions scopes 1 et 2 *location-based* du Groupe ADP). Toutefois, cette source reste marginale en regard des autres sources d'émissions internes du groupe. Ces émissions sont intégrées dans les trajectoires de décarbonation des aéroports, garantissant ainsi que les objectifs fixés ces derniers mois ne soient pas compromis.

Enfin, les émissions liées à la consommation de carburants aéronautiques non substitués par des carburants alternatifs, ainsi que les émissions des avions au sol via les APU (tant que non remplacés par des ACU au niveau de postes avion électrifiés), sont pour le Groupe ADP des émissions verrouillées pour son scope 3.

[E1-1-16-(e)] → Explication de tout objectif ou plan (CapEx, plans CapEx, OpEx) visant à aligner les activités économiques (revenus, CapEx, OpEx) sur les critères établis dans le règlement délégué 2021/2139 de la Commission.

Cf. chapitre Taxonomie verte.

[E1-1-16-(g)] → L'entreprise est exclue des critères de référence de l'UE alignés sur Paris.

Le Groupe ADP n'est pas exclu du benchmark.

[E1-1-16-(h)] → Explication de la manière dont le plan de transition est intégré et aligné sur la stratégie globale de l'entreprise et la planification financière

Le modèle d'affaires du Groupe ADP (cf. « Modèles d'affaires responsable et durable » dans la présentation générale du présent document) tout comme la feuille de route stratégique intègrent les enjeux relatifs au changement climatique de sorte que les plans de transition des plateformes concernées sont pleinement intégrés à la stratégie globale, y compris en matière de planification financière.

[E1-1-16-(i)] → Le plan de transition est approuvé par les organes d'administration, de gestion et de surveillance.

Le conseil d'administration examine la mise en œuvre de la stratégie RSE du groupe, qui s'accompagne d'un plan d'actions et des horizons temporels dans lesquels ces actions seront menées : les schémas directeurs de Paris-Orly 2035 et de Paris-CDG 2050, incluant les grands enjeux de la transition écologique, ont été approuvés.

Le conseil d'administration est informé chaque année des résultats de la stratégie ESG « Pioneers for trust » lors des conseils d'administration. Le comité RSE se réunit au moins une fois par an et aussi souvent que nécessaire. En 2024, il s'est réuni 5 fois avec un taux de participation de 97 %. Le Comité a débattu sur des points tels que :

- ◆ la stratégie climat (bilan, perspectives, trajectoire SBTi) ;
- ◆ le bilan de la stratégie RSE ;
- ◆ les achats durables ;
- ◆ le numérique responsable ;
- ◆ le plan de vigilance et les droits Humains.

En outre, le Comité exécutif du Groupe ADP se réunit chaque semaine et inclut toujours un rapport sur les nouvelles et les événements concernant l'environnement et le climat. De plus, lors de ces réunions, les sujets liés à la stratégie environnementale et climatique du groupe sont régulièrement abordés plus en détail, pour information ou décision.

Des réunions trimestrielles sont également organisées avec les aéroports pour examiner l'état d'avancement de la feuille de route *Pioneers for trust* (pilier environnement) et décider, le cas échéant, d'actions complémentaires spécifiques.

En ce qui concerne la gestion de l'énergie, une réunion du réseau énergétique est organisée tous les mois, à laquelle participent les responsables de l'énergie des aéroports, la division du développement de l'énergie durable et les achats. Une réunion annuelle de revue de la gestion de l'énergie est présidée par le directeur général adjoint afin de suivre les progrès en termes de consommation d'énergie et de décarbonation. Un comité de projet veille à ce que les projets d'investissement soient conformes à la stratégie RSE et climatique.

[E1-16-(j)] → Explication des progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de transition

Scopes 1-2

Efficacité et plan de sobriété énergétique :

En 2023 et 2024, outre le prolongement du plan de sobriété énergétique à l'identique, les programmes d'économies d'énergie dans les bâtiments existants se sont poursuivis avec notamment :

- ◆ le télé-relevage des compteurs électriques, pour améliorer le suivi des consommations de nos usages significatifs et mieux détecter les dérives ;
- ◆ le remplacement des systèmes d'éclairage classiques par des LED, plus économes ; ainsi, par exemple, depuis début mars 2023, les mats d'éclairage public sur la RN7 et l'A106 qui desservent Paris-Orly sont désormais équipés de lampes LED. À la clé, une économie annuelle de 95 MWh d'électricité et 7,58 tonnes de CO₂. Paris-Orly poursuit ainsi son objectif de remplacement de l'intégralité de l'éclairage public pour 2024 soit 2 824 points lumineux au total ;
- ◆ le remplacement d'anciens moteurs d'équipement CVC (chauffage, ventilation, climatisation) par des moteurs à haut rendement ;
- ◆ le remplacement d'anciens moteurs dans les systèmes de trieurs à bagages automatiques par des moteurs à haut rendement ;
- ◆ la mise en place de systèmes intelligents grâce à l'intelligence artificielle dans la régulation CVC de la salle d'embarquement du terminal 2F, de la salle livraison bagages d'Orly 4, et de la salle d'embarquement extension d'Orly 1 ;
- ◆ l'optimisation du pilotage des éclairages dans les galeries bagages ;
- ◆ le remplacement ou la mise en place de calorifuge sur les réseaux de chaleur et points singuliers pour limiter les pertes thermiques ;
- ◆ l'amélioration des delta T sur les réseaux chaud et froid.

L'ensemble de ces actions a permis d'améliorer les indicateurs de performance énergétique d'Aéroports de Paris SA corrigés des facteurs influents fin 2023 par rapport à 2019 (les facteurs influant corrigés sont : le Degré Jour Unifié (DJU) chaud, le DJU froid, la surface occupée et le nombre de passagers) :

- ◆ - 13 % sur la consommation d'électricité ;
- ◆ - 36 % sur la consommation de chaud.

En 2024, la direction de l'Immobilier a poursuivi la mise en œuvre du Contrat de Performance Énergétique avec son partenaire ENGIE. Ce dispositif permet de mettre en place un contrat gagnant-gagnant entre le propriétaire d'un parc immobilier et son gestionnaire en intéressant le gestionnaire aux économies d'énergie et financières qu'il génère de par sa bonne gestion des actifs énergétiques dont il a la charge de maintenance et de gestion. Sans perte de confort pour les locataires, ce contrat a permis à la direction de l'Immobilier de maîtriser ses dépenses énergétiques dans un contexte de très forte pression et incertitudes sur les prix (et donc sur les charges locatives) et de continuer à optimiser son efficacité énergétique.

TAV est engagée dans un vaste programme de conversion des éclairages de toutes ses plateformes. L'objectif étant d'atteindre 100 % de conversion en LED en 2025 (excepté à Médine pour lequel un objectif de 90 % est visé pour le moment).

L'aéroport d'Amman a mis en place un programme d'économies d'énergie dans les bâtiments existants :

- ◆ remplacer les lampes aux halogénures métalliques de 35 W des ponts Pier Link par des lampes à LED ;
- ◆ remplacer l'éclairage aux halogénures métalliques sous la rampe d'approche des départs par des LED ;
- ◆ installer des variateurs de vitesse et de commandes de CO₂ sur les unités de traitement d'air ;
- ◆ installer des films solaires pour réduire l'apport solaire à travers les fenêtres orientées au sud du terminal.

Développement de la chaleur bas carbone :

L'année 2024 a été marquée par le lancement de travaux relatifs au développement d'une nouvelle géothermie profonde à Paris-CDG. Grâce à une eau captée à 71 °C à 1 800 m de profondeur, la géothermie à Paris-Charles de Gaulle permettra de produire 80 GWh par an pour couvrir 32 % des besoins en chauffage de la plateforme. Cette géothermie et les 2 chaudières biomasse permettront de décarboner environ 55 % de la production de chaleur de la plateforme d'ici 2027.

Sur Paris-Orly en octobre 2024, une pompe à chaleur a été installée en parallèle de la géothermie permettant d'améliorer son fonctionnement. Ce nouvel équipement permettra d'avoir un réseau de chaleur à 74 % d'ici 2025.

Sur Paris-Le Bourget, les travaux de raccordement au réseau de chaleur géothermique, porté par les communes de Dugny et Paris-Le Bourget est toujours en cours. La fin de ces travaux est programmé pour fin 2025 permettant d'atteindre un réseau de chaleur à 90 % décarboné sur Paris-Le Bourget d'ici 2026.

Achat de Garantie d'Origine et Développement du solaire photovoltaïque :

Le développement du solaire s'est fortement développé sur les aéroports internationaux :

- ◆ une centrale solaire photovoltaïque d'une capacité de 4,8 MW est en cours de construction sur l'aéroport d'Amman (Jordanie). Sa mise en service est envisagée début 2025 ;
- ◆ 3 centrales solaires photovoltaïques représentant une capacité totale de 22,8 MW sont en exploitation sur les aéroports de GMR à Delhi, Hyderabad et Goa (Inde) ;
- ◆ au sein de Groupe TAV :
 - ◆ 5,8 MW de centrales solaires photovoltaïques sont en cours d'exploitation sur Antalya, Izmir, Milas-Bodrum et Tbilissi,
 - ◆ plusieurs centrales solaires photovoltaïques d'une capacité totale de 24,6 MW seront développées sur Ankara, Alanya-Gazipasa, Milas-Bodrum, Enfidha et Antalya. Il s'agit de centrales sur des ombrières de parc de stationnement, en toiture de bâtiment ou au sol. L'électricité produite sera utilisée directement pour les besoins des aéroports.

Pour la centrale photovoltaïque de l'aéroport Enfidha, une part de l'électricité produite sera utilisée directement pour les besoins de l'aéroport, le reste sera utilisé pour les besoins de l'aéroport Monastir (grâce à un dispositif mis en place avec le fournisseur national d'électricité et la réalisation d'un raccordement de la centrale au réseau national d'électricité),

- ♦ à Paris, le développement du solaire a, jusqu'à aujourd'hui, adopté une forme différente du fait des caractéristiques météorologiques de la région parisienne. Depuis début 2021, 100 % de l'électricité utilisée sur la plateforme est décarbonée avec des Garanties d'Origine renouvelable. Les plateformes parisiennes ont complété l'achat de certificats de garanties d'origine pour son approvisionnement en électricité par la contractualisation de power purchase agreement, contrats d'achat direct auprès du producteur permettant de financer la construction de centrales solaires additionnelles. En 2020, Aéroports de Paris SA s'est ainsi engagé à acheter l'intégralité de la production de 3 nouveaux parcs solaires photovoltaïques à Urbasolar (*pay as produced*), dont il est client exclusif pendant 21 ans. La dernière centrale solaire à Villognon a été totalement raccordée au réseau d'ENEDIS début 2024. Ces centrales solaires photovoltaïques avec une capacité totale de 36 MW permettent de couvrir pour 10 % les consommations d'électricités des plateformes parisiennes en 2024. La disponibilité de ces centrales solaires a été très bonne en 2024 pour atteindre 99 % de taux de disponibilité. Pour sécuriser son approvisionnement électrique à hauteur de 30 % d'ici 2030, Aéroports de Paris SA a contractualisé de nouveaux power purchase agreement avec Urbasolar et Photosol. Ces nouvelles centrales solaires d'une capacité installée de 80 MW seront mises en service d'ici 2026. Suite à la contractualisation de ces nouveaux contrats, Aéroport de Paris SA confirme son ambition de développer du solaire photovoltaïque avec la création d'une filiale, ADP Solaire, qui portera le développement des centrales solaires photovoltaïques sur le foncier des plateformes parisiennes. Cette filiale, créée en 2024, est détenue à 100 % par Aéroport de Paris SA et portera l'ambition décrite dans la partie E1-1-16 (b).

Scope 3

Voir le paragraphe [E1-1-16-(b)] → Divulgarion des leviers de décarbonisation et des actions clés.

[E1-1-16-(f)] → Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique

Des dépenses d'investissement s'élevant à 773 000 euros ont été allouées aux activités économiques liées au pétrole au niveau de la plateforme aéroportuaire d'Almaty, notamment à travers l'investissement dans un nouveau camion-citerne.

[E1-1-17] → Date d'adoption du plan de transition pour les entreprises n'ayant pas encore adopté de plan de transition

Le Groupe ADP ambitionne de disposer d'un plan de transition consolidé au niveau du groupe à l'horizon 2027.

E1.GOV-3 — Plan de transition : leviers, ressources (présentation générale)

[E1-ESRS 2 GOV-3-13] → Informations sur la manière dont les considérations liées au climat sont prises en compte dans la rémunération des membres des organes d'administration, de gestion et de surveillance

Les considérations liées au climat influent directement sur la rémunération du Président-directeur général d'Aéroports de Paris à travers sa rémunération variable (part variable).

La rémunération variable annuelle brute maximum du Président-directeur général d'Aéroports de Paris est de 100 000 €.

[E1-ESRS 2 GOV-3-13] → Pourcentage de la rémunération reconnue qui est liée à des considérations climatiques

En 2024, la rémunération variable (part variable) du Président directeur général repose pour 12 % sur l'atteinte de l'objectif climat détaillé ci-après.

[E1-ESRS 2 GOV-3-13] → Explication des considérations liées au climat qui sont prises en compte dans la rémunération des membres des organes d'administration, de gestion et de surveillance

L'objectif climat défini pour la rémunération variable du Président directeur général est le suivant :

Soumission au périmètre des aéroports parisiens, des objectifs SBTi court terme (-2030) et Net Zero (horizon 2050), assortis de plans d'action, pour les émissions de CO₂ de notre Scope 1-2 et de notre Scope 3, alignés sur le référentiel 1,5 °C et après leur examen préalable par le Conseil d'administration.

Cet objectif a été atteint en 2024 : les objectifs de décarbonation des aéroports franciliens et les leviers de décarbonation associés ont été présentés au Conseil d'administration le 14 février 2024, SBTi a approuvé le 3 octobre 2024 les objectifs définis, et une information a été faite au Conseil d'administration du 16 octobre 2024. Ils font l'objet d'une publication sur le site de SBTi depuis le 3 octobre 2024.

E1-7 — Compensation des émissions de GES

SPÉCIFICITÉS GÉNÉRALES

[E1-7-56-(a)] → Divulgarion de l'élimination et du stockage des gaz à effet de serre résultant de projets développés dans le cadre des activités propres ou auxquels il a été contribué dans la chaîne de valeur en amont et en aval

Actuellement, aucune absorption ni aucun stockage de GES n'est permis par des projets que le Groupe ADP développe dans le cadre de ses propres activités ou au sein de sa chaîne de valeur, en amont ou en aval.

En 2024, le groupe s'est engagé dans un partenariat avec la Fondation de l'Université Paris-Saclay pour la constitution d'une chaire de recherche spécialisée dans les technologies de captation du carbone appliquées en milieu aéroportuaire, en vue d'une expérimentation directe sur la plateforme de Paris-Orly. Cette chaire travaillera à la fois sur le stockage naturel (comme des puits de carbone) ou le stockage technologique (comme le captage et stockage du carbone – CCS).

[E1-7-56-(b)] → Divulgarion des réductions ou des absorptions d'émissions de GES résultant de projets d'atténuation du changement climatique en dehors de la chaîne de valeur, financés ou devant être financés par l'achat de crédits carbone.

Le Groupe ADP mène des actions de compensation volontaire de ses émissions via l'achat de crédits carbone, en finançant des projets situés en dehors de sa chaîne de valeur. Ces compensations permettent notamment de répondre aux exigences des niveaux ACA 3+ et 4+ de l'*Airport Carbon Accreditation* que possèdent certains des aéroports contrôlés du groupe. Ces niveaux impliquent la compensation des émissions résiduelles des scopes 1 et 2, ainsi que des émissions liées aux déplacements professionnels des employés (scope 3 catégorie n° 6).

Actuellement, plusieurs aéroports du Groupe ADP sont accrédités niveau 3+ ou 4+ :

- ◆ Niveau 3+ : Les aéroports d'Ankara-Esenboğa et d'Izmir-Adnan Menderes de TAV Airports sont tous deux niveau 3+, depuis 2014 et 2016 respectivement ;
- ◆ Niveau 4+ : L'aéroport d'Amman a atteint le niveau 4+ en 2022. L'aéroport de Paris-Orly a pour but de passer niveau ACA 4+ en 2025, et compensera donc ses émissions résiduelles scopes 1 et 2 ainsi que ses émissions liées aux voyages d'affaires des salariés d'Orly.

En complément, les plateformes franciliennes compensent leurs émissions liées aux déplacements professionnelles des salariés et ce depuis 2019.

Au total en 2023, le Groupe ADP a compensé 16 264 tonnes de CO₂ via l'achat de crédits carbone et prévoit d'en annuler 14 986 tonnes de plus. Pour les émissions 2024, le Groupe ADP n'a à date pas acheté ni annulé de crédits carbone en dehors de sa chaîne de valeur. Le groupe prévoit au minimum d'en acheter et d'en annuler 14 475 tonnes de CO₂.

[E1-7-59-(b)] => Quantité totale de crédits carbone en dehors de la chaîne de valeur qu'il est prévu d'annuler à l'avenir

La quantité actuelle minimale de crédits carbone permettant de compenser les émissions de l'année de déclaration et dont l'achat et l'annulation est prévu à l'avenir s'élève actuellement

à 14 475 tonnes de CO₂ (compensation des émissions de l'aéroport d'Amman). Les quantités de crédits carbone nécessaires à la compensation des émissions des plateformes d'Izmir-Adnan Menderes et d'Ankara-Esenboğa, ainsi que des déplacements professionnels des salariés des aéroports franciliens, seront consolidées en mars 2025.

Le Groupe ADP dispose d'un contrat de prestation de service qui sécurise l'achat de crédits carbone jusqu'en 2030 pour ses plateformes franciliennes, lui permettant de compenser les émissions de ses sites. Cela inclut notamment la possibilité de répondre aux exigences de compensation demandées par l'ACA 4+ pour Paris-Orly, un niveau que cette plateforme vise à atteindre en 2025, en compensant ses émissions internes ainsi que celles liées aux voyages d'affaires de ses salariés.

[E1-7-AR 61] => Type de projet issus de projet de séquestration

Le Groupe ADP s'assure, lors de l'établissement de ses bilans GES, que l'utilisation des crédits carbone est clairement distincte des émissions de GES et des objectifs de réduction associés. Ces crédits carbone sont mobilisés comme un complément aux actions de décarbonation directe, et leur usage ne remplace en aucun cas les efforts engagés pour réduire les émissions internes. Le Groupe ADP communique sur les volumes de crédits achetés ainsi que sur leurs qualités (cf. tableau ci-dessous).

E1-7 59(a) Quantité totale de crédits carbone hors chaîne de valeur, vérifiés selon des normes reconnues et annulés en 2023

Crédits carbone annulés	2023	2024
Total des émissions de GES compensées	16 264	0
Verified Carbon Standard	52 %	— %
The Clean Development Mechanism	42 %	— %
Gold Standard	6 %	— %
Part des projets au sein de l'UE	— %	— %
Part des projets de réduction	100 %	— %
Part des projets de séquestration	— %	— %
Part des crédits carbone considérés comme des "ajustements correspondants"	— %	— %

[E1-7-AR 61] → Divulgarion de l'étendue de l'utilisation et des critères de qualité utilisés pour les crédits carbone

Le Groupe ADP mène des actions de compensation de ses émissions via l'achat de crédits carbone, en investissant dans des projets situés en dehors de sa chaîne de valeur. Ces compensations permettent notamment de répondre aux exigences des niveaux 3+ et 4+ de l'Airport Carbon Accreditation que possèdent certains des aéroports du groupe. Ces niveaux impliquent la compensation des émissions résiduelles des scopes 1 et 2, ainsi que des émissions liées aux déplacements professionnels des employés (scope 3 catégorie n° 6).

Actuellement, plusieurs aéroports contrôlés financièrement du réseau ADP sont accrédités niveau 3+ ou 4+ :

- ◆ Niveau 3+ : Les aéroports d'Ankara-Esenboğa et d'Izmir-Adnan Menderes sont tous deux niveau 3+, depuis 2014 et 2016 respectivement ;
- ◆ Niveau 4+ : L'aéroport d'Amman a atteint le niveau 4+ en 2022. L'aéroport de Paris-Orly a pour but de passer niveau ACA 4+ en 2025, et compensera donc ses émissions résiduelles scopes 1 et 2 ainsi que ses émissions liées aux voyages d'affaires des salariés d'Orly.

En complément, les plateformes parisiennes compensent leurs émissions liées aux déplacements professionnels des salariés et ce depuis 2019.

Les projets de compensation carbone incluent des initiatives certifiées par :

- ◆ le *Verified Carbon Standard* ;
- ◆ le *Clean Development Mechanism* ;
- ◆ le *Gold Standard*.

SPÉCIFICITÉS PROPRES AUX OBJECTIFS NET ZÉRO

[E1-7-60] → Explication du champ d'application, des méthodologies et des cadres appliqués et de la manière dont les émissions résiduelles de GES sont censées être neutralisées

Le Groupe ADP possède des cibles de décarbonation net zéro au périmètre des aéroports parisiens certifiés par SBTi.

Afin de pouvoir atteindre la cible Net Zero SBTi (cf. DP E1-4-32), le groupe a validé le principe d'une stratégie d'investissement dans des projets de séquestration carbone (comme requis pour atteindre le Net Zero) afin de neutraliser les émissions résiduelles au moment d'atteindre notre objectif de Net Zero. La stratégie est actuellement en cours de mise en œuvre. Investir maintenant nous permet de sécuriser la disponibilité des volumes de compensation de carbone nécessaires et d'avoir la latitude d'exiger des normes de très haute qualité pour ces projets.

SPÉCIFICITÉS PROPRES AUX OBJECTIFS DE NEUTRALITÉ

[E1-7-61] → Des déclarations publiques de neutralité GES impliquant l'utilisation de crédits carbone ont été faites.

Chaque aéroport du Groupe ADP qui atteint les niveaux 3+ ou 4+ de l'*Airport Carbon Accreditation* compense ses émissions résiduelles de gaz à effet de serre en achetant dans des crédits carbone certifiés. Ces compensations permettent à ces aéroports de maintenir leur certification ACA+, ce qui constitue une preuve publique de leur engagement. L'ACA, par son processus de certification indépendant, évalue et vérifie annuellement *via* son administrateur les efforts de gestion carbone des aéroports, y compris leur engagement à compenser leurs émissions résiduelles. Ainsi, en atteignant ou en maintenant ces niveaux, chaque aéroport s'engage publiquement à compenser ses émissions conformément aux exigences du programme.

Pour renforcer cet engagement, les aéroports déclarent chaque année leurs progrès en matière de compensation dans leurs rapports de durabilité et communiquent leur conformité aux exigences ACA à travers des audits tiers tous les deux ou trois ans. Cela assure une transparence totale dans l'utilisation des crédits carbone pour atteindre les objectifs climatiques définis.

[E1-7-61-(a)] → Les déclarations publiques de neutralité en matière de GES impliquant l'utilisation de crédits carbone sont accompagnées d'objectifs de réduction des émissions de GES.

Pour les niveaux ACA+, les aéroports s'engagent à compenser leurs émissions résiduelles tout en poursuivant des efforts de réduction directe de leurs émissions internes (scopes 1 et 2). Ces efforts sont alignés sur les exigences des certifications ACA, qui imposent des cibles de réduction absolue compatibles avec les trajectoires 1,5 °C net zéro ou 2,0 °C du GIEC.

[E1-7-61-(b)] → Les déclarations de neutralité GES et de recours aux crédits carbone n'entravent ni ne réduisent la réalisation des objectifs de réduction des émissions de GES ou de l'objectif "zéro émission".

Les déclarations de neutralité faites par les aéroports du Groupe ADP et leur recours aux crédits carbone n'entravent ni ne compromettent la réalisation des objectifs de réduction des émissions de GES. Le Groupe ADP considère les crédits carbone comme un outil complémentaire, utilisé uniquement pour compenser les émissions résiduelles après que tous les efforts possibles de réduction directe ont été mis en œuvre.

[E1-7-61-(c)] → Explication de la crédibilité et de l'intégrité des crédits carbone utilisés

Les aéroports engagés dans l'ACA appliquent le référentiel du programme (*Offset Guidance Document* - Décembre 2023 : <https://www.airportcarbonaccreditation.org/wp-content/uploads/2023/12/ACA-Offset-Guidance-Document-FINAL-09112023-1.pdf>). Ce référentiel stipule les exigences minimales à appliquer lors de l'achat de crédits carbone.

Les compensations doivent être labellisées par l'un des organismes suivants : *Gold Standard*, *VCS*, *Label Bas Carbone*, *Climate Action Reserve*, *American Carbon Registry*. Cette labellisation vise à garantir (liste non exhaustive) :

- ◆ **La réalité** : Il doit être prouvé que les réductions d'émissions de GES prétendument réalisées ont été générées par le projet de compensation ;
- ◆ **L'additionnalité** : Les émissions évitées, réduites ou séquestrées sont additionnelles. Autrement dit, sans le projet, sans la certification et le financement de la vente de crédits carbone, le scénario « de référence » aurait donné lieu à des émissions ou à l'absence de séquestration de carbone ;

◆ **La mesurabilité** : Le volume de réduction ou d'absorption d'émissions réalisées par le projet de compensation peut être quantifié avec un minimum d'erreur ;

◆ **La vérifiabilité** : La réduction, l'évitement ou la séquestration des émissions doit pouvoir être vérifiée et comptabilisée par un tiers indépendant et compétent conformément aux exigences de vérification spécifiées dans la norme de compensation ;

◆ **La permanence** : Le projet de compensation doit prendre les mesures nécessaires pour éviter la récurrence des émissions de GES qui pourraient être générées involontairement par les activités ou les technologies du projet de compensation. Pour les projets compensatoires présentant un risque élevé de récurrence des émissions de GES, tels que l'agriculture, la foresterie et d'autres utilisations des terres, des évaluations de risques et des « mesures de sauvegarde » doivent être mises en place pour éviter ce risque ;

◆ **L'unicité** : Le projet de compensation ne doit pas être enregistré en vertu de plusieurs normes de compensation et les réductions ou éliminations d'émissions de GES ne doivent pas être émises ou revendiquées par plusieurs acteurs.

Par ailleurs, les projets de compensation ne doivent pas présenter d'externalités négatives sur les populations locales (i.e Droits de l'Homme...) et l'environnement (i.e biodiversité...). Les projets de compensation doivent présenter des co-bénéfices correspondants à la liste des Objectifs de Développement Durable de l'ONU.

E1-8 — Tarification interne du carbone

L'utilisation d'un système de tarification interne du carbone dans le processus de validation des projets d'investissement, dès la phase amont (études de faisabilité et conception), tend à favoriser la sobriété en émissions de CO₂ en phase de construction et d'exploitation.

[E1-8-63-(a)] → Type de système interne de tarification du carbone

Le Groupe ADP utilise deux systèmes internes complémentaires de tarification du carbone :

1. **Prix directeur interne du carbone dit *carbon shadow price*** : un prix du carbone défini par l'entreprise est intégré dans les décisions d'investissement et appliqué aux émissions de gaz à effet de serre générées par les projets en phase d'exploitation, de sorte à impacter favorablement les indicateurs économiques des projets sobres en émissions de CO₂ ;
2. **Budget carbone des projets** : le Groupe ADP s'est également fixé comme objectif de définir un budget carbone (volume maximal d'émissions de GES autorisé en cycle complet) pour tous les projets d'investissement dont le CAPEX excède 5 millions d'euros.

[E1-8-63-(b)] → Description du champ d'application spécifique du système de tarification du carbone**1. Champ d'application du prix directeur interne du carbone :**

Le prix directeur du carbone est obligatoire pour les projets (dont les émissions sont comptabilisées dans le Scope 3 - Catégorie 2) ayant un impact direct, à la hausse ou à la baisse, sur les consommations d'énergie et donc les émissions de CO₂ (Scope 1 et 2) et dont le CAPEX est supérieur à 3 millions d'euros. Le prix directeur du carbone est appliqué uniquement aux plateformes franciliennes.

2. Champ d'application du budget carbone des projets :

- ◆ La fixation d'un budget carbone en cycle de vie de tous les projets d'investissements de plus de 5 millions d'euros entrera en application dès 2025 pour les projets des plateformes franciliennes et les contrôlées de TAV

Airports (conformément au KPI 3 de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers). Le mécanisme sera dans un second temps appliqué à AIG.

- ◆ Les émissions prises en compte dans cet outil sont celles liées à la construction, à la maintenance ou rénovation, à la consommation des énergies de chauffage et refroidissement, à la consommation électrique et au démantèlement des ouvrages en fin de vie.

[E1-8-63-(c)] → Description des hypothèses critiques formulées pour déterminer le prix du carbone appliqué

1. Prix directeur interne du carbone : pour fixer son prix interne du carbone, Groupe ADP s'est appuyé sur diverses sources, dont des rapports spécifiques de la *Carbon Tracker Initiative* :

- ◆ Rapport « Canfin », « Grandjean » et Mestrallet : proposition d'un corridor pour encadrer le prix du carbone jusqu'à 2030 afin d'éviter une chute en deçà d'un plancher ou une envolée éventuelle des prix ;
- ◆ Rapport de la commission « Quinet » : définition d'une valeur « de l'action pour le climat » élargissant la notion de coût marginal des dommages liés aux émissions de gaz à effet de serre pour aboutir à un nouveau concept : la valeur des actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre permettant d'atteindre l'objectif français de neutralité en 2050.

En analysant les différentes fourchettes de prix directeurs internes du carbone appliquées par les producteurs énergétiques et les acteurs industriels français, le Groupe ADP a défini sa propre trajectoire. Relevé en 2019 à 60 euros par tonne, le prix directeur interne du carbone est depuis le premier janvier 2023 porté à 100 euros par tonne.

2. Budget carbone des projets : tous les projets compris dans le plan d'investissement donnent lieu à une gestion de la trajectoire carbone, dans le but de l'aligner sur celle de la stratégie nationale bas carbone.

En démarrant l'élaboration de ce budget carbone des projets pour les aéroports parisiens, le Groupe ADP a :

- ◆ défini une trajectoire contraignante de réduction des émissions de CO₂ sur le périmètre de ses projets d'investissement, compatible avec la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) ;
- ◆ développé un outil permettant d'attribuer un plafond d'émissions en cycle de vie à chaque projet d'investissement porté par le Groupe ADP (en s'appuyant sur un facteur d'émission dépendant du type de projet et du matériau utilisé) afin que les chefs de projet et les équipes de conception puissent travailler avec une enveloppe carbone fixée et soient focalisés sur la recherche de solutions innovantes de décarbonation ;
- ◆ comparé les plafonds d'émissions de cette trajectoire avec la somme des émissions des projets (telle que calculée par l'outil pour chaque projet), afin de s'assurer du respect de la trajectoire.

L'outil permettra donc de construire une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ compatible avec les engagements de la SNBC et de la certification SBTi net zero obtenue. L'outil est également utilisé pour évaluer les conséquences du plan d'investissement à moyen et long terme, sur les émissions de carbone.

[E1-8-63-(d)] => Volumes d'émissions brutes de GES des scopes 1 et 2 et, le cas échéant, du scope 3, exprimés en tonnes métriques d'équivalent CO₂, qui sont couverts par ces mécanismes, de même que leur part dans les émissions totales de GES de l'entreprise pour chaque scope

1. Prix directeur interne du carbone :

L'outil de gestion des projets d'investissement ne dispose pas, à ce jour, d'une fonctionnalité permettant d'établir un suivi et un bilan des projets ayant appliqué le prix directeur interne du carbone.

2. Budget carbone des projets :

Concernant le budget carbone, en phase de test, 19 projets ont été évalués sur la période 2022-2023 correspondant à environ 20 % du Scope 3 Catégorie 2 des plateformes franciliennes. À titre d'illustration, voici quelques projets qui ont servi à la mise en place de l'outil :

- ◆ parc d'activités de Saint-Cyr. Construction d'un bâtiment qui abritera les activités d'entreprises sur les terrains de l'aérodrome de Saint-Cyr l'école,
- ◆ parking VL Fedex. Construction d'un parking de véhicules légers (VL) pour l'entreprise FEDEX pour pallier un fort déficit de places de parking lié à l'augmentation du volume de fret,
- ◆ passage au standard 3 du système de détection sûreté des bagages à Paris-CDG (projet de tri bagages),
- ◆ réhabilitation piste 1. Projet d'infrastructure de piste avion à Paris-CDG qui a permis de calibrer l'outil grâce à un bilan carbone réalisé en parallèle sur l'outil SEVE,
- ◆ création du nouveau salon Air France au terminal 2E à Paris-CDG. Projet spécifique de construction d'un bâtiment pour une livraison en coque nue à l'exploitant,
- ◆ densification des parapages (contrôle des passeports automatisé) pour le passage de la frontière à Paris-Orly 3&4,
- ◆ restructuration des bâtiments 429-430 en vue d'accueillir le déménagement des équipes de maintenance d'Air France à Paris-Orly. Projet de démolition et de reconstruction de bâtiment techniques,
- ◆ RPD Commercies (Refonte Process Départ International à Paris-Orly). Aménagement d'une zone coque nue pour installations de commerces,
- ◆ refonte du 6^{ème} étage d'Orly 4 pour accueillir bureaux, salles de réunion, jardin d'hiver. Projet particulièrement axé sur les économies d'énergies et de carbone,
- ◆ rénovation d'une piste de l'aéroport de Pontoise,
- ◆ gare de fret DUO. Projet de construction par la Direction de l'Immobilier d'une grande gare de fret en zone cargo de Paris-CDG avec accès *landside* et *airside*. Construction aux ambitions environnementales fortes en termes de bilan carbone, énergie, biodiversité et gestion de l'eau,
- ◆ parc d'activités Othello à Paris-Orly. Projet de construction par la direction de l'Immobilier d'un ensemble de bâtiments pour abriter les activités d'entreprises. Construction aux ambitions environnementales fortes en termes de bilan carbone, énergie, biodiversité et gestion de l'eau,
- ◆ pistes cyclables à Paris-Charles de Gaulle. Projet de construction de pistes cyclables à Paris-CDG dans le cadre de l'augmentation des offres de mobilités douces pour les personnes exerçant leur activité professionnelle sur la plateforme,
- ◆ développement CTFE bis. Travaux d'augmentation de la production de froid de la centrale de Paris-CDG en conformité avec le schéma directeur évaluant l'augmentation des besoins.

En 2024, ce sont 100 % des projets parisiens comptabilisés dans la Catégorie 2 du Scope 3 qui ont fait l'objet d'une évaluation des émissions carbone en cycle de vie.

[E1-8-AR 65] → Informations sur la cohérence entre le prix du carbone utilisé dans le système interne de tarification du carbone et le prix du carbone utilisé dans les états financiers

Non concerné.

E1-3 — Plan de transition : moyens alloués

[E1-3-28] → Actions et ressources liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci [voir ESRS 2 MDR-A].

Au sein de la Direction de l'Aménagement, du Développement Durable et des Affaires Publiques du Groupe ADP, un Pôle Climat - avec trois ressources dédiées - est en charge de

	DDDE	CDGU	CDG9	ORY	LBG	ECP	IMO	SLA	Effectif total
Effectif direction	1	3	4	2	2	2	4		18
Effectif lié au pilotage du système de management de l'énergie	2	1	2	5	2		3		15
Effectif lié au service technique		23	31	37	11		25		127
Effectifs service achat								2	2
Effectifs des services conception						20			20
									182

DDDE : Direction de l'Aménagement, du Développement Durable et des Affaires Publiques - Environnement et Énergie ;

CDGU : Direction de Paris-CDG - Réseaux et Accès Process Utilités ;

CDG9 : Direction de Paris-CDG - Aéroports ;

ORY : Direction de Paris-Orly ;

LBG : Direction de Paris-Le Bourget ;

ECP : Direction de l'ingénierie et projets ;

IMO : Direction de l'Immobilier ;

SLA : Direction des Services, Logistiques et Achats.

Airport International Group (AIG)

Trois ressources sont allouées pour piloter les plans d'atténuation et d'adaptation :

- ◆ 1 directeur de la qualité, de la santé et de la sécurité au travail et de la gestion des risques ;
- ◆ 1 responsable de l'environnement, du social, de la santé et sécurité au travail ;
- ◆ 1 chef de projet chargé du développement du photovoltaïque.

Leur action est soutenue par des collègues d'AIG des entités opérationnelles, impliqués dans la gestion des bâtiments, des infrastructures et des utilités.

TAV Airports

Au sein de la holding TAV Airports, 2 ressources sont allouées pour piloter les plans d'atténuation et d'adaptation. De plus, chaque aéroport du réseau dispose d'un référent environnement.

[E1-3-29(a)] → Type de levier de décarbonisation

Les leviers de décarbonation et actions clés sont décrits au paragraphe [E1-16-(b)] → Divulgaration des leviers de décarbonisation et des actions clés.

[E1-3-29(b)] → Réduction des émissions de gaz à effet de serre attendue

Voir le paragraphe [E1-14] → Divulgaration du plan de transition pour l'atténuation du changement climatique et le paragraphe [E1-16-(b)] → Divulgaration des leviers de décarbonisation et des actions clés.

l'élaboration de la stratégie climat du Groupe ADP et du pilotage transversal des plans d'atténuation et de transition. Ce pôle coordonne la mise en œuvre de ces plans en lien avec les ressources des plateformes aéroportuaires.

Aéroports de Paris SA

Les aéroports parisiens disposent chacun d'un manager environnement. De plus, les plateformes parisiennes s'appuient également sur les ressources humaines associées au Système de Management de l'Énergie pour mettre en œuvre le plan de transition (voir tableau ci-dessous).

[E1-3-AR 21] → Explication de la mesure dans laquelle la capacité à mettre en œuvre une action dépend de la disponibilité et de l'affectation des ressources

La capacité de mise en œuvre des plans de transition dépend des ressources humaines et financières présentées respectivement en E1-3-28 et E1-1-16. Ces ressources permettent de piloter les projets d'efficacité énergétique, de développement des énergies renouvelables, d'exploiter et maintenir les installations. Le financement de ces projets dépendra également d'un financement abordable car ils devront recourir à une part importante de dette notamment pour développer le solaire photovoltaïque.

[E1-3-29(c)] → Dépenses d'investissement et dépenses d'exploitation importantes nécessaires à la mise en œuvre du plan d'actions

Parmi les dépenses d'investissements nécessaires à la mise en œuvre des plans de transition (cf. paragraphe [E1-1-16-(c)] → Divulgaration des dépenses opérationnelles (Opex) et (ou) des dépenses d'investissement (Capex) importantes nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action) il est identifié que 34,4 M€ répondent aux conditions d'alignement au règlement de taxonomie verte (cf. chapitre taxonomie verte/TABLEAU DES INDICATEURS CAPEX GROUPE ADP). Parmi les activités les contributrices, on retrouve :

- ◆ la production de chaleur/froid à partir d'énergie géothermique (4.22) ;
- ◆ la production de chaleur/froid par bioénergie (4.22) ;
- ◆ le transport et la distribution d'électricité (4.9) ;
- ◆ Infrastructures pour la mobilité des personnes, cyclo logistique (6.13) ;

- ◆ les infrastructures de transport ferroviaire (6.14) ;
- ◆ les infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone (6.17) ;
- ◆ l'installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique (7.3) ;
- ◆ l'installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour VE à l'intérieur des bâtiments (7.4).

[E1-3-AR 22] → Explication de toute différence potentielle entre les dépenses d'exploitation et les dépenses d'investissement significatives divulguées au titre de l'ESRS E1 et les indicateurs clés de performance divulgués au titre du règlement délégué (UE) n° 2021/2178 de la Commission.

Parmi les dépenses d'investissements significatives qui contribuent à la mise en place des plans de transition, les opérations relatives à la maintenance de la géothermie à Paris-Orly et

au déploiement d'une géothermie à Paris-CDG n'ont pas pu être démontrées alignées (certificat des équipements requis) à la taxonomie (CAPEX 2024 : 14,9 millions d'euros).

Par ailleurs, plusieurs opérations d'installations ou maintenance d'équipements lumineux (éclairage LED) favorisant l'efficacité énergétique sur le réseau routier ou les aires aéronautiques ne sont pas prises en compte dans le rapport dit de « taxonomie verte ». En effet, ces opérations ne sont pas éligibles à la taxonomie car n'impactant pas la performance énergétique d'un bâtiment (CAPEX 2024 : 3,5 millions d'euros).

Enfin, concernant les dépenses d'exploitation (OPEX), l'analyse basée sur les comptes consolidés de 2024 a permis de conclure que les « OPEX Taxonomie » représentent moins de 6 % des charges opérationnelles du Groupe. Par conséquent, ils ne sont pas matériels au regard du modèle d'affaires du groupe et, conformément au règlement, la part éligible n'a pas été calculée (cf. chapitre Taxonomie verte)...

4.2.1.3. Développement des nouvelles filières énergétiques

MDR-P — Contenu essentiel de la politique

[2-MDR-P-65-(a)] → Description du contenu essentiel de la politique

Le Groupe ADP a présenté le 16 février 2022 sa feuille de route stratégique pour construire le socle d'un modèle aéroportuaire durable et performant.

Baptisée 2025 Pioneers, cette feuille de route stratégique définit les actions prioritaires de transformation du groupe pour la période 2022-2025.

Dans ce cadre, l'ambition stratégique de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien repose en partie sur la capacité des aéroports à distribuer massivement une diversité de vecteurs énergétiques décarbonés ou bas carbone tels que l'électricité, les carburants aéronautiques durables, l'hydrogène, les combustibles liquides ou gazeux biosourcés et à recourir à des sources de chaleur décarbonée comme la géothermie. Les aéroports, avec leurs propres enjeux de transition énergétique et ceux de leurs territoires et parties prenantes, disposent de nombreux atouts pour être des catalyseurs du développement de ces « nouvelles énergies ». Les aéroports doivent initier leur transformation en « hubs énergétiques », capables de distribuer ces nouvelles énergies en très grande quantité et à un coût compétitif.

[2-MDR-P-65-(b)] → Description du champ d'application de la politique ou de ses exclusions

La politique du Groupe ADP en faveur de l'essor de nouvelles filières énergétiques s'inscrit dans la continuité de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers. Cette politique a une portée globale, incluant les plateformes internationales.

Le Groupe ADP participe à plusieurs initiatives visant à décarboner le transport aérien, en collaboration avec d'autres acteurs de la chaîne de valeur de ce secteur. Ces acteurs incluent le régulateur, les énergéticiens, les constructeurs aéronautiques, les motoristes et les compagnies aériennes.

[2-MDR-P-65-(c)] → Description du niveau le plus élevé de l'organisation responsable de la mise en œuvre de la politique

Le conseil d'administration détermine les orientations stratégiques du Groupe ADP et veille à leur mise en œuvre. Il s'attache à promouvoir la création de valeur par l'entreprise à long terme en considérant la raison d'être de la société et les enjeux sociaux et environnementaux de ses activités. Le Président du conseil d'administration assure également la direction générale de la société.

[2-MDR-P-65-(d)] → Divulgaration des normes ou initiatives de tiers qui sont respectées dans le cadre de la mise en œuvre de la politique

En tant qu'exploitant d'aéroports le Groupe ADP est concerné par les initiatives réglementaires et législatives visant à réduire l'empreinte environnementale du transport aérien et à lutter contre le réchauffement climatique :

- ◆ au niveau mondial, l'adoption d'un objectif de neutralité carbone pour l'aviation internationale à l'horizon 2050 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) constitue un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂. L'atteinte de cet objectif s'appuiera sur un panier de mesures reposant principalement sur l'utilisation de carburants aéronautiques durables (SAF) et sur la mise en place d'un mécanisme de compensation dit Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale ou CORSIA permettant la compensation, dès 2021 dans le cadre d'une phase pilote, de toutes les émissions excédant l'année de référence de 2019. Ces engagements ont été réaffirmés en 2023 à l'occasion de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) dont les travaux ont débouché sur l'adoption d'un cadre mondial pour les carburants d'aviation durables (le 29 novembre 2023 à Dubaï) ;
- ◆ au niveau européen, les négociations relatives au paquet « Fit for 55 », dont l'objectif est de réduire d'ici 2030 de 55 % les émissions nettes de gaz à effet de serre ont connu des avancées notables s'agissant de l'aviation avec l'adoption de plusieurs règlements applicables au secteur ;
- ◆ le règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dit « AFIR » obligeant à proposer sur les aéroports une alimentation électrique pour tous les postes avions au contact situés à côté d'une aérogare d'ici 2025 et pour les postes éloignés d'ici 2030 ;
- ◆ le Règlement (UE) 2023/2405 du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable dit « ReFuelEU Aviation » impose quant à lui un taux minimum d'incorporation progressif de carburants d'aviation durable par les fournisseurs de carburants d'aviation sur les aéroports de l'UE ;

- ◆ au niveau national en France :
 - ◆ la loi d'accélération de la production d'énergies renouvelables (Aper) impose l'installation de dispositifs d'ombrières photovoltaïques sur les parcs de stationnement,
 - ◆ la loi de Finances, à travers la définition de la fiscalité applicable aux carburants d'origine non renouvelable (TIRUERT - Taxe Incitative relative à l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports) précise les mandats d'incorporation de carburants aéronautiques durables,
 - ◆ plus spécifiquement, les mesures visant à la décarbonation du transport aérien se traduisent notamment dans le cadre de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 qui prévoit une obligation de compensation intégrale des émissions du transport aérien domestique à compter de 2024, une interdiction des liaisons aériennes lorsqu'il existe une alternative en train de moins de 2h30 (à l'exception des vols alimentant la correspondance) et une interdiction de déclaration d'utilité publique pour les extensions d'aérogare ou de piste, si celles-ci se traduisent par une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019.

Bien que toutes les mesures de décarbonation n'aient pas systématiquement pour effet de viser directement les exploitants d'aéroport, toute législation de ce type est susceptible d'avoir un impact sur les activités du Groupe ADP notamment du fait du renchérissement des coûts d'exploitation pour les transporteurs aériens.

Dans ce cadre, le rôle des exploitants d'aéroport sera déterminant pour l'adaptation et l'aménagement des infrastructures aéroportuaires permettant d'assurer un approvisionnement en vecteurs énergétiques décarbonés.

Par ailleurs, le Groupe ADP a pris part depuis 2023 à l'élaboration de plusieurs feuilles de route sectorielles :

- ◆ le secteur du transport aérien français a remis en février 2023 sa feuille de route de décarbonation au titre de l'article 301 de la loi Climat et Résilience. Ces travaux visent à contribuer à l'atteinte des objectifs de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), outil de planification de la France en matière de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre. Le Groupe ADP a contribué à son élaboration et a notamment été corapporteur, aux côtés de France Hydrogène, des travaux relatifs à l'intégration des nouvelles énergies pour l'aviation sur les aéroports ;
- ◆ le Groupe ADP, mandaté par l'ACI Europe, contribue depuis septembre 2023 à la mise à jour de la feuille de route du secteur au niveau Européen – Destination 2050. Destination 2050 réunit cinq organisations professionnelles européennes du transport aérien – ACI Europe, Airlines4Europe, ASD (*Aerospace and Defense Industries Association of Europe*), CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*) et Era (*European Regions Airline Association*) – et trace le chemin vers le zéro émission net de carbone pour tous les vols au sein et au départ de l'espace européen.

[2-MDR-P-65-(e)] → Description de la prise en compte des intérêts des principales parties prenantes lors de l'élaboration de la politique

Face à la volatilité des prix sur les marchés de l'énergie et au besoin croissant d'énergie bas carbone, les plateformes du Groupe ADP ont l'ambition de devenir des *hubs* énergétiques en développant notamment la distribution voire la production d'énergies renouvelables sur leur territoire (photovoltaïque, méthanisation, géothermie...). Ces développements se feront dans une logique partenariale et territoriale afin de répondre aux besoins énergétiques du groupe et de son territoire.

Ces développements répondront ainsi aux besoins du Groupe ADP pour sa propre décarbonation mais également à ceux de ses parties prenantes que sont les territoires (réseaux de chaleur, stations de distribution d'hydrogène, etc.), les clients locataires de foncières ou de bâtiments (photovoltaïque...), les usagers des plateformes (stations de distribution multi-énergies pour les VL, PL et engins d'assistants en escale...) et les compagnies aériennes (SAF, hydrogène, etc.).

[2-MDR-P-65-(f)] → Explication de la manière dont la politique est mise à la disposition des parties prenantes potentiellement concernées et de celles qui doivent contribuer à sa mise en œuvre

Plusieurs instances permettent au Groupe ADP de partager les éléments de sa politique avec ses parties prenantes.

◆ Comité des parties prenantes

Depuis 2021, Groupe ADP dispose d'un comité des parties prenantes qui regroupe 16 personnalités indépendantes issues des secteurs du climat, de l'aviation, de la biodiversité, de l'emploi ou encore de l'aménagement des places aéroportuaires. Ce comité apporte à la gouvernance et aux équipes opérationnelles de Groupe ADP une réflexion collective et un regard pluridisciplinaire sur les enjeux clés en matière de RSE. En 2024, le Comité des parties prenantes s'est réuni les 14 mars, 29 septembre et 2 décembre pour des groupes de travail thématiques et les 4 juillet et 13 décembre pour des assemblées plénières.

◆ Alliance Environnementale Paris-Orly

Initiée en début d'année 2023, l'Alliance environnementale de Paris-Orly rassemble aujourd'hui 46 entreprises de tous les secteurs d'activités travaillant sur la plateforme (compagnies aériennes, assistants en escale, prestataires de sûreté, hôteliers...) autour de 5 engagements environnementaux majeurs : réduire le bruit pour les riverains, s'engager pour la biodiversité, recycler et réduire les déchets, réduire la consommation d'énergie, décarboner l'intégralité des activités au sol.

◆ Club des Partenaires

Les Clubs des Partenaires Environnement regroupent les entreprises travaillant dans le secteur aéroportuaire ou possédant une activité sur les aéroports parisiens (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget). L'objectif des clubs est d'engager la communauté aéroportuaire aux côtés de Groupe ADP dans la décarbonation et la transition environnementale des aéroports.

◆ Partage avec les territoires

Pour les discussions avec les territoires se référer au chapitre S3-1 – Politique d'écoute et de dialogue mise en place avec les parties prenantes territoriales.

◆ Communauté cargo

La communauté Cargo de l'aéroport de Paris CDG réunit mensuellement les entreprises du secteur implantées sur la plateforme et organise annuellement un Forum Cargo où sont partagées et discutées les thématiques en lien avec le secteur. Le groupe ADP est également membre de l'Air Cargo France Association (ACFA) dont il sponsorise le « Club Green » qui partage les bonnes pratiques en matière de développement durable.

MDR-A — Actions clés envisagées (horizon temporel, portée, ...)

Le paragraphe suivant répond aux points :

- ◆ [2-MDR-A-68-(a)] → Divulgarion de l'action clé
- ◆ [2-MDR-A-68-(b)] → Description de la portée de l'action clé
- ◆ [2-MDR-A-68-(c)] → Délai dans lequel l'action clé doit être menée à bien

[2-MDR-A-68-(e)] → Communication d'informations quantitatives et qualitatives concernant l'état d'avancement des actions ou des plans d'action publiés au cours des périodes précédentes

La transformation des aéroports en « hubs énergétiques » vise à répondre à la fois aux enjeux de décarbonation de nos activités directes et de nos parties prenantes.

Pour y parvenir, le Groupe ADP s'investit dans le développement de trois filières clés : le développement d'actifs de production d'électricité (i.e. énergie solaire), l'accélération de la distribution de carburant durable, et l'accompagnement du développement de l'hydrogène dans les aéroports.

En outre, la transition du modèle aéroportuaire en « hubs énergétiques » est une opportunité de diversification des activités du Groupe ADP contribuant à la résilience de son modèle économique.

Développer la production et l'usage de l'énergie photovoltaïque

Le Groupe ADP a été l'une des premières entreprises françaises à approvisionner son électricité auprès de parcs solaires construits spécifiquement pour ses besoins propres. D'ici 2030, l'objectif est de couvrir 30 % des besoins en électricité des trois aéroports parisiens. À compter de 2020, le Groupe ADP a complété l'achat de certificats de garanties d'origine renouvelable pour son approvisionnement en électricité par la contractualisation de purchase power agreements, contrats d'achat direct auprès du producteur permettant de financer la construction de centrales solaires photovoltaïques additionnelles. En 2020, Aéroports de Paris SA s'est ainsi engagé à acheter l'intégralité de la production de 3 nouveaux parcs solaires photovoltaïques à Urbasolar (*pay as produced*), dont il est client exclusif pendant 21 ans. Urbasolar a mis en service les parcs solaires photovoltaïques de Caveirac (Gard) en 2022 et de Bras (Var) et de Villognon (Charentes) en 2023. Le parc de Villognon a été mis en service partiellement à cause d'une contrainte de saturation du poste électrique d'ENEDIS. Il a été totalement mis en service sur le T3 2024 pour atteindre 24 MWc. En année pleine, ce parc produira près de 44 GWh/an d'électricité décarbonée. En 2023, l'ensemble des parcs d'Urbasolar développés pour Aéroports de Paris SA ont produit 23,5 GWh représentant 5,2 % de la consommation d'électricité des aéroports parisiens. Pour sécuriser son approvisionnement électrique à hauteur de 30 % d'ici 2030, Aéroports de Paris SA a contractualisé de nouveaux power purchase agreement avec Urbasolar et Photosol. Ces nouvelles centrales solaires d'une capacité installée de 80 MW seront mises en service d'ici 2026.

La stratégie de développement de l'énergie photovoltaïque sur les plateformes internationales du groupe est détaillée au point E1-1-16.

Accélérer la distribution de carburant durable

La distribution de carburant durable est le premier pilier de la décarbonation de l'aviation.

Après avoir été le premier gestionnaire d'aéroports en Europe à avoir mis à disposition une double offre permanente de carburants aéronautiques durables à l'aéroport Paris-Le Bourget (2,89 millions de litres de SAF écoulés en 2024), puis le premier acteur de l'industrie aéroportuaire à investir en 2023 dans un fonds d'investissement dédié au développement des SAF (United Airlines Ventures Sustainable Flight Fund), le Groupe ADP poursuit son action en 2024 en investissant 20 millions de dollars dans la société LanzaJet, pour permettre de renforcer les capacités de production et de déploiement des usines de ce dernier.

Le Groupe ADP s'engage pour contribuer au déploiement des carburants aéronautiques durables, levier majeur de décarbonation du transport aérien, à travers :

- ◆ sa participation active, dans l'alliance européenne RLCF (*Renewable Low Carbon Fuel Alliance*), initiative qui vise à stimuler la production et l'approvisionnement en carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur de l'aviation et du maritime ;
- ◆ sa participation aux groupes de travail SAF, pilotés en France par la Direction Générale de l'Énergie et du Climat et portant, entre autres, sur le soutien à la production, les mécanismes d'approvisionnement, la traçabilité ;
- ◆ la poursuite de sa participation, sous forme de soutiens, à différents projets de production de SAF dans le cadre de l'appel à projets CARB-AERO porté par l'ADEME pour faire émerger des filières de production (dans la continuité de l'Appel à Manifestation d'Intérêt auquel ADP avait participé *via* 5 consortiums dès l'été 2020) ;
- ◆ le copilotage, par le Groupe ADP et GMR Airports, aux côtés de Airbus, Safran, Axens et TotalÉnergies, d'une étude de faisabilité sur le développement d'une filière SAF en Inde. Ce projet bénéficie depuis 2022 d'un soutien de la Direction Générale du Trésor (mécanisme FASEP). Les résultats préliminaires de l'étude ont été présentés au MoCA (ministère de l'Aviation civile d'Inde) en octobre 2023. Les résultats définitifs ont été présentés au MoCA en 2024 ;
- ◆ l'organisation par AIG d'une « collective Task Force » avec les acteurs jordaniens du transport aérien pour mettre en place une filière SAF en Jordanie. Le Groupe ADP et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) française ont participé aux échanges afin de partager l'expérience européenne et française en la matière ;
- ◆ des actions de partage au niveau international. Par exemple, en novembre 2023, le Groupe ADP est intervenu lors d'un séminaire des DGAC africaines francophones afin de partager sa vision sur le rôle des aéroports dans l'émergence des SAF.

Accompagner le développement de l'hydrogène¹ dans les aéroports

Le groupe ADP est convaincu que l'hydrogène est une partie de la solution pour un transport aérien décarboné. Il travaille donc à permettre l'émergence des premiers usages hydrogène au sol dans les aéroports, tout en étant prêt à accueillir les avions à hydrogène. Après avoir étudié en 2021 les enjeux de l'intégration d'infrastructures hydrogène sur les aéroports franciliens, le Groupe ADP a créé avec Air Liquide la co-entreprise Hydrogen Airport, la première co-entreprise destinée à accompagner le développement des infrastructures hydrogène dans les aéroports.

¹ Hydrogène « bas carbone » conformément aux exigences de la directive européenne sur les énergies renouvelables REDIII.

L'émergence des technologies de rupture bas carbone/ décarbonées – aviation électrique, aviation hydrogène – constitue à la fois une formidable opportunité pour réussir la transition environnementale du secteur de l'aérien et un défi pour toute la chaîne de valeur. Conscient que la capacité d'innovation et le travail partenarial sont indispensables pour relever ce défi, le Groupe ADP a poursuivi en 2024 la dynamique de travail collaboratif engagée depuis 2021. Cela s'est traduit en 2024 par :

- ♦ la participation en tant que membre actif à l'alliance européenne AZEA (*Alliance for Zero Emission Aviation*) qui vise à préparer l'écosystème de l'aviation à l'entrée en service d'aéronefs fonctionnant à l'hydrogène et à l'électricité. Le Groupe ADP contribue aux différents groupes de travail en partageant son expertise en matière d'aménagement et de sécurité aéroportuaire ;
- ♦ la poursuite des études de préféabilité sur la structuration d'une chaîne logistique hydrogène servant les aéroports parisiens. En 2021, le Groupe ADP, Airbus et Air Liquide avaient mené conjointement des études visant à caractériser les volumes d'hydrogène nécessaires et les enjeux de l'intégration d'infrastructures hydrogène sur les aéroports franciliens. En 2023, le Groupe ADP a engagé des études sur le fonctionnement et les infrastructures de l'amont de la chaîne de la valeur, en dehors de l'aéroport, afin de qualifier la possibilité d'acheminer l'électricité pour une production d'hydrogène sur les aéroports ou l'hydrogène directement sous forme gazeuse ;
- ♦ en octobre 2023, une nouvelle étape a été franchie avec GRTgaz pour se concentrer sur les conditions d'acheminement de l'hydrogène gazeux jusqu'aux aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly, en vue ensuite de pouvoir le liquéfier et de le stocker avant de le distribuer aux avions (<https://presse.groupeadp.fr/partenariatgrtgaz/>). Les premiers résultats de ces études, dévoilés à l'automne 2024 à l'occasion des rencontres de Meaux, permettent d'être raisonnablement confiant dans la capacité à acheminer l'hydrogène sous forme gazeuse dans les quantités requises vers les aéroports parisiens. Plusieurs corridors possibles de transport ont été identifiés.

Ces études de préféabilité sur l'intégration d'infrastructures et équipements hydrogène sur nos aéroports seront à compléter par des études de danger. À ce titre, le Groupe ADP contribue à différentes initiatives précurseurs qui ont pour objectif de caractériser le risque hydrogène :

- ♦ la contribution du Groupe ADP à la réalisation de l'étude de dangers, pilotée par France Hydrogène, dans le cadre de la révision de la rubrique n° 4715 de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Cette étude a pour objectif de créer, en collaboration avec la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR), un arrêté d'enregistrement pour les usages de l'hydrogène nécessitant 1 à 5 tonnes de stockage ;
- ♦ la conclusion de partenariats avec des constructeurs pour l'aviation régionale et générale décarbonées, notamment Zero Avia, afin d'étudier les modalités d'intégration de ces appareils sur nos aéroports ;
- ♦ la participation à des consortiums pilotant des projets de R&T co-financés. Par exemple, depuis 2023, le Groupe ADP contribue au projet OPS H2, cofinancé par la DGAC à travers le programme CORAC, qui vise à caractériser

l'ensemble des risques liés aux opérations des avions hydrogènes et infrastructures associées en milieu aéroportuaire. Depuis 2024, le Groupe ADP prend également part au projet ALRIGH2T co-financé par la Commission européenne dans le cadre de l'appel à projets Horizon Europe. ALRIGH2T vise à proposer des solutions de démonstration pour l'intégration d'avions de rupture technologique sur des aéroports européens ;

- ♦ la création, en juin 2023, d'une alliance entre le Groupe ADP et six leaders de l'aviation régionale décarbonée (Pipistrel, Universal Hydrogen, ZeroAvia, Beyond Aero, VoltAero, Daher) pour accélérer l'arrivée avant 2030 d'aéronefs de 2 à 100 places à propulsion électrique ou hydrogène sur ses aéroports et sur les Aéroports de Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Paris-CDG (<https://presse.groupeadp.fr/le-groupe-adp-sallie-avec-les-leaders-de-laviation-regionaledecarbonee-pour-acceler-la-transition-environnementaledu-secteur/?lang=fr>).

Les actions engagées depuis 2022 perdurent, parmi lesquelles :

- ♦ l'investissement du Groupe ADP dans le fonds Hy24, fonds de référence dans le domaine de l'hydrogène, qui déploie 2 milliards d'euros sur une dizaine d'années pour accélérer l'économie de l'hydrogène (investissement dans des sociétés et projets spécialisés hydrogène) ;
- ♦ dans le cadre du protocole d'accord signé en 2024 entre Embraer, EVE et le groupe ADP, l'installation d'une infrastructure d'hydrogène sera étudiée à l'aéroport de Paris-Le Bourget dans le but de soutenir les opérations des appareils de la famille Energia, qui devrait compter deux modèles d'avions de 19 et 30 places, à propulsion hybride-électrique et hydrogène-électrique.

Par ailleurs, un protocole d'accord d'une durée de 5 ans a également été signé en 2024 entre le Groupe ADP, Dassault Aviation et DFS visant à renforcer leur action en matière de décarbonation, à l'aéroport de Paris-Le Bourget, dans de nombreux domaines dont :

- ♦ l'utilisation de moyens électriques pour l'ensemble des opérations au sol (avitaillement, roulage, tractage, etc...) ;
- ♦ le recours à la géothermie pour alimenter les bâtiments et les hangars de l'aéroport.

[2-MDR-A-68-(d)] → Description de l'action clé entreprise, et de ses résultats, pour prévoir et coopérer ou soutenir la mise en place de mesures correctives pour les personnes lésées par les impacts matériels réels

Non applicable.

[2-MDR-A-69-(a)(b)(c)] → Ressources financières et autres, actuelles et futures, affectées au plan d'action

Les ressources financières allouées au déploiement des nouvelles énergies sont présentées au [E1-16-(c)] → Divulgaration des dépenses opérationnelles (Opex) et (ou) des dépenses d'investissement (Capex) importantes nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action.

Les moyens humains dédiés aux plans de transition, qui reposent en partie sur le développement de nouvelles énergies, sont décrits au paragraphe [E1-3-28] → Actions et ressources liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci [voir ESRS 2 MDR-A].

"MDR-T MDR-M" — Cibles et objectifs souhaités et dispositifs de mesure

[2-MDR-M-75] → Description de l'indicateur utilisé pour évaluer l'efficacité de son action en faveur du développement de nouvelles filières énergétiques

Dans 2025 Pioneers, la feuille de route stratégique du Groupe ADP, l'objectif opérationnel KPI 8 vise l'utilisation de 10 % d'énergies bas carbone dans les terminaux et côté piste, soit un quasi-doublement par rapport à 2019, et 40 % hors atterrissage et décollage. Le suivi de cet indicateur est présenté au paragraphe 1.2.2. *Suivi des indicateurs de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers*.

Par ailleurs, la politique environnementale suit également annuellement :

- ◆ la production d'énergie sur site à partir de sources renouvelables ;
- ◆ le nombre de points de recharge de l'exploitant aéroportuaire pour véhicules et engins électriques (en zone côté piste et en zone côté ville) ;
- ◆ la quantité de carburant aéronautique durable délivré sur les plateformes ;
- ◆ le nombre de réflexions/projets/travaux sur la préparation de l'accueil de l'avion hydrogène, électrique ou hybride réalisés dans l'année.

[2-MDR-M-77-(a)] → Divulgaration des méthodologies et des hypothèses significatives qui sous-tendent l'indicateur

Les indicateurs et l'atteinte des objectifs s'appuient sur les hypothèses structurantes suivantes :

- ◆ maintien de l'approvisionnement total en électricité décarbonée des aéroports franciliens ;

- ◆ production nominale de nos actifs de production de chaleur décarbonée (ex : chaudière biomasse à l'aéroport de Paris-CDG) ;
- ◆ développement de nouveaux actifs de production de chaleur décarbonées (ex : géothermie) ;
- ◆ respect des mandats européens d'incorporation de SAF (Directive RefuelEU).

[2-MDR-M-77-(b)] → Type d'organisme externe autre que le fournisseur d'assurance qui fournit la validation

Les indicateurs de la politique environnementale sont évalués par les commissaires aux comptes.

[2-MDR-T-80-(a)] → Lien avec les objectifs politiques

Comme développé dans le chapitre relatif à l'enjeu « Atténuation du changement climatique », tous les objectifs de développement de nouvelles filières énergétiques décarbonées ou bas-carbone contribuent à l'atteinte des objectifs de décarbonation du Groupe ADP.

[2-MDR-T-80-(i)] → Description de toute modification de l'objectif et des paramètres correspondants ou des méthodologies de mesure sous-jacentes, des hypothèses importantes, des limites, des sources et des processus adoptés pour collecter les données

Aucune modification n'a été apportée aux objectifs.

[2-MDR-T-80-(j)] → Description de la performance par rapport à l'objectif divulgué

La dynamique d'atteinte des objectifs de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers est publiée annuellement (voir paragraphe 1.2.2. *Suivi des indicateurs de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers*).

Taxonomie verte

Obligations et méthodologie du règlement taxonomie

Cadre réglementaire

La section relative à la taxonomie est établie en application du Règlement (UE) 2020/852, qui définit le cadre permettant de déterminer si une activité économique peut être qualifiée de durable sur le plan environnemental. Ce règlement fixe les critères d'éligibilité et d'alignement des activités avec les six objectifs environnementaux de l'Union européenne, en s'appuyant notamment sur le principe de « *Do No Significant Harm* » (DNSH) et le respect des garanties minimales.

Ces six objectifs environnementaux sont les suivants :

- ◆ atténuation du changement climatique ;
- ◆ adaptation au changement climatique ;
- ◆ utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines ;
- ◆ transition vers une économie circulaire ;
- ◆ prévention et réduction de la pollution ;
- ◆ protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Mise en œuvre de la Taxonomie pour le Groupe ADP

Conformément au règlement Taxonomie et aux actes délégués, Aéroports de Paris a appliqué le réglementaire taxonomie de façon progressive depuis 2021 :

- ◆ pour le reporting portant sur l'exercice 2021, l'obligation de publication ne concernait que la part des indicateurs, chiffre d'affaires (CA), investissements (CAPEX) et (charges opérationnelles (OPEX) éligibles à la taxonomie et couvrant uniquement les deux objectifs climatiques (atténuation du changement climatique et adaptation au changement climatique) ;
- ◆ pour l'exercice 2022, l'obligation de publication concernait les parts de CA, CAPEX, OPEX tant éligibles qu'alignés avec la taxonomie, par rapport aux deux objectifs climatiques (atténuation du changement climatique et adaptation au changement climatique) ;
- ◆ pour l'exercice 2023, l'analyse d'éligibilité a été étendue aux quatre nouveaux objectifs environnementaux édictés par la Commission européenne (utilisation durable de l'eau et des ressources marines, économie circulaire, prévention et restauration de la biodiversité et des écosystèmes, prévention et réduction de la pollution) en complément des deux objectifs climatiques appliqués lors des deux exercices précédents.

En 2024, le Groupe ADP a étudié l'éligibilité et l'alignement de ses activités aux six objectifs environnementaux définis par la Commission Européenne rappelés ci-dessus.

L'analyse porte sur le chiffre d'affaires (CA), les investissements (CAPEX) et les dépenses opérationnelles (OPEX), bien que ces dernières soient jugées non matérielles au regard des activités du groupe (voir également plus bas, « cas particulier des OPEX »).

Le périmètre d'analyse concerne non seulement ADP SA mais aussi ses filiales françaises et internationales, permettant ainsi d'aligner le périmètre d'analyse de la Taxonomie sur le périmètre de consolidation du Groupe ADP. Deux exceptions ont toutefois été appliquées :

- ◆ Paris Experience Groupe et Extime PS, bien que faisant partie du périmètre de consolidation depuis leur acquisition en octobre 2024, ne seront intégrés qu'à partir du reporting portant sur l'exercice 2025 ;
- ◆ Pour le reporting Taxonomie des investissements de TAV Airports, seules trois entités ont été incluses :
 - ◆ Almaty, principal actif consolidé de TAV Airports,
 - ◆ Izmir avec la construction en cours d'une ferme solaire,
 - ◆ Havas, entité spécialisée dans l'assistance en escale.

Cas particulier des OPEX

Les OPEX pris en compte dans la taxonomie correspondent aux coûts directs de :

- ◆ frais de recherche et développement ;
- ◆ frais de rénovation de bâtiments ;
- ◆ contrats de location à court terme ;
- ◆ frais de maintenance/entretien et réparation ;
- ◆ toute autre dépense directe, liée à l'entretien courant d'actifs corporels par l'entreprise ou par le tiers auprès duquel ces activités sont externalisées, qui est nécessaire pour que ces actifs continuent de bien fonctionner.

ADP SA

En 2024, les investissements d'ADP SA s'élèvent à 776 millions d'euros, dont 150,6 millions d'euros sont éligibles à la taxonomie, soit 13,8 % des investissements du Groupe. Les investissements alignés pour ADP SA atteignent 60,3 millions d'euros, soit 5,5 % des investissements totaux du Groupe qui sont répartis sur plusieurs activités :

- ◆ 2.2 Traitement des eaux urbaines résiduelles pour 25,9 millions d'euros ;
- ◆ 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire pour 10,5 millions d'euros ;
- ◆ 7.4 Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour VE à l'intérieur des bâtiments pour 8,3 millions d'euros ;
- ◆ 6.17 Infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone pour 4,7 millions d'euros ;
- ◆ 6.13 Infrastructures pour la mobilité des personnes, cyclo logistique pour 3,2 millions d'euros ;
- ◆ 7.3 Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique pour 2,3 millions d'euros ;

Le périmètre non analysé représente 208 M€ de CAPEX soit 19 % des investissements du Groupe ADP en 2024.

Au total, les activités du Groupe ADP éligibles à la Taxonomie représentent 11,5 % du chiffre d'affaires consolidé, dont 0,7 % est aligné et 10,8 % non aligné. En termes d'investissements (CAPEX), les activités éligibles représentent à 16,6 % des investissements du groupe, dont 5,5 % sont alignés et 10,9 % non alignés.

Par ailleurs, dans le cadre de ses politiques Droits Humains (Groupe ADP et Groupe TAV), le groupe s'engage à respecter les garanties minimales définies dans les principaux cadres internationaux (OCDE, ONU, OIT, Charte internationale des Droits de l'Homme). Depuis trois ans, il structure progressivement sa démarche Droits Humains dans le cadre de son Plan de vigilance (cf. §4.3.b sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains).

Enfin, la performance des actions est mesurée *via* divers outils comme le baromètre éthique, les audits sociaux, le bilan HSCT (bilan de l'hygiène, de la sécurité et des conditions de travail), le suivi d'accidentologie et la conformité RGPD (règlement général sur la protection des données).

En 2024, l'analyse basée sur les comptes consolidés a permis de conclure que les « OPEX Taxonomie » représentent moins de 6 % des charges opérationnelles du Groupe. Par conséquent, les « OPEX Taxonomie » ne sont pas matériels au regard du modèle d'affaires du groupe et, conformément au règlement, la part éligible n'a pas été calculée.

- ◆ 5.2 Renouvellement de réseaux de captage, de traitement et de distribution pour 2,1 millions d'euros ;
- ◆ 4.9 Transport et distribution d'électricité pour 1,9 millions d'euros ;
- ◆ 4.22 Production de chaleur/froid à partir d'énergie géothermique pour 1,1 millions d'euros ;
- ◆ 4.24 Production de chaleur/froid par bioénergie pour 0,4 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires d'ADP SA s'élève à 2 924 millions d'euros en 2024, dont 710 millions d'euros est éligible à la taxonomie, soit 4,3 % du chiffre d'affaires consolidé du Groupe (6 158 millions d'euros). Le chiffre d'affaires aligné pour ADP SA représente 40,2 millions d'euros, soit 0,7 % du chiffre d'affaires du Groupe.

Les activités alignées concernent la production de chaleur et de froid à partir de bioénergie, la vente d'électricité, ainsi que la fourniture d'électricité au sol et d'air conditionné aux aéronefs immobiles (400 Hz, installations ACU).

L'analyse est détaillée plus bas dans la section « Tableau des indicateurs du groupe ADP ».

Filiales françaises

Hub One/Filiales commerciales/Filiales immobilières

ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES

Les activités et les investissements d'Hub One liées aux services et réseaux de télécommunication ne sont pas éligibles à la Taxonomie.

Concernant Extime (Extime Duty Free Paris, Extime Food & Beverage, Extime Lounge, Extime Media, Campus Extime), les activités portant sur la vente d'alcool, de tabac, de parfums et cosmétiques, ainsi que de produits gastronomiques en milieux aéroportuaires, de même que la gestion des activités commerciales et des services payants en aéroports, ne sont pas éligibles tout comme les investissements sur ce périmètre qui ne répondent pas aux critères d'éligibilité à la taxonomie.

ACTIVITÉS ÉLIGIBLES

Les filiales immobilières d'Aéroports de Paris SA (ADP Immobilier, ADP Immobilier Tertiaire, SCI Ville Aéroportuaire Immobilier 1, ADP Immobilier Industriel, SCI ROMEO, Hôtels Aéroportuaires) présentent des recettes locatives et des CAPEX liés à la construction de bâtiments neufs et à la rénovation de bâtiments existants qui sont éligibles à la Taxonomie.

Filiales à l'étranger

TAV Airports et ses filiales

L'analyse de la taxonomie réalisée cette année a pris en compte l'ensemble du périmètre de TAV Airports pour le chiffre d'affaires. Il en ressort que 6,8 % du chiffre d'affaires est éligible à la taxonomie européenne, principalement en lien avec les activités d'assistance en escale.

En ce qui concerne les investissements (CAPEX), l'analyse s'est concentrée sur les entités de Havas, Izmir et Almaty. Cette approche a permis d'identifier plusieurs investissements éligibles à la taxonomie européenne, pour un montant total de 23 millions d'euros en 2024 (soit 2,1 % d'investissements éligibles), répartis comme suit :

- ◆ 14,9 millions d'euros générés par les travaux de modernisation et d'extension de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan (construction du nouveau terminal international relevant de l'activité 7.1 construction de bâtiment neufs ;
- ◆ 5,5 millions d'euros d'éligibilité relevant de l'activité 6.20 Activités d'assistance en escale pour le transport aérien portés par les entités d'Havas et Almaty ;
- ◆ 1,8 millions d'euros d'éligibilité sur l'activité 2.2 de traitements des eaux urbaines résiduaires sur l'aéroport d'Almaty.

Cependant, les garanties minimales Droits Humains pour TAV Airports n'ont pas pu être vérifiées de manière suffisamment précise pour affirmer un alignement aux exigences de la taxonomie.

Ce point demeure en cours d'évaluation en raison de certaines difficultés à justifier leur conformité. En conséquence, un principe de prudence a été appliqué pour l'exercice 2024, conduisant à ne pas inclure les résultats d'alignement de TAV Airports dans le rapport de cette année.

Le Groupe ADP a déjà engagé plusieurs actions visant à renforcer l'intégration de TAV Airports dans son approche globale en matière de durabilité :

- ◆ TAV Airports a été inclus dans la première cartographie des risques Droits Humains réalisée par le Groupe ADP en 2022-2023. Nous prévoyons de mettre à jour et compléter cette évaluation avec davantage de détails par activité et par risque pays en 2025-2026 ;
- ◆ formalisation d'une Politique Droits Humains : le Groupe TAV a adopté en 2023 sa première Politique Droits Humains, s'engageant au respect des exigences légales nationales et

En 2024, 4,2 millions d'euros d'investissements liés à la construction de bâtiments neufs ont été considérés éligibles à l'activité 7.1 de la Taxonomie mais non alignés. Concernant l'activité 7.2 en lien avec la rénovation de bâtiments existants, 1,8 millions d'euros d'investissements sont considérés comme éligibles mais non alignés à cette activité.

S'agissant du chiffre d'affaire des filiales immobilières, 2,1 millions d'euros, relevant de l'activité 7.7 liée à l'acquisition et propriété de bâtiments, ont été identifiés comme éligibles et alignés à la taxonomie européenne. En effet, les quelques bâtiments identifiés sont alignés car ayant un DPE de classe A.

Hologarde

Les activités de lutte anti-drones (LAD) d'Hologarde, filiale détenue à 100 % par Aéroports de Paris SA, ne sont pas éligibles (et mécaniquement non-alignées) à la taxonomie. Les investissements de la filiale ne sont pas éligibles (ni alignés) sur les objectifs environnementaux de la taxonomie.

internationales. Cette politique s'aligne sur les standards environnementaux et sociaux internationaux, tels que :

- ◆ les conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT),
- ◆ les normes de performance de la Société Financière Internationale (SFI),
- ◆ les exigences de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD),
- ◆ les Principes de l'Équateur.

Le Groupe TAV y précise ses engagements envers ses employés, les communautés locales dans les territoires où il opère, et l'ensemble de sa chaîne d'approvisionnement. (Voir la Politique Droits Humains sur le site internet du Groupe TAV et le Plan de Vigilance 2023 du Groupe ADP, p. 107, 126, 134-135 et 145). (cf. Politique Droits Humains disponible sur le [site internet du groupe TAV](#), et détails dans le Plan de Vigilance 2023 du Groupe ADP, p. 107, 126, 134-135 et 145).

- ◆ Le dispositif d'alerte éthique du Groupe, déployé sur toutes les filiales de TAV Airports, permet à toute personne concernée de signaler des manquements au Code de conduite, notamment en matière de droits humains, libertés fondamentales, environnement, santé et sécurité (conformément au périmètre de la Loi Potier sur le Devoir de Vigilance), cf. Dispositif d'alerte éthique - Section 4.4.2.4 du présent rapport.

L'analyse d'alignement à la taxonomie sur le périmètre de TAV Airports fera l'objet d'un suivi renforcé en 2025 et 2026.

Airport International Group (AIG)

S'agissant de la filiale AIG, le respect des garanties minimales a été vérifié et confirmé pour l'exercice 2024.

L'analyse des critères de contribution substantielle et des DNSH a donc été réalisée. Les activités éligibles à la Taxonomie concernent essentiellement l'activité 6.3 « Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs » et l'activité 6.5 « Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers » qui portent sur les investissements. En complément, l'activité 7.7 « Acquisition et propriété de bâtiments » est également éligible, mais elle porte uniquement sur le chiffre d'affaires. Toutefois, sur cet exercice 2024, aucun investissement ni chiffre d'affaires n'est considéré comme aligné à la Taxonomie.

Analyse de l'alignement des investissements/actifs du Groupe ADP par catégorie d'activités de la taxonomie

Montant CAPEX et CA Eligibles et Aligné à la taxonomie par activité

Code activité Taxonomie	Libellé Activité Taxonomie	Montant CAPEX Éligible et Aligné en M€	Montant CA Éligible et Aligné en M€
2.2 WTR	Traitement des eaux urbaines résiduaires	25,9	
6.14 CCM	Infrastructures de transport ferroviaire	10,5	
7.4 CCM	Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour VE à l'intérieur des bâtiments	8,3	
6.17 CCM	Infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone	4,7	15,6
6.13 CCM	Infrastructures pour la mobilité des personnes, cyclo logistique	3,2	
7.3 CCM	Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	2,1	
5.2 CCM	Renouvellement de réseaux de captage, de traitement et de distribution	2,1	
4.9 CCM	Transport et distribution d'électricité	1,9	20,9
4.22 CCM	Production de chaleur/froid à partir d'énergie géothermique	1,1	
4.24 CCM	Production de chaleur/froid par bioénergie	0,4	3,7
7.3 CCM	Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	0,1	
7.7 CCM	Acquisition et propriété de bâtiments	—	2,1
TOTAL GÉNÉRAL		60,3	42,3

Montant CAPEX et CA Eligibles et non aligné à la taxonomie par activité

Code activité Taxonomie	Libellé Activité Taxonomie	Montant CAPEX Éligible et non aligné en M€	Montant CA Éligible et non aligné en M€
4.9 CCM	Transport et distribution d'électricité	24,4	2,8
7.1 CCM	Construction de bâtiments neufs	23,3	—
7.2 CCM	Rénovation de bâtiments existants	18,9	—
4.22 CCM	Production de chaleur/froid à partir d'énergie géothermique	12,3	1,9
6.14 CCM	Infrastructures de transport ferroviaire	9,6	—
6.17 CCM	Infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone	7,0	—
6.20 CCM	Activités d'assistance en escale pour le transport aérien	5,5	361,4
4.15 CCM	Réseaux de chaleur/de froid	4,1	0,5
6.5 CCM	Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	2,9	—
6.13 CCM	Infrastructures pour la mobilité des personnes, cyclo logistique	2,8	—
4.16 CCM	Installation et exploitation de pompes à chaleur électriques	2,7	0,1
2.2 WTR	Traitement des eaux urbaines résiduaires	1,8	—
5.3 CCM	Construction, extension et exploitation de réseaux de collecte et de traitement des eaux usées	1,3	—
7.5 CCM	Installation, maintenance et réparation d'instruments de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	1,0	—
5.1 CCM	Construction, extension et exploitation de réseaux de captage, de traitement et de distribution	0,6	—
5.4 CCM	Renouvellement de réseaux de collecte et de traitement des eaux usées	0,3	—
4.1 CCM	Production d'électricité au moyen de la technologie solaire photovoltaïque	0,3	—
7.3 CCM	Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	0,3	—
5.5 CCM	Collecte et transport de déchets non dangereux triés à la source	0,1	3,4
2.1 WTR	Approvisionnement en eau	0,1	8,6
6.3 CCM	Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	—	14,7
4.25 CCM	Production de chaleur/froid par utilisation de chaleur fatale	—	1,7
4.31 CCM	Production de chaleur/froid à partir de combustibles fossiles gazeux dans un système efficace de chauffage	—	0,8
7.7 CCM	Acquisition et propriété de bâtiments	—	271,9
TOTAL GÉNÉRAL		119,5	667,7

Activité « Infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone » (6.17)

Elle regroupe la construction, la modernisation, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures nécessaires à l'exploitation d'aéronefs dont les émissions de CO₂ à l'échappement sont nulles ou aux opérations propres de l'aéroport, ainsi que la fourniture d'électricité au sol et d'air conditionné aux aéronefs immobiles.

Sur l'exercice 2024, 4,7 millions d'euros de CAPEX et 15,6 millions d'euros de chiffre d'affaires ont été identifiés éligibles et alignés à la taxonomie. En effet, les activités de fourniture d'électricité au sol et d'air conditionné aux aéronefs immobiles (400 Hz, unités de conditionnement d'air : Equipements ACU, point de branchement ACU) sont bien éligibles à la taxonomie (celles-ci sont alignées si le respect des autres critères par ailleurs sont respectés : techniques, DNSH et garanties minimales).

Bien que non expressément listés parmi les infrastructures éligibles et alignés à l'activité 6.17 dans le règlement délégué, les Vertiports ont aussi été intégrés. En effet, ces infrastructures sont 100 % dédiées à l'exploitation de taxi volants fonctionnant à l'électricité. Ces investissements représentent 4 millions d'euros d'investissements alignés en 2024.

Concernant les infrastructures aéroportuaires, les aéronefs à émission de CO₂ nulle sont inexistantes ou rares à court terme. En conséquence, les activités concernées (pistes aéronautiques, voies de circulation avion, postes de stationnement, aires de stockage en piste, passerelles avions, infrastructures de tri des bagages, etc.) ne sont pas éligibles et par voie de conséquence, non alignés.

Sur cette activité, 7 millions d'euros d'investissements ont été considérés comme non alignés à la taxonomie, fautes d'éléments suffisants concernant le respect des DNSH (principalement porté par les CAPEX liés aux équipements ACU dont la conformité du DNSH économie circulaire n'a pas pu être vérifiée pour cet exercice (cycle de vie des déchets engendrés par les travaux).

Activités « Infrastructures pour la mobilité des personnes, cyclologistique » (6.13) et « Infrastructures de transport ferroviaire » (6.14)

L'activité « Infrastructures pour la mobilité des personnes, cyclologistique » recouvre la construction, la modernisation, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures pour la mobilité des personnes, y compris la construction de routes, de ponts et de tunnels d'autoroute et d'autres infrastructures réservées aux piétons et aux bicyclettes, avec ou sans assistance électrique. Le Groupe ADP a notamment investi dans des travaux d'extension et de continuité des pistes cyclables, lesquelles sont des investissements alignés à la taxonomie pour 3,2 millions d'euros en 2024.

L'activité 6.14 « infrastructures de transport ferroviaire » regroupe la construction, la modernisation, l'exploitation et la maintenance de voies ferrées de surface et souterraines ainsi que de ponts et de tunnels, de gares, de terminaux, d'installations de services ferroviaires et de systèmes de sécurité et de gestion du trafic.

Pour le Groupe ADP et en particulier pour les plateformes parisiennes, cette activité concerne principalement les infrastructures d'accueil liées aux accès par transports ferroviaires (TGV, RER, métro, CDG Express), ainsi que les ouvrages d'art associés au transport ferroviaire (tunnels sous pistes). Ces investissements représentent 10,5 millions d'euros d'alignements sur l'exercice 2024.

En revanche, le non respect des critères DNSH sur l'investissement de mise en œuvre d'un système de transport automatique intra-plateforme en Zone Réservée à Paris-Charles de Gaulle, engendre un non alignement de 9,6 millions d'euros sur l'activité 6.14 d'infrastructures de transport ferroviaire.

Activités « Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs » (6.3) et « Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers » (6.5)

Les investissements relevant de l'activité 6.3 de transports urbains et suburbains transports routiers de voyageurs regroupe l'achat, le financement, le crédit-bail, la location et l'exploitation de véhicules de transport urbain et suburbain de voyageurs et de transport routier de voyageurs.

Concernant les investissements affiliés à l'activité 6.4 de transports par motos, voitures particulière et véhicules utilitaires légers, elles concernent l'achat, le financement, la location, le crédit-bail et l'exploitation de véhicules désignés comme appartenant à certaines catégories de véhicules spécifiées dans la directive de l'union européenne.

Ces deux activités sont considérées comme éligibles à la taxonomie mais non alignées en raison de l'absence d'éléments suffisants pouvant justifier le respect des critères DNSH sur ce périmètre.

Activité « immobilier » (7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5)

Elle regroupe la construction, la rénovation, l'entretien et la maintenance des bâtiments dont le Groupe ADP est propriétaire (hors terrains), soit principalement : les terminaux passagers, les terminaux cargo, les hangars de maintenance avion et les bâtiments relevant de l'activité d'immobilier de diversification (hôtels, bureaux, bâtiments d'activité, etc.).

Concernant l'activité 7.1 qui concerne la construction de nouveaux bâtiments, pour cet exercice aucun CAPEX n'a été retenu comme étant aligné à la taxonomie sur ce périmètre en raison des critères DNSH qui n'ont pas pu être vérifiés.

L'activité 7.2 de rénovation de bâtiments existants fait référence aux travaux de gros œuvre visant une réduction de la demande d'énergie primaire de 30 % du bâtiment : Pour l'exercice 2024, aucun investissement de ce type n'est aligné à la taxonomie.

L'objectif de contribution substantielle lié à ces deux activités s'est limité à l'atténuation du changement climatique pour cet exercice. Les critères DNSH n'ayant pas pu être vérifiés pour les deux activités, elles sont, par voie de conséquence, considérées comme non alignées.

L'analyse de l'activité 7.7 de propriété de bâtiment requiert une mesure de l'alignement de chaque bâtiment dont le Groupe est propriétaire, et nécessite un accès aux données de Diagnostic de Performance Énergétique (DPE). Une part importante de ces DPE est en cours de révision, dans le cadre du décret tertiaire. Il a cependant été possible d'identifier quelques bâtiments alignés pour 2,1 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2024, car ayant un DPE de classe A et/ou ayant une activité de type bureaux dont la consommation fait partie du top 15 % du parc immobilier français de bureaux ¹. Il est à noter qu'à l'heure actuelle, aucun benchmark similaire n'existe à l'échelle nationale pour les bâtiments ayant des activités assimilables à des terminaux aéroportuaires.

¹ Selon la Notice sur l'Atténuation du Changement Climatique publiée par l'OID.

En complément des activités précédemment citées, entrent aussi dans le périmètre de la taxonomie les activités relevant du code 7.3 qui permettent une amélioration de l'efficacité énergétique *via* l'installation d'équipements plus économes en énergie et/ou les activités relevant du code 7.5 qui concernent les équipements permettant de mesurer, réguler et superviser la performance énergétique des bâtiments. Les investissements pour de nouveaux équipements écoénergétiques sont dans la majorité des cas alignés. En revanche, ces nouveaux équipements sont parfois intégrés dans un investissement plus large de rénovation ou réaménagement, dans quel cas il est complexe d'en isoler la quote-part concernée. Dans ces cas, le Groupe a préféré ne pas retenir les investissements concernés.

Pour finir, les investissements relevant de l'activité 7.4 associés à l'installation, la maintenance et la réparation de stations de recharge pour véhicule électrique à l'intérieur des bâtiments sont éligibles et l'ensemble des investissements concernés sont alignés pour 8,3 millions d'euros en 2024.

Activités « Energie » et « Eau » (WTR 2.1 et 2.2, CCM 4.1, 4.15, 4.16, 4.22, 4.24, 4.9, 5.1, 5.2, 5.3 et 5.4)

Les investissements et revenus relevant des activités 4.1, 4.15, 4.16, 4.22, 4.24, 4.9, 5.1, 5.2, 5.3 et 5.4 sont associés à l'objectif d'atténuation du changement climatique.

Tandis que les investissements/revenus relevant des activités 2.1 et 2.2 concernent l'objectif de contribution substantielle lié à l'eau.

Elles regroupent les activités de production d'énergie, de construction et exploitation de réseaux de chaleur, de froid et de distribution d'électricité. Elles comprennent également la construction, l'exploitation et le renouvellement de réseaux de captage/collecte, traitement, distribution d'eaux (eaux pluviales, eaux usées, eaux potables, eaux sous pression).

Pour le groupe, ces activités concernent l'installation et l'exploitation de pompes à chaleur électriques, la production et la distribution de froid, la production et la distribution de chaleur à partir d'énergie géothermique et bioénergie, la production d'électricité à partir de panneaux photovoltaïques et la distribution d'électricité de haute, moyenne et basse tension.

De plus, le Groupe ADP assure également la construction, l'extension, l'exploitation et le renouvellement de réseaux de traitement et de distribution d'eau (eau potable, eaux de pluie, eaux usées).

L'ensemble des investissements et revenus associés relevant de l'activité 4.9 liés au réseau de transport et distribution d'électricité ont été retenus comme éligibles à la taxonomie, l'alignement à quant à lui été déterminé en fonction du respect des critères DNSH sur les différentes lignes d'investissements concernées.

La production d'électricité au moyen de la technologie solaire photovoltaïque qui relève de l'activité 4.1 est éligible mais non alignée à la taxonomie en raison du peu d'éléments disponibles permettant de confirmer le respect du DNSH lié

à l'économie circulaire. Tout comme les investissements liés à l'installation et l'exploitation de pompes à chaleur électriques qui sont éligibles mais non alignés à la taxonomie en raison de l'absence d'éléments suffisants concernant ce même DNSH.

Tandis que les systèmes associés au traitement des eaux usées sont pour la majeure partie considérés alignés aux critères techniques de l'activité 2.2 (Traitement des eaux urbaines résiduaires).

Les investissements relevant de l'activité 5.2 de renouvellement de réseaux de captage, de traitement et de distribution qui sont alignés à la taxonomie également.

Concernant les investissements de construction, extension et exploitation de réseaux de collecte et de traitement des eaux usées relevant de l'activité 5.3 ainsi que de renouvellement de réseaux de collecte et de traitement des eaux usées de l'activité 5.4, ils sont considérés comme éligibles mais non alignés à la taxonomie en raison du non respect de certains DNSH.

Les investissements dans les infrastructures de production de chaleur/froid géothermique sont, quant à eux, considérés éligibles à l'activité 4.22 de la taxonomie et seulement une partie des investissements est considérée comme alignée. En effet, entrent dans cette catégorie les investissements visant à adapter les réseaux et les installations à l'arrivée de la géothermie à Paris-Charles de Gaulle et sur lesquels les critères DNSH ont été vérifiés. Ces investissements représentent 1,1 million d'euros d'alignements sur l'exercice 2024.

En revanche, le projet de mise en place de la géothermie à Paris-Charles de Gaulle qui représente 12,2 millions d'euros de CAPEX n'a pas pu être considéré aligné car l'analyse du cycle de vie de la géothermie n'a pas été réalisée. Le respect des DNSH n'a donc pas pu être vérifié.

Concernant les actions visant à améliorer ou à rétablir la qualité et la durabilité de la biomasse utilisée à Paris-Charles de Gaulle, les investissements sont considérés comme éligibles et alignés à l'activité 4.24 de production de chaleur/froid par bioénergie.

Activité « gestion des déchets non dangereux » (5.5)

Les prestations industrielles du Groupe ADP recouvrent la collecte des déchets non dangereux sur l'ensemble des plateformes.

Si cette collecte est réalisée de manière séparée pour les déchets recyclables, alors les revenus et dépenses associés peuvent être rattachés à l'activité suivante : « Collecte et transport de déchets non dangereux triés à la source ».

Les activités d'Aéroports de Paris SA en matière de gestion des déchets non dangereux, qui représentent 3,4 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2024, sont pleinement éligibles mais non-alignées à la taxonomie. Le critère DNSH relevant de la conformité du cycle de vie des déchets recyclés n'est pas disponible immédiatement et de ce fait l'alignement n'a pas pu être validé sur cette activité.

Activité « Opérations d'assistance en escale dans le transport aérien » (6.20)

Elle regroupe les activités de services au sol dans les aéroports et la manutention du fret, y compris le chargement et le déchargement des marchandises des avions (lorsque les aéronefs utilisés n'émettent pas de CO₂).

En particulier, les critères se réfèrent aux activités suivantes :

- ◆ les véhicules de triage des aéronefs et d'autres services à l'intérieur de l'aire de trafic ;
- ◆ l'équipement pour l'embarquement des passagers, y compris les navettes de passagers, les escalators ;
- ◆ les équipements pour la manutention des bagages et du fret, y compris les convoyeurs, les chariots à bagages ;
- ◆ les équipements de restauration, y compris les chariots réfrigérants, à l'exclusion des équipements équipés d'unités de réfrigération alimentées par un moteur à combustion interne ;

- ◆ les équipements de maintenance, y compris les supports et les plateformes de maintenance ;
- ◆ les remorqueurs ;
- ◆ les équipements de dégivrage pour les aéronefs et les moteurs ;
- ◆ les chasse-neige et autres équipements de déneigement et de dégivrage de surface ;
- ◆ le roulage « taxiing » non autonome.

Les activités d'assistance en escales intégrées au Groupe TAV sont considérées comme éligibles pour 361,4 millions d'euros et les investissements éligibles s'élèvent à 5,5 millions d'euros en 2024. En revanche, l'alignement n'a pas pu être validé car le respect des garanties minimales n'a pu être justifié (voir indication spécifique ci-dessus « filiales à l'étranger »).

Par ailleurs, seul TAV Aéroports dispose d'activités d'assistance en escale, ce qui n'est pas le cas pour les entités en France ni pour l'entité AIG.

Plan d'action à horizon 2025-2026 : Élaboration et mise en œuvre d'une analyse élargie de la taxonomie au sein du Groupe ADP.

Objectifs stratégiques et plan d'action 2025-2026

L'intégration de la taxonomie au sein du groupe ADP repose sur plusieurs priorités. Le Groupe prévoit d'élargir le périmètre d'analyse pour inclure l'ensemble des filiales du Groupe ADP, en tenant compte des spécificités locales tout en respectant les normes du groupe.

Le groupe prévoit de déployer des actions de sensibilisation et d'information dans le but d'accroître l'implication des équipes. Il s'agira notamment de renforcer les connaissances des collaborateurs sur les obligations de l'entreprise en lien avec la taxonomie et ses impacts en matière de transparence, de conformité et de durabilité de ses activités et investissements.

La formation de collaborateurs référents dans chaque filiale leur permettra d'agir comme relais locaux et d'assurer une mise en œuvre progressive de la taxonomie.

Parallèlement, l'harmonisation des processus garantira une approche standardisée et efficace, en s'appuyant sur des outils adaptés pour faciliter la collecte, l'analyse et l'exploitation des données.

Le Groupe ADP prévoit de mettre en place des actions visant à mieux anticiper les travaux de reporting Taxonomie, notamment en travaillant plus en amont sur la centralisation et la sécurisation de l'ensemble des justificatifs du respect des critères DNSH (*Do No Significant Harm*). Ces documents, souvent dispersés entre différentes directions ou auprès

d'intervenants externes, ne sont à date pas centralisés auprès d'un seul point de contact. Cette démarche vise à optimiser le processus de collecte, réduire les délais de traitement et garantir une gestion plus fluide des dossiers, permettant ainsi d'éviter les difficultés rencontrées en 2024 et de renforcer la conformité aux exigences de la taxonomie.

En ce qui concerne le contrôle du respect des garanties minimales, le Groupe ADP a identifié plusieurs actions qu'il entend mettre en œuvre en 2025-2026, en collaboration avec l'ensemble des directions et des filiales concernées :

- ◆ élargir la cartographie des risques Droits Humains aux entités non évaluées lors des précédents exercices (2022/23) et la mettre à jour pour les autres ;
- ◆ déployer la politique Droits Humains et la traduire en plan d'actions pour l'ensemble des entités contrôlées (notamment dans le plan d'investissement pour les entités présentant des risques importants) ;
- ◆ poursuivre l'homogénéisation des politiques et des pratiques d'achats responsables pour aligner les entités contrôlées ;
- ◆ renforcer la prise en compte des principes Droits Humains du Groupe dans l'analyse des investissements en priorisant ceux éligibles à la taxonomie ;
- ◆ réaliser un premier bilan sur les plans d'actions initiés.

Tableau des indicateurs 2024 pour le groupe ADP

Le chiffre d'affaires pour le Groupe ADP en 2024 représente 6 158 millions d'euros, avec 710 millions d'euros éligibles aux activités de la taxonomie, soit 11,5 % du chiffre d'affaires total. La part du chiffre d'affaires alignée s'élève quant à elle à 42,3 millions d'euros, soit 0,7 % du total du chiffre d'affaires 2024.

Les CAPEX pour le Groupe ADP en 2024 représentent 1 089,3 millions d'euros avec 179,8 millions d'euros éligibles aux activités de la taxonomie, soit 16,5 % des CAPEX totaux. La part de CAPEX alignés au niveau du Groupe s'élève à 60,3 millions d'euros, soit 5,5 % du total, en baisse de 74,2 millions d'euros par rapport à l'exercice 2023, expliqué notamment par les projets suivants :

- ◆ la nouvelle gare ferroviaire sur la plateforme d'Orly dans le cadre du plan de développement du Grand Paris (ligne 14) qui a été mise en service et qui a généré un montant d'alignement de 23,3 millions d'euros en 2023 sur l'activité 6.13 « Infrastructure de transport ferroviaire » contre 0,9 millions d'euros en 2024 ;
- ◆ le projet de canalisation Marne pour 16,7 millions d'euros d'alignement en 2024 contre 25 millions d'euros en 2023 sur l'activité 2.2 « Traitement des eaux urbaines résiduaires » ;
- ◆ le projet à Paris-Orly qui vise à installer un poste d'alimentation électrique 225kV ainsi qu'un transformateur 20 kv qui généré un alignement de 3 millions d'euros en 2023 sur l'activité 4.9 de « Transport et distribution d'électricité ».

Sur l'exercice 2024, le taux de chiffre d'affaires éligible et aligné est en baisse, passant de 1,8 % en 2023 à 0,7 % cette année. Cependant, si nous excluons les 61 millions d'euros de chiffres d'affaires alignés enregistrés en 2023 pour l'activité infrastructure de transport ferroviaire, qui représentait à elle seule 1,1 % en raison de la finalisation des travaux de la ligne 14 à Paris-Orly qui ne perdurent pas en 2024, le taux

d'alignement pour le chiffre d'affaires reste stable. Cette stabilité reflète la continuité des efforts du Groupe ADP pour répondre aux critères de la taxonomie.

Concernant les CAPEX, une baisse a été observée cette année, en partie due à la réduction des CAPEX alignés dans l'activité 6.14 d'infrastructures de transport ferroviaire, qui sont passés de 44,5 millions d'euros en 2023 à 10,5 millions d'euros en 2024. Une baisse considérable de l'alignement des CAPEX est également constatée sur l'activité 4.9 de transport et distribution d'électricité passant de 15,6 millions d'euros d'alignement en 2023 à 1,9 millions d'euros d'alignement en 2024.

Aéroports de Paris SA concentre l'ensemble des activités alignées à la taxonomie en 2024. En effet, comme exposé précédemment, les activités des autres filiales, notamment internationales, ont également fait l'objet d'une analyse taxonomie cette année mais le taux d'alignement reste relativement modeste. Les taux d'éligibilité et d'alignement à la taxonomie des CAPEX et du chiffre d'affaires sont de ce fait plus élevés lorsque rapportés au périmètre plus restreint de la seule société Aéroports de Paris SA.

Les indicateurs

Trois types d'indicateurs permettent de mesurer la contribution des activités aux objectifs environnementaux de l'Union européenne :

- ◆ le % du chiffre d'affaires (CA) issu d'activités éligibles et alignées ;
- ◆ les % d'affaires d'investissement (CAPEX) éligibles et alignées ;
- ◆ les % de dépenses d'exploitation (OPEX) éligibles et alignées.

Cette page est intentionnellement laissée blanche.

TABLEAU DES INDICATEURS CA GROUPE ADP

Activités économiques		Chiffre d'affaires absolu (en M€)	Part du chiffre d'affaires	Critères de contribution substantielle					
				Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE									
ACTIVITÉS DURABLES SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL (alignées sur la Taxonomie) – A1									
Transport et distribution d'électricité	CCM 4.9	20,9	0,34 %	100 %					
Production de chaleur/froid par bioénergie	CCM 4.24	3,7	0,06 %	100 %					
Infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone/Infrastructures aéroportuaires	CCM 6.17	15,6	0,25 %	100 %					
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM 7.7	2,1	0,03 %	100 %					
CA des activités durables sur le plan environnemental (Alignées avec la Taxonomie)		42,3	0,70 %	100 %					
Dont habitantes		36,5	0,59 %	86,3 %					
Dont transitoires		0	— %	0					
ACTIVITÉS ÉLIGIBLES MAIS NON DURABLES SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL (NON ALIGNÉES SUR LA TAXONOMIE) – A2									
Réseaux de chaleur/de froid	CCM 4.15	0,5	0,01 %	100 %					
Production de chaleur/froid à partir d'énergie géothermique	CCM 4.22	1,9	0,03 %	100 %					
Production de chaleur/froid par utilisation de chaleur fatale	CCM 4.25	1,7	0,03 %	100 %					
Production de chaleur/froid à partir de combustibles fossiles gazeux dans un système efficace de chauffage et de refroidissement urbain	CCM 4.31	0,8	0,01 %	100 %					
Installation et exploitation de pompes à chaleur électriques	CCM 4.16	0,09	— %	100 %					
Approvisionnement en eau	CCM.5.1 / WTR 2.1	8,7	0,14 %			100 %			
Transport et distribution d'électricité	CCM 4.9	2,8	0,05 %	100 %					
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM 7.7	271,8	4,42 %	100 %					
Activités d'assistance en escale pour le transport aérien	CCM 6.2	361,4	5,87 %	100 %					
Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	CCM 6.3	14,7	0,24 %	100 %					
Collecte et transport de déchets non dangereux triés à la source	CCM 5.5	3,4	0,06 %	100 %					
CA Des activités éligibles mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la Taxonomie) – A2		668	10,80 %	98,8 %		1,2 %			
TOTAL (A1 + A2)		710	11,50 %						
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE									
CA des activités non éligibles à la taxonomie		5 448	89 %						
TOTAL (A+B)		6 158 ¹	100 %						

¹ Voir le montant du chiffre d'affaires du Groupe ADP présenté Compte consolidé du groupe ADP 2024.

Critères d'absence de préjudice important							Part du CA alignée année N	Part du CA Alignée année N-1	Catégorie d'activité habilitante	Catégorie d'activité transitoire
Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité	Garanties minimales				
	OUI	NA	OUI	OUI	OUI	OUI	0,34 %	0,40 %	H	
	OUI	OUI	NA	OUI	OUI	OUI	0,06 %	— %		
	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,25 %	0,20 %	H	
	OUI	NA	NA	NA	NA	OUI	0,03 %	— %		
							0,70 %	0,60 %		
	OUI	NA	NA	NA	NA	OUI	0,70 %	1,80 %	H	
	OUI	NA	NA	NA	NA		— %	NA		T
							— %	— %		
							— %	— %		
							— %	— %		
							— %	— %		
							— %	— %		
							— %	— %		
							0,34 %	0,40 %		
							0,03 %	— %		
							— %	— %		
							— %	— %		
							— %	— %		
							0,37 %	0,40 %		

TABLEAU DES INDICATEURS CAPEX GROUPE ADP

Activités économiques	Code de l'activité	CAPEX en absolu (M€)	Part des CAPEX	Critères de contribution substantielle					
				Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES A LA TAXONOMIE									
ACTIVITÉS DURABLES SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL (alignées sur la Taxonomie) – A1									
Transport et distribution d'électricité	CCM 4.9	1,9	0,18 %	100 %					
Production de chaleur/froid par bioénergie	CCM 4.24	0,4	0,04 %	100 %					
Infrastructures pour la mobilité des personnes, cyclologistique	CCM 6.13	3,2	0,29 %	100 %					
Infrastructures de transport ferroviaire	CCM 6.14	10,4	0,96 %	100 %					
Infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone	CCM 6.17	4,7	0,43 %	100 %					
Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	CCM 7.3	2,3	0,21 %	100 %					
Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour VE à l'intérieur des bâtiments	CCM 7.4	8,3	0,76 %	100 %					
Renouvellement de réseaux de captage, de traitement et de distribution	CCM 5.2	2,1	0,19 %	100 %					
Production de chaleur/froid à partir d'énergie géothermique	CCM 4.22	1,1	0,10 %	100 %					
Traitement des eaux urbaines résiduaires	CCM.5.3 / WTR 2.2	25,9	2,38 %			100 %			
Capex des activités durables sur le plan environnemental (alignées avec la Taxonomie) – A1		60,3	5,53 %	57 %		43 %			
<i>Dont habilitantes</i>		<i>30,8</i>	<i>2,82 %</i>	<i>100 %</i>					
<i>Dont transitoires</i>		<i>0</i>	<i>— %</i>	<i>100 %</i>					
Activités éligibles mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la Taxonomie) – A 2									
Transport et distribution d'électricité	CCM 4.9	24,5	2,24 %	100 %					
Réseaux de chaleur/de froid	CCM 4.15	4,1	0,37 %	100 %					
Installation et exploitation de pompes à chaleur électriques	CCM 4.16	2,7	0,25 %	100 %					
Production de chaleur/froid à partir d'énergie géothermique	CCM 4.22	12,3	1,13 %	100 %					
Construction, extension et exploitation de réseaux de captage, de traitement et de distribution	CCM 5.1	0,6	0,06 %	100 %					
Construction, extension et exploitation de réseaux de collecte et de traitement des eaux usées	CCM 5.2	1,3	0,12 %	100 %					
Renouvellement de réseaux de collecte et de traitement des eaux usées	CCM 5.4	0,3	0,03 %	100 %					
Collecte et transport de déchets non dangereux triés à la source	CCM 5.5	0,1	0,01 %	100 %					
Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	CCM 6.3	0,03	— %	100 %					
Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	CCM 6.5	2,9	0,27 %	100 %					
Infrastructures pour la mobilité des personnes, cyclologistique	CCM 6.13	2,8	0,26 %	100 %					
Infrastructures de transport ferroviaire	CCM 6.14	9,6	0,88 %	100 %					
Infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone	CCM 6.17	7,0	0,64 %	100 %					

	Critères d'absence de préjudice important						Part des CAPEX alignés année N	Part des CAPEX alignés année N-1	Catégorie d'activité habilitante	Catégorie d'activité transitoire
	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité				
		OUI	NA	OUI	OUI	OUI	OUI	0,18 %	1,50 %	H
		OUI	OUI	NA	OUI	OUI	OUI	0,03 %	— %	
		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,29 %	0,10 %	H
		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,96 %	4,40 %	H
		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,43 %	0,70 %	H
		OUI	NA	NA	OUI	NA	OUI	0,21 %	0,70 %	H
		OUI	NA	NA	NA	NA	OUI	0,76 %	0,80 %	H
		OUI	OUI	NA	NA	OUI	OUI	0,19 %	0,20 %	
		OUI	OUI	NA	OUI	OUI	OUI	0,10 %	0,50 %	
	OUI	OUI		NA	OUI	OUI	OUI	2,37 %	2,70 %	
								5,53 %	13,30 %	
		OUI		OUI	OUI	OUI	OUI	8,50 %	8,50 %	H
		OUI		NA	NA	NA	OUI	— %	0,70 %	T
								— %	0,20 %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	
								— %	— %	

Activités économiques	Code de l'activité	CAPEX en absolu (M€)	Part des CAPEX	Critères de contribution substantielle					
				Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité
Activités d'assistance en escale pour le transport aérien	CCM 6.20	5,5	0,51 %	100 %					
Construction de bâtiments neufs	CCM 7.1	23,3	2,14 %	100 %					
Rénovation de bâtiments existants	CCM 7.2	19,0	1,74 %	100 %					
Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	CCM 7.3	0,3	0,02 %	100 %					
Production d'électricité au moyen de la technologie solaire photovoltaïque	CCM 4.1	0,3	0,03 %	100 %					
Installation, maintenance et réparation d'instruments de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	CCM 7.5	1,0	0,09 %	100 %					
Approvisionnement en eau	WTR 2.1	0,1	0,01 %			100 %			
Traitement des eaux urbaines résiduaires	WTR 2.2	1,8	0,17 %			100 %			
CAPEX des activités éligibles mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la Taxonomie) – A2		119,5	10,97 %	99,8 %		1,1 %			
TOTAL (A1 + A2)		179,8	16,50 %						
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES A LA TAXONOMIE									
Capex des activités non éligibles à la taxonomie		909,5	83,50 %						
TOTAL (A+B)		1 089,3¹	100 %						

¹ Voir le montant CAPEX du Groupe ADP présenté dans la section « Tableaux de flux de trésorerie consolidé » du chapitre compte consolidé du Groupe ADP 2024.

OU

TABLEAU DES INDICATEURS OPEX GROUPE ADP

Activités économiques	Code de l'activité	OPEX en absolu (M€)	Part des OPEX	Critères de contribution substantielle					
				Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES A LA TAXONOMIE									
OPEX des activités éligibles à la taxonomie		NA	— %	— %					
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES A LA TAXONOMIE									
OPEX des activités non éligibles à la taxonomie			<261 m€	100 %					
TOTAL (A+B)			<261 m€	100 %					

Critères d'absence de préjudice important							Part des CAPEX alignés année N	Part des CAPEX alignés année N-1	Catégorie d'activité habilitante	Catégorie d'activité transitoire
Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité	Garanties minimales				
							— %	— %		
							— %	2,70		
							— %	0,90		
							— %	0,20 %		
							— %	— %		
							— %	— %		
							— %	— %		
							— %	— %		
							— %	4,20 %		
							— %	17,50 %		
								82,50 %		

Critères d'absence de préjudice important							Part des OPEX alignés année N	Part des OPEX alignés année N-1	Catégorie d'activité habilitante	Catégorie d'activité transitoire
Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité	Garanties minimales				

Activités liées à l'énergie nucléaire et au gaz fossile

MODÈLE 1 - ACTIVITÉS LIÉES À L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE ET AU GAZ FOSSILE

Ligne	Activités économiques	
1	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de recherche, de développement, de démonstration et de déploiement d'installations innovantes de production d'électricité à partir de processus nucléaires avec un minimum de déchets issus du cycle du combustible.	NON
2	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction et d'exploitation sûre de nouvelles installations nucléaires de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, y compris leurs mises à niveau de sûreté, utilisant les meilleures technologies disponibles.	NON
3	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités d'exploitation sûre d'installations nucléaires existantes de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, à partir d'énergie nucléaire, y compris leurs mises à niveau de sûreté.	NON
Activités liées au gaz fossile		
4	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction ou d'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	NON
5	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état et d'exploitation d'installations de production combinée de chaleur/froid et d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	NON
6	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état ou d'exploitation d'installations de production de chaleur qui produisent de la chaleur/du froid à partir de combustibles fossiles gazeux.	OUI

Analyse des données relatives au chiffre d'affaires

MODÈLE 2 - ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ALIGNÉES SUR LA TAXONOMIE (DÉNOMINATEUR)

Ligne	Activités économiques	Montant et proportion (les informations doivent être présentées en montant monétaire et en pourcentage)					
		CCM + CCA		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant (M€)	%	Montant (M€)	%	Montant (M€)	%
1	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
2	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
3	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
4	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
5	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
6	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	0,00	— %	0,00	— %	0,00	— %
7	Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable	42,30	0,7 %	42,30	100 %	0,00	— %
8	Total ICP applicable - CA Groupe ADP	6 157,80	100 %				

MODÈLE 3 - ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ALIGNÉES SUR LA TAXONOMIE (NUMÉRATEUR)

Ligne	Activités économiques	Montant et proportion (les informations doivent être présentées en montant monétaire et en pourcentage)					
		CCM + CCA		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant (M€)	%	Montant (M€)	%	Montant (M€)	%
1	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
2	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
3	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
4	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
5	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
6	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	0,00	— %	0,00	— %	0,00	— %
7	Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au numérateur de l'ICP applicable	42,30	100 %	42,30	100 %	0,00	— %
8	Montant total et proportion totale des activités économiques alignées sur la taxonomie au numérateur de l'ICP applicable	42,30	100 %	42,30	100 %	0,00	— %

MODÈLE 4 - ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE MAIS NON ALIGNÉES SUR CELLE-CI

		Montant et proportion (les informations doivent être présentées en montant monétaire et en pourcentage)					
		CCM + CCA		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
Ligne	Activités économiques	Montant (M€)	%	Montant (M€)	%	Montant (M€)	%
1	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
2	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
3	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
4	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
5	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
6	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	0,80	0,12 %	0,80	0,12 %	0,00	— %
7	Montant et proportion des autres activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable	658,3	99,88 %	658,3	99,88 %	0,00	— %
8	Montant total et proportion totale des activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, au dénominateur de l'ICP applicable	659,1	100 %	659,1	100 %	0,00	— %

MODÈLE 5 - ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE

Ligne	Activités économiques	Montant (M€)	%
1	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 1 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
2	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 2 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
3	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 3 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
4	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 4 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
5	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 5 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
6	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 6 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non étudié	non étudié
7	Montant et proportion des autres activités économiques non éligibles à la taxonomie et non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable	non étudié	non étudié
8	Montant total et proportion totale des activités économiques non éligibles à la taxonomie au dénominateur de l'ICP applicable	5 447,7	88,5 %

Analyse des données relatives au CAPEX

MODÈLE 2 - ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ALIGNÉES SUR LA TAXONOMIE (DÉNOMINATEUR)

Ligne	Activités économiques	Montant et proportion (les informations doivent être présentées en montant monétaire et en pourcentage)					
		CCM + CCA		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant (M€)	%	Montant (M€)	%	Montant (M€)	%
1	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
2	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
3	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
4	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
5	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
6	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	0,00	— %	0,00	— %	0,00	— %
7	Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable	34,40	3,2 %	34,40	100 %	0,00	— %
8	Total ICP applicable (CAPEX Total Groupe)	1 089,30	100 %				

MODÈLE 3 - ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ALIGNÉES SUR LA TAXONOMIE (NUMÉRATEUR)

Ligne	Activités économiques	Montant et proportion (les informations doivent être présentées en montant monétaire et en pourcentage)					
		CCM + CCA		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
		Montant (M€)	%	Montant (M€)	%	Montant (M€)	%
1	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
2	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
3	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
4	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
5	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
6	Montant et proportion de l'activité économique alignée sur la taxonomie visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au numérateur de l'ICP applicable	0,00	— %	0,00	— %	0,00	— %
7	Montant et proportion des autres activités économiques alignées sur la taxonomie non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au numérateur de l'ICP applicable	34,40	100 %	34,40	100 %	0,00	— %
8	Montant total et proportion totale des activités économiques alignées sur la taxonomie au numérateur de l'ICP applicable	34,40	100 %	34,40	100 %	0,00	— %

MODÈLE 4 - ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE MAIS NON ALIGNÉES SUR CELLE-CI

		Montant et proportion (les informations doivent être présentées en montant monétaire et en pourcentage)					
		CCM + CCA		Atténuation du changement climatique (CCM)		Adaptation au changement climatique (CCA)	
Ligne	Activités économiques	Montant (M€)	%	Montant (M€)	%	Montant (M€)	%
1	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
2	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
3	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
4	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
5	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable
6	Montant et proportion de l'activité économique éligible à la taxonomie, mais non alignée sur celle-ci, visée à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 au dénominateur de l'ICP applicable	0,00	— %	0,00	— %	0,00	— %
7	Montant et proportion des autres activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable	117,60	100 %	117,60	100 %	0,00	— %
8	Montant total et proportion totale des activités économiques éligibles à la taxonomie, mais non alignées sur celle-ci, au dénominateur de l'ICP applicable	117,60	100 %	117,60	100 %	0,00	— %

MODÈLE 5 - ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE

Ligne	Activités économiques	Montant (M€)	%
1	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 1 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.26 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
2	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 2 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.27 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
3	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 3 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.28 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
4	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 4 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.29 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
5	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 5 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.30 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non applicable	non applicable
6	Montant et proportion de l'activité économique visée à la ligne 6 du modèle 1 qui n'est pas éligible à la taxonomie, conformément à la section 4.31 des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139, au dénominateur de l'ICP applicable	non évalué	non évalué
7	Montant et proportion des autres activités économiques non éligibles à la taxonomie et non visées aux lignes 1 à 6 ci-dessus au dénominateur de l'ICP applicable	non évalué ¹	non évalué
8	Montant total et proportion totale des activités économiques non éligibles à la taxonomie au dénominateur de l'ICP applicable»	909,50	83,5 %

¹ Lorsque l'investissement n'est pas éligible, il n'est pas associé à une activité de la taxonomie.

4.2.2. Pollution **RD-PV**

Référence	4.2.2.1	4.2.2.2
Enjeu	LIMITATION DE NOS IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR	MAÎTRISE DE NOS REJETS EN EAU
IRO	Le transport aérien et l'activité aéroportuaire sont une source d'émissions de polluants atmosphériques (fonctionnement des installations de production d'énergie, déplacements des passagers et des travailleurs, voyages en avion). L'activité est un facteur d'impact local sur la qualité de l'air.	La pollution des eaux peut entraîner un impact sur les milieux naturels de surface et les sources d'eau potable pour les populations riveraines et les clients de l'aéroport. En cas de pollution avérée, les impacts pour le Groupe ADP peuvent être des coûts significatifs liés à de potentielles opérations de dépollution ou à des situations de non-opérabilité des actifs.
Explication de l'enjeu pour ADP	La pollution de l'air ambiant issue des activités exercées sur l'aéroport peut entraîner des conséquences négatives sur : ♦ les populations vivant autour des aéroports ; ♦ les clients et personnels de l'aéroport ; ♦ le milieu naturel. Ces conséquences peuvent être sanitaires, économiques, juridiques, réputationnelles et environnementales pour le Groupe ADP et les riverainetés.	L'activité aéroportuaire est réputée entraîner des rejets polluants dans les eaux en aval dont les conséquences pourraient dégrader les milieux aquatiques et qu'il convient en conséquence de maîtriser. Ces conséquences peuvent être sanitaires, économiques, juridiques, réputationnelles et environnementales pour le Groupe ADP et les riverainetés.
Périmètre*	Groupe ADP - ensemble des aéroports consolidés	Groupe ADP - ensemble des aéroports consolidés
Politique	Le Groupe ADP est doté d'une politique environnementale intégrée à la politique RSE 2025 PIONEERS FOR TRUST et dédiée à la lutte contre les impacts sur l'environnement. L'engagement de « tendre vers des opérations à impact zéro sur l'environnement » passe par la préservation des milieux naturels en évitant d'abord et réduisant ensuite nos impacts.	
Action	Actions principales dans le domaine de l'air : ♦ optimiser, moderniser et investir dans des moyens de production d'énergie et des flottes de véhicules à faible impact sur la qualité de l'air ; ♦ améliorer et adapter les moyens de mesure des impacts sur la qualité de l'air.	Actions principales dans le domaine de la pollution des eaux : ♦ optimiser, moderniser et investir dans des moyens de collecte et de traitement des eaux avant rejet ; ♦ étudier et proposer des solutions de restitution des eaux au milieu naturel par infiltration directe ou indirecte en fonction des projets ; ♦ améliorer et adapter les moyens de mesure des impacts sur la qualité de l'eau.

* Le périmètre consolidé est décrit dans le DR BP-1.

La pollution causée par les activités humaines est un problème important que les politiques de développement durable d'Aéroports de Paris SA ont cherché à adresser depuis les années 1990. Cette pollution a une incidence sur la santé humaine et est l'une des principales causes de l'effondrement de la biodiversité d'après l'IPBES (voir ESRS E4 : 4.2.3.1. Limitation de nos pressions sur la biodiversité). C'est pourquoi il est essentiel de prendre en compte cet enjeu pour assurer un développement économique durable.

Pollution Analyse IRO

E2.IRO-1 — Présentation des IRO liés à la pollution de l'air et de l'eau

[E2-ESRS 2 IRO-1-11(a)] → Informations sur les méthodologies, hypothèses et outils utilisés pour sélectionner les sites et activités commerciales afin d'identifier les impacts, risques et opportunités liés à la pollution dans les opérations et la chaîne de valeur en amont et en aval.

Comme indiqué dans le chapitre IRO-1, le Groupe ADP a procédé à une analyse de double matérialité basée sur la méthodologie décrite précédemment IRO-1 — Méthodologie d'analyse IRO et intégration au processus global de gestion des risques de Groupe ADP. Cette analyse a ainsi porté sur les impacts, risques et opportunités liés à la pollution de l'air, de l'eau et des sols.

Les éléments d'analyse permettant la sélection des sites et les méthodologies d'identification des impacts, risques et opportunités sont décrites au chapitre [2-SBM-3-48(a)] → Description des impacts matériels résultant de l'évaluation de l'importance relative

À ce titre, les principaux sites identifiés comme ayant pu engendrer des impacts sur la qualité des eaux et de l'atmosphère en 2024 ont été identifiés comme étant les aéroports consolidés financièrement du groupe et en particulier les installations qu'ils accueillent et qui sont destinées à la production d'énergie et la mobilité pour ce qui concerne la pollution de l'air et les installations rejetant des eaux pluviales et/ou usées en ce qui concerne la pollution de l'eau.

[E2-ESRS 2 IRO-1-11(b)] → Informations indiquant si des consultations ont été menées et comment elles l'ont été (pollution)

Comme indiqué dans le chapitre IRO-1 — Méthodologie d'analyse IRO et intégration au processus global de gestion des risques de Groupe ADP, des consultations et interviews des parties prenantes concernées par les enjeux de pollution de l'air, pollution de l'eau et des sols ont été menées en 2023 et 2024. Les résultats ont permis d'enrichir les éléments venant de la gouvernance du groupe.

L'étude de double matérialité du groupe a ainsi pu s'étendre sur le périmètre usuel du reporting financier du groupe.

[E2-ESRS 2 IRO-1-AR 9] → Divulgaration des résultats de l'évaluation de l'importance relative (pollution)

Le Groupe ADP a identifié les enjeux de pollutions (pollution des eaux, pollution de l'air) comme étant matériels pour ses activités.

Le Groupe ADP exploite des installations qui peuvent polluer l'air et l'eau en France et à l'étranger. Cela signifie que la gestion de la pollution est un enjeu matériel pour le groupe. Pour y faire face, le groupe respecte les exigences réglementaires et modernise en permanence ses installations industrielles d'exploitation telles que les centrales de production d'énergie, les réseaux de distribution et de collecte, et les centres de traitement des eaux avant leur rejet dans le milieu naturel.

Enjeu « Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air »

L'exploitation aéroportuaire étant une source d'émission de polluants atmosphériques, le Groupe ADP a identifié l'enjeu « limitation des impacts sur la qualité de l'air » comme étant matériel pour ses activités. De manière plus directe, l'activité aéroportuaire est en elle-même responsable de pollutions liées à la production d'une partie de l'énergie nécessaire au fonctionnement des équipements et infrastructures de l'aéroport, aux déplacements des salariés et au déroulement des opérations aériennes au sol.

Ainsi, la pollution de l'air ambiant issue des activités exercées sur l'aéroport peut entraîner des conséquences négatives sur :

- ◆ les populations vivant autour des aéroports ;
- ◆ les clients et personnels de l'aéroport ;
- ◆ le milieu naturel.

Ces conséquences peuvent être sanitaires, économiques, juridique et environnementales.

Le Groupe ADP, conscient des effets de la pollution de l'air, met en œuvre des actions concrètes depuis des années, visant à anticiper/prévenir les risques, les maîtriser et les réduire. Le Groupe ADP porte ainsi une attention suivie et quotidienne sur cet enjeu, et consacre des montants importants pour mieux traiter ses rejets atmosphériques.

Cette approche proactive se traduit notamment par la transition vers la sobriété énergétique et la mise en œuvre de sa trajectoire de décarbonation. La moindre utilisation, dans le futur, de vecteurs énergétiques issus d'hydrocarbures pétroliers, aura pour conséquence une diminution significative de la pollution atmosphérique issue des activités générant des impacts sur la qualité de l'air.

Ainsi, le Groupe ADP déploie une politique ambitieuse pour réduire ses émissions de polluants atmosphériques liées à ses activités et à celles de ses parties prenantes de la communauté aéroportuaire.

Enjeu « Maîtrise de la pollution de l'eau »

L'activité aéroportuaire est réputée pour entraîner des rejets polluants dans les eaux en aval des emprises aéroportuaires, dont les conséquences pourraient dégrader les milieux aquatiques et qu'il convient en conséquence de maîtriser.

En cas de pollution non contrôlée, cela pourrait entraîner un impact durable sur la pollution des ressources en eau (eau de surface et souterraines) pour :

- ◆ la population riveraine (usage d'eau potable) ;
- ◆ le tissu économique présent sur l'aéroport (entreprises locataires) et riverain (eau potable et usage eau industrielle) ;
- ◆ les clients de l'aéroport passagers (eau potable) ;
- ◆ le milieu naturel (biodiversité).

Les risques associés comprennent des risques sanitaires, opérationnels, juridiques et financiers pour Groupe ADP.

Les effets anticipés en termes d'impacts pour le Groupe ADP, ont été identifiés :

- ◆ remise en cause des autorisations d'exploiter ses systèmes de dépollution des eaux (ou modifications substantielles des conditions de rejets) entraînant des perturbations de l'exploitation de l'aéroport (pouvant aller jusqu'à des arrêts temporaires d'exploiter) ;
- ◆ coûts significatifs liés à de potentielles opérations de dépollution ;
- ◆ situations de non-opérabilité de certaines installations ou actifs ponctuels, pouvant mener à des arrêts ponctuels des opérations de ces installations spécifiques ;
- ◆ mise en cause juridiques ;
- ◆ impacts sur l'environnement et les milieux naturels situés en aval des points de rejet ;
- ◆ perturbation d'activités riveraines ;
- ◆ conséquences réputationnelles.

Pour le Groupe ADP les émissions des plateformes aéroportuaires contribuent à la dégradation de la qualité de l'air local notamment par (scope 1) leurs activités de production locales d'énergie et les activités directes de déplacement des salariés. De manière indirecte (scope 3) les déplacements des passagers et salariés des plateformes, les activités aéronautiques et toutes les activités hébergées sur les aéroports génèrent des impacts sur la qualité de l'air.

Concernant la qualité de l'eau, les aéroports impactent les milieux naturels de différentes manières : rejets en eaux usées/industrielles et rejets en eaux pluviales. Les activités potentiellement impactantes peuvent être ici aussi de différentes natures :

- ◆ activités industrielles (maintenance, entretien, approvisionnements, etc.) ;
- ◆ services (restauration, distribution de carburants, location des véhicules, nettoyage des surfaces, sanitaires, etc.) ;

- ◆ hôtellerie ;
- ◆ service hivernal pour les géographies concernées.

Ainsi, le Groupe ADP porte une attention suivie et quotidienne sur cet enjeu, et consacre des montants importants pour mieux traiter nos eaux avant rejets ou réparer des pollutions sur ses sites concernés.

Enjeu « Limiter la pollution des sols »

Concernant la pollution des sols, le Groupe ADP n'est titulaire d'aucune autorisation de rejet vers les sols de substances polluantes. Aucun rejet régulier n'est réalisé par le Groupe ADP vers les sols. Il n'est donc pas possible d'établir de bilan de rejet polluant. Sur cette base, l'analyse IRO de cet enjeu a été jugée non matérielle.

Toutefois, les plateformes aéroportuaires sont des plateformes industrielles et en cas d'incident ou de non-respect des prescriptions de sécurité, des déversements ponctuels ou diffus peuvent survenir. Dans ce cas, une pollution des sols et des eaux souterraines susceptibles de se diffuser vers des cibles telles que des milieux naturels protégés ou des puits d'eau potable peut être à craindre selon le cas. Cet enjeu jugé non matériel n'est toutefois pas éludé par le Groupe ADP et est inclut dans son Plan de Vigilance au chapitre : 4.2.2.3. Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines - lié aux enjeux du plan de vigilance.

Concernant les micro-plastiques, le Groupe ADP n'est ni producteur, ni utilisateur pour ses process de micro-plastique (à date et en l'état actuel des connaissances). Cet enjeu n'a donc pas été retenu et aucune information n'est à divulguer sur cet enjeu.

Concernant les substances préoccupantes, aucune des installations pilotées par le Groupe ADP, de par la nature de ses activités n'est réputée rejeter de substances préoccupantes ou extrêmement préoccupantes cf. E2-5 — Focus sur les substances préoccupantes et E2-5 — Focus sur les substances préoccupantes.

4.2.2.1. Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air RD-PV

Les plateformes du Groupe ADP se sont engagées à mesurer et surveiller la qualité de l'air afin de préserver la santé des riverains. Par ailleurs, les actions engagées par le Groupe ADP pour la décarbonation de son scope 1 permettent également, de façon induite, de réduire les émissions de polluants (cf. 4.2.1.2. Atténuation du changement climatique et 4.2.1.3. Développement des nouvelles filières énergétiques). Ces risques identifiés au niveau du Plan de Vigilance sont en miroir avec les exigences de la CSRD. Les enjeux liés au Plan de Vigilance sont donc à considérer au travers des réponses formulées pour les DP/DR indiqués ci-dessous. Une description du risque (au sens du Plan de Vigilance et non requise spécifiquement par la CSRD selon le même vocable) est spécifiquement présentée ci-après.

Description du risque « pollution de l'air » au sens du Plan de Vigilance

La qualité de l'air dans une aire économique comme Paris revêt des dimensions et des dynamiques complexes dont le trafic aérien est une des sources.

Selon l'OMS, la pollution de l'air dans le monde est le principal risque environnemental pour la santé humaine. L'exposition à la pollution de l'air extérieur conduit chaque année au décès d'environ 4,2 millions de personnes dans le monde, selon le ministère de la Santé français.

Les risques liés à la pollution de l'air sont donc physiques (santé humaine) et économique (impact financier de la qualité de l'air comme le coût sanitaire, perte de productivité, etc.).

Pour le Groupe ADP, les émissions de polluants sur les plateformes aéroportuaires contribuent à la dégradation de la qualité de l'air local (air ambiant). Cette dégradation accentue les risques de pics de pollution induisant des risques supplémentaires sur la santé des riverains et des restrictions opérationnelles pour l'aéroport.

E2-1 — Politique Groupe ADP pour gérer et atténuer la pollution de l'air

[E2-1-15-(a)] → Divulgaration de l'existence et de la manière dont la politique aborde l'atténuation des impacts négatifs liés à la pollution de l'air, de l'eau et du sol

Afin d'atténuer les impacts négatifs identifiés en ce qui concerne la qualité de l'air ambiant, la politique générale du Groupe ADP consiste à travailler avec les autorités locales pour mettre en place un cadre réglementaire et normatif adapté. Celui-ci est détaillé au chapitre [E2-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés à la pollution [voir ESRS 2 MDR-P].

[E2-1-15-(b)] → Indiquer si et comment la politique traite de la substitution et de la minimisation de l'utilisation des substances préoccupantes et de l'élimination progressive des substances extrêmement préoccupantes.

Aéroports de Paris SA tient un registre des produits chimiques utilisés sur ses plateformes franciliennes.

L'entreprise applique les meilleurs techniques disponibles pour réduire les risques professionnels et pour les riverains des aéroports. ADP suit une politique visant à ne pas utiliser de produits chimiques dangereux ou extrêmement dangereux lorsqu'une alternative existe.

Ainsi à ce stade, et dans la limitation de notre connaissance des compositions des produits issus du commerce, Aéroports de Paris n'utilise pas sur ses plateformes franciliennes de substances préoccupantes ou extrêmement préoccupantes.

[E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement

Les principaux impacts sur la qualité de l'air imputables à l'activité des aéroports contrôlés du groupe proviennent majoritairement des installations de production d'énergie (cf. [E2-ESRS 2 IRO-1-AR 9] → Divulgaration des résultats de l'évaluation de l'importance relative (pollution) et [E2-1-15-(b)] → Indiquer si et comment la politique traite de la substitution et de la minimisation de l'utilisation des substances préoccupantes et de l'élimination progressive des substances extrêmement préoccupantes.).

Ces installations sont soumises à une autorisation d'exploitation. Ces autorisations sont délivrées par les autorités compétentes : ministères, préfectures, autorités de contrôles sectoriels selon les cas et les géographies. Elles

définissent des conditions d'exploitation et de contrôle dont le respect permet d'éviter des situations d'urgence environnementale. Les réglementations afférentes à la sécurité des sites permettent également d'éviter des incidents et accidents.

En France, ces rejets sont encadrés par des arrêtés préfectoraux qui décrivent les seuils de rejets en polluants qui doivent être respectés. Un incident pouvant impacter la qualité de l'air est défini comme un événement entraînant un dépassement des seuils de rejets imposés.

Dans ce cas, une procédure d'urgence est appliquée. Elle consiste en l'arrêt immédiat du moyen de production (chaudière) dans le but d'arrêter les rejets non-conformes. La production reprend une fois l'incident terminé.

Au-delà des rejets strictement matériels et liés à la production d'énergie, des épisodes régionaux de pollution de l'air ont fréquemment lieu en Île-de-France et des procédures d'information-recommandation et d'alerte sont déclenchées par Airparif, précisant les actions à mettre en œuvre pour limiter la pollution. De fait, les aéroports franciliens du Groupe ADP sont concernés. Certaines des actions et notamment le plan national d'action de l'aviation civile (porté par la DGAC), en cas d'épisode prolongé, peuvent entraîner des restrictions opérationnelles. Pour ses plateformes franciliennes, Aéroports de Paris SA a ainsi défini une procédure interne de gestion des épisodes de pollution de l'air qui précise les actions à mettre en œuvre par l'ensemble des entités pouvant agir pour limiter les émissions lors des épisodes de pollution de l'air.

Elle s'appuie sur des actions de sensibilisation – information des salariés d'Aéroports de Paris, de la communauté aéronautique et de l'ensemble des personnes se rendant sur nos plateformes – et inclut des actions de réduction des émissions, par exemple :

En cas de procédure d'information-recommandation

- ◆ Adaptation de la température de consigne dans certaines zones des aéroports à certaines périodes.
- ◆ Réduction du fonctionnement des installations fixes dont les émissions contribuent à l'épisode de pollution.
- ◆ Mise en œuvre de prescriptions particulières prévues dans l'autorisation d'exploitation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

En cas de procédure d'alerte

- ◆ Report de travaux de maintenance et de certaines opérations émettrices de particules, d'oxydes d'azote ou Composés Organiques Volatils.
- ◆ Réduction de l'utilisation de groupes électrogènes.
- ◆ Réduction de l'utilisation de solvants.
- ◆ Rappel aux intervenants extérieurs des bonnes pratiques à mener en cas d'épisode de pollution.
- ◆ Report ou réduction de l'activité sur les chantiers générateurs de poussières et recours à des mesures d'évitement dans la mesure du possible, sans que cela ne puisse mettre en cause la sécurité aéronautique et dans le respect des dispositions contractuelles.

[E2-1-AR 12] → Communication d'informations contextuelles sur les relations entre les politiques mises en œuvre et sur la manière dont les politiques contribuent au plan d'action de l'UE pour une pollution nulle de l'air, de l'eau et du sol

Sous-section non requise en 2024.

[E2-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés à la pollution [voir ESRS 2 MDR-P].

Comme décrit dans le [E2-ESRS 2 IRO-1-AR 9] → Divulgaration des résultats de l'évaluation de l'importance relative (pollution), les politiques de gestion de la qualité de l'air sont principalement basées pour chaque entité du groupe sur le respect des obligations réglementaires et la recherche, en lien permanent avec les autorités afférentes, des meilleures adaptations possibles des cadres à l'évolution des activités du groupe.

La mise à jour régulière de ces exigences locales ainsi que leur disponibilité dans une langue autre que la langue locale (et notamment en anglais ou en français) rend l'exercice de leur listing complexe voir hasardeux. La responsabilité de la conformité aux normes et réglementations est portée par les équipes d'exploitation et de gouvernance locale. Nous citerons toutefois pour exemple :

En France ces politiques de gestion des impacts sont notamment basées les arrêtés préfectoraux :

CDG :

- ◆ CTFE : arrêté n° IC 20-107 ;
- ◆ CTFE Bis : Mise à jour des prescriptions de l'AP DAIDD IC 3278 du 21/12/2007.

ORLY :

- ♦ CTP : Arrêté N° 2023 PREF DCPAT DCPAT BUPPE 221 du 20 novembre 2023 ;
- ♦ CTS : Arrêté du 03/08/18 relatif aux installations de combustion d'une puissance thermique nominale totale supérieure ou égale à 50 MW soumises à autorisation au titre de la rubrique 3110.

En se basant sur les résultats des inventaires des émissions de polluants atmosphériques dans l'air ambiant réalisés chaque année, par le groupe, sur ses aéroports franciliens ([accessible ici](#)), les principales émissions stationnaires de polluants sous la responsabilité d'Aéroports de Paris SA proviennent des centrales thermo-frigo électriques permettant la production, transformation et alimentation en énergie desdits aéroports. D'après ces inventaires, les sources dites « mobiles » citées dans le chapitre [E2-ESRS 2 IRO-1-AR 9] → Divulgaration des résultats de l'évaluation de l'importance relative (pollution) représentent une part négligeable des émissions polluantes atmosphériques. Par ailleurs, le groupe dispose des moyens d'action direct sur les émissions liées aux sources stationnaires (investissement vers des moyens de production moins polluants, contrôles des installations, exploitation des installations, etc.) alors qu'il ne dispose que de moyens indirects pour ce qui concerne les sources liées à la mobilité (politiques d'implantation des bornes de recharge de véhicules électriques, stations multi-énergies, réseaux routiers, etc.).

Ainsi, le Groupe ADP déploie une politique ambitieuse pour réduire les émissions des polluants atmosphériques liées à ses activités et à ses installations, en particulier ses unités de production d'énergie. Cette politique s'appuie sur trois principaux axes de travail : surveillance, communication et réduction des émissions et est souvent liée aux enjeux de décarbonation décrits au chapitre 4.2.1.2. Atténuation du changement climatique et 4.2.1.3. Développement des nouvelles filières énergétiques.

En Turquie, les installations définies par la loi environnementale en vigueur doivent obligatoirement obtenir un permis d'émission et effectuer des mesures périodiques. Les mesures des émissions des cheminées sont effectuées selon des périodes déterminées dans le cadre de la loi sur l'environnement. On notera toutefois que sur certaines localisations (comme à Ankara par exemple) le Groupe ADP par l'intermédiaire de sa filiale TAV n'est responsable que de l'exploitation du terminal et non de la partie airside. Cette limitation limite ainsi le périmètre de responsabilité des mesures et des politiques d'atténuation des impacts sur la qualité de l'air ambiant sous action directe du groupe.

En Macédoine du Nord la politique de surveillance et de gestion des impacts polluant est réalisée conformément à la réglementation sur la qualité de l'air ambiant (Journal officiel de la République de Macédoine, n° 1/12, 163/13, 1/15). Cette réglementation indique des valeurs limites pour les niveaux et les types de polluants à mesurer et respecter dans l'air ambiant. Elle indique également des seuils d'alerte, des délais pour atteindre les valeurs limites, les marges de tolérance, les valeurs cibles et les objectifs à long terme (Journal officiel de la République de Macédoine, n° 5/5, 183/217).

Au Kazakhstan, la surveillance est effectuée conformément au programme de contrôle industriel imposé par le gouvernement par l'Ordonnance du ministre de la Santé de la République du Kazakhstan en date du 7 avril 2023, n° 62. Enregistré auprès du ministère de la justice.

En Jordanie, conformément à la réglementation nationale en matière d'aviation civile, il est nécessaire de disposer d'une station de surveillance continue sur site, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Le Groupe ADP a mis en œuvre cette installation et mesure en continue les polluants demandés. Le Groupe ADP, par l'intermédiaire de sa filiale Jordanienne AIG

travaille actuellement à l'installation d'une nouvelle station, afin de la relier directement au réseau de surveillance national.

Le but recherché ici est que les risques et opportunités liés à la pollution de l'air soient connus, maîtrisés et régis par un cadre adapté et évolutif en respect des réglementations en vigueur.

E2-2 — Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixés

[E2-2-18] → Actions et ressources liées à la pollution [voir ESRS 2 MDR-A].

Le Groupe ADP dédie des moyens de mesure et d'ingénierie sur chacune de ses plateformes (ou mutualisée pour certaines d'entre elles jugées de faible taille) afin de monitorer ses impacts sur la qualité de l'air ambiant. Ces moyens sont humains (en moyens propres ou délégués) et matériels (notamment en implantant des moyens de mesure comme vu ci-dessous et au chapitre [E2-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés à la pollution [voir ESRS 2 MDR-P].)

Le groupe applique les réglementations et notamment le principe des MTD (Meilleures Techniques Disponibles). Ce terme est défini dans la directive européenne dite IED.

Ainsi, sur Paris par exemple, le laboratoire d'Aéroports de Paris SA remplit plusieurs missions relatives à la qualité de l'air. Toutes ces mesures sont réglementées.

Mesure de la qualité de l'air ambiant

La qualité de l'air ambiant sur les plateformes de Paris-CDG et Paris-Orly est mesurée en continu par des stations de mesure de qualité de l'air. Les mesures sont réalisées toutes les dix secondes puis moyennées au quart d'heure puis à l'heure, à la journée ou à l'année en fonction des besoins. Sur chaque aéroport, deux stations mesurent les concentrations des oxydes d'azote (NO, NO₂, NO_x), et des poussières en suspension (PM₁₀ et PM_{2,5}) et une station mesure les particules ultrafines.

Des mesures ponctuelles sont aussi réalisées en fonction des problématiques de qualité de l'air posées.

Mesure des rejets atmosphériques

Nos plateformes aéroportuaires possèdent leurs propres centrales thermiques afin d'assurer la distribution d'électricité, d'eau surchauffée et d'eau chaude de chauffage. L'une d'entre elles est alimentée en biomasse, c'est-à-dire en matière organique utilisée comme source d'énergie renouvelable.

Notre laboratoire réalise une autosurveillance en continu des émissions atmosphériques afin de s'assurer du respect des valeurs seuils et élabore des bilans périodiques.

Ceux-ci sont rendus publics sur le site : <https://entrevoisins.groupeadp.fr/donnees/mesure-de-la-qualite-de-lair/surveillance-de-la-qualite-de-l-air/>

Au delà de ces éléments, les équipes opérationnelles des centrales thermiques, électriques et frigorifiques, installations du groupe concernées par la directive IED, ainsi que nos plus petites installations implantées dans les aéroports internationaux, sont des maillons essentiels du respect des normes et des objectifs de rejets. En effet, ce sont ces équipes qui assurent le pilotage des installations qui délivrent les énergies nécessaires selon un process robuste et dans le respect des réglementations, notamment environnementales.

Sur ses plateformes étrangères, le Groupe ADP est également soumis à des réglementations concernant ses rejets dans l'air ambiant et met en œuvre des dispositifs de mesures et surveillance ou participe aux dispositifs de surveillance qui s'imposent à lui.

[E2-2-AR 13] → Les actions liées à la pollution s'étendent aux engagements de la chaîne de valeur en amont/aval

Concernant la pollution de l'air ambiant, comme vu précédemment les principales sources de pollution sont les centrales de production d'énergie.

Ces centrales produisent des énergie pour le chauffage et le refroidissement des installations de l'aéroport. Ces énergies sont principalement produites et consommées pour les besoins d'exploitation des installations des terminaux.

Toutefois, ces énergies sont également vendues aux tiers locataires des terminaux et des zones immobilières situées à proximités des installations aéroportuaires. Ainsi, les actions indiquées dans le présent document s'étendent bien sur la chaîne de valeur et tout particulièrement vers les tiers locataires, leurs activités (par exemple de refroidissement de locaux de serveurs informatiques) et éventuellement à d'autres parties prenantes telle que les passagers et les commerces d'aérogares par exemple.

[E2-2-AR 15] → Informations sur les plans d'action mis en œuvre au niveau du site (pollution)

Les plans d'action mis en œuvre sur chacun des sites sont très variables selon les géographies. À titre d'exemple :

Certains aéroports ont des fréquences de contrôle limitées. Ces mesures sont réalisées trimestriellement ou annuellement sur certaines installations comme à Gazipasa, Batumi, Enfida, Monastir ou Alamty par exemple. Parfois moins, comme à Milas-Bodrum où les mesures sont réalisées une fois tous les trois ans.

Sur d'autres géographies, les mesures sont réalisées en continu. Nous citerons ici pour exemple :

En Jordanie, une station mesure en continu (24/24h et 7/7j) les polluants suivants : ozone, monoxyde de carbone, oxydes d'azote (NO_x) et les particules fines (PM₁ et PM_{2,5}).

En France, Aéroports de Paris SA réalise des actions de surveillance de la qualité de l'air. Accrédité par le comité français d'accréditation COFRAC, son laboratoire exploite cinq stations de mesure de la qualité de l'air sur les aéroports de Paris-Orly (2 stations), Paris-CDG (2 stations) et Paris-Le Bourget (1 station). Ces stations mesurent, en continu, les concentrations d'oxydes d'azote (NO₂ et NO_x), de particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) et de particules ultrafines (PUF). Il inventorie également annuellement les émissions des sources aéroportuaires (ex: avions, centrales thermiques, transport routier induit). Les rapports complets sont disponibles en ligne (<https://entrevoisins.groupeadp.fr/donnees/mesure-de-la-qualite-de-lair/bilans/>).

En 2019, Aéroports de Paris SA et AIRPARIF avaient renouvelé leur convention de partenariat afin de poursuivre les échanges notamment sur les méthodologies de calcul et de mesure. Au titre de cette convention, Aéroports de Paris SA a contribué en 2022 et 2023 à une étude d'intérêt général sur les particules ultrafines réalisée par AIRPARIF sur et autour de l'aéroport de Paris-CDG (partage de données, mise à disposition d'appareils de mesure, financement). Pour plus d'information concernant cette étude : <https://www.airparif.fr/actualite/2022/aeroport-paris-cdg-campagne-de-mesures-de-particules-ultrafines>

Aéroports de Paris SA contribue également pour ses plateformes franciliennes à la mise à jour des actions du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région Ile-de-

France qui définit les mesures pour améliorer la qualité de l'air francilien. Aéroports de Paris SA a contribué en 2023 à la préparation du 4^{ème} PPA (période 2022-2030).

Par ailleurs, Aéroports de Paris SA sur Paris prend des mesures volontaires lors d'épisodes de pollution de l'air via sa procédure interne « pic de pollution de l'air ». Cette alerte est déclenchée suite aux informations préfectorales pour informer et mettre en œuvre des actions de limitation d'émissions de polluants vers ses propres activités, mais également vers certains de ses sous-traitants. Plus de détails sur ce sujet au chapitre suivant : [E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement.

E2-3 — Objectifs en matière de prévention, contrôle ou réduction des émissions de polluants

[E2-3-22] → [E2] Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T]

Le Groupe ADP se conforme pour ses objectifs de pollution de l'air ambiant à la réglementation locale, cf. [E2-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés à la pollution [voir ESRS 2 MDR-P].

Ces obligations de contrôle et de reporting incluent en particulier la fourniture des résultats aux autorités compétentes locales en matière de pollution de l'air lorsque cela est requis.

En particulier pour Paris l'efficacité des politiques et actions entreprises fait l'objet d'un suivi annuel par les autorités préfectorales. Les résultats de ces travaux et les évolutions nécessaires des moyens de contrôle et de reporting sont inscrits dans les arrêtés préfectoraux afférents.

Par ailleurs, les objectifs fixés peuvent être de nature très diverses. Comme nous l'avons vu dans le chapitre [E2-2-AR 15] → Informations sur les plans d'action mis en œuvre au niveau du site (pollution), la nature du suivi et surtout sa fréquence est très variable en fonction du pays où se situe l'aéroport. Ainsi les objectifs à respecter varient fortement dans leur nature.

Les cas les plus exigeants sont ceux correspondant aux sites suivis en continu. En effet, les objectifs fixés correspondent à des paramètres d'exploitation et de rejet permettant un monitoring de l'installation et donc de ses impacts polluants. C'est le cas sur Paris ou Amman. Dans ce cas, le suivi d'efficacité correspond à un suivi en continu (24/24, 7/7) des seuils de rejets et un pilotage de l'installation en vue de les respecter.

Les cas les moins exigeants correspondent en général à des seuils de suivi du bon fonctionnement général d'une installation et revêtent l'aspect de seuils et de tests du type « bon fonctionnement de l'installation en regard du fonctionnement nominal attendu de l'installation ».

Le Groupe ADP maintient, sous la responsabilité de chacun de ses sites, un listing complet des ces éléments de suivis et de ses seuils réglementaires. Ces éléments peuvent être fournis (en accord avec la réglementation) sur demande.

[E2-3-23-(a)] → Indiquer si et comment l'objectif est lié à la prévention et au contrôle des polluants atmosphériques et des charges spécifiques respectives

Informations disponibles dans les chapitres précédents :

- ♦ types de contrôles réalisés : [E2-2-18] → Actions et ressources liées à la pollution [voir ESRS 2 MDR-A]. ;
- ♦ liaison entre les objectifs et la prévention des pollutions atmosphériques : [E2-3-22] → [E2] Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T].

[E2-3-23-(d)] → Divulgarion de l'existence et de la manière dont l'objectif est lié à la prévention et au contrôle des substances préoccupantes et des substances extrêmement préoccupantes.

Concernant la pollution de l'air, aucune des installations pilotées par le Groupe ADP, de part la nature de ses activités (pour rappel : production d'énergie et mobilité) n'utilisent et ne rejettent de substances préoccupantes et extrêmement préoccupantes.

[E2-3-24] → Les seuils écologiques et les allocations spécifiques aux entités ont été pris en considération lors de la fixation des objectifs en matière de pollution.

Le Groupe ADP se conforme pour ses objectifs de pollution de l'air ambiant à la réglementation locale et met en œuvre les moyens nécessaires à la bonne tenue de ses obligations réglementaires.

Ces objectifs correspondent, au respect des réglementations applicables. Les seuils à respecter sont décrits au sein de chacun de ces documents, sont variables pour chaque site et peuvent être variables en fonction de l'outil de production d'énergie, de la configuration de la zone environnante (présence d'habitations, de zones sensibles, etc.) et de la fréquence des mesures demandées.

À titre d'exemple, on retrouvera ici les références des arrêtés préfectoraux applicables sur les sites de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle et qui décrivent, pour ces aéroports, le fonctionnement détaillé des principes édictés ci-dessus :

CDG :

- ♦ CTFE : arrêté n° IC 20-107 ;
- ♦ CTFE Bis : Mise à jour des prescriptions de l'AP DAIDD IC 3278 du 21/12/2007.

ORLY :

- ♦ CTP : Arrêté N° 2023 PREF DCPAT DCPAT BUPPE 221 du 20 novembre 2023 ;
- ♦ CTS : Arrêté du 03/08/18 relatif aux installations de combustion d'une puissance thermique nominale totale supérieure ou égale à 50 MW soumises à autorisation au titre de la rubrique 3110.

Les allocations de moyens (propres aux entités constitutives du groupe ou *via* des contrats nous liant à des entités expertes externes) sont réputées conformes aux objectifs visés.

Tableau de présentation des résultats des mesures de rejets effectués dans l'air ambiant pour les aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly du Groupe ADP pour l'année 2024 (rejets des centrales de production d'énergies).

Groupe ADP Année 2024	CO Kg	SO ₂ Kg	NO _x Kg	Pss Kg	CO ₂ T	NH ₃ Kg
TOTAUX GROUPE ADP (1) (kg/an)	8 481	614	30 865	267	49 362	216

[E2-3-25] → L'objectif en matière de pollution est obligatoire (exigé par la législation)/volontaire

Comme indiqué dans les chapitres précédents, les objectifs que s'imposent les entités du Groupe ADP en matière de pollution atmosphériques sont obligatoires et requis par les réglementations locales. Ces points sont particulièrement développés aux chapitres :

- ♦ [E2-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés à la pollution [voir ESRS 2 MDR-P]. ;
- ♦ [E2-1-15-(b)] → Indiquer si et comment la politique traite de la substitution et de la minimisation de l'utilisation des substances préoccupantes et de l'élimination progressive des substances extrêmement préoccupantes. ;
- ♦ [E2-2-AR 15] → Informations sur les plans d'action mis en œuvre au niveau du site (pollution) ;
- ♦ [E2-3-22] → [E2] Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T].

E2-4 — Évaluation (méthode & résultats) des niveaux de rejets / émissions de polluants par Groupe ADP (y compris projection)

[E2-4-28-(a)] → Émissions dans l'air par polluant

Les éléments présentés ci-dessous correspondent aux flux de polluants mesurés et disponibles à la date de la rédaction du présent rapport à savoir les flux de polluants pour l'année 2024 sur Paris-CDG et Paris-Orly.

Pour cette première année, les données autres que sur Paris-CDG et Paris-Orly n'ont pu être collectées à temps. Le Groupe ADP déploiera un plan d'action dédié vers ses aéroports internationaux pour que les données puissent être disponibles pour son rapport de durabilité 2025. En regard des particularités de chaque plateforme et des mesures réalisées sur celles-ci (notamment sur la fréquence de mesure) le groupe publiera des données composées de données réelles et estimatives dont le détail sera divulgué pour une bonne compréhension.

Les données publiées ci-dessous correspondent aux mesures réalisées tout au cours de l'année 2024 *via* les systèmes de mesures décrits ici [E2-4-30-(b)] → Description des méthodes de mesure (pollution de l'air, de l'eau et du sol) et conformément aux réglementations applicables ici [E2-3-25] → L'objectif en matière de pollution est obligatoire (exigé par la législation)/volontaire. Pour rappel il s'agit des émissions des centrales de production d'énergie de Paris-CDG et Paris-Orly.

Les polluants ainsi divulgués sont ceux considérés comme requis pour les plateformes présentées. Les autres polluants éventuellement évoqués dans le règlement ne sont pas mesurés car considérés comme non applicables pour les aéroports présentés.

[E2-4-30-(a)] → Description des changements dans le temps (pollution de l'air, de l'eau et du sol)

Cette sous-section n'est pas applicable.

[E2-4-30-(b)] → Description des méthodes de mesure (pollution de l'air, de l'eau et du sol)

Les éléments sont décrits au chapitre : [E2-2-AR 15] → Informations sur les plans d'action mis en œuvre au niveau du site (pollution).

[E2-4-30-(c)] → Description du ou des processus de collecte des données pour la comptabilisation et la communication des données relatives à la pollution

Les éléments sont décrits au chapitre : [E2-2-AR 15] → Informations sur les plans d'action mis en œuvre au niveau du site (pollution).

D'autres mesures sont disponibles sur un scope plus large à l'adresse : <https://entrevoisins.groupeadp.fr/donnees/mesure-de-la-qualite-de-lair/surveillance-de-la-qualite-de-l-air/>.

[E2-4-31] → Divulgaration des raisons du choix d'une méthode inférieure à la méthode de mesure directe pour quantifier les émissions (estimations, etc.)

Les éléments sont décrits au chapitre : [E2-2-AR 15] → Informations sur les plans d'action mis en œuvre au niveau du site (pollution).

D'autres mesures sont disponibles sur un scope plus large à l'adresse : <https://entrevoisins.groupeadp.fr/donnees/mesure-de-la-qualite-de-lair/surveillance-de-la-qualite-de-l-air/>.

Pour l'année 2024, aucune estimation n'a été faite. Les informations divulguées sont toutes issues de mesures directes.

[E2-4-AR 25-(a)] → Communication de la liste des installations exploitées qui relèvent de la directive IED et des conclusions de l'UE sur les MTD

La réglementation IED est une réglementation européenne. Elle s'applique donc aux installations exploitées par le Groupe ADP sur le territoire européen. En ce sens dans le périmètre de consolidation financière, seules les plateformes franciliennes sont concernées par la réglementation IED (pour ce qui concerne l'enjeu pollution). Ainsi les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à IED (rubrique 3110) exploitées par Aéroports de Paris SA sont les centrales énergétiques des plateformes dites installations CTFE et CFEbis sur les plateformes de Paris-CDG et Paris-Orly.

[E2-4-AR 25-(b)] → Communication de la liste des incidents de non-conformité ou des mesures d'exécution nécessaires pour garantir la conformité en cas de non-respect des conditions d'autorisation.

À date d'émission de ce rapport il n'a pas été porté à notre connaissance d'incident de non-conformité pour l'année 2024 sur les installations précitées au [E2-4-AR 25-(a)] → Communication de la liste des installations exploitées qui relèvent de la directive IED et des conclusions de l'UE sur les MTD.

[E2-4-AR 25-(c)] → Divulgaration des performances réelles et comparaison des performances environnementales par rapport aux niveaux d'émission associés aux meilleures techniques disponibles (BAT-AEL), tels que décrits dans les conclusions de l'UE sur les MTD

Pour ses plateformes franciliennes, le Groupe ADP suit les performances réelles de ses installations IED et notamment des VLE associées grâce à un outil mis à disposition par le laboratoire ADP (Durag).

Les résultats sont transmis trimestriellement aux services préfectoraux compétents (DRIEAT) avec des commentaires sur les actions correctives si des dépassements de VLE sont constatés.

[E2-4-AR 25-(d)] → Divulgaration de la performance réelle par rapport aux niveaux de performance environnementale associés aux meilleures techniques disponibles (BAT-AEPL) applicables au secteur et à l'installation.

Cf. [E2-4-AR 25-(c)] → Divulgaration des performances réelles et comparaison des performances environnementales par rapport aux niveaux d'émission associés aux meilleures techniques disponibles (BAT-AEL), tels que décrits dans les conclusions de l'UE sur les MTD.

[E2-4-AR 25-(e)] → Communication des calendriers de mise en conformité ou des dérogations accordées par les autorités compétentes selon l'art. 15.4 de la directive sur l'environnement, liés à la mise en œuvre des niveaux de performance environnementale des meilleures techniques disponibles (BAT-AEL).

À date les installations sont conformes à leur exigences réglementaires liées aux IED.

E2-5 — Focus sur les substances préoccupantes

Concernant la pollution de l'air, aucune des installations pilotées par le Groupe ADP, de par la nature de leurs activités (pour rappel : production d'énergie et mobilité) ne rejettent de substances préoccupantes et extrêmement préoccupantes.

Aéroports de Paris SA tient, pour ses plateformes parisiennes, un registre des produits chimiques utilisés dans l'entreprise. La même démarche n'existe pas pour l'heure pour les plateformes des Groupes TAV et AIG.

Appliquant les meilleurs techniques disponibles et ayant pour but de réduire les risques professionnels et des riverains des aéroports au minimum, ADP suit une politique visant à ne pas utiliser de produits chimiques dangereux ou extrêmement dangereux lorsqu'une alternative existe.

Ainsi à ce stade, et dans la limitation de notre connaissance des compositions des produits issus du commerce, Aéroports de Paris n'utilise pas sur ses plateformes parisiennes de substances préoccupantes ou extrêmement préoccupantes.

E2-6 — Synthèse des incidences financières pour Groupe ADP

Cette sous-section n'est pas requise en 2024.

4.2.2.2. Maîtrise de nos rejets en eau **RD-PV**

E2-1 — Politique Groupe ADP pour gérer et atténuer la pollution de l'eau

Un aéroport rejette de l'eau soit *via* les réseaux d'eaux pluviales, soit *via* les réseaux d'eaux usées. Ces eaux peuvent se retrouver polluées lors d'incidents liés à la manipulation d'hydrocarbures (carburants avion par exemple) ou lorsque les conditions météorologiques d'une plateforme l'exigent. En effet, pour les aéroports soumis à des hivers incluant des périodes de gel/neige, il est nécessaire de sécuriser les vols et par conséquent éviter la présence de glace/givre sur les aéronefs et sur les pistes/voies de circulation. Les aéroports concernés utilisent alors des produits déverglaçant/dégivrant/anti-givrant. Ces produits, répandus sur les avions et les sols imperméabilisés, peuvent ensuite se retrouver en tout ou partie dans les réseaux d'eaux pluviales qui doivent alors être dépollués avant rejet au milieu naturel.

C'est pour cela que depuis de nombreuses années, les aéroports du Groupe ADP sont engagés dans une démarche de qualité environnementale et ce quelque soit leur situation géographique, cf. [E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement.

Le Groupe ADP dispose ainsi sur ses plateformes de Paris-Orly, de Paris-CDG mais également sur de nombreux aéroports étrangers, en complément des bassins de rétention et d'isolement des pollutions, de systèmes de traitement des eaux pluviales qui permettent de satisfaire les exigences réglementaires, de rejet dans le milieu naturel, imposées par les réglementations locales spécifiques à chaque aéroport. cf. [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution).

Ces derniers imposent des seuils, des méthodes de mesure, des fréquences de mesure et de reporting, des points de mesure à respecter, etc. afin de garantir que les rejets des aéroports en question n'impactent pas négativement les milieux naturels. cf. [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution).

La politique de gestion des impacts négatifs des rejets en eau des aéroports du Groupe ADP incluent les éléments réglementaires cités ci-dessus mais va également plus loin et explore des sujets nouveaux :

- ◆ Déploiement d'un plan de sobriété en eau abordant de façon cohérente et imbriquée les sujets de qualité des eaux rejetées et de disponibilité des eaux dans le milieu naturel (effacement et restitution) cf. [E2-1-15-(a)] → Divulcation de l'existence et de la manière dont la politique aborde l'atténuation des impacts négatifs liés à la pollution de l'air, de l'eau et du sol ;
- ◆ meilleure protection des milieux naturels en liant les sujets pollution à la préservation de la biodiversité, la pollution représentant la deuxième cause d'effondrement de la biodiversité devant le changement climatique d'après l'IPBES, cf. [E4-2-22] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques, des dépendances et des opportunités liés à la biodiversité et aux écosystèmes [voir ESRS 2 - MDR-P].

Ces éléments sont communiqués en continu aux riverainetés par l'intermédiaire de médias dédiés sur Paris (cf. [site entrevoisins](#)) ou annuellement aux autorités dans les autres géographies. Le cas de l'aéroport Paris-CDG peut-être ici particulièrement cité où se tient un comité loi sur l'eau

annuel regroupant les autorités préfectorales (Police de l'Eau notamment), les collectivités locales (communes, départements, gestionnaires de réseau d'eau...), les associations de riverains, les services d'Aéroports de Paris SA compétents. Ces Comités sont l'occasion d'un échange ouvert pour recueillir et répondre aux questions des uns et des autres sur la base des études scientifiques menées par Aéroports de Paris SA, ses locataires et les autorités.

Afin de garantir l'efficacité permanente de cette politique, ses éléments constitutifs sont régulièrement audités par des organismes extérieurs dans le cadre du maintien des certifications des aéroports concernés ([E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement) et un travail permanent est mené avec les autorités pour adapter les règles à l'évolution de la sensibilité du milieu et/ou de l'évolution des activités exercées sur les aéroports du groupe, cf. [E2-3-22] → [E2] Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T]

[E2-1-15-(a)] → Divulcation de l'existence et de la manière dont la politique aborde l'atténuation des impacts négatifs liés à la pollution de l'air, de l'eau et du sol

L'atténuation des impacts négatifs liés à la pollution des eaux est la première préoccupation d'ADP en ce qui concerne sa politique de l'eau.

La première pierre est le respect strict des réglementations s'imposant à ADP en France et à l'international (cf. [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution)).

Pour compléter ses obligations, le Groupe ADP a adopté en 2023 un plan de sobriété de long terme traitant de la question de la qualité des eaux (cf. [E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement). Celui-ci regroupe pour ses aéroports franciliens des actions volontaires prises en complément et en cohérence avec ses obligations réglementaires.

Le Groupe ADP, dans sa politique environnementale, explore de nouvelles voies pour atténuer ses impacts sur l'environnement. Au delà de la qualité des eaux, la question de l'imperméabilisation des sols inhérente aux infrastructures aéroportuaires s'est posée. C'est ainsi que, depuis 2022, le groupe étudie et met en œuvre une politique d'effacement de ses infrastructures nouvellement construites sur Paris en gérant, autant que possible, à la parcelle ses eaux pluviales notamment par infiltration directe. Cette politique déployée en France a pour but d'atténuer les éventuels risques d'inondation en aval des sites exploités mais également d'améliorer la recharge des nappes en « rendant perméables » les nouvelles infrastructures construites. Ceci sera rendu possible côté-ville par des dispositifs contrôlés et indirects site à site (dit gestion « à la parcelle »). Côté *airside*, les eaux collectées peuvent être contaminées aux produits utilisés pour l'anti-givrage et le déverglaçage des pistes et aéronefs (produits biodégradables - formiate de potassium, glycols - mais demandant un traitement avant rejet du fait de leur concentration à certains moments de l'année). Ainsi, l'imperméabilisation du site construit est inévitable pour collecter les eaux. La limitation de l'imperméabilisation est alors indirecte et consistera en une compensation des nouvelles surfaces imperméabilisées sur des zones adéquates après traitement des eaux.

[E2-1-15-(b)] → Indiquer si et comment la politique traite de la substitution et de la minimisation de l'utilisation des substances préoccupantes et de l'élimination progressive des substances extrêmement préoccupantes.

Le Groupe ADP applique le principe de meilleure technique disponible afin d'améliorer constamment ses processus de fonctionnement, mais aussi la nature des produits utilisés pour ses opérations. Ainsi, aujourd'hui pour la gestion de leurs espaces verts, par exemple, les aéroports Paris-Orly, Paris-CDG et Paris-Le Bourget n'utilisent plus de traitement phytosanitaire (2015 pour Paris-Orly, 2023 pour Paris-Le Bourget et 2024 pour Paris-CDG). Depuis de nombreuses années, le Groupe ADP utilise des produits biodégradables pour assurer l'anti-givrage et le dégivrage des aéronefs et des voies de circulation et pistes sur ses aéroports parisiens. Mais ces produits biodégradables, comme les autres produits chimiques encore utilisés, car sans alternatives à ce jour, doivent être surveillés. Les éléments de contrôles qu'ADP assure pour le suivi de la qualité de ses eaux (notamment pluviales), sont conformes à la réglementation qui lui est applicable (cf. [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution) et permettent un suivi permanent ou régulier des substances potentiellement polluantes et dont les résultats sont rendus publics).

Des informations complémentaires sont présentées sur les substances préoccupantes dans le chapitre dédié : E2-5 — Focus sur les substances préoccupantes.

[E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement

Depuis de nombreuses années, les aéroports du Groupe ADP sont engagés dans une démarche de qualité environnementale et ce quelle que soit leur situation géographique.

Comme indiqué précédemment, les risques environnementaux de pollution liés à l'activité aéronautique ont dès les années 1990 permis une prise de conscience des risques de pollution et donc un besoin de maîtrise (atténuation et pilotage) de ceux-ci. C'est pourquoi un grand nombre d'aéroports du réseau ADP sont aujourd'hui certifiés ISO 14 001. Ci-dessous figure la liste des plateformes certifiées ISO 14 001 en 2024 :

- ◆ Arabie Saoudite - Prince Mohammad Bin Abdulaziz Médine ;
- ◆ France - Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ France - Paris-Orly ;
- ◆ France - Paris-Le Bourget ;
- ◆ Géorgie - Batoumi-Alexandre-Kartveli ;
- ◆ Géorgie - Chota-Roustavéli Tbilissi ;
- ◆ Jordanie - Queen Alia Amman ;
- ◆ Kazakhstan - Almaty ;
- ◆ Macédoine du Nord - Skopje ;
- ◆ Macédoine du Nord - Saint-Paul-l'Apôtre Ohrid ;
- ◆ Tunisie - Enfidha-Hammamet ;
- ◆ Tunisie - Monastir Habib-Bourguiba ;
- ◆ Turquie - Milas-Bodrum ;
- ◆ Turquie - Antalya.

C'est dans le cadre notamment de ces certifications que les plateformes ont mis en place des processus de prévention et de réaction aux événements polluants tels que des déversements accidentels d'hydrocarbures sur les aires aéronautiques, fuite de réservoir ou de tuyauterie aérienne

ou enterrée, etc. Des processus internes de gestion de crise, des politiques de prévention et de réparation/remédiation des événements polluants et des incidents dits de Sites et Sols Pollués sont mis en œuvre le cas échéant dans le respect du droit local (et notamment, en France, des réglementations environnementales basées sur la loi sur l'eau, la réglementation des déchets et la Méthodologie Nationale des Sites et Sols Pollués). Ces politiques ont pour but de prévenir les incidents et donc les risques liés tels que les infiltrations vers les sols et les nappes d'eaux souterraines (cf. 4.2.2.3. Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines), dans les réseaux d'eaux (notamment pluviales) et vers les eaux de surface. Dans ces cas d'incidents/accidents, des interventions physiques sur les réseaux sont effectuées du type (selon la configuration et le degré d'urgence) : bouchonnage des réseaux, isolation des pollutions dans des bassins dédiés, pompage et envoi en traitement/destruction des produits pompés dans des filières dédiées et agréées, mise en place de barrages flottants, arrêt des rejets vers le milieu naturel (par action physique sur vannerie), etc.

Des actions de tamponnage peuvent également avoir lieu (par rétention des volumes afin de réguler le passage des eaux dans les usines de traitement pour continuer le rejet en conformité).

Sur certaines installations, afin de préserver l'intégrité des infrastructures (pouvant poser des problèmes de sécurité des personnes et des biens en cas de défaillance), le choix peut-être fait (en accord avec la réglementation qui prévoit ce cas de figure) de faire déborder les systèmes de traitement et de rejeter des rejets non-conformes.

Par ailleurs, hormis à l'aéroport d'Almaty (TAV - Kazakhstan), le Groupe ADP n'opère pas en direct la manutention et la distribution des carburants d'aviation (celles-ci étant soit hors de son périmètre d'exploitant soit complètement déléguées à des opérateurs indépendants).

En complément, le manuel d'aérodrome rassemble les éléments de sécurité liés à l'exploitation des aires aéronautiques. Ainsi le risque de déversement d'hydrocarbures y est décrit comme un risque d'accident pour les opérateurs sols (glissades, sanitaires) et pour la sécurité aéronautique (risques d'incendie notamment). Des procédures et des systèmes de notification d'incident et de presque incident sont également réglementairement mis en œuvre sur les sites et conformes aux réglementations en matière de sécurité aéronautique.

Enfin, le travail réalisé par le Groupe ADP, en particulier sur Paris, ces dernières années a permis de capter et de traiter les informations concernant les produits chimiques utilisés dans l'entreprise. À ce jour et en regard de ces bases de données, nous n'utilisons pas de substances préoccupantes dans les process aéroportuaires. Cette démarche permet de limiter le risque d'incident lié à ces substances en les supprimant des activités exercées par le Groupe ADP, cf. [E2-3-23-(d)] → Divulgaration de l'existence et de la manière dont l'objectif est lié à la prévention et au contrôle des substances préoccupantes et des substances extrêmement préoccupantes.

Nous ajouterons ici que en 2023 le COMEX du Groupe ADP a adopté un plan de sobriété de l'eau pour ses plateformes franciliennes. Celui-ci comportait des actions de réduction de la consommation, d'effacement de la consommation d'eau potable (par substitution par de l'eau de pluie pour certains usages), des actions de restitution (par l'étude et le déploiement d'une politique limitant l'imperméabilisation des sols des aéroports) mais également des actions contribuant à l'amélioration de la qualité des eaux rejetées. En effet, pour ADP il est important de réduire la consommation d'eau et dans le même temps de préserver la qualité de la ressource. Ces actions diverses et adaptées aux sites des aéroports parisiens recouvraient des actions simples et de court terme

(par exemple : le maintien et la modernisation des moyens de mesure en continue de nos rejets en rivière, cf. [E2-4-30-(b)] → Description des méthodes de mesure (pollution de l'air, de l'eau et du sol), des actions plus complexes ou couteuses à mettre en place de moyen et long terme (par exemple : arrêt de l'utilisation de produits phytosanitaires sur les plateformes franciliennes, cf. [E2-15-(b)] → Indiquer si et comment la politique traite de la substitution et de la minimisation de l'utilisation des substances préoccupantes et de l'élimination progressive des substances extrêmement préoccupantes. et amélioration de nos dispositions contractuelles avec nos clients locataires et mise en place de conventions de rejet aux réseaux d'ADP SA).

[E2-1-AR 12] → Communication d'informations contextuelles sur les relations entre les politiques mises en œuvre et sur la manière dont les politiques contribuent au plan d'action de l'UE pour une pollution nulle de l'air, de l'eau et du sol

Les actions présentées précédemment au chapitre [E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement permettent donc au Groupe ADP de mettre en œuvre des politiques localisées et plans d'actions visant à améliorer ou maintenir le bon état écologique des milieux naturels sur, à proximité ou en aval des sites exploités par le groupe. Toutes les politiques internes sont imaginées pour être alignées aux politiques européennes et notamment au plan d'action de l'UE pour une pollution nulle des eaux. Les principes des certifications ISO du groupe permettent ainsi une amélioration continue et une mise à jour des procédures ISO 14 001 pour les plateformes citées précédemment (cf. [E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement) et des pratiques notamment basées sur une veille réglementaire et technique permanente.

[E2-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés à la pollution [voir ESRS 2 MDR-P].

En matière de préservation de la ressource en eau et de sa gestion durable, le dérèglement climatique nous force à nous interroger sur les capacités futures à assurer les besoins d'alimentation en eau des plateformes.

En 2023, le Groupe ADP a défini son plan de sobriété dans lequel les actions de diminution de la consommation d'eau sont décrites mais également les actions de prévention et d'amélioration de la qualité des rejets (cf. [E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement). En effet, à l'instar des territoires qui l'accueillent, le Groupe ADP a besoin d'une eau en abondance pour assurer le bon fonctionnement de ses activités mais également de très bonne qualité (notamment pour ses activités d'avitaillement en eau des avions, assurer le bon fonctionnement de ses activités de restauration sur les aéroports ou ailleurs et la bonne hygiène des infrastructures qui lui sont confiées (nettoyage des surfaces, sanitaires, eau potable, points médicalisés et services de secours, etc.).

C'est ainsi, que les aéroports du groupe peuvent à plusieurs égards être des opportunités pour les territoires : soit en permettant de maintenir un niveau d'étiage minimum en aval des installations avec une bonne qualité d'eau comme sur Paris-CDG, soit en améliorant les infrastructures d'alimentation en eau du territoire en soutenant et finançant une partie des travaux nécessaires comme à Amman.

E2-2 — Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixés

[E2-2-18] → Actions et ressources liées à la pollution [voir ESRS 2 MDR-A].

Afin de permettre un maintien des conditions opérationnelles de ses systèmes de traitement des eaux et donc de ses autorisations de les exploiter aboutissant *in fine* à l'opérabilité de l'aéroport, le Groupe ADP maintient un niveau d'investissement et d'action organisationnelle régulier.

Celui-ci passe par exemple par des investissements sur les systèmes de collecte, de traitement ou de restitution. À titre d'exemple l'aéroport Paris-CDG réalise depuis 2 ans un investissement dans une canalisation de plusieurs kilomètres lui permettant un rejet direct vers la Marne, rivière plus conséquente que la Réneuse où les eaux se rejettent intégralement jusqu'à aujourd'hui. Cet investissement de plusieurs millions d'euros permettra à terme d'assurer un débit de rejet plus important tout en respectant les seuils de qualité qui lui sont applicables et donc une sécurisation de ses systèmes et des conditions d'exploitation (notamment pour diminuer le risque de surverse du barrage des Renardières clôturant le bassin de collecte des eaux pluviales de l'aéroport). Le rejet vers la Réneuse ne sera pas totalement supprimé afin de ne pas influencer sur le débit d'étiage de la rivière mais cette modification du rejet permettra une diminution du risque d'inondation sur ce bassin versant.

Pour ses aéroports franciliens, le Groupe ADP a également mis en œuvre un plan de sobriété eau. Ce plan, en accord avec la vision inclusive de la politique eau du groupe, a pour but de permettre aux territoires accueillant les aéroports parisiens de disposer d'une eau en quantité suffisante et de bonne qualité. Les volets diminution de la consommation, restitution de l'eau à la Nature, substitution de l'eau réseau par de l'eau recyclée et sensibilisation sont particulièrement développés dans le chapitre du Plan de Vigilance dédié cf. 4.2.2.3.2 Actions de prévention et d'atténuation.

Ce plan de sobriété inclut donc un volet qualité des eaux détaillé ci-dessous et servant de référence aux aéroports pour établir leur feuille de route d'amélioration de la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel.

Ces actions se fondent sur une mesure continue et qui s'adapte aux modifications des exigences réglementaires de suivi (MISE, RSDE, ICPE, etc.). Pour cela les aéroports parisiens disposent d'outils de mesure en continu et de mesures ponctuelles et d'infrastructures de prélèvement (tampon, station de mesure) afin de fournir des mesures fiables et représentatives en tout temps.

Ces éléments permettent un télé-pilotage en direct et déporté des installations. Cette « tour de contrôle du pilotage de l'eau » (en particulier sur Paris-CDG) permet de garantir une orientation des flux d'eau en fonction de leur qualité permettant de garantir un traitement adapté et donc le respect des seuils imposés avant rejet.

Par ailleurs, la politique de lutte contre les produits chimiques dangereux (phyto sanitaires, PFAS, etc.) va dans le sens d'une diminution du risque de pollution et vers une eau de meilleure qualité.

Par ailleurs les aéroports concernés par les opérations de déverglaçage et de dégivrage continuent d'adapter leurs installations afin de garantir une réduction maximale de la pollution des eaux pluviales. Ainsi sur Paris-Le Bourget le déploiement de poste de dégivrage avion permettra de collecter les eaux les plus contaminées aux fondants hivernaux assurant leur récupération, leur pompage et leur élimination en centre de traitement agréé et non plus leur déversement dans les réseaux d'eaux pluviales.

[E2-2-AR 13] → Les actions liées à la pollution s'étendent aux engagements de la chaîne de valeur en amont/aval

Le Groupe ADP dans les aéroports où il opère les opérations de collecte et de traitement des eaux usées et/ou pluviales, réalise la collecte et le traitement des tiers locataires de ses installations et/ou terrains.

De fait, les clients collectés sont donc inclus dans ses politiques de traitement des eaux.

Par ailleurs, pour certains de ses clients industriels des conventions de rejets sont signées entre ADP et ses locataires afin d'imposer à ceux-ci des seuils de rejet au même niveau d'exigence qu'ADP.

E2-3 — Objectifs en matière de prévention, contrôle ou réduction des émissions de polluants

[E2-3-25] → L'objectif en matière de pollution est obligatoire (exigé par la législation)/volontaire

Le Groupe ADP participe à l'objectif global de reconquête de la qualité des milieux aquatiques à l'échelle régionale, nationale et européenne. Cet objectif global se décline au sein de la politique environnementale du groupe (cf. [E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement), de la mise en œuvre du plan de sobriété/qualité et dans le respect des normes et réglementations afférentes aux domaines des rejets aqueux auxquels ADP est soumis.

Ainsi, les installations du groupe respectent les législations européennes (lorsque applicables), nationales et locales auxquelles elles sont soumises. Pour plus de détails on se rapportera au [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution).

[E2-3-AR 17] → L'objectif en matière de pollution comble les lacunes liées aux critères de contribution substantielle à la prévention et à la réduction de la pollution.

Les éléments concernant le DNSH du règlement européen sur la Taxonomie sont présentés dans le chapitre dédié du présent document : OBLIGATIONS ET MÉTHODOLOGIE DU RÈGLEMENT TAXONOMIE.

[E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution)

Les objectifs mis en œuvre au niveau de tous les sites français et internationaux correspondent, site à site, aux obligations réglementaires applicables dans chaque géographie (cf. [E2-3-25] → L'objectif en matière de pollution est obligatoire (exigé par la législation)/volontaire).

À titre d'exemple, on retrouvera ici les références des textes réglementaires applicables à quelques aéroports du Groupe ADP :

- ◆ **Paris-CDG** : Arrêté inter préfectoral n° 2020-12/DCSE/BPE/E du 17 septembre 2020 ;
- ◆ **Paris-Orly** : Arrêté inter préfectoral n° 2021 PREF DCPAT BUPPE 282 du 28 décembre 2021 ;
- ◆ **Almaty** : Ordonnance du ministre de la Santé de la République du Kazakhstan en date du 2 février 223 n° 26. Enregistré au Ministère de la Justice de la République du Kazakhstan le 2 février 223 No. 31934 sur l'approbation des règles sanitaires « Exigences sanitaires et épidémiologiques pour les sources d'eau, les lieux de prise d'eau à des fins domestiques et de boisson, l'approvisionnement en eau domestique et potable et les lieux d'utilisation culturelle et domestique de l'eau et la sécurité des masses d'eau » ;

◆ **Enfida et Monastir** : loi n° 76-21 du 21 janvier 1976 : SONEDE ;

◆ **Skopje** : loi sur l'approvisionnement en eau potable et l'élimination des eaux usées urbaines (Journal officiel de la République de Macédoine) n° 68/5 du 5.1.24, loi nommant et complétant la loi sur l'approvisionnement en eau potable et l'élimination des eaux usées urbaines (Journal officiel de la République de Macédoine, no. 31 du 22.2.216, Règlement sur les exigences en matière de sécurité et de qualité de l'eau potable(*)Journal officiel de la République de Macédoine n° 183/218 du 2.1.218.

Au-delà de ces quelques exemples, le Groupe ADP, en France et dans toutes ses filiales, tient en permanence pour et sous l'autorité de chaque site la liste à jour des textes applicables, afin de respecter les objectifs site par site (ceux-ci évoluant selon les modifications du site concerné et/ou des modifications de contexte). Tous les textes sont publics et disponibles sur demande aux autorités correspondantes (toutefois leur liste ne peut pas être reproduite du fait de sa longueur, de sa complexité et de l'absence de traduction systématique des textes en anglais et/ou en français).

[E2-3-24-(a)] → Divulgence des seuils écologiques identifiés et de la méthodologie utilisée pour identifier les seuils écologiques (pollution)

Les objectifs mis en œuvre au niveau de tous les sites français et internationaux correspondent, site à site, aux obligations réglementaires applicables dans chaque géographie.

Ces objectifs correspondent, comme déjà décrit :

- ◆ au respect des réglementations applicables décrites au [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution) ;
- ◆ au respect des éléments volontaires complémentaires décrits au [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution).

Les seuils à respecter décrits au sein de chacun de ces documents, sont variables pour chaque site, et peuvent être variables en fonction de la saison (gestion par flux associant quantité d'eau rejetée et qualité de l'eau) et/ou du milieu récepteur (variation des seuils en fonction de la qualité du milieu récepteur).

À titre d'exemple, on retrouvera ici les références des arrêtés inter-préfectoraux applicables sur les sites de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle et qui décrivent, pour ces deux aéroports, le fonctionnement détaillé des principes édictés ci-dessus :

- ◆ **CDG** : Arrêté inter préfectoral n° 2020-12/DCSE/BPE/E du 17 septembre 2020 ;
- ◆ **Orly** : Arrêté inter préfectoral n° 2021 PREF DCPAT BUPPE 282 du 28 décembre 2021.

Le Groupe ADP tient à disposition sur demande lesdits éléments.

Concernant les aéroports franciliens, les seuils imposés sont toutefois mentionnés ici : E2-4 — Évaluation (méthode & résultats) des niveaux de rejets / émissions de polluants par Groupe ADP (y compris projection)

[E2-3-24-(b)] → Divulgence de la manière dont les seuils écologiques spécifiques à l'entité ont été déterminés (pollution)

Cf. [E2-3-24-(a)] → Divulgence des seuils écologiques identifiés et de la méthodologie utilisée pour identifier les seuils écologiques (pollution).

[E2-3-24-(c)] → Divulgarion de la manière dont la responsabilité du respect des seuils écologiques identifiés est attribuée (pollution)

En regard des éléments à respecter décrit au [E2-3-24-(a)] → Divulgarion des seuils écologiques identifiés et de la méthodologie utilisée pour identifier les seuils écologiques (pollution), la responsabilité du respect des seuils revient à l'entité locale du Groupe ADP attributaire de l'autorisation correspondante ou exploitante de l'installation.

On notera ici que tous les sites gérés par le Groupe ADP n'ont pas la responsabilité de la totalité des sites aéroportuaires. En effet, il n'est pas rare (comme par exemple à Ankara) que l'entité en charge (ici TAV pour le cas d'Ankara) ne soit pas responsable des rejets en eau car n'a en responsabilité que l'exploitation de la partie aérogare. Il convient alors de se reporter à l'organisation locale pour déterminer la responsabilité (souvent portée par un service public spécialisé ou l'un de ses délégataires).

À titre d'exemple également, pour ses aéroports franciliens, la responsabilité du contrôle et du respect des rejets en eau est de la responsabilité directe d'Aéroports de Paris SA en application des arrêtés inter préfectoraux précités (cf. [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution)).

[E2-3-22] → [E2] Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESR 2 MDR-T]

Le Groupe ADP se conforme pour ses objectifs de pollution de l'eau à la réglementation locale, cf. [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution).

Ces obligations de contrôle et de reporting incluent en particulier la fourniture des résultats aux autorités compétentes locales en matière de pollution de l'eau lorsque cela est requis.

En particulier pour Paris l'efficacité des politiques et actions entreprises fait l'objet d'un suivi annuel par les autorités préfectorales. Les résultats de ces travaux et les évolutions nécessaires des moyens de contrôle et de reporting sont inscrits dans les arrêtés préfectoraux afférents. On notera également qu'un comité annuel dit « loi sur l'eau » se tient pour l'aéroport Paris-CDG. Regroupant les autorités préfectorales (Police de l'Eau notamment), les collectivités locales (communes, départements, gestionnaires de réseau d'eau...), les associations de riverains, les services d'Aéroports de Paris SA compétents il est l'occasion d'un échange ouvert pour recueillir et répondre aux questions des uns et des autres sur la base des études scientifiques menées par Aéroports de Paris SA, ses locataires et les autorités. Il établit annuellement un bilan de l'efficacité des traitements mis en œuvre avant rejet des eaux et peut donner lieu à des évolutions d'affectation des stratégies de mesure, de gestion et d'allocation de moyens, cf. [E2-3-24-(a)] → Divulgarion des seuils écologiques identifiés et de la méthodologie utilisée pour identifier les seuils écologiques (pollution).

Par ailleurs, à Paris, l'échange étroit et permanent d'informations entre notre direction laboratoire et nos directions des services d'exploitation des aéroports franciliens permet de favoriser les améliorations des pratiques de chacun :

- ♦ limitation de l'utilisation des produits ;
- ♦ perfectionnement du matériel ;
- ♦ nouveaux modes d'exploitation ;
- ♦ veille commune sur les nouvelles technologies de traitement et les nouveaux produits.

L'objectif commun est de limiter la pollution des eaux pluviales de l'aéroport pour empêcher tout risque de contamination du milieu naturel.

[E2-3-23-(b)] → Indiquer si et comment l'objectif est lié à la prévention et au contrôle des émissions dans l'eau et aux charges spécifiques correspondantes.

Cf. [E2-3-24-(a)] → Divulgarion des seuils écologiques identifiés et de la méthodologie utilisée pour identifier les seuils écologiques (pollution).

[E2-3-23-(d)] → Divulgarion de l'existence et de la manière dont l'objectif est lié à la prévention et au contrôle des substances préoccupantes et des substances extrêmement préoccupantes.

Les informations concernant ce point sont présentées au chapitre E2-5 — Focus sur les substances préoccupantes.

[E2-3-24] → Les seuils écologiques et les allocations spécifiques aux entités ont été pris en considération lors de la fixation des objectifs en matière de pollution.

Cf. [E2-3-24-(a)] → Divulgarion des seuils écologiques identifiés et de la méthodologie utilisée pour identifier les seuils écologiques (pollution).

E2-4 — Évaluation (méthode & résultats) des niveaux de rejets / émissions de polluants par Groupe ADP (y compris projection)

Les éléments présentés ci-dessous correspondent aux flux de polluants mesurés et disponibles à la date de la rédaction du présent rapport à savoir les flux estimés sur l'année 2024 sur les aéroports franciliens du Groupe ADP. Comme indiqué précédemment tous les aéroports n'ont pas sous leur contrôle les dispositifs de rejets des eaux au milieu naturel. Par ailleurs, pour cette première année, toutes les données nécessaires n'ont pu être consolidées à la date nécessaire. Le taux de couverture divulgué couvre environ 70 % du scope total du groupe.

Les éléments divulgués correspondent aux résultats additionnés des mesures réalisées tout au cours de l'année via les systèmes de mesures décrits ici : [E2-4-30-(b)] → Description des méthodes de mesure (pollution de l'air, de l'eau et du sol) et conformément aux réglementations applicables ici [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution) à laquelle s'ajoute le règlement RSDE de l'Union Européenne.

Les polluants ainsi divulgués sont ceux considérés comme applicables pour les plateformes présentées. Les autres polluants éventuellement évoqués dans le règlement ne sont pas mesurés car considérés comme non applicables pour les aéroports présentés.

Les mesures pour l'entièreté de l'année 2024 ne sont pas disponibles à la date de la rédaction du présent rapport et ne peuvent donc pas être présentées. Une estimation de celle-ci est toutefois proposée. Cette estimation est basée sur une extrapolation depuis les données 2023 vers celle de 2024 en se basant sur les volume d'eau rejetés au milieu naturel sur les aéroports considérés (ces données étant, elles, disponibles à la date de rédaction). Elle ne tiennent donc pas compte à l'heure actuelle des variantes d'exploitation (tel que le nombre de vols par exemple) ou des conditions météorologiques variables.

À la date de rédaction du présent document les données de flux d'eau (quantité et qualité) du Bourget ne sont pas disponibles. De fait, l'extrapolation de 2023 vers 2024 indiquée ci-dessus pour CDG et Orly n'est pas applicable au Bourget cette année.

Le Groupe ADP n'est pas producteur ou utilisateur et les activités exercées par le groupe ne sont pas réputées émettre des micro plastiques. Ainsi, ce paramètre n'est pas mesuré.

Tableau de présentation des résultats ESTIMES de rejets dans les eaux pour les aéroports franciliens du Groupe ADP pour l'année 2024 :

Comme indiqué ci-dessus, les données 2024 ne sont pas disponibles à date. Elles seront publiées dans les documents réglementaires applicables à chaque plateforme à la date de publication réglementairement requise et disponibles sur le site : <https://entrevoisins.groupeadp.fr>.

BILAN 2024 Estimations	Flux total annuel
	ESTIME Groupe ADP (1) kg/an
Polluant	
Azote total	378 599
Phosphore total	38 448
Arsenic et composés	8
Cadmium et composés	15
Chrome et composés	36
Cuivre et composés	349
Mercure et composés	1
Nickel et composés	50
Plomb et composés	11
Zinc et composés	950
AOX	1 051
Biphényles polychlorés (PCB)	0
Trichlorométhane	5
Anthracène	0
Benzène	1
Nonylphénol et éthoxylates de nonylphénol	3
Ethylbenzène	8
Naphtalène	0
phtalate de di (é-ethylhexyle) DEHP	11
HAP	1
Toluène	8
Tributylétain et composés	0
COT ou DCO/3	835 399
Xylènes	11
Chlorures	846 189
Fluorures	1 108
Octylphénols et éthoxylates d'octylphénol	1
Fluoranthène	0
Benzo (g,h,i)pérylène	0

[E2-4-30-(a)] → Description des changements dans le temps (pollution de l'air, de l'eau et du sol)

- ◆ Toutes les modifications du suivi dans le temps des mesures de conformité font l'objet d'un encadrement réglementaire.
- ◆ Ceux-ci peuvent porter sur le nombre, la fréquence, la localisation et la typologie (en ligne/en continu ou ponctuelle) des mesures ainsi que sur les substances suivies, les seuils de détection et d'alerte et les conditions de validation et de publication des résultats.
- ◆ En effet, le Groupe ADP se conforme pour ses objectifs de pollution de l'eau à la réglementation locale, cf. [E2-3-AR 18] → Informations sur les objectifs qui ont été mis en œuvre au niveau du site (pollution) et [E2-3-22] → [E2] Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T].

Des changements peuvent également s'opérer à partir d'audits externes réalisés pour le maintien des certifications ISO 14 001, cf. [E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement.

[E2-4-30-(b)] → Description des méthodes de mesure (pollution de l'air, de l'eau et du sol)

La totalité des méthodes de mesure sont décrites dans les documents de publication des données issus du suivi réglementaire de la qualité des rejets en eau au milieu naturel. Ces documents sont publics.

Chaque année et tout au long de l'année des mesures sont réalisées sur les eaux rejetées au milieu naturel.

Ces mesures, réalisées par des laboratoires indépendants du Groupe ADP et/ou par les propres équipes et certifiées notamment par le COFRAC, permettent un suivi semi-permanent ou permanent des substances identifiées comme matérielles par la réglementation à laquelle le Groupe ADP est soumis.

Les résultats de ces analyses sont communiqués aux autorités compétentes et publiés dans des rapports afférents à destination des autorités et/ou du public.

Ces données sont disponibles sur le site www.entrevoisins.fr pour les aéroports français et disponibles sur demande pour les aéroports étrangers.

[E2-4-30-(c)] → Description du ou des processus de collecte des données pour la comptabilisation et la communication des données relatives à la pollution

Tel que décrit précédemment (cf. [E2-3-24-(c)] → Divulgence de la manière dont la responsabilité du respect des seuils écologiques identifiés est attribuée (pollution)) la collecte des informations peut être réalisée par les propres équipes du Groupe ADP, un de ses délégataires, les autorités locales et le plus souvent un mixte de ces différentes entités en regard de la complexité des éléments réglementairement demandés.

En France, les données de mesure sont collectées et vérifiées par le Laboratoire d'Aéroports de Paris SA. Ces données sont ensuite compilées et publiées dans les documents de publication prévus par la réglementation à destination des autorités de contrôle locales et au public le cas échéant. Ces données sont disponibles sur le site www.entrevoisins.fr pour les aéroports français et disponibles sur demande pour les aéroports étrangers.

[E2-4-31] → Divulgence des raisons du choix d'une méthode inférieure à la méthode de mesure directe pour quantifier les émissions (estimations, etc.)

Non applicable.

[E2-4-AR 25-(a)] → Communication de la liste des installations exploitées qui relèvent de la directive IED et des conclusions de l'UE sur les MTD

La réglementation IED est une réglementation européenne. Elle s'applique donc aux installations exploitées par le Groupe ADP sur le territoire européen. En ce sens dans le périmètre de consolidation financière, seule les plateformes franciliennes sont concernées par la réglementation IED (pour ce qui concerne l'enjeux pollution). Ainsi les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à IED (rubrique 3110) exploitées par Aéroports de Paris SA sont les centrales énergétiques des plateformes dites installations CTFE et CFEbis sur les plateformes de Paris-CDG et Paris-Orly.

[E2-4-AR 25-(b)] → Communication de la liste des incidents de non-conformité ou des mesures d'exécution nécessaires pour garantir la conformité en cas de non-respect des conditions d'autorisation.

Concernant la pollution de l'eau, aucun incident n'a, à date, été communiqué à la Direction du Développement Durable (DDD) du Groupe ADP rédactrice de la présente section. Par ailleurs, aucune mesure d'exécution pour garantir la conformité d'une installation pour non-respect des conditions d'utilisation ne nous a été communiquée à DDD.

[E2-4-AR 25-(c)] → Divulgence des performances réelles et comparaison des performances environnementales par rapport aux niveaux d'émission associés aux meilleures techniques disponibles (BAT-AEL), tels que décrits dans les conclusions de l'UE sur les MTD

Cf. [E2-4-30-(c)] → Description du ou des processus de collecte des données pour la comptabilisation et la communication des données relatives à la pollution.

[E2-4-AR 25-(d)] → Divulgence de la performance réelle par rapport aux niveaux de performance environnementale associés aux meilleures techniques disponibles (BAT-AEPL) applicables au secteur et à l'installation.

Cf. [E2-4-30-(c)] → Description du ou des processus de collecte des données pour la comptabilisation et la communication des données relatives à la pollution.

4.2.2.3. Consommation de l'eau **PV**

Au delà des enjeux matériels décrits dans le chapitre précédent cf. Maîtrise de nos rejets en eau et relatifs aux sujets de pollution de l'eau, d'autres enjeux eau qualifiés de moindre importance par l'étude de matérialité du groupe (SBM-3 — Synthèse de l'analyse IRO : enjeux matériels et description des risques principaux et de leur impact sur la stratégie, le modèle d'affaires et la position financière de l'entreprise (présentation de l'analyse de double matérialité). La consommation de l'eau est adressée par le Groupe ADP pour prendre en compte le cycle de l'eau dans sa globalité au titre du devoir de vigilance.

Le dérèglement climatique soulève des interrogations sur les capacités futures à assurer les besoins d'alimentation en eau des plateformes. L'étude Impacts et Dépendances à la nature précitée a mis en évidence que la première dépendance du Groupe était de disposer d'une ressource en eau abondante et de qualité. La préservation de la ressource en eau et sa gestion durable font partie intégrante de la politique environnementale du Groupe ADP.

4.2.2.3.1. Description du risque

CONSOMMATION D'EAU (PRESSION DISPONIBILITÉ)

Les consommations d'eau sont principalement liées :

- ♦ aux activités directes d'aménagement et d'exploitation d'infrastructure (nettoyage, maintenance, refroidissement, construction, etc.) ;
- ♦ à la consommation en eau sanitaire des occupants des infrastructures.

[E2-4-AR 25-(e)] → Communication des calendriers de mise en conformité ou des dérogations accordées par les autorités compétentes selon l'art. 15.4 de la directive sur l'environnement, liés à la mise en œuvre des niveaux de performance environnementale des meilleures techniques disponibles (BAT-AEL).

Non applicable.

E2-5 — Focus sur les substances préoccupantes

Aéroports de Paris SA tient, pour ses plateformes parisiennes, un registre des produits chimiques utilisés dans l'entreprise. La même démarche n'existe pas pour l'heure pour les plateformes des Groupes TAV et AIG.

Appliquant les meilleures techniques disponibles et ayant pour but de réduire les risques professionnels et des riverains des aéroports au minimum, ADP suit une politique visant à ne pas utiliser de produits chimiques dangereux ou extrêmement dangereux lorsqu'une alternative existe.

Ainsi à ce stade, et dans la limitation de notre connaissance des compositions des produits issus du commerce, Aéroports de Paris n'utilise pas sur ses plateformes parisiennes de substances préoccupantes ou extrêmement préoccupantes.

E2-6 — Synthèse des incidences financières pour Groupe ADP

Cette sous-section n'est pas requise en 2024.

La disponibilité d'une eau abondante et de bonne qualité constitue la première dépendance à la nature du groupe (cf. 4.2.3.1. Limitation de nos pressions sur la biodiversité). La contribution des plateformes aéroportuaires à la réduction du stress hydrique des territoires qui les accueille est donc primordiale.

IMPERMÉABILISATION (STRESS HYDRIQUE DES MILIEUX NATURELS ET INONDATIONS)

L'aménagement de l'aéroport contribue à l'imperméabilisation des sols et à une diminution des apports directs d'eaux d'infiltration vers les nappes souterraines. Ce phénomène contribue à l'augmentation du stress hydrique des territoires d'accueil des aéroports.

Par ailleurs, l'augmentation des rejets d'eau dans les milieux superficiels comme les rivières ou les lacs, augmente le risque d'inondation en cas de phénomène exceptionnel, qui plus est lorsque le débit de rejet n'est pas maîtrisé.

REJET D'EAUX POLLUÉES DANS LE MILIEU NATUREL (PRESSION QUALITÉ)

Les eaux usées et pluviales polluées par les hydrocarbures du fait de l'activité des aéroports, sont captées pour être traitées sur site ou hors site. Après traitement et en cas de respect des critères de qualité, ces eaux sont rejetées dans le milieu naturel.

4.2.2.3.2. Actions de prévention et d'atténuation

ACTIONS MENÉES PAR LE GROUPE

Consommation d'eau

La réduction du stress hydrique des territoires passe par la rationalisation des usages de l'eau sur les aéroports du Groupe. Ainsi sur ses aéroports franciliens le Groupe ADP a mis en œuvre depuis 2023 un plan de sobriété eau afin de répondre aux enjeux suivants :

- ◆ réduction : réduire la consommation d'eau ;
- ◆ effacement : « effacer » la consommation d'eau sur les réseaux de distribution d'eau potable par substitution avec une eau d'une autre nature, comme les eaux pluviales par exemple ;
- ◆ restitution : redonner au sol l'eau captée par imperméabilisation ;
- ◆ qualité : améliorer la qualité de l'eau rejetée ;
- ◆ sensibilisation : améliorer la prise en compte des sujets eau dans les instances de gouvernance, les décisions de l'entreprise et les actions du quotidien.

Les actions de réduction et d'effacement permettent une réduction de la consommation d'eau potable sur le réseau et donc *in fine* une captation des eaux dans les milieux naturels. Des actions dédiées ont été mises en place depuis de nombreuses années sur les plateformes du groupe et continuent de se développer.

À Paris-Orly notamment, les eaux pluviales sont recyclées pour certains systèmes incendie de l'aéroport, dans les sanitaires des aérogares, pour le nettoyage des surfaces et pour le refroidissement des bâtiments. L'installation d'équipements économes en eau s'est également généralisée que ce soit dans les bâtiments aérogares, tertiaires ou même sur les chantiers de construction.

ADP ne produit pas, mais distribue l'eau potable sur les plateformes aéroportuaires franciliennes et dispose d'un château d'eau et d'un surpresseur à Paris-Charles de Gaulle. Paris-Orly et Paris-Le Bourget s'alimentent par points de distribution d'eau potable.

Sur la plateforme d'Amman Queen Alia, la distribution de l'eau est assurée par AIG *via* le prélèvement dans la nappe grâce à des puits. Des réservoirs permettent de stocker l'eau et une unité de traitement a été mise en place pour produire de l'eau potable. L'eau de la station de traitement et d'épuration est utilisée pour irriguer les espaces verts afin de limiter les prélèvements.

Du fait de son implantation en plein désert jordanien, l'approvisionnement en eau de l'aéroport Queen Alia est une contrainte particulièrement stratégique pour l'exploitation de la plateforme. Ainsi, afin d'optimiser sa résilience et de mitiger les risques liés notamment au changement climatique, AIG a engagé une politique de désenclavement hydrique de l'aéroport. Elle vise à connecter l'aéroport au réseau d'eau national pour garantir l'approvisionnement. Par ailleurs, une politique de renouvellement des réseaux est en place afin de lutter contre les branchements des parties prenantes au réseau de lutte contre les incendies. Ce dernier point est mis en œuvre par échange conjoint et solutions d'approvisionnement autonomes.

La lutte contre les fuites est également une priorité du Groupe. Ainsi les aéroports ont pour objectif d'atteindre et de maintenir un taux d'efficacité du réseau supérieur à 80 %, soit moins de 20 % du volume injecté perdu en fuites.

Sur les plateformes turques de TAV Airports, l'eau est achetée à des fournisseurs locaux ou puisée dans la nappe *via* des puits et des stations de traitement ultraviolet.

Stress hydrique

Bien que non concerné, en l'état actuel de la réglementation, par la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et ses décrets d'application, le Groupe ADP est conscient de sa responsabilité en matière de gestion des eaux sur les territoires qui l'accueillent en Île-de-France. À ce titre, le groupe a pris l'engagement de se fixer une trajectoire d'effacement de l'imperméabilisation de ses projets neufs sur ses plateformes franciliennes.

Deux grands axes de travail ont été définis à l'échelle d'un aéroport :

- ◆ la gestion à la parcelle, qui est l'option de base pour tous les projets ;
- ◆ la gestion au bassin-versant qui est l'ultime mode de gestion pour les projets non éligibles à la gestion à la parcelle pour des raisons de :
 - ◆ risque de contamination des eaux pluviales aux produits chimiques,
 - ◆ encombrement de la parcelle,
 - ◆ risque particulier du sous-sol : caractéristiques naturelles non compatibles du sous-sol, notamment le coefficient de perméabilité du sol.

L'action innovante d'infiltration des eaux ne saurait être testée ou mise en œuvre sans une adaptation du cadre réglementaire encadrant la gestion stricte des eaux pluviales sur les plateformes aéroportuaires franciliennes, et en particulier des arrêtés préfectoraux afférents.

Inondations

En France, la gestion des eaux à Paris-Charles de Gaulle est soumise à des restrictions en termes de volume de rejet. Cette restriction vise à ne pas surcharger le milieu de rejet en aval (rivière La Réneuse) afin qu'il ne subisse pas d'épisode d'inondation.

Ainsi, le barrage des Renardières permet la mise en place d'un système de rétention des eaux. Une gestion dynamique des volumes pilotée à distance permet de s'assurer en permanence que le rejet respecte bien les contraintes réglementaires et que le risque d'inondation aval dû aux activités sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle est maîtrisé.

Dans le cadre du plan d'amélioration de la gestion des eaux pluviales de la plateforme Paris-Charles de Gaulle, élaboré en 2013 avec la Préfecture de la Seine-et-Marne, le Groupe ADP a validé la prolongation de la canalisation de rejet des eaux pluviales jusqu'à la Marne. Ce projet consiste à rejeter après traitement, les eaux pluviales du bassin des Renardières dans la Marne afin de permettre le traitement d'une plus grande quantité d'eaux pluviales.

Qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel

On notera ici que la qualité de rejet d'eau non-conforme (c'est à dire polluées) vers les milieux naturels superficiels ou souterrains par les plateformes aéroportuaires du groupe est le premier risque afférent à l'eau. Toutefois ce risque étant matériel, il a été développé dans l'ESRS correspondant cf. Maîtrise de nos rejets en eau.

Dispositif de suivi

Les dispositifs de suivis de la qualité des rejets en eau sont décrits au Maîtrise de nos rejets en eau.

Toutefois les autres enjeux de moindre importance et sur lesquels le Groupe ADP est engagé de manière volontaire ou réglementaire tels que décrits plus haut font également l'objet de suivis dédiés.

Ainsi, les enjeux de disponibilité des ressources en eau et notamment la politique d'effacement des projets de développement aux eaux pluviales, ainsi que les enjeux inondation et sobriété sont suivis au titre de la politique RSE (et notamment son pilier environnemental) mais également dans des instances dédiées et partagées avec les riverainetés (comité loi sur l'eau, journée biodiversité et territoire, réunions techniques de suivi avec les polices de l'eau, échanges avec les partenaires territoriaux, conventions de rejets avec les locataires des terrains propriété d'ADP SA, contrats, etc.).

4.2.2.3.3. Démarche de progrès

Des cartographies de l'état zéro des surfaces imperméabilisées/perméables ont été réalisées pour l'ensemble des plateformes franciliennes en 2022. Elles permettent de définir et d'acter le niveau de référence mis en regard de l'ambition d'effacement des projets aux eaux pluviales.

Conscient de sa responsabilité à propos de la ressource en eau (cf. Maîtrise de nos rejets en eau), des sols (4.2.2.3. Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines - lié aux enjeux du plan de vigilance et de la biodiversité (cf. 4.2.3.1. Limitation de nos pressions sur la biodiversité)), le groupe s'est engagé à poursuivre cette politique pour ses projets neufs afin de restituer les eaux d'infiltration à la Nature. Cette politique permettra de réduire la pression sur la ressource en eau et d'améliorer l'indice biodiversité des plateformes franciliennes. Elle doit être définie courant 2025 pour les aéroports franciliens.

4.2.2.4. Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines PV

4.2.2.4.1. Description des risques spécifiques vigilance

Les sols sont le support de la vie terrestre et sont au centre de tous les cycles naturels (eau, carbone, oxygène, azote, etc.). Leur préservation est un enjeu important pour la nature, la santé humaine et, par conséquent, pour l'activité économique. C'est parce que cet enjeu est en inter-relation avec d'autres enjeux matériels qu'au titre du devoir de vigilance, le Groupe ADP a jugé pertinent de donner de la lisibilité sur la transversalité de son approche. Le Groupe ADP s'est engagé depuis de nombreuses années dans la préservation des sols, des sous-sols et des eaux souterraines.

Le Groupe ADP n'est titulaire d'aucune autorisation de rejet vers les sols de substances polluantes, et il ne réalise aucun rejet régulier vers les sols. Il n'est donc pas possible d'établir de bilan de rejet polluant. Sur cette base, l'analyse IRO de cet enjeu a été jugée non matérielle.

Toutefois, les plateformes aéroportuaires sont des plateformes industrielles et en cas d'incident ou de non-respect des prescriptions de sécurité, des déversements ponctuels ou diffus et non prévisibles peuvent survenir. Dans ce cas, une pollution des sols et des eaux souterraines susceptibles de se diffuser vers des cibles telles que des milieux naturels protégés ou des puits d'eau potable peut être à craindre selon le cas.

C'est pour cela que le Groupe ADP a mis en œuvre depuis de nombreuses années une politique interne de prévention, de détection, d'alerte et de remédiation des impacts polluants accidentels et chroniques pouvant être détectés sur ses aéroports. En France, conforme à la réglementation applicable et à la Méthodologie Nationale des Sites et Sols Pollués, cette politique interne est en lien en particulier avec les autorisations environnementales dont dispose le groupe sur les sujets eaux et pollution traités par l'ESRS E2 partie « Maîtrise de nos rejets dans les eaux ».

L'objectif du Groupe ADP pour ses plateformes franciliennes à travers cet engagement est de concilier ses objectifs de développement économique et son ambition zéro impact sur l'environnement. Les projets devront éviter l'imperméabilisation des sols :

- ◆ réduire les surfaces construites, aménagées, les constructions neuves, la densification des quartiers, les aménagements existants, etc. ;
- ◆ réduire l'imperméabilisation résultante : utilisation de techniques n'imperméabilisant pas les sols, verticalisation des constructions, restitution des eaux à la parcelle, etc. ;
- ◆ réduire l'impact sur la nature, voire participer à l'amélioration de l'indice biodiversité des plateformes : utilisation de techniques fondées sur la Nature, lutte contre les îlots de chaleur urbains, lutte contre la raréfaction des ressources en eau, etc. (voir ESRS E4) ;
- ◆ dispositifs de compensation hors parcelle pour gérer les impacts imperméabilisants résiduels éventuels n'ayant pu être gérés à la parcelle. Ces dispositifs résultent des besoins de traitement des eaux pluviales contaminées aux produits hivernaux ou de structures enterrées en sous-sol. Cette compensation se fera par mise en place de dispositifs d'infiltration à l'échelle d'un quartier, voire à l'échelle d'un bassin-versant ;
- ◆ étude des potentiels de désimperméabilisation sur le long terme de structures existantes (parkings et voiries).

Ainsi, les principaux risques de pollution chimique accidentelle des sols sur nos parcelles sont liés aux activités potentiellement polluantes réalisées par le Groupe ADP et des tiers exploitants, notamment :

- ◆ le stockage et la distribution du kérosène des avions opérés directement ou non par le Groupe ADP ;
- ◆ diverses activités industrielles classées au titre des ICPE, localisées dans des zones particulières des plateformes aéroportuaires (utilisation d'hydrocarbures pétroliers, produits chimiques tels que PFAS, anciens sites industriels désaffectés, etc.).

4.2.2.4.2. Actions de prévention et d'atténuation

POLITIQUES ET ENGAGEMENTS

Dès 2012, Aéroports de Paris SA s'est doté, pour ses plateformes franciliennes, d'une politique et d'une procédure interne de prévention de la pollution des sols et fait appel à des bureaux spécialisés et labellisés par le ministère chargé de l'Écologie pour l'accompagner dans ses démarches de remédiation et de prévention.

Ces démarches et cette organisation sont notamment rendues nécessaires pour la mise en conformité de l'exploitation d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sur les aéroports, qu'elles soient exploitées par Aéroports de Paris SA ou des tiers locataires.

Mis à jour en 2022 sur la base de retours d'expérience menés sur les plateformes franciliennes, ces documents permettent d'assurer un maintien des compétences et des mécanismes de prévention et de réaction en cas d'incident polluant vers les sols et les eaux souterraines.

Ces éléments de procédure ont été mis à jour et détaillés dans le plan de vigilance 2021 (chapitre 2.2.6 Pollution des sols). Ils précisent notamment les dispositions à intégrer dans les contrats d'occupation ainsi que les contrôles à effectuer auprès des occupants à risque afin de prévenir les risques de pollution et les mesures de gestion et d'information des tiers en cas de pollution accidentelle.

Cette procédure se base sur les réglementations en vigueur sur :

- ◆ la Méthodologie Nationale des Sites et Sols Pollués à laquelle Aéroports de Paris se conforme sur ses sites français, y compris de façon volontaire sur les cas non strictement couverts par la réglementation ;
- ◆ les compétences spécifiquement acquises par son Laboratoire interne.

Elle inclut des méthodologies de prévention volontaires permettant de prévenir tout impact polluant, notamment :

- ◆ la gestion interne des produits chimiques : utilisation des meilleurs produits disponibles et des moins polluants ou plus respectueux de la santé humaine possibles. Cette gestion inclut les principes de substitution et de réduction au minimum de l'utilisation des substances préoccupantes et la suppression progressive de l'utilisation des substances extrêmement préoccupantes (voir ESRS E2 « Maîtrise de nos rejets dans les eaux ») ;
- ◆ l'introduction dans les baux locatifs de clauses spécifiques sur la surveillance des sols et des eaux souterraines agissant ainsi sur toute la chaîne de valeur des activités du groupe ;
- ◆ la réalisation systématique de bilans Sites et Sols Pollués avant et après projet/location, construction, aménagement, rénovation, etc.

On notera qu'à Paris et sur la quasi-totalité des aéroports du Groupe ADP, le stockage et la distribution du kérosène des avions sont assurés par des sociétés extérieures qui maintiennent et exploitent les cuves et l'oléo-réseau et en assurent le contrôle et leur conformité. Au sein du Groupe ADP seul l'aéroport d'Almaty (Kazakhstan) opère l'approvisionnement et la distribution des carburants avion. En France, ces installations de stockage sont soumises à la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). À ce titre, les structures responsables de ce stockage et de la distribution font régulièrement l'objet d'audits de qualité et de conformité, conduits par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT). Le Groupe ADP communique régulièrement avec les entreprises tierces concernées pour suivre les éventuelles modifications de leurs activités et du classement de leurs installations (courriers d'information, participation aux comités de suivi des sites...). La totalité des installations de transport de matières dangereuses se conforme aux prescriptions des documents internes concernant les procédures de prévention et de remédiation déjà évoquées plus haut.

Dans le cadre de la norme ISO 14001, les risques de pollution sont régulièrement évalués au sein de nos Analyses Environnementales. Des méthodologies de nature différentes, adaptées aux contextes juridiques et naturels locaux, sont déployées à l'international.

Par ailleurs, pour leur bon fonctionnement et pour répondre aux obligations réglementaires internationales de sécurité aérienne, les aéroports sont dotés de procédures internes de prévention et réactions à tout déversement polluant sur les aires aéronautiques. Les aéroports du Groupe ADP sont donc dotés, selon la nature de leur trafic et de leur

aménagement, de procédures afférentes. Elles permettent par exemple une réactivité importante en cas de déversement accidentel afin que les risques d'incendie/explosion, l'impact sur les travailleurs et le déversement dans les milieux naturels via les réseaux d'eau pluviale soient très fortement réduits, voire supprimés en cas d'installation de séparateurs à hydrocarbures et de bassins de rétention.

Effectivité opérationnelle

En complément des procédures liées à la gestion des pollutions du sol encadrées par la Méthodologie Nationale des Sites et Sols Pollués, un réseau de surveillance des eaux souterraines a été mis en place sur les aéroports du Groupe ADP concernés. Il est en constante évolution technologique pour prévenir, surveiller, détecter et réagir aux éventuels événements polluants.

La surveillance des eaux souterraines des plateformes franciliennes est encadrée par des obligations de mesure et de publication des données transmises aux autorités ayant pouvoir de Police de l'Eau (Arrêtés inter préfectoraux n° 2020-12/DCSE/BPE/E du 17 septembre 2020 (CDG) et n° 2021 PREF DCPAT BUPPE 282 du 28 décembre 2021 (Orly).

Les plateformes franciliennes se sont également dotées de bases de données et d'outils cartographiques internes permettant de géolocaliser les résultats de ces surveillances et de permettre une meilleure compréhension des risques et une adaptation constante des réseaux de surveillance et de prévention.

Le Laboratoire d'Aéroports de Paris SA est notamment en charge d'une veille technique et réglementaire dans le domaine des Sites et Sols Pollués. Il dispose d'une équipe dédiée à ces problématiques et de contrats avec des bureaux d'études et laboratoires accrédités par le ministère français chargé de l'écologie dans ce domaine. Il participe également aux travaux européens et internationaux sur ces sujets notamment au sein de l'ACI Europe. Le Laboratoire d'Aéroports de Paris SA et les systèmes de management environnementaux locaux travaillent ainsi à l'identification des substances les plus critiques de nos processus et de certains de ceux utilisés par nos parties prenantes, ainsi qu'à la recherche des moyens de substitution ou de traitements plus performants.

Depuis 2022, le Laboratoire d'Aéroport de Paris SA a déployé, avec son partenaire VALGO, un programme concernant les PFAS (substances poly ou perfluoroalkylées), polluants émergents toxiques et très persistants, pour lesquels la réglementation évolue rapidement et de manière très contraignante. Leur utilisation extensive dans l'industrie depuis plusieurs décennies, notamment dans les mousses anti-incendies, expose le secteur aéroportuaire au risque de contamination environnementale.

Sur la base de ce constat, plusieurs actions de sensibilisation internes ont été réalisées en 2022 et une évaluation préliminaire de ce risque sur les aéroports franciliens d'ADP (recensement des usages, produits et utilisateurs) a été initiée. À ce titre il est à noter que les aéroports franciliens du Groupe ADP n'achètent plus de produits anti-incendie incluant des PFAS dans leur composition depuis 2018 (c'est à dire la date de la mise sur le marché français desdits produits sans PFAS). Des échanges réguliers avec les autorités et groupe de travail dédiés (ACI EUROPE, DGAC, BRGM, UAF, etc.) permettent de s'assurer de la bonne marche de cette initiative et diffusent la connaissance acquise par Aéroports de Paris au sein de la profession.

4.2.2.4.3. Démarche de progrès

Les mesures citées précédemment ont mis en évidence et renforcé les dispositifs de rétention et de surveillance des principales installations réputées comme étant les plus à risque de pollution sur les plateformes franciliennes, à savoir :

- ♦ les stockages de carburants automobiles (stations-services tierces);
- ♦ les installations de nettoyage à sec tiers ;
- ♦ les ateliers de nettoyage et surfacage tiers ;
- ♦ les installations de protection incendie historiques opérés par ADP et tierces (risque spécifique PFAS) ;
- ♦ les réseaux de transport de matière dangereuse tiers (oléo-réseaux kérosène).

Le laboratoire d'Aéroports de Paris SA, les systèmes d'information et les directions de sites, développent des outils de suivi pour améliorer la connaissance et la traçabilité des informations sur les occupants de nos sites afin de mieux maîtriser les pollutions des tiers et éventuellement en déduire leur paternité. Une première version d'un outil dédié mise en ligne en 2022 est désormais opérationnelle et permettra, au terme de son développement, de disposer d'une base de données efficace dans la recherche de polluants historiques et dans la connaissance des sols et des nappes d'eaux souterraines présents sous les aéroports franciliens.

4.2.3. Biodiversité RD-PV

Référence	4.2.3.1
Enjeu	LIMITATION DE NOS PRESSIONS SUR LA BIODIVERSITÉ
IRO	L'activité du Groupe ADP à travers ses projets d'aménagement, ses activités d'exploitation aéroportuaire et ses activités commerciales peut générer des pressions sur la biodiversité présente sur les plateformes et au-delà, <i>via</i> sa chaîne de valeur. Les activités aéroportuaires peuvent ainsi avoir des conséquences sur la modification ou la dégradation des habitats et des espèces.
Explication de l'enjeu pour ADP	La responsabilité et les enjeux du Groupe ADP dans la contribution aux facteurs d'érosion de la biodiversité sont à considérer tout au long de la chaîne de valeur. Ces risques sont variables en fonction des sites étudiés. L'effondrement de la biodiversité provoque des tensions dans les approvisionnements, l'apparition de zoonoses ou la difficulté à mener des projets de développement des plateformes du fait de l'artificialisation des sols que ceux-ci sous-tendent et des impacts directs et indirects sur les écosystèmes et les populations vivantes.
Périmètre *	Groupe ADP : la politique biodiversité s'applique à tous les aéroports consolidés du Groupe ADP, en France et à l'étranger, ainsi qu'aux filiales Extime consolidées.
Politique	Le Groupe ADP détaille sa politique au sein de ses engagements Act For Nature : Axe 1 : Préserver les milieux naturels à enjeux présents sur les aéroports en concordance avec les continuités écologiques Axe 2 : Redonner à la biodiversité de l'espace pour l'accueillir dans les milieux urbanisés et développer des modèles de construction sobres favorables au vivant Axe 3 : Mobiliser les acteurs de la communauté aéroportuaire et au-delà pour réduire les pressions de notre chaîne de valeur Axe 4 : Élever la biodiversité au niveau stratégique, et développer les outils de gouvernance adaptés pour la piloter
Action	Actions principales dans le domaine de la biodiversité : - Mesurer la biodiversité (relevés faune-flore, indices, indicateurs opérationnels, etc.) - Préserver et gérer durablement les habitats - Réduire les pressions associées à nos infrastructures et constructions - Cohabiter en sécurité avec l'avifaune - S'ancrer dans les territoires, et travailler avec la communauté aéroportuaire et l'ensemble de la chaîne de valeur - S'aligner sur les cadres institutionnels

* Le périmètre consolidé est tel que celui décrit dans le DR BP-1.

Afin de réduire ses pressions sur la biodiversité et améliorer la résilience de son modèle d'affaires face à l'effondrement de celle-ci, le groupe ADP s'engage en faveur de la biodiversité. Sa démarche est structurée par les engagements act4nature, et consolidée au sein de la politique environnementale et des engagements stratégiques volontaires, pris en 2022 au sein de la nouvelle Feuille de route RSE 2025 Pioneers for Trust (cf. 4.2 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX).

L'année 2024 a permis de renforcer les moyens et les ambitions biodiversité du Groupe ADP afin d'aboutir au renouvellement des engagements au sein de l'initiative act4nature international pour la période 2025 - 2030. Ces nouveaux engagements ont permis d'intégrer les résultats de l'étude dépendances et impacts afin de répondre aux enjeux matériels du groupe, d'élever le niveau d'intégration des assets internationaux et d'étendre le périmètre des engagements à l'ensemble de la chaîne de valeur, cf. [E4-2-22] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques, des dépendances et des opportunités liés à la biodiversité et aux écosystèmes [voir ESRS 2 - MDR-P].

Les risques biodiversité identifiés au niveau du Plan de Vigilance sont en miroir avec les exigences de la CSRD. Les enjeux liés au Plan de Vigilance sont donc à considérer au travers des réponses formulées pour les DP/DR indiqués ci-dessous. Une description du risque (au sens du Plan de Vigilance et non-requis spécifiquement par la CRSD selon le même vocable) et spécifiquement présentée ci-après :

Description du risque « biodiversité » au sens du Plan de Vigilance

La responsabilité et les enjeux du Groupe ADP dans la contribution aux facteurs d'érosion de la biodiversité sont à considérer tout au long de la chaîne de valeur. Ces risques sont peu connus au sein de la communauté aéroportuaire et sont variables en fonction des sites étudiés, cf. SBM-3 — Identification des sites Groupe ADP importants et des incidences négatives potentielles. Pourtant l'effondrement de la biodiversité provoque des tensions dans les approvisionnements, l'apparition de *zoonoses*¹ ou la difficulté à mener des projets de développement des plateformes du fait de l'artificialisation des sols que ceux-ci sous-tendent et des impacts directs et indirects de cette activité sur les écosystèmes et les populations vivantes.

¹ Maladies de l'animal transmissibles à l'homme.

Le Groupe ADP a donc étudié les facteurs de risques internes et externes liés à ses impacts (5 facteurs de pressions de l'IPBES¹ cf. IRO-1 "Présentation des IRO sur la biodiversité et les écosystèmes") et son exposition à ses dépendances à la biodiversité (services éco-systémiques), cf. [E4-ESRS 2 IRO-1-17-(c)] → Divulguer de l'identification et de l'évaluation des risques et opportunités de transition et physiques liés à la biodiversité et aux écosystèmes, ainsi que de la manière dont ils ont été identifiés.

Au-delà de leur identification, cette étude a permis une première évaluation relative en positionnant les activités d'exploitation en particulier lié à l'aménagement et au maintien d'infrastructures aéroportuaires comme la principale source d'impact liée aux activités propres du groupe. Sur sa chaîne de valeur, les demi-croisières avion et les ventes de détails en aéroports (en amont, lors de la production et l'approvisionnement des biens et services) ont été identifiées comme les deux activités les plus impactantes pour la biodiversité.

Cas particulier du trafic d'espèces sauvages et de viande de brousse cf. [E4-ESRS 2 IRO-1-17-(d)] → Indiquer si et comment les risques systémiques pour la société ont été pris en compte dans l'évaluation des risques liés à la biodiversité et aux écosystèmes

Le trafic d'espèces sauvages constitue l'une des quatre activités criminelles les plus lucratives au monde, une des principales menaces pour la biodiversité et un risque majeur de santé publique. Sur ce dernier point, avec des contacts entre les animaux sauvages, le bétail et les êtres humains de plus en plus nombreux, l'IPBES prévoit des pandémies plus fréquentes qui se propageront plus rapidement et causeront des dommages à l'économie mondiale. Les aéroports, lieux de destination et de transit de nombreux vols internationaux, représentent donc un risque important d'importation de zoonoses et sont un lieu de passage de nombreux trafics dont celui des espèces sauvages et protégées. À Paris-CDG, qui compte parmi les aéroports mondiaux les plus fréquentés, disposant du plus grand nombre de liaisons point-à-point et d'un Hub de niveau mondial, les risques y sont particulièrement élevés en raison notamment de très nombreux vols originaires de zones connues comme « à risque » : l'Afrique et l'Asie.

Référence	4.2.3.1
Enjeu	LIMITATION DE NOS PRESSIONS SUR LA BIODIVERSITÉ
IRO	L'activité du Groupe ADP à travers ses projets d'aménagement, ses activités d'exploitation aéroportuaire et ses activités commerciales peut générer des pressions sur la biodiversité présente sur les plateformes et au-delà, via sa chaîne de valeur. Les activités aéroportuaires peuvent ainsi avoir des conséquences sur la modification ou la dégradation des habitats et des espèces.
Explication de l'enjeu pour ADP	La responsabilité et les enjeux du Groupe ADP dans la contribution aux facteurs d'érosion de la biodiversité sont à considérer tout au long de la chaîne de valeur. Ces risques sont variables en fonction des sites étudiés. L'effondrement de la biodiversité provoque des tensions dans les approvisionnements, l'apparition de zoonoses ou la difficulté à mener des projets de développement des plateformes du fait de l'artificialisation des sols que ceux-ci sous-tendent et des impacts directs et indirects sur les écosystèmes et les populations vivantes.
Périmètre	Groupe ADP - ensemble des aéroports et activités commerciales consolidés.
Politique	Le Groupe ADP détaille sa politique au sein de ses engagements Act For Nature : Axe 1 : Préserver les milieux naturels à enjeux présents sur les aéroports en concordance avec les continuités écologiques Axe 2 : Redonner à la biodiversité de l'espace pour l'accueillir dans les milieux urbanisés et développer des modèles de construction sobres favorables au vivant Axe 3 : Mobiliser les acteurs de la communauté aéroportuaire et au-delà pour réduire les pressions de notre chaîne de valeur Axe 4 : Élever la biodiversité au niveau stratégique, et développer les outils de gouvernance adaptés pour la piloter.
Action	Actions principales dans le domaine de la biodiversité : - Mesurer la biodiversité (relevés faune-flore, indices, indicateurs opérationnels, etc.) - Préserver et gérer durablement les habitats - Réduire les pressions associées à nos infrastructures et constructions - Cohabiter en sécurité avec l'avifaune - S'ancrer dans les territoires, et travailler avec la communauté aéroportuaire et l'ensemble de la chaîne de valeur - S'aligner sur les cadres institutionnels.

4.2.3.1. Limitation de nos pressions sur la biodiversité

SBM-3 — Identification des sites Groupe ADP importants et des incidences négatives potentielles

[E4-ESRS 2 SBM-3-16-(a)] → Liste des sites matériels exploités par l'entreprise

Le Groupe ADP considère l'ensemble des plateformes aéroportuaires comme matérielles en matière de biodiversité. CF : la liste des plateformes matérielles au périmètre ESRS portefeuille d'actif d'Aéroport de Paris (voir DP [2-BP-1-5-(b)-i]) → Le périmètre de consolidation de la déclaration de durabilité consolidée est le même que celui des états financiers).

Suite à l'étude concernant la proximité aux zones sensibles de biodiversité (ZSB), 30 zones sensibles ont été identifiées à 13 km² autour des aéroports suivants :

Pour les plateformes franciliennes :

- ◆ Aéroport de Paris-Charles de Gaulle (CDG) - 8 zones sensibles ;
- ◆ Aéroport de Paris-Orly (ORY) - 2 zones sensibles ;
- ◆ Aéroport de Paris-Le Bourget (LBG)³ - 6 zones sensibles.

Les Aéroports de ses filiales contrôlées TAV :

- ◆ Géorgie - Aéroport international Chota-Roustavéli de Tbilissi (TBS) - 1 zone sensible ;
- ◆ Géorgie - Aéroport International de Batoumi (BUS) - 3 zones sensibles ;

¹ IPBES : Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques.

² La distance a été définie afin de s'aligner sur la distance de sécurité liée à la gestion du risque animalier définie par l'Agence européenne EASA (European Union Aviation Safety Agency).

³ À noter que les Aéroports d'Aviation Générale, n'ont pas été considérés comme significatifs de part leur taille et le niveau de trafic.

- ◆ Kazakhstan - Aéroport international d'Almaty (ALA) - 2 zones sensibles ;
- ◆ Macédoine - Aéroport Saint-Paul-l'Apôtre d'Ohrid (OHD) - 2 zones sensibles ;
- ◆ Tunisie - Aéroport international de Monastir Habib-Bourguiba (MIR) - 2 zones sensibles ;
- ◆ Tunisie - Aéroport international d'Enfidha-Hammamet (NBE) - 2 zones sensibles ;
- ◆ Turquie - Aéroport de Gazipaşa-Alanya (GZP) - 2 zones sensibles.

[E4-ESRS 2 SBM-3-16-(a)-i] → Les activités liées aux sites situés à l'intérieur ou à proximité de zones sensibles du point de vue de la biodiversité ont une incidence négative sur ces zones lorsque les conclusions ou les mesures d'atténuation nécessaires n'ont pas été mises en œuvre ou sont en cours.

Pour l'exercice comptable 2024, les effets négatifs sur les zones sensibles de biodiversité retenus par le groupe ADP, sont les collisions aviaires, liées au trafic aérien.

En complément, le Groupe ADP a identifié d'autres potentielles sources de nuisances telles que le bruit, l'éclairage et les pollutions de l'air, de l'eau et des sols, générées par les activités aéronautiques. Cependant, pour celles-ci, des données complémentaires seraient nécessaires afin d'évaluer les incidences potentielles des activités aéroportuaires sur les zones sensibles identifiées.

Pour autant conscient des enjeux associés, le groupe travaille à la réduction de ses pressions au travers de ses engagements publics en matière de biodiversité. Pour plus d'information sur la politique de réduction nuisances sonores, voir DP S3-1 — Politique de réduction des nuisances sonores.

[E4-ESRS 2 SBM-3-16-(a)-ii] → Répartition des sites importants situés dans ou à proximité de zones sensibles du point de vue de la biodiversité

La liste des sites concernés avec leur localisation géographique a été présentée dans le DP [E4-ESRS 2 SBM-3-16-(a)] → Liste des sites matériels exploités par l'entreprise.

[E4-ESRS 2 SBM-3-16-(a)-iii] → Divulcation des zones sensibles du point de vue de la biodiversité touchées

Pour la plateforme de Paris-CDG :

- ◆ Natura 2000, Directive Habitats - Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville ;
- ◆ Natura 2000, Directive Oiseaux - Sites de Seine-Saint-Denis (Parc de la Poudrerie) ;
- ◆ Natura 2000, Directive Oiseaux - Sites de Seine-Saint-Denis - code FR1112013¹ ;
- ◆ Natura 2000, Directive Oiseaux - Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi ;
- ◆ Natura 2000, Directive Oiseaux - Sites de Seine-Saint-Denis - code FR1112003 ;
- ◆ Natura 2000, Directive Oiseaux - Boucles de la Marne ;
- ◆ Parc Naturel Régional - Oise-Pays De France ;
- ◆ Arrêté de protection Biotope - Bois De Bernouille.

Pour la plateforme de Paris-Orly :

- ◆ Natura 2000, Directive Oiseaux - Sites de Seine-Saint-Denis - code FR1112013 ;
- ◆ Arrêté de protection biotope - La Fosse Aux Carpes.

Pour la plateforme de Paris-Le Bourget :

- ◆ Natura 2000, Directive Oiseaux - Sites de Seine-Saint-Denis - code FR1112013 ;
- ◆ Natura 2000, Directive Oiseaux - Sites de Seine-Saint-Denis (Parc de la Poudrerie) ;
- ◆ Parc Naturel Régional - Oise-Pays De France ;
- ◆ Arrêté de protection biotope - Glacis Du Fort De Noisy-Le-Sec ;
- ◆ Arrêté de protection biotope - Bois De Bernouille ;
- ◆ Arrêté de protection biotope - Mares Du Plateau D'Avron.

Pour la plateforme Chota-Roustavéli de Tbilissi (TBS) :

- ◆ Key Biodiversity Area, Saguramo Nature Reserve.

Pour la plateforme de Batoumi (BUS) :

- ◆ UNESCO, Forêts pluviales et zones humides de Colchide (Biens du Patrimoine mondial en danger) ;
- ◆ Key Biodiversity Area, Batumi Area ;
- ◆ Key Biodiversity Area, Mtirala National Park.

Pour la plateforme d'Almaty (ALA) :

- ◆ UNESCO, Routes de la soie : le réseau de routes du corridor de Chang'an-Tian-shan ;
- ◆ Key Biodiversity Area, Big Almaty Gorge.

Pour la plateforme de Saint-Paul-l'Apôtre d'Ohrid (OHD) :

- ◆ UNESCO, Patrimoine naturel et culturel de la région d'Ohrid ;
- ◆ Key Biodiversity Area et RAMSAR, Lake Ohrid.

Pour la plateforme de Monastir Habib-Bourguiba (MIR) :

- ◆ UNESCO, Médina de Sousse ;
- ◆ Key Biodiversity Areas et RAMSAR, Salines de Monastir.

Pour la plateforme d'Enfidha-Hammamet (NBE) :

- ◆ Key Biodiversity Areas, Sebkhet Halk El Menzel et Oued Sed ;
- ◆ Zones RAMSAR, Sebkhet Halk Elmanzel et Oued Essed.

Pour la plateforme de Gazipaşa-Alanya (GZP) :

- ◆ Key Biodiversity Areas, Dimçay Valley ;
- ◆ Key Biodiversity Areas, Kargı River Valley.

[E4-ESRS 2 SBM-3-16-(b)] → Des incidences négatives importantes ont été identifiées en ce qui concerne la dégradation des sols, la désertification ou l'imperméabilisation des sols.

Aucune incidence négative n'a été identifiée en lien avec la dégradation des sols, la désertification ou l'imperméabilisation des sols sur les zones sensibles de biodiversité listées.

[E4-ESRS 2 SBM-3-16-(c)] → Les opérations propres affectent les espèces menacées

Le Groupe ADP n'a pas identifié d'opérations propres ayant d'incidence directe sur les zones sensibles. Le groupe a cependant des opérations propres qui peuvent impacter des espèces menacées provenant ou non des zones sensibles identifiées.

¹ À l'instar de cette zone classée Natura 2000, certaines zones ne possèdent pas de nom. Pour celles-ci les codes INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel), HabRef ont été fournis : <https://inpn.mnhn.fr/telechargement/referentiels/habitats>.

Ici, on considèrera les deux types d'activités suivantes :

- ◆ les activités de sécurité aérienne, qui peuvent amener en dernier recours à des destructions d'espèces par les équipes de prévention du risque animalier ;
- ◆ les activités de construction qui, lorsqu'elles sont réalisées sur des milieux semi-naturels, participent à l'artificialisation et peuvent détériorer des habitats, pouvant affecter des espèces. Le groupe ADP cherche à prévenir la perturbation des espèces menacées par la mise en œuvre de la démarche volontaire ERA, (voir DP : [E4-3-28-(b)-iii] → Description des compensations de la biodiversité).

IRO-1 "Présentation des IRO sur la biodiversité et les écosystèmes :

Le Groupe ADP a réalisé en 2022 une étude des Dépendances et Impacts de ses activités à la nature. Cette étude considère les quatre métiers principaux du groupe : l'exploitation aéroportuaire, l'immobilier, le commerce et les métiers *Utilities*¹. Le périmètre de l'étude a couvert les 3 plateformes franciliennes du Groupe ADP : Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, sur l'ensemble de leur chaîne de valeur (scope 1 et 3).

L'étude de double matérialité, présentée en introduction du chapitre CSRD, s'est appuyée sur les résultats de cette étude Dépendances et Impacts.

La politique environnementale du groupe inclut également les engagements publics pris auprès du programme act4nature international sur la période 2020 - 2024. Ces engagements ont permis d'adresser une partie significative des enjeux matériels de biodiversité du groupe².

Par ailleurs, les nouveaux engagements biodiversité pris pour la période 2025 - 2030 auprès du programme act4nature international se basent sur cette étude Dépendances et Impacts.

[E4-ESRS 2 IRO-1-17-(a)] → Divulgence de l'identification et de l'évaluation des impacts réels et potentiels sur la biodiversité et les écosystèmes sur les sites propres et dans la chaîne de valeur

Impacts

L'étude d'impacts a été réalisée selon la méthodologie générique du *Corporate Biodiversity Footprint* (CBF) couvrant ainsi les cinq pressions sur la biodiversité³ telles que définies par l'IPBES⁴ à l'aide de bases de données internationales telles que le GLOBIO, EXIOBASE et Ecolnvent, ainsi que de nombreuses données internes.

Cette étude met en évidence l'impact des métiers d'exploitation qui sont les principaux responsables des pressions sur la biodiversité du groupe. Ainsi, tout périmètre confondu (activités propres et chaîne de valeur), les métiers d'exploitation sont à l'origine de 90 % de l'impact identifié. Ces métiers génèrent spécifiquement une pression liée à l'occupation des sols et au changement climatique.

Sur le périmètre de ses activités propres (scope 1), l'occupation des sols est la pression qui représente la majeure part de l'impact du Groupe ADP tous métiers

confondus. Elle représente 90 % de l'impact biodiversité du Groupe sur son scope 1. Cet impact est majoritairement lié aux métiers d'exploitation. Suivent le changement climatique puis les nuisances sonores et lumineuses (respectivement 6 et 3 % de l'impact Scope 1).

L'étude révèle également le rôle essentiel que joue la chaîne de valeur du Groupe ADP dans ses impacts : > 85 % de l'impact global est lié à sa chaîne de valeur (scope 3).

Sur ce périmètre (scope 3), les impacts majoritaires du groupe sont relatifs au changement climatique et à la pollution de l'air. Les impacts amont sont principalement liés aux activités de commerces, c'est-à-dire aux produits vendus dans les restaurants et boutiques, ainsi qu'aux activités de leasing et autres services. Dans un second temps, viennent les activités de la chaîne de valeur des métiers d'exploitation dans lesquelles, on retrouve l'amont des carburants ainsi que les impacts des demi-croisières avions et du matériel auxiliaire à leur exploitation.

Par ailleurs, le Groupe ADP est conscient de l'ampleur des impacts biodiversité de sa chaîne de valeur concernant le déplacement et la propagation d'espèces exotiques envahissantes. Aussi, même si la mesure d'empreinte n'a pas identifié cet enjeu comme prioritaire, le Groupe ADP a décidé de mener une démarche volontariste de prise en compte du sujet espèces exotiques envahissantes dans sa politique environnementale.

[E4-ESRS 2 IRO-1-17-(b)] → Divulgence de l'identification et de l'évaluation des dépendances à l'égard de la biodiversité, des écosystèmes et de leurs services sur les sites de l'entreprise et dans la chaîne de valeur

Dépendances

L'étude des dépendances du Groupe ADP a été réalisée en parallèle de l'étude d'impacts décrite au point précédent et sur le même périmètre (activités propres et chaîne de valeur). Cette étude se base sur la méthodologie LEAP et l'utilisation de l'outil ENCORE⁵.

Elle a permis d'évaluer la dépendance des quatre métiers précédemment cités du Groupe ADP à 26 services écosystémiques.

L'étude révèle que l'ensemble des métiers est principalement dépendant de l'approvisionnement en eau de surface et en eau souterraine. Les dépendances du Groupe concernant la disponibilité en eau et les risques d'inondations, de sécheresse et autres phénomènes climatiques liés à la perturbation du cycle de l'eau (tempêtes, inondations) sont décrites dans le Plan de Vigilance sur l'eau (voir : Enjeu Commun eau RD/PV). Les enjeux liés à la pollution et la qualité de l'eau sont décrits dans l'ESRS-E2, voir : E2.IRO-1 — Présentation des IRO liés à la pollution de l'air et de l'eau.

Les activités du groupe peuvent également être dépendantes des services d'approvisionnement en bois et autres fibres naturelles, ainsi que des services de régulation du climat, de la protection contre des inondations et tempêtes et de stabilisation des masses terrestres et de l'érosion.

¹ Le métier *Utilities* comprend la production d'énergie et d'électricité. Un point d'attention est à porter sur la distinction entre le scope 3 de ce métier (les impacts indirects de la production d'électricité et d'énergie) et le scope 2 utilisé dans le cadre du bilan carbone pour quantifier les impacts de la production de l'électricité achetée.

² Les Engagements Biodiversité du groupe ADP sont publiés par le programme act4nature et sont disponibles sur leur site. Lien : <https://www.act4nature.com/wp-content/uploads/2020/10/GROUPE-ADP-VF.pdf>.

³ Ici, il s'agit des 5 pressions telles que identifiées par l'IPBES, soit : le changement d'usage des sols, la surexploitation des ressources, le changement climatique, les pollutions et les espèces exotiques envahissantes.

⁴ IPBES : Plateforme Intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques.

⁵ L'approche LEAP de l'anglais « Locate, Evaluate, Assess, Prepare » fait partie des méthodologies recommandées par la TNFD (Taskforce on Nature-related financial disclosures) et basées sur les cadres internationaux du Natural Capital Protocol et du Science Based Target Network (SBTN). La base de données ENCORE est reconnue par ces cadres ainsi que deux programmes des Nations Unies pour l'identification des risques liés à la nature.

[E4-ESRS 2 IRO-1-17-(c)] → Divulgarion de l'identification et de l'évaluation des risques et opportunités de transition et physiques liés à la biodiversité et aux écosystèmes, ainsi que de la manière dont ils ont été identifiés.

L'étude Impacts et Dépendances a permis d'identifier les risques et opportunités générés par chacun des métiers du Groupe ADP.

Ainsi, parmi les risques principaux du Groupe ADP, seront détaillés dans ce chapitre : les risques de stabilisation des masses terrestres et d'érosion, les risques liés à l'emprise au sol et le changement d'usage des sols, le transport d'espèces exotiques, la dépendance aux services écosystémiques, ainsi que l'approvisionnement en bois et fibres naturelles.

Les risques pertinents identifiés sont :

1. Risques d'approvisionnement

Risques d'approvisionnement liés à la raréfaction des ressources en bois, fibres naturelles et autres matières issues de cultures en raison de l'influence du changement climatique : incendies, crises sanitaires, dépérissement (risque de transition)

En tant que développeur d'infrastructures (rôle de bâtisseur), le Groupe ADP est un acheteur indirect de bois, de matières dérivées ainsi que de fibres naturelles par exemple pour l'isolation des bâtiments, même si celles-ci peuvent être substituées.

Aussi, la décarbonation du secteur aérien, notamment pour la production de biocarburant, ainsi que l'augmentation des risques d'incendies (au niveau planétaire) générée par le changement climatique peuvent exercer une pression additionnelle sur la disponibilité de ces ressources.

2. Risques réglementaires

Risques réglementaires liés au changement d'usage des sols et l'emprise au sol de ses activités (risques de transition)

En tant qu'exploitant aéroportuaire et gestionnaire d'espaces naturels et artificialisés, le Groupe ADP exploite des milliers d'hectares de surfaces constitués d'espaces bâtis, d'espaces artificialisés, et d'espaces verts composés de milieux naturels à semi-naturels dont certains peuvent faire l'objet d'une reconnaissance nationale ou régionale de leur valeur écologique en matière de biodiversité. Ainsi, un risque existe en matière d'évolution de la réglementation qui pourrait être amenée à se durcir concernant l'artificialisation des sols et l'obtention d'autorisations environnementales permettant la construction.

3. Risques d'exploitation

Risques d'exploitation liés au changement d'usage des sols et l'emprise au sol de ses activités (risques physiques et de transition)

L'étalement urbain sur les territoires d'emprise des plateformes favorise également l'attractivité de celles-ci pour certaines espèces et augmente de fait les risques de présence d'espèces pouvant occasionner des collisions animalières avec les aéronefs. *In fine*, le trafic aérien peut ainsi être perturbé par des modifications des milieux naturels sur et à proximité des plateformes, ce qui peut générer des risques physiques, de sécurité, de fluidité, d'assurance et *in fine* d'atteinte aux biens et aux personnes et des surcoûts.

La décarbonation des activités du secteur aéroportuaire pourrait se traduire à terme par une modification d'usage des sols aujourd'hui « naturels » (prairies aéronautiques) notamment en vue de l'installation d'actif d'énergies renouvelables tels que des panneaux photovoltaïques, si la question de la compatibilité entre solaire photovoltaïque et biodiversité n'est pas soigneusement traitée.

Risques d'exploitation liés à la stabilisation des masses terrestres et d'érosion (risques physiques et de transition)

La pression exercée sur les sols par les activités de construction et de maintenance des infrastructures, bâtiments et autres espaces artificialisés présents sur les plateformes aéroportuaires ainsi que les pressions exercées indirectement par la chaîne de valeur du groupe, en particulier concernant la production alimentaire, participent à la perturbation des cycles géochimiques (notamment celui de l'eau), du couvert végétal et des réseaux racinaires. Cette perturbation affaiblit la stabilité des sols, et favorise les risques d'érosion, de glissement de terrain, de ruissellement et d'inondation. Cette perturbation pourrait générer des dégâts sur les infrastructures des plateformes ainsi que limiter les capacités d'approvisionnement des restaurants et boutiques en aérogare et donc générer des surcoûts ou des pertes de chiffre d'affaire.

Risques d'exploitation liés à la propagation d'espèces végétales exotiques avec ou sans effet d'envahissement (risques physiques et risques de transition)

En tant que détenteur et gestionnaire d'espèces verts, le Groupe ADP est victime de l'invasion d'espèces de plantes exotiques pouvant perturber ses activités générant des surcoûts d'exploitation. Le changement climatique perturbe les espèces animales, en particulier les oiseaux migrateurs, ces modifications des déplacements sollicitent une vigilance accrue des équipes de sécurité pour prévenir les périls animaliers.

4. Risques réputationnels

Risques réputationnels et d'exploitation liés au changement climatique (risques physiques et risques de transition)

Le Groupe ADP s'engage dans la décarbonation de ses activités sur le court, moyen et long terme (voir ESRS E1). Cependant, il existe un risque réputationnel à la mise en œuvre de projets visant la réussite des engagements climatiques du groupe sans avoir tenu suffisamment compte des enjeux parallèles pouvant causer des pressions additionnelles sur le vivant par l'artificialisation des sols, la surexploitation des ressources, les pollutions ou le déplacement d'espèces exotiques. Des interactions fortes ont été identifiées sur les sujets suivants : installations photovoltaïques au sol, approvisionnements en biocarburants, projets de compensation carbone.

Risques réputationnels liés à la propagation d'espèces exotiques avec ou sans effet d'envahissement (risques physiques et risques de transition)

En tant que lieux de transit de passagers et de marchandises, les aéroports constituent un maillon géographique exposé au trafic volontaire ou involontaire lié au transport d'espèces exotiques. Ainsi, le scope 3¹ du Groupe ADP, en particulier les services de douanes ainsi que les entreprises de cargo et les compagnies aériennes, est particulièrement concerné par la gestion du trafic volontaire d'espèces sauvages et du transport involontaire d'espèces exotiques.

¹ Ici, la notion de scope est entendue telle que définie par la méthodologie du Corporate Biodiversity Footprint. La notion de scope 1 fait référence au périmètre des opérations directes ou activités propres à l'organisation, le scope 3 englobe l'ensemble des impacts indirects le long de la chaîne de valeur de l'entreprise, y compris les fournisseurs, les produits finaux et les usages ultérieurs, ainsi que la fin de vie des produits.

Les opportunités pertinentes identifiées sont :

1. Opportunité d'approvisionnement

Opportunité de maîtrise des approvisionnements de manière responsable

La prise de conscience de la raréfaction des ressources en bois et autres fibres naturelles offre une opportunité de questionner les pratiques achats du Groupe ADP en faveur d'une meilleure intégration des enjeux biodiversité dans les prescriptions (chaîne de valeur amont) et d'une meilleure maîtrise des approvisionnements afin d'assurer qu'ils proviennent de forêts ou surfaces agricoles gérées durablement et adaptées au changement climatique.

2. Opportunités d'exploitation

Opportunités d'exploitation par l'innovation en faveur d'une construction incluant la biodiversité

Le Groupe ADP possède de nombreux défis d'exploitation qui seront accentués par l'effondrement de la biodiversité et la perte des services écosystémiques qui lui sont associés¹.

Ainsi, le Groupe ADP offre des espaces d'expérimentations architecturales propices pour innover en matière d'intégration de la biodiversité, d'innovations bio-inspirées et bio-mimétiques ou encore d'utilisation de solutions fondées sur la nature², au-delà de préserver la biodiversité, peuvent apporter de nombreux co-bénéfices aux métiers d'exploitation par exemple en facilitant l'infiltration de l'eau dans les sols, en traitant les polluants, en le formant et maintenant la stabilité des sols, en améliorant l'isolation acoustique et thermique, ou encore en limitant les effets de phénomènes météorologiques extrêmes aggravés par le changement climatique en cours.

Ces solutions ont été évaluées par le rapport conjoint du GIEC et de l'IPBES comme particulièrement efficaces sur le plan économique au regard de la quantité de services parallèles fournis.

Portée par une culture de l'innovation, via la stratégie RSE « 2025 Pioneers for Trust », le Groupe ADP offre une place centrale à l'innovation et à la créativité. Les aéroports du Groupe ADP, de part l'étendue de leurs surfaces, les particularités techniques des projets de construction et d'infrastructure et des contraintes opérationnelles de sécurité et de maintenance, offrent un terrain de jeu propice à l'innovation.

3. Opportunités réputationnelles

Opportunités réputationnelles liées à l'utilisation de solutions fondées sur la nature

L'utilisation de solutions fondées sur la nature peut apporter des co-bénéfices humains visibles pour les passagers, les riverains et les membres de la communauté aéroportuaire. Par exemple, par la création d'espaces végétalisés, créant des îlots de fraîcheurs agréables sur le parcours passager, le verdissement des accotements de villes, rendant plus agréable le passage des riverains ou encore l'utilisation de végétation tampon limitant la propagation du bruit.

L'utilisation de solutions fondées sur la nature, peut donc constituer à la fois une opportunité de préserver la biodiversité tout en améliorant l'acceptabilité sociétale

des activités du Groupe et en renforçant son positionnement en faveur du vivant. Par ailleurs, les solutions fondées sur la nature, nécessitent souvent l'appel à des expertises locales. Aussi, elles pourraient renforcer la position du Groupe ADP comme un incubateur et acteur de l'économie locale et durable.

Opportunités réputationnelles liées à la concertation avec les territoires en matière de biodiversité

Le Groupe ADP possède historiquement et développe continuellement une expertise ornithologique et naturaliste qui, par le biais de la prise de conscience de la société civile des enjeux de biodiversité, devient une opportunité pour créer du lien avec les territoires autour de projets communs de renaturation en relation avec les corridors écologiques. Ces pratiques de concertation territoriale peuvent constituer une opportunité de générer de l'acceptation sociétale des activités aéroportuaires et de la valeur complémentaire pour les territoires eux-mêmes (cadre de vie des habitants, augmentation de la quantité et de la qualité des espaces verts, etc.).

Opportunités réputationnelles liées à la sensibilisation des passagers

Les terminaux du Groupe ADP font l'objet d'un flux important de clients et passagers. Ils peuvent offrir une visibilité importante et devenir des vecteurs de sensibilisation aux enjeux de biodiversité.

Des ONG environnementales et institutions ont identifié le Groupe ADP comme un acteur potentiel de sensibilisation et en particulier concernant le trafic d'espèces sauvages. Se saisir de ce sujet et avoir une approche proactive dans la sensibilisation des passagers constitue une opportunité de renforcer les engagements du groupe dans la lutte contre ce trafic, de renforcer l'acceptation des plateformes aéroportuaires auprès de ces organes et de favoriser la connaissance des engagements et travaux du groupe en matière de biodiversité.

[E4-ESRS 2 IRO-1-17-(d)] → Indiquer si et comment les risques systémiques pour la société ont été pris en compte dans l'évaluation des risques liés à la biodiversité et aux écosystèmes

Concernant le périmètre de ses activités propres (scope 1), l'analyse des risques n'a pas à date conduit à l'identification d'un risque systémique lié aux pressions exercées par les activités du Groupe.

Néanmoins, parmi les pressions exercées par sa chaîne de valeur (scope 3), les risques liés à la propagation d'espèces exotiques envahissantes dans les territoires à proximité des sites du groupe constitue un risque systémique.

En particulier, le transport d'espèces sauvages - qu'il s'agisse de trafic illégal d'espèces protégées, de transport d'espèces exotiques non-réglementées ou de transport d'espèces par inadvertance - favorise l'introduction d'espèces allochtones à caractère envahissant qui perturbent l'équilibre des écosystèmes dans lesquels celles-ci sont introduites et qui, par prédation, accélèrent la disparition des espèces endémiques du territoire. Ces pratiques favorisent l'homogénéisation des milieux à l'échelle mondiale et limite les capacités de la biodiversité à rendre ses services écosystémiques.

¹ Ici, on se réfère aux 18 services écosystémiques tels que définis par le CICES et l'IPBES tels que création d'habitats, pollinisation, régulation de la qualité de l'air, régulation du climat, régulation de l'acidification des océans, régulation de la distribution en eau douce, formation, protection, le maintien et décontamination des sols, régulation des organismes nuisibles, approvisionnement en énergie, en alimentation, en matériaux, en ressources médicinales.

² Les Solutions fondées sur la Nature (SfN) sont définies par l'UICN comme des actions qui s'appuient sur les écosystèmes pour relever les défis que posent les changements globaux à nos sociétés comme la lutte contre les changements climatiques, la gestion des risques naturels, la santé, l'approvisionnement en eau ou encore la sécurité alimentaire. En effet, des écosystèmes préservés ou restaurés, qui sont résilients, fonctionnels et diversifiés accueillent une grande biodiversité et fournissent ainsi de nombreux services écosystémiques à nos sociétés. Dans leur rapport commun publié en 2021, l'IPBES et le GIEC ont mis en avant le rôle des SfN pour faire face aux défis du changement climatique.

Pour limiter ce risque, le Groupe ADP a intégré un groupe de travail piloté par le Ministère de l'Économie et la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI), et collabore avec l'UICN¹ et le WWF France² afin de mettre en place des actions de sensibilisation, prévention et réduction du trafic d'espèces sauvages. Le Groupe ADP co-anime avec Air France également un groupe de travail parisien regroupant les acteurs du cargo et du transport de passagers ainsi que les ONG précitées et les services de la douane française. Ce groupe de travail volontaire et indépendant des services de l'État précités permet une ouverture de cette problématique à des acteurs divers, et donc une sensibilisation d'un large public et des actions d'un spectre étendu.

- ◆ Certains risques systémiques ont déjà été pris en compte lors de la réalisation de l'étude impacts et dépendances. Par exemple, pour les dépendances, on peut citer les risques géopolitiques, les risques d'effets de marchés, les risques de concurrence des usages, etc. Et pour les impacts, 5 pressions de l'IPBES³, risques d'atteinte à la santé des personnes, etc.

Toutefois, étant basée sur certaines bases de données et méthodologies ayant fortement évolué entre 2022 et 2025, cette étude sera mise à jour en 2025 afin d'alimenter notamment les exercices de plan de transition du modèle d'affaires et de plan de résilience des activités du groupe

[E4-ESRS 2 IRO-1-17-(e)] → Indiquer si des consultations ont été menées avec les communautés concernées sur les évaluations de la durabilité des ressources biologiques et des écosystèmes partagés, et de quelle manière.

- ◆ Consultations et échanges avec les parties prenantes concernant la stratégie biodiversité groupe.
- ◆ Les engagements biodiversité du groupe font l'objet d'une présentation auprès de deux organes consultatifs.

Premièrement, le Groupe ADP échange sur ses enjeux de biodiversité avec son Comité des Parties Prenantes, au sein duquel la Fondation pour la Recherche sur la Biodiversité (FRB) est représentée. Son regard et celui des autres membres contribuent à apporter un regard extérieur sur les pratiques du groupe et à renforcer la prise en compte de ces enjeux. En 2023, le Comité des Parties Prenantes s'est saisi du sujet et a rédigé une note blanche sur les enjeux de Biodiversité au sein des aéroports.

La Direction Développement Durable organise également, pour les plateformes franciliennes, des événements de rencontres avec les acteurs économiques de la communauté aéroportuaire. Ainsi, la Direction Aménagement, Développement Durable et Affaires Publiques du groupe a organisé en 2024, la 14e édition du Club des Partenaires Environnement dédié aux enjeux de biodiversité. Cet événement a regroupé des parties prenantes à la fois fournisseurs, clientes et locataires de foncier du Groupe ADP. Cet événement permet de présenter la politique environnementale, de se sensibiliser communément sur nos enjeux communs de biodiversité par des interventions d'experts (Muséum National d'Histoire Naturelle ou Ligue de Protection des Oiseaux) ainsi que d'échanger sur nos avancements et nos bonnes pratiques pour mieux se coordonner.

- ◆ Consultations et échanges avec les parties prenantes concernant les enjeux biodiversité territoriaux

Les plateformes franciliennes organisent également des consultations et échanges avec les acteurs des territoires riverains à ses plateformes.

Ainsi, les aéroports organisent des rencontres et développent des partenariats avec des collectivités locales et acteurs du territoire en vue de partager ses connaissances et ses bonnes pratiques en matière de biodiversité afin de renforcer la cohérence territoriale en matière de biodiversité. À ce titre, la Direction Actions Territoriales Réglementaires et Urbanisme, met les données des inventaires de biodiversité des plateformes à la disposition des communes permettant notamment de contribuer à la préparation de leur Atlas de Biodiversité Communal (ABC). Ce travail commun a, par exemple, abouti en 2024 à l'actualisation de l'ABC de la commune d'Orly considérant les enjeux de biodiversité de l'aéroport éponyme ainsi que la participation au lancement de celui de la Communauté de Communes des Plaines et Monts de France.

On peut également citer le partenariat en cours entre la plateforme de Paris-CDG et le Conseil départemental de Seine-et-Marne, ainsi que celui avec l'Établissement Public Territorial de Paris Terre d'Envol, qui visent à partager des bonnes pratiques concernant la gestion des espaces et milieux naturels pour mieux préserver la biodiversité.

La coordination territoriale s'est également amplifiée en 2024 à Paris-CDG avec l'organisation à l'initiative du Groupe ADP de la première édition des « Rencontres des Territoires pour la Biodiversité » qui a regroupé 20 élus et partenaires.

En 2024, le Groupe ADP a par ailleurs réalisé une concertation publique volontaire sur l'aéroport de Paris-Orly afin de présenter, échanger et recueillir les avis de toutes les parties prenantes sur son plan directeur à l'horizon 2035. Cette concertation a intégré une forte composante environnementale dont des éléments spécifiques sur la biodiversité.

Enfin, les Maisons de l'Environnement organisent tout au long de l'année des événements de rencontres et de sensibilisations destinés aux riverains et aux scolaires dont la biodiversité constitue un élément significatif. À cette occasion, la Maison de l'Environnement de Paris-CDG a conçu un nouveau livret à destination des scolaires pour les sensibiliser sur les enjeux de nature.

Pour plus d'information sur les concertations territoriales et le Comité des Parties Prenantes, voir DP : S3-1 — Politique d'écoute et de dialogue mise en place avec les parties prenantes territoriales.

[E4-ESRS 2 IRO-1-17-(e)-i] → Indiquer si et comment des sites spécifiques, la production ou l'approvisionnement en matières premières ayant des incidences négatives ou potentiellement négatives sur les communautés concernées ont été pris en considération.

Les différentes études mentionnées précédemment et les rencontres, échanges et concertations menées jusqu'à présent n'ont pas permis au Groupe ADP d'identifier des incidences négatives sur les communautés concernées qui seraient liées à des sujets biodiversité.

[E4-ESRS 2 IRO-1-17-(e)-ii] → Indiquer si et comment les communautés ont été impliquées dans l'évaluation de l'importance relative.

Les études menées jusqu'à présent n'avaient pas été prévues pour inclure les communautés affectées telles que définies précédemment.

La mise à jour et l'extension de ces études incluront en revanche ces communautés et tout particulièrement les acteurs territoriaux, associatifs de la biodiversité et la communauté aéroportuaire. Les éléments échangés et les résultats de ces échanges seront inclus aux conclusions et plans obtenus et divulgués.

¹ Union International pour la Conservation de la Nature.

² World Wildlife Fund.

³ Plateforme Intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES).

[E4-ESRS 2 IRO-1-17-(e)-iii] → Indiquer si et comment les impacts négatifs sur les services écosystémiques prioritaires pour les communautés concernées peuvent être évités.

Il n'a pas été identifié à ce jour d'impact négatif sur les services écosystémiques prioritaires qui impacterait les communautés alentours des aéroports du groupe.

Ainsi aucun plan d'évitement n'a été créé.

Si toutefois, les études lancées en 2025 aboutissaient à l'identification de tels impacts, ils seraient alors pris en considération dans un plan d'atténuation qui serait lui-même rendu public et mis en œuvre dans le respect de la réglementation afférente.

[E4-ESRS 2 IRO-1-17-(e)-iii] → Divulgarion des plans visant à minimiser les impacts négatifs inévitables et à mettre en œuvre des mesures d'atténuation visant à maintenir la valeur et la fonctionnalité des services prioritaires.

Il n'a pas été identifié à ce jour d'impact négatif sur les services écosystémiques prioritaires qui impacterait les communautés alentours des aéroports du groupe.

Ainsi aucun plan d'évitement n'a été créé.

Si toutefois, les études lancées en 2025 aboutissaient à l'identification de tels impacts, ceux-ci seraient alors pris en considération dans un plan d'atténuation qui serait lui-même rendu public et mis en œuvre dans le respect de la réglementation afférente.

[E4-ESRS 2 IRO-1-18] → Le(s) modèle(s) d'entreprise a (ont) été vérifié(s) à l'aide d'une série de scénarios relatifs à la biodiversité et aux écosystèmes, ou d'autres scénarios avec modélisation des conséquences liées à la biodiversité et aux écosystèmes, avec différentes voies possibles.

L'étude que lance le Groupe ADP en 2025 pour élaborer un plan de transition vers un nouveau modèle économique en accord avec la préservation de la biodiversité inclue l'évaluation de scénarios qui permettraient au groupe ADP d'aligner son modèle d'entreprise sur la préservation de la biodiversité.

- ◆ l'étude s'appuiera sur les grandes avancées internationales (notamment issues des COP pour la diversité biologique), les nouveaux cadres institutionnels et réglementaires communautaires et français comme la Stratégie de l'Union Européenne pour la biodiversité 2030.

L'étude contiendra des éléments d'explication sur le choix des scénarios retenus et leur mise à jour.

[E4-ESRS 2 IRO-1-19-(a)] → L'entreprise possède des sites situés dans des zones sensibles du point de vue de la biodiversité ou à proximité de celles-ci

Le Groupe ADP a réalisé un recensement des zones sensibles de biodiversité à proximité de ses sites selon les zones reconnues à l'échelle internationale : zones Natura 2000, sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, zones clés de Biodiversité, zones RAMSAR¹ et aires protégées selon le *World Database of Protected Areas*.

Par ailleurs, à l'échelle du site, le Groupe ADP réalise pour ses 3 plateformes franciliennes des inventaires faune-flore-habitat réglementaires qui permettent d'évaluer les enjeux de ses sites. Pour ces sites, certaines espèces à enjeux ont été identifiées et font l'objet d'un suivi particulier.

[E4-ESRS 2 IRO-1-19-(a)] → Les activités près des zones sensibles pour la biodiversité détériorent les habitats naturels et perturbent les espèces protégées, entraînant des effets négatifs sur ces zones.

Le Groupe ADP identifie des perturbations d'espèces générées par les activités de trafic aérien.

En effet, les déplacements de l'avifaune proches des pistes et dans les voies aériennes sur les premiers kilomètres alentours peuvent être à l'origine de collisions. Les collisions avec l'avifaune peuvent engendrer des perturbations de l'avifaune locale et migratrice.

Par ailleurs, les activités d'exploitation aéroportuaire et de construction peuvent détériorer les habitats et perturber les espèces, à la fois lors des chantiers (perturbations sonores, terrassements des sols), mais également a posteriori par la modification structurelle d'un habitat.

Les zones sensibles identifiées ont été listées, dans le chapitre précédent. Voir DP : [E4-ESRS 2 SBM-3-16-(a)-iii] → Divulgarion des zones sensibles du point de vue de la biodiversité touchées

[E4-ESRS 2 IRO-1-19-(b)] → Il a été conclu qu'il était nécessaire de mettre en œuvre des mesures de mitigation de la perte de biodiversité.

Le Groupe ADP a conclu qu'il était nécessaire de mettre en œuvre des mesures de limitation de ses pressions sur les habitats présents sur et proches de ses plateformes en portant une attention particulière aux espèces protégées

Pour ce faire, il a établi dans sa politique environnementale, plusieurs engagements au sein de chacun des 4 axes de sa politique environnementale visant à la mitigation des enjeux de biodiversité tels que :

- ◆ l'engagement 1.5 préserver les milieux : eau, sols, biodiversité et réduire l'empreinte biodiversité de notre chaîne de valeur ;
- ◆ l'engagement 2.3 contribuer aux travaux d'exemplarité environnementale du secteur aérien, ciblant en particulier la lutte contre le trafic d'espèces protégées ;
- ◆ l'engagement 3.3 : Être un partenaire privilégié des territoires et des acteurs scientifiques et associatifs en matière de préservation et de sensibilisation à la biodiversité ;
- ◆ l'engagement 4.3 : Améliorer la valeur écologique de nos sites, assurer les continuités écologiques et tendre vers le Zéro Imperméabilisation nette dans notre responsabilité de maître d'ouvrage selon une trajectoire ambitieuse validée en 2022.

E4-1 — Résilience du modèle d'affaire Groupe ADP face au risque biodiversité

Le modèle d'affaires du Groupe ADP mentionne explicitement la nécessité d'inscrire la stratégie du groupe sur une trajectoire cohérente avec la limitation de ses pressions sur la biodiversité et résiliente en regard de ses dépendances. Une première brique a été posée dès 2022 par la mesure de l'empreinte biodiversité des aéroports franciliens et l'identification de leurs pressions directes et indirectes. Pour aller plus loin, le Groupe ADP a décidé de réaliser courant 2025 un renouvellement de l'étude incluant le périmètre consolidé et visant à intégrer des scénarios de transition du modèle d'affaires en vue d'aboutir à une analyse de la résilience de ce dernier face aux enjeux de biodiversité.

¹ La convention de Ramsar est un traité international adopté en 1975 relatif à la préservation des zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau.

[E4-1-13-(a)] → Divulgence de la résilience du (des) modèle(s) d'entreprise et de la stratégie actuels face aux risques et opportunités physiques, de transition et systémiques liés à la biodiversité et aux écosystèmes

L'étude de résilience du modèle d'affaires face aux enjeux et risques liés à la perte de biodiversité est prévue pour 2025-2026.

À noter, que lors de la réalisation de sa matrice de double matérialité le Groupe ADP confirme la matérialité de l'enjeu. Ainsi, il mentionne explicitement la nécessité d'inscrire la stratégie du groupe sur une trajectoire cohérente avec la limitation des pressions sur la biodiversité. Le Groupe ADP, conscient des enjeux biodiversité touchant à son modèle économique lance en 2025 des travaux sur le sujet qui porteront sur le périmètre consolidé de ses activités à la fois en France et à l'international.

[E4-1-13-(b)] → Divulgence de la portée de l'analyse de la résilience dans le cadre de ses propres activités et de la chaîne de valeur connexe en amont et en aval

Les travaux qui s'engagent (voir DP : [E4-ESRS 2 IRO-1-19-(b)] → Il a été conclu qu'il était nécessaire de mettre en œuvre des mesures de mitigation de la perte de biodiversité.) sur la question de l'évolution nécessaire du modèle d'affaires du groupe porteront sur le périmètre matériel et pertinent autant d'un point de vue activité que géographique et chaîne de valeur.

Les travaux auront pour objectif d'embarquer toutes les entités contrôlées et leur chaîne de valeur, en incluant notamment certains pouvoirs publics, territoires, partenaires économiques, fournisseurs, autres parties prenantes, etc.

[E4-1-13-(c)] → Divulgence des principales hypothèses formulées (biodiversité et écosystèmes)

Les travaux qui s'engagent (voir DP : [E4-ESRS 2 IRO-1-19-(b)] → Il a été conclu qu'il était nécessaire de mettre en œuvre des mesures de mitigation de la perte de biodiversité.) se baseront sur des hypothèses et des modèles de calculs reconnus et transparents étayés par des données scientifiques et des avis externes. Le Groupe ADP a retenu le *Mean Species Abundance per surface* tel qu'évalué par la *Global Biodiversity Score* pour mesurer son empreinte biodiversité. Les hypothèses et trajectoires formulées seront basées sur les résultats de cette étude.

Les résultats de l'étude seront par la suite rendus publics.

Les liens avec d'autres sujets matériels seront également inclus (climatique, économique, sociétaux, etc.).

[E4-1-13-(d)] → Divulgence des horizons temporels utilisés pour l'analyse (biodiversité et écosystèmes)

Les travaux qui seront réalisés dans le cadre de l'étude de résilience du modèle économique intégreront plusieurs horizons temporels court, moyen (2026 - 2029) et long termes (2030, 2035, 2040), tels qu'indiqués par les cadres institutionnels jugés pertinents et matériels à l'instar des objectifs (liste non-exhaustive) des accords internationaux tels que le nouveau Cadre Mondial pour la biodiversité de Kunming-Montréal, la Stratégie de l'Union Européenne pour la biodiversité à 2030, ou encore les stratégies nationales de biodiversité.

[E4-1-13-(e)] → Divulgence des résultats de l'analyse de la résilience (biodiversité et écosystèmes)

Les résultats de l'étude de résilience du modèle d'affaires, une fois intégrés à la stratégie du groupe, pourront être divulgués dans les futures éditions du présent document.

[E4-1-13-(f)] → Divulgence de l'implication des parties prenantes (biodiversité et écosystèmes)

Comme indiqué au point E4-1-13-(b), l'implication précise des parties prenantes ayant pris part à ces études sera mentionnée et divulguée une fois les résultats des études connus.

[E4-1-15] → Divulgence du plan de transition visant à améliorer et à aligner son modèle d'entreprise et sa chaîne de valeur

Le Groupe s'est déjà fixé un objectif de tendre vers la préservation de 30 % de ses surfaces afin de les dédier à la biodiversité. Cet engagement vise à s'inscrire dans le respect de la cible 3 de l'Accord de Kunming-Montréal. L'étude en cours visera à évaluer les capacités du Groupe ADP à concevoir une trajectoire visant l'alignement de l'ensemble de son modèle économique sur les cibles fixées par les cadres internationaux, à minima, en analysant le Cadre Mondial de Kunming-Montréal et la Stratégie de l'Union Européenne pour la Biodiversité. À l'issue de ces études, le plan de transition qui en découlera et qui sera validé par le Groupe ADP pourra alors être divulgué au plus tard en 2027.

[E4-1-AR 1-(a)] → Explication de la manière dont la stratégie et le modèle d'entreprise seront adaptés pour améliorer et, à terme, réaliser l'alignement sur les objectifs des politiques publiques locales, nationales et mondiales.

Comme mentionné aux points précédents, les différents objectifs des engagements biodiversité aux échelles indiquées seront pris en compte pour établir la trajectoire de résilience et le plan de transition. La future stratégie du groupe, qui prendra le relai de la stratégie actuelle 2025 Pioneers, intégrera les résultats de l'étude de résilience et du plan de transition ainsi construits.

[E4-1-AR 1-(b)] → Inclure des informations sur ses propres activités et expliquer comment elle réagit aux impacts matériels dans sa chaîne de valeur connexe.

Non-obligatoire, non traité sur l'exercice 2024.

[E4-1-AR 1-(c)] → Explication de l'interaction entre la stratégie de l'entreprise et le plan de transition

Comme mentionné aux points précédents, les différents objectifs des engagements biodiversité aux échelles indiquées seront pris en compte pour établir la trajectoire de résilience et le plan de transition. La future stratégie du groupe, qui prendra le relai de la stratégie actuelle 2025 Pioneers, intégrera les résultats de l'étude de résilience et du plan de transition ainsi construits.

[E4-1-AR 1-(d)] → Divulgence de la contribution aux facteurs d'impact et des mesures d'atténuation possibles en suivant la hiérarchie d'atténuation et les principaux liens de dépendance, ainsi que les actifs et les ressources bloqués qui sont associés à la biodiversité et à la modification des écosystèmes.

Les travaux qui seront réalisés pour établir l'analyse de résilience et le plan de transition, ainsi que la nouvelle stratégie du groupe, intégreront la hiérarchie d'atténuation de l'effondrement de la biodiversité (notamment en explicitant et objectivant les trajectoires suivies). Basée sur une étude impact et dépendance du groupe à la Nature, l'analyse de résilience intégrera donc ces enjeux.

[E4-1-AR 1-(e)] → Explication et quantification des investissements et des financements soutenant la mise en œuvre de son plan de transition

L'étude des scénarios et trajectoires de biodiversité qui seront définis dans le cadre du plan de transition du modèle d'affaires viseront à apporter des éléments d'informations sur les moyens financiers et les investissements à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de biodiversité et soutenir le plan de transition.

[E4-1-AR 1-(f)] → Divulgaration des objectifs ou des plans d'alignement des activités économiques (revenus, dépenses d'investissement).

Les éléments relatifs au règlement européen de taxonomie sont présentés au chapitre Taxonomie verte (voir : 1.1.4 Obligations et méthodologie du règlement taxonomie).

[E4-1-AR 1-(g)] → Les compensations de la biodiversité font partie du plan de transition

Bien que les sujets de sobriété et d'évitement seront tout d'abord pris en compte dans le plan de transition, si des risques et impacts résiduels sont identifiés après des étapes, les compensations éventuelles feront partie des actions mises en œuvre par Groupe ADP pour minimiser ses impacts sur la biodiversité. Cet éventuel programme de compensation sera divulgué.

[E4-1-AR 1-(h)] → Informations sur la gestion du processus de mise en œuvre et d'actualisation du plan de transition

L'actualisation du plan de transition se basera sur les résultats obtenus par l'étude Dépendances et Impacts ainsi que sur sa mise à jour. Elle reflétera un état des activités du groupe, de leurs impacts et leurs dépendances à la biodiversité.

Cette « photographie » ne saurait être permanente. Elle pourra varier en fonction de plusieurs facteurs :

- ♦ internes : modifications de process, d'activités, de périmètres internes, etc. ;
- ♦ interfaces : modifications du portefeuille clients, adaptation des services proposés, etc. ;
- ♦ externes : modification de la régulation, pression du marché, extension du périmètre du groupe par acquisitions/sessions, etc.

Les études détaillées aux points précédents intégreront une proposition de fréquence de mise à jour de celles-ci ainsi que le modèle d'affaire et les activités du groupe s'adapte « en continu » aux modifications et anticipent les risques et opportunités identifiées.

[E4-1-AR 1-(i)] → Indication des mesures et des outils connexes utilisés pour mesurer les progrès accomplis et intégrés dans l'approche de mesure (biodiversité et écosystèmes)

Le plan de transition qui sera produit par Groupe ADP intégrera une description des méthodes et des outils de suivi qui seront opérationnalisés pour garantir le suivi des avancements.

[E4-1-AR 1-(j)] → Les organes d'administration, de gestion et de surveillance ont approuvé le plan de transition

Les plans d'actions et feuilles de route qui découleront du plan de transition feront l'objet d'un suivi régulier. Ce suivi sera mis en œuvre concomitamment à la mise en œuvre des plans, qui seront suivis à l'aide d'indicateurs dédiés. Ces éléments feront l'objet de divulgation une fois ceux-ci définis et mis en œuvre. Le plan de transition et ses outils de suivi seront validés par le Comité Exécutif.

[E4-1-AR 1-(k)] → Indication des défis actuels et des limites du projet de plan en ce qui concerne les domaines ayant un impact significatif et les mesures prises par l'entreprise pour y remédier (biodiversité et écosystèmes).

Les freins pourront être identifiés dans un second temps lorsque le plan de transition sera établi.

Non-obligatoire, non traité en 2024.

E4-2 — Politique Groupe ADP en matière de préservation de la biodiversité et des écosystèmes

L'année 2024 est marquée par la démarche de renouvellement des engagements biodiversité du Groupe ADP auprès du programme act4nature International, ainsi que le bilan des engagements de la période 2020 - 2024.

Pour assurer une meilleure adhésion et mobilisation des équipes en vue de l'atteinte des nouveaux engagements biodiversité, le Groupe ADP a décidé de placer au cœur de sa démarche de renouvellement un travail de coconstruction avec les collaborateurs s'appuyant sur un réseau biodiversité interne explicitement constitué en 2024. Ainsi, d'une durée de 8 mois, cette étape de coconstruction a impliqué 17 entités et, plus de 50 collaborateurs ont été amenés à contribuer à l'élaboration des Engagements Biodiversité 2030 du Groupe ADP, présentés ici et à retrouver dans leur intégralité sur le site d'act4nature International : <https://www.act4nature.com/>.

[E4-2-22] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques, des dépendances et des opportunités liés à la biodiversité et aux écosystèmes [voir ESRS 2 - MDR-P].

La politique environnementale adossée à la feuille de route stratégique 2025 Pioneers positionne la biodiversité comme enjeu structurant de la démarche de transition environnementale du Groupe ADP. Les plateformes aéroportuaires composant le groupe ont défini leur feuille de route environnementale respective déclinant à leur échelle et selon leur matérialité les engagements et objectifs établis par la politique environnementale actuelle. cf. 4.2 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.

Préalablement à cette politique environnementale, certaines actions biodiversité avaient déjà été initiées de longue date : le passage au zéro phytosanitaire, engagé depuis maintenant plus de 10 ans, ou les engagements volontaires publics tels que act4nature depuis 2018 par exemple.

Les engagements communs de *Airports for trust*, les engagements act4nature ainsi que la politique environnementale actuelle du Groupe ADP sont composées d'engagements biodiversité définis selon les retours d'expériences et réalisations préalables aux résultats de l'étude d'empreinte biodiversité. Voir DP : [E4-ESRS 2 IRO-1-19-(b)] → Il a été conclu qu'il était nécessaire de mettre en œuvre des mesures de mitigation de la perte de biodiversité. Néanmoins, ces engagements avaient déjà permis d'adresser une partie significative des enjeux matériels de biodiversité du groupe¹.

Depuis 2022 et le déploiement de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers, la maturité du Groupe ADP dans le domaine de la biodiversité a fortement progressé. Grâce à la réalisation de l'étude dépendances et impacts en 2022, le Groupe ADP a pu mesurer son empreinte biodiversité selon la méthodologie du *Global Biodiversity Footprint*. Ainsi, le Groupe ADP peut se doter pour la première fois d'engagements structurés autour des enjeux matériels de biodiversité appuyés sur une méthodologie d'empreinte reconnue. L'objectif pour le groupe est d'aboutir dans un horizon court terme (2026) à une politique biodiversité, un plan de résilience et des plans d'actions basés sur la science, incluant les grandes avancées internationales (notamment issues des conférences des parties pour la diversité biologique) et les nouveaux cadres institutionnels et réglementaires communautaires et français. Ainsi, la future politique biodiversité groupe, faisant levier sur le renouvellement des engagements biodiversité auprès d'act4nature, se basera sur :

- ◆ la mise à jour des études impacts et dépendances à l'échelle groupe (périmètre de consolidation financière) ;
- ◆ l'établissement et la validation du plan de transition du modèle économique et de l'analyse de résilience correspondante s'inscrivant dans les limites planétaires ;
- ◆ l'intégration des enjeux biodiversité dans le modèle d'affaires du Groupe ADP ;
- ◆ la définition de la feuille de route globale et par entité composante du Groupe ADP ;
- ◆ l'évaluation de scénarios de trajectoires biodiversité alignées sur les grands objectifs internationaux dits de nette contribution (« *No net loss* » à 2035, puis « *positive gain* ») ;
- ◆ la définition des processus de mise à jour des différents éléments cités ci-dessus.

Ces réalisations essentielles pour le Groupe ADP et le vivant doivent contribuer à définir une voie durable pour permettre au groupe d'assurer sa mission d'accueil des passagers et d'exploitation des aéroports.

Les nouveaux engagements biodiversité pour la période 2025 - 2030 permettront donc d'adresser les enjeux les plus matériels du groupe. Ainsi, ces nouveaux engagements contiendront davantage d'ambitions en matière de prise en compte de la biodiversité dans les zones bâties et les nouveaux projets de construction et d'aménagement.

S'inscrivant dans l'ambition portée par la Stratégie Nationale de Biodiversité 2030, les futurs engagements biodiversité du Groupe ADP se structureront autour de quatre axes :

- ◆ Axe 1 : PRÉSERVER les milieux naturels à enjeux présents sur les aéroports en concordance avec les continuités écologiques ;
- ◆ Axe 2 : REDONNER à la biodiversité de l'espace pour l'accueillir dans les milieux urbanisés et développer des modèles de construction sobres favorables au vivant ;

◆ Axe 3 : MOBILISER les acteurs de la communauté aéroportuaire et au-delà pour réduire les pressions de notre chaîne de valeur ;

◆ Axe 4 : ÉLEVER la biodiversité au niveau stratégique, et développer les outils de gouvernance adaptés pour la piloter.

Ce travail s'inscrit en cohérence avec la Stratégie Nationale pour la Biodiversité, pour répondre aux grands axes stratégiques nationaux définis :

- ◆ protection et restauration des écosystèmes ;
- ◆ utilisation durable des services et ressources de la biodiversité ;
- ◆ mobilisation de la société par la sensibilisation et la formation ;
- ◆ gouvernance efficace et inclusive.

Les cibles associées à ces engagements seront accompagnées en 2025 d'une mesure quantitative de l'alignement de l'ambition portée par le groupe avec les trajectoires et cadres mondiaux et européens, tels que l'Accord-cadre de Kunming-Montréal et la Stratégie Européenne de Biodiversité. Pour cela, le groupe élargira et actualisera son étude dépendances et impacts, évaluera les risques et opportunités de biodiversité sur ses activités, travaillera à la résilience de son modèle économique, avec comme objectif de consolider des orientations stratégiques sur la base d'une trajectoire « *No net loss and net gain on biodiversity* ».

[E4-2-23-(a)] → Informations indiquant si et comment les politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes se rapportent aux questions signalées dans l'E4 AR4

Réponse apportée au DP : [E4-2-23-(b)] → Explication de la question de savoir si et comment la politique relative à la biodiversité et aux écosystèmes est liée aux impacts matériels liés à la biodiversité et aux écosystèmes.

[E4-2-23-(b)] → Explication de la question de savoir si et comment la politique relative à la biodiversité et aux écosystèmes est liée aux impacts matériels liés à la biodiversité et aux écosystèmes

Même si la structure des Engagements Biodiversité 2020 - 2024 ne se basait pas sur une étude d'empreinte biodiversité, certains des enjeux déjà pressentis par le Groupe ADP ont pu être adressés par la politique environnementale en cours.

Ainsi, sur son Scope 1, le Groupe s'était déjà engagé sur l'amélioration des pratiques de gestion raisonnée des espaces verts, en particulier au travers de la démarche zéro-phytosanitaire et de la gestion des espèces exotiques envahissantes (EEE).

Parallèlement, les enjeux de limitation du changement d'usage des sols ont été traités par une stratégie d'aménagement et gestion responsable coconstruite avec les territoires, ainsi que le travail auprès des équipes immobilières pour développer des standards de biodiversité ou obtenir des labels valorisant ces pratiques.

Sur le périmètre de sa chaîne de valeur, le Groupe s'est engagé à contribuer aux travaux collectifs du secteur aérien de lutte contre le trafic d'espèces sauvages, une démarche d'intégration de la biodiversité dans les achats, ainsi que la mobilisation des commerces et restaurants présents sur ses aéroports.

¹ Les Engagements Biodiversité du groupe ADP sont publiés par le programme act4nature et sont disponibles sur leur site. Lien : <https://www.act4nature.com/wp-content/uploads/2020/10/GROUPE-ADP-VF.pdf>.

[E4-2-23-(c)] → Explication de la question de savoir si et comment la politique relative à la biodiversité et aux écosystèmes est liée aux dépendances matérielles et aux risques et opportunités matériels physiques et de transition

Selon les résultats de l'étude Dépendances et Impacts, la première dépendance du groupe est liée à la disponibilité en eau douce. En effet, les plateformes aéroportuaires dépendent directement de l'eau pour garantir leur capacité d'accueil de passagers et la sécurité aérienne. Voir DP : [E4-ESRS 2 IRO-1-17-(b)] → Divulgence de l'identification et de l'évaluation des dépendances à l'égard de la biodiversité, des écosystèmes et de leurs services sur les sites de l'entreprise et dans la chaîne de valeur. La dépendance du groupe à l'eau est adressée par des engagements sur la prévention, la maîtrise, le suivi des pollutions, dont la pollution de l'eau. Ces engagements sont présentés dans l'ESRS-E2. Voir DP : E2.IRO-1 — Présentation des IRO liés à la pollution de l'air et de l'eau.

On note également que le groupe s'est doté depuis 2023 d'un plan de sobriété eau qui est évoqué dans la partie plan de vigilance du chapitre dédié à l'eau au sein de l'ESRS E2.

L'étude a également soulevé des dépendances au bois et aux fibres naturelles. Le groupe adresse cet enjeu au travers de ses engagements en matière d'achats responsables en travaillant spécifiquement sur les enjeux de déforestation importée.

[E4-2-23-(d)] → Explication de la manière dont la politique de biodiversité et des écosystèmes soutient la traçabilité des produits, composants et matières premières ayant des impacts significatifs sur la biodiversité et les écosystèmes tout au long de la chaîne de valeur.

Le Groupe ADP ne réalise d'activité manufacturière ou de production industrielle. Cependant, il vend des produits par l'intermédiaire de ses filiales commerciales. Aussi sa relation aux composants et matières premières est indirecte, *via* ses achats. La politique achats en matière de biodiversité est précisée dans le DP E4-2-23-(e) ci-après.

[E4-2-23-(e)] → Explication de la question de savoir si et comment la politique relative à la biodiversité et aux écosystèmes aborde la production, l'approvisionnement ou la consommation à partir d'écosystèmes qui sont gérés de manière à maintenir ou à améliorer les conditions de la biodiversité

Le Groupe ADP n'est pas producteur de produits. Il vend des produits par l'intermédiaire de ses filiales commerciales. Le Groupe ADP s'engage à identifier les acteurs de sa chaîne de valeur amont les plus à risque en matière de biodiversité et à engager avec eux, sur une approche partenariale, une démarche d'amélioration continue de leurs pratiques en faveur de la biodiversité.

Cette démarche visera spécifiquement les achats provenant des secteurs à enjeux identifiés par la Stratégie Nationale de Biodiversité, ainsi que les achats de matières premières identifiés à enjeux par l'étude Dépendances et Impacts.

Au-delà de sa démarche partenariale, le Groupe ADP s'engage également à intégrer des clauses de vigilance biodiversité d'ici à 2027 dans les contrats des secteurs d'achats à enjeux.

[E4-2-23-(f)] → Explication de la question de savoir si et comment la politique relative à la biodiversité et aux écosystèmes aborde les conséquences sociales des impacts liés à la biodiversité et aux écosystèmes

L'étude Dépendances et Impacts réalisée en 2022 n'a pas permis d'identifier les conséquences sociales des impacts du Groupe ADP en matière de biodiversité.

Aussi, l'actualisation de l'étude initiée visera à déterminer si les impacts liés à la biodiversité et aux écosystèmes ont des conséquences sociales.

[E4-2-AR 12] → Divulgence de la manière dont la politique se réfère à la production, à l'approvisionnement ou à la consommation de matières premières

Le Groupe ADP, conscient des enjeux de biodiversité existants sur sa chaîne de valeur amont, traite les enjeux liés à l'approvisionnement et à la consommation de matières premières au travers de sa politique Achats Groupe. La politique Achats dédie un chapitre spécifique à l'environnement. Ainsi, les fournisseurs sont évalués sur une grille de critères RSE lors de la passation de marchés et sont mobilisés en vue de leur adhésion à la charte achats responsables du Groupe qui les engage, entre autres, sur le volet biodiversité.

Au travers du renouvellement de son adhésion au programme act4nature, le groupe s'est engagé à renforcer l'accompagnement de ses fournisseurs, en particulier sur les secteurs prioritaires définis par la Stratégie Nationale de Biodiversité¹.

Pour plus d'information sur la prise en compte des enjeux environnementaux dans la politique achats, voir : [E1-16-(b)] → Divulgence des leviers de décarbonisation et des actions clés

[E4-2-AR 12-(a)] → Divulgence de la manière dont la politique se réfère à des politiques limitant l'approvisionnement auprès de fournisseurs qui ne peuvent pas démontrer qu'ils ne contribuent pas à la conversion significative de zones protégées ou de zones clés pour la biodiversité

La démarche actuelle du Groupe ADP est une démarche basée sur une approche partenariale et d'accompagnement de ses fournisseurs en vue de favoriser leur mobilisation en vue de permettre au Groupe ADP de compter sur un approvisionnement durable en ressources, entre autre basé sur la préservation des zones protégées et zones clés de biodiversité.

Cette approche n'est pour le moment pas contraignante et ne fait pas l'objet d'une valorisation dans les critères d'achats.

[E4-2-AR 12-(b)] → Divulgence de la manière dont la politique se réfère à des normes reconnues ou à des certifications de tiers supervisées par des organismes de réglementation

Les engagements biodiversité du Groupe ont été reconnus par le programme Entreprises Engagées pour la Nature de l'OFB. Par ailleurs, le groupe a rejoint en 2018 l'initiative act4nature international. Ainsi, chaque renouvellement des engagements biodiversité du groupe depuis 2018 est soumis au processus de relecture et de validation de l'initiative afin d'assurer sa conformité avec les standards de celui-ci en la matière.

¹ Les secteurs prioritaires de la Stratégie Nationale de Biodiversité. Lien : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Doc-chapeau-SNB2030-HauteDef.pdf>.

Par ailleurs, les engagements biodiversité sont intégrés et articulés en cohérence avec les engagements climat du Groupe, conçus conjointement dans le cadre de la politique environnementale groupe. Ainsi, pour réduire ses pressions sur la Biodiversité, le Groupe met en œuvre une trajectoire d'atténuation du changement climatique reconnue SBTi et programme ACA.

La reconnaissance par des labels et autres organismes normateurs ou certificateurs est également encouragée dans la politique environnementale par l'engagement 4.4.

Ainsi, les feuilles de route environnementales des plateformes, déclinant la politique groupe sont pilotées par les entités en respectant également la norme ISO 14 0001. Pour retrouver le périmètre des plateformes concernées, voir DP : [E2-1-15-(c)] → Informations indiquant si et comment la politique vise à éviter les incidents et les situations d'urgence, et si et quand ils se produisent, à contrôler et à limiter leur impact sur les personnes et l'environnement

Par ailleurs, les bonnes pratiques du groupe en matière de biodiversité sont reconnues par l'obtention de labels. Ainsi, la gestion exemplaire des espaces verts des trois plateformes franciliennes a permis leur labellisation Aérobio, niveau 3 pour Paris-Orly et 2 pour Paris-CDG et Paris-Le Bourget¹.

Paris-Orly possède également le label Ecojardin ce qui fait de la plateforme, la plus grande superficie labellisée Ecojardin de France.

La politique groupe encourage également la mise en œuvre de labels dans les projets d'infrastructure et de construction tels que les labels BREEAM/LEEDS, comprenant des critères spécifiques liés à la biodiversité.

Finalement, les nouveaux engagements biodiversité groupe 2030 ont été conçus de manière à adresser les sujets matériels identifiés par le nouveau Cadre Mondial pour la Biodiversité de Kunming-Montréal ainsi que leur déclinaison dans la stratégie Européenne et Nationale de biodiversité.

[E4-2-AR 12-(c)] → Divulcation de la manière dont la politique traite des matières premières provenant d'écosystèmes gérés pour maintenir ou améliorer la biodiversité, démontrée par la surveillance régulière et la communication de l'état de la biodiversité et des gains ou pertes de biodiversité.

Non-applicable. À date, le Groupe ADP n'a pas identifié de matières premières provenant d'écosystèmes gérés.

[E4-2-AR 16] → Divulcation de la manière dont la politique permet de répondre aux points a), b), c) et d)

- a) Éviter les impacts négatifs sur la biodiversité et les écosystèmes dans le cadre de ses propres activités et de sa chaîne de valeur, en amont et en aval.

Le Groupe ADP s'est engagé à dédier des surfaces à la biodiversité. Ces surfaces majoritairement composés de prairies permanentes détiennent une certaine valeur écologique pour leur territoire et accueille des espèces à enjeux de biodiversité.

Ces surfaces sont inscrites au plan masse de manière à y éviter que de nouveaux projets d'aménagement n'y soient développés.

- b) Réduire et limiter à un minimum les impacts négatifs sur la biodiversité et les écosystèmes qui ne peuvent être évités, dans ses propres activités comme dans sa chaîne de valeur en amont et en aval.

Le groupe déploie une grille d'évaluation interne des projets contenant un chapitre biodiversité pour permettre aux maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvre de structurer leur prise en compte du sujet, dès la phase de conception du projet.

Par ailleurs, le groupe applique de manière volontaire la séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC), c'est-à-dire qu'il encourage l'application de la séquence sous son format le plus exigeant dite séquence Éviter, Réduire, Accompagner (ERA) qui vise éviter et réduire les impacts sur la biodiversité à tel point que la compensation n'est plus nécessaire.

Le Groupe travaille également à étendre le périmètre d'utilisation de la démarche ERC pour les projets d'aménagement sensibles.

- c) Restaurer et réhabiliter des écosystèmes dégradés ou de restaurer des écosystèmes dévastés suite à l'exposition à des impacts qui ne peuvent être totalement évités et/ou réduits à un minimum.

Le groupe a placé au cœur de ses nouveaux engagements une mesure concernant l'accueil de la biodiversité dans ses ouvrages. Ainsi, le groupe ambitionne d'encourager des mesures d'aménagement et de rénovation favorables à la cohabitation de ses structures avec la présence de biodiversité.

Il réalise des actions de restauration selon les prérogatives en vigueur mais également de manière volontaire, voir DP : [E4-3-28-(b)-iii] → Description des compensations de la biodiversité.

Le groupe travaille également à la préservation des corridors écologiques en organisant des plantations aux abords de la plateforme et en travaillant à la définition de cartographies communes avec les territoires.

- d) Atténuer sa contribution à des vecteurs matériels de perte de biodiversité.

La politique du groupe ADP vise à adresser les 5 facteurs clés de pressions tels que définis par l'IPBES² sur la biodiversité. Ainsi, le groupe travaille principalement sur le changement d'usage des sols de ses métiers d'exploitation en dédiant des surfaces à la biodiversité.

[E4-2-AR 17-(a)] → La norme de conduite des tiers utilisée dans la politique est objective et réalisable sur la base d'une approche scientifique de l'identification des problèmes et réaliste dans l'évaluation de la manière dont ces problèmes peuvent être abordés dans diverses circonstances pratiques.

Le cadre proposé par act4nature est rendu public sur la page internet.

Le procédé vise à évaluer la matérialité et la qualité des engagements des entreprises. Ainsi, le programme engage les entreprises à :

- ◆ répondre aux critères SMART (spécifique, mesurable, additionnel, réaliste et temporellement encadré) ;
- ◆ présenter les enseignements d'une analyse de matérialité pour expliquer la cohérence des engagements ;
- ◆ appliquer le principe *comply or explain* : tous les engagements communs devraient être déclinés en au moins un engagement individuel sauf explication ;
- ◆ aligner leurs engagements individuels sur les engagements communs ;
- ◆ obtenir la signature par le Président-Directeur Général de l'entreprise.

¹ Pour plus d'information, consulter le site de l'association Aërobiodiversité : <https://aerobiodiversite.org/aeroports>.

² Pour plus d'information sur les 5 pressions : <https://biodiversite.gouv.fr/les-5-pressions-responsables-de-leffondrement-de-la-biodiversite>.

[E4-2-AR 17-(b)] → Les normes de conduite des tiers sont élaborées ou maintenues via une consultation continue avec les parties prenantes, assurant une contribution équilibrée de tous les groupes sans qu'aucun ne détienne une autorité excessive ou un droit de veto sur le contenu.

Les normes et cadres dans lesquels s'inscrit la politique environnementale et les engagements biodiversité font l'objet de reconnaissance externe, respectant les standards internationaux. Ainsi, le cadre proposé par le programme act4nature, s'aligne sur celui proposé par *Business For Nature* qui est l'organe de représentation des entreprises au sein de la Convention sur la diversité biologique (CDB) et permet ainsi de s'inscrire dans la démarche internationale. Le jury act4nature est composé de parties prenantes scientifiques et institutionnelles expertes en biodiversité tels que l'IUCN (Union Internationale de Conservation de la Nature), l'IDDRI (Institut du Développement Durable et des Relations Internationales) ou encore le MEDEF (Mouvement des Entreprises de France), ainsi que de l'ensemble des 70 entreprises membres du programme représentant un panel de secteurs industriels variés (cosmétiques, textiles, énergie, transport, construction, alimentation, banque, immobilier).

Pour son maintien dans le programme, le groupe est invité à se soumettre à la réalisation de bilans réguliers afin d'assurer le suivi de ses travaux et garantir son adéquation avec le programme.

Par ailleurs, le Groupe ADP est membre de plusieurs réseaux et mécènes de plusieurs associations qui lui permettent de se tenir informé des innovations et avancements réglementaires, et de travailler en amélioration continue sur l'intégration des enjeux de biodiversité. Ainsi, le groupe est un membre actif du réseau EpE (Entreprises pour l'Environnement) et du réseau Orée, et mécène de l'Association Aérobiodiversité et du Muséum National d'Histoire Naturelle. L'Aéroport d'Orly travaille également avec la LPO.

Parallèlement, le Groupe ADP place au cœur de son modèle de gouvernance de la biodiversité, l'échange et l'acceptabilité de ses activités auprès des territoires. Ainsi, les plateformes parisiennes mettent à disposition un espace d'échanges, ouvert au public, dédié à favoriser le lien avec les riverains et les territoires par le biais de ses Maisons de l'Environnement. Chaque année, les aéroports y organisent des événements, expositions, conférences, tables rondes, dans l'objectif de faire connaître ses activités et des concertations publiques. Par ailleurs, les plans directeurs et projets d'aménagements structurants et de long terme.

[E4-2-AR 17-(c)] → La norme de conduite d'un tiers utilisée dans la politique encourage une approche progressive et une amélioration continue de la norme et de son application à de meilleures pratiques de gestion.

Pour obtenir sa réadhesion au sein du programme act4nature, le Groupe ADP doit réaliser le bilan des engagements précédents et prouver l'additionnalité de ses nouveaux engagements comparativement aux anciens. Parallèlement, act4nature s'assure que les propositions réalisées constituent bien une démarche volontaire qui vient améliorer l'ambition ou devancer une loi.

[E4-2-AR 17-(d)] → La norme de conduite d'une tierce partie utilisée dans la politique est vérifiable par l'intermédiaire d'organismes de certification ou de vérification indépendants, qui disposent de procédures d'évaluation définies et rigoureuses permettant d'éviter les conflits d'intérêts.

La politique du Groupe ADP a fait l'objet d'une relecture par les partenaires externes (au moins un réseau d'entreprise, une ONG et un acteur scientifique) puis d'une validation par le Comité de Pilotage de act4nature (partenaires et entreprises engagées).

Par ailleurs, le programme act4nature respecte des standards globaux ce qui permet au Groupe ADP de faire reconnaître la qualité du chapitre biodiversité de sa politique environnementale auprès d'autres instances.

À ce titre, l'adhésion à act4nature a facilité l'intégration du Groupe au sein de l'initiative Entreprises Engagées pour la Nature portée par l'OFB, ainsi que sa reconnaissance par le réseau international Business for Nature au travers de la contribution du Groupe ADP à la campagne *It's now for nature*.

[E4-2-AR 17-(e)] → La norme de conduite d'une tierce partie utilisée dans la politique est conforme au code de bonne pratique de l'ISEAL.

Non obligatoire, non traité sur l'exercice 2024

[E4-2-24-(a)] → Une politique de protection de la biodiversité et des écosystèmes couvrant les sites opérationnels détenus, loués ou gérés dans ou à proximité d'une zone protégée ou d'une zone sensible du point de vue de la biodiversité en dehors des zones protégées a été adoptée.

La politique présentée dans le DP E4-2-22¹ adresse en particulier la préservation de la biodiversité et des écosystèmes dite de Scope 1, c'est-à-dire présents sur nos sites opérationnels détenus et gérés².

Pour le groupe, cela se traduit par les travaux menés :

- ◆ par les services de prévention du risque animalier pour cohabiter en sécurité avec la faune présente sur nos plateformes en particulier aux abords des pistes ;
- ◆ par les services de gestion espaces verts, en particulier par la mise en place des pratiques de gestion différenciée et raisonnée des espaces de prairies aéronautiques en vue de préserver la flore locale sauvage, limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes et garantir le maintien de l'intégrité des écosystèmes pour préserver les services rendus par la nature ;
- ◆ par les services d'ingénierie, d'infrastructure, d'architecture et de construction, en vue de l'accueil de la biodiversité dans les espaces urbanisés de la plateforme : par la végétalisation, la perméabilisation, le choix de modèles de conceptions architecturaux et de matériaux propices à l'accueil des espèces.

¹ (Cf. [E4-2-22] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques, des dépendances et des opportunités liés à la biodiversité et aux écosystèmes [voir ESRS 2 - MDR-P].)

² Le Groupe ADP ne loue pas auprès d'un tiers le foncier de ses plateformes.

[E4-2-24-(b)] → Des pratiques ou des politiques de gestion durable des terres ou de l'agriculture ont été adoptées.

Historiquement, le Groupe ADP est amené à gérer des terres dans le cadre de ses projets de construction et d'aménagement. Conscient des enjeux de biodiversité associés, le groupe débute en 2025 une expérimentation sur l'aéroport de Paris-CDG afin d'aboutir sur le moyen terme à une gestion systématisée des terres.

La méthodologie testée vise à inscrire au schéma directeur, la gestion des Terres. Ainsi, les projets ont fait l'objet d'une évaluation de la volumétrie des terres à excaver. Avec le laboratoire interne, la plateforme va ensuite caractériser la composition géologique des terres et définir une stratégie de stockage de celles-ci.

Les modalités de gestion associées seront structurées selon leur caractérisation géologique et leur temps de stockage. Les terres feront par la suite l'objet d'une gestion écologique, ou d'une revalorisation sur d'autres projets.

Le Groupe ADP a pour ambition de systématiser les bonnes pratiques qui sortiront des retours de l'expérimentation et d'étendre cette stratégie sur un plus large périmètre de plateformes. Par ailleurs, sur l'ensemble des milieux semi-naturels de ses plateformes, les plateformes franciliennes mettent en place des plans de gestion différenciée. Ces plans de gestion incluent des pratiques telles que la démarche zéro phytosanitaire, des plans de fauche tardive, pratiques herbes hautes, paillages, des travaux de stabilisation de la propagation d'espèces exotiques envahissantes et des pratiques de renaturation, incluant la sélection d'essences endémiques. Ces pratiques visent également à assurer une gestion durable des milieux, en y préservant les habitats et les attraits pour espèces endémiques associées.

[E4-2-24-(c)] → Des pratiques ou des politiques de gestion durable des océans ou des mers ont été adoptées.

Non applicable. Les océans et les mers n'ont pas été considérés comme des milieux naturels matériels liés aux impacts du Groupe ADP.

[E4-2-24-(d)] → Des politiques de lutte contre la déforestation ont été adoptées

La nouvelle charte RSE fournisseurs actualisée en 2024 inclue 13 principes dont l'un d'eux adresse la préservation de la biodiversité. Entre autre, elle met en avant les enjeux de déforestation importée, ainsi les fournisseurs signataires de la charte sont invités à prendre en compte cet enjeu.

Par ailleurs, les nouveaux engagements biodiversité incluent des ambitions en matière d'achats responsables qui visent entre autres à améliorer notre suivi des enjeux de déforestation importée. Ainsi, le Groupe ADP s'est engagé à identifier dans ses achats les secteurs prioritaires à impacts et de les accompagner dans une approche partenariale en vue de réduire les impacts de notre chaîne de valeur amont.

L'étude d'identification est en cours de réalisation sur l'année 2025.

E4-3 — Synthèse des actions en faveur de la biodiversité sur 2023 - 2024 (descriptif détaillé incluant évaluation monétaire)**[E4-3-27] → Actions et ressources relatives à la biodiversité et aux écosystèmes [voir ESRS 2 - MDR-A].****1. Mesurer la biodiversité**

Historiquement, les aéroports observent quotidiennement la biodiversité présente, en particulier en zone réservée (*airside*) pour des questions de sécurité aéronautique, en particulier en vue d'éviter les collisions aviaires. Ainsi, des données d'observation de biodiversité sont suivies par les plateformes de manière historique.

Parallèlement, pour améliorer leurs connaissances les plateformes franciliennes réalisent des inventaires de la faune et de la flore annuellement avec le soutien de l'association Aërobiodiversité.

En 2022, le Groupe ADP a mesuré pour la première fois l'empreinte biodiversité globale des plateformes franciliennes par le biais du *Corporate Biodiversity Footprint*. Cette démarche a permis de prendre conscience de nouveaux défis sur lesquels le groupe était attendu.

En 2024, le Groupe étend son périmètre de mesure de biodiversité aux aéroports internationaux. Ainsi, les aéroports de la filiale TAV ont planifié les inventaires écologiques de dix sites, ce qui a permis de lancer les études pour les aéroports d'Antalya, d'Almaty, d'Ankara et d'Izmir et de planifier pour 2025 les études de l'aéroport de Milas-Bodrum, de Tbilissi, de Macédoine et de Batumi.

En parallèle, le groupe travaille sur la consolidation de ses données biodiversité, au travers d'un outil cartographique commun à l'ensemble des plateformes.

2. Préserver et gérer durablement les habitats

Les plateformes franciliennes tiennent leur engagement de préservation de 25 % (Paris-CDG) et 30 % (Paris-Orly et Paris-Le Bourget) de leurs espaces de manière à les dédier à la biodiversité. Ces espaces, majoritairement composés de prairies permanentes, sont reconnus par la Stratégie Nationale de Biodiversité pour leur valeur écologique, constituant de véritables réservoirs de biodiversité dans un territoire particulièrement urbanisé.

Afin de maintenir les caractéristiques écologiques de ces milieux, les plateformes franciliennes mettent en œuvre des pratiques de gestion raisonnée de leurs espaces verts, telles que (i) des plans de fauche différenciée adaptés aux usages et privilégiant la fauche tardive, permettant dans certains espaces de laisser la prairie en cycle complet de végétation, (ii) des pratiques de maintien en herbes hautes (iii) ou encore des pratiques de paillage et de désherbage mécanique en particulier pour lutter contre les plantes exotiques invasives. Ainsi, 47 % des superficies de la plateforme de Paris-CDG étaient gérées en fauche tardive en 2024. Ces pratiques de gestion ont été saluées par plusieurs labels. Ainsi, Paris-CDG et Paris-Le Bourget ont obtenu le niveau 2 du label Aërobiodiversité et Paris-Orly le niveau 3. Paris-Orly est aussi devenu la plus grande plateforme aéroportuaire labellisée Ecojardin.

Enfin, les plateformes franciliennes ont toutes les trois réussi à atteindre le zéro phytosanitaire en 2024, démarche initiée volontairement dès 2008 à Paris-Orly.

3. Réduire les pressions associées à nos infrastructures et constructions

Les plateformes parisiennes travaillent à la mise en œuvre d'actions en faveur de la biodiversité dans les zones urbanisées des plateformes. L'intégration de la biodiversité dans la construction se traduit par exemple par la définition de prescriptions spécifiques ainsi que par le respect de labels environnementaux tels que BREEAM et LEEDS par la direction Immobilière sur les constructions neuves. La Direction de l'Aménagement, du Développement Durable et des Affaires Publiques étudie également des possibilités d'aménagements adaptés à la biodiversité à travers les Schémas Directeurs Paysages et Biodiversité. L'année 2024 a également donné naissance à une grille de standards environnementaux internes, incluant un chapitre spécifique sur la biodiversité visant à accompagner les maîtres d'ouvrage et d'œuvre vers des choix de conception et réalisation favorables à la biodiversité. Ces standards environnementaux commenceront à être implémentés en 2025.

4. Cohabiter en sécurité avec l'avifaune

La posture portée par le Groupe ADP est de travailler à une meilleure connaissance des espèces afin de mieux appréhender leurs comportements et réduire les risques de collisions. Ainsi, les équipes de la prévention du risque animalier (SPRA) sont formées à la reconnaissance des espèces et adaptent les méthodes d'effarouchement au cas par cas. Les équipes SPRA pratiquent en particulier des effarouchements sonores et visuels.

Plus récemment, les plateformes franciliennes ont éprouvé de nouvelles méthodes plus systémiques comme la création de zones de diversion. Ainsi, Paris-CDG a aménagé des espaces loin des pistes pour les rendre attractifs à l'avifaune à risques.

Paris-Orly étudie également les comportements de l'avifaune de manière à proposer des mesures de préservation dédiée espèce par espèce.

5. S'ancrer dans les territoires, et travailler avec la communauté aéroportuaire et l'ensemble de la chaîne de valeur

Le Groupe ADP encourage la mobilisation en faveur de la biodiversité de ses partenaires, clients et fournisseurs. En 2024, le groupe a organisé plusieurs événements en vue de favoriser leur mobilisation. Ces événements sont décrits dans le paragraphe [E4-ESRS 2 IRO-17-(e)] → Indiquer si des consultations ont été menées avec les communautés concernées sur les évaluations de la durabilité des ressources biologiques et des écosystèmes partagés, et de quelle manière.

6. Sensibiliser et mobiliser les collaborateurs

L'année 2024 a été marquée par une progression de l'engagement des collaborateurs pour la préservation de la nature. Ainsi, 68 % des actions d'engagements citoyens ont été menées auprès d'associations de préservation de la nature telles que la pépinière associative Pariciflore ou l'association « Au fil de l'eau ». En 2024, on compte également 36 agents en charge de la prévention du risque animalier formés à la reconnaissance faune-flore et aux pratiques de préservation de la biodiversité associées ainsi que plus de 210 collaborateurs sensibilisés à la biodiversité par le biais de la fresque éponyme.

7. S'aligner sur les cadres institutionnels

L'année 2024 a été animée par les premières évaluations de l'alignement des activités du groupe sur les cadres internationaux en matière de biodiversité. Ainsi, une première évaluation de la mise en perspective des actions du groupe avec les cibles de l'Accord Kunming-Montréal a été réalisée.

[E4-3-28-(a)] → Informations sur la manière dont la hiérarchie d'atténuation a été appliquée en ce qui concerne les actions relatives à la biodiversité et aux écosystèmes

Non obligatoire, non traité sur l'exercice 2024.

[E4-3-28-(b)] → Les compensations pour la biodiversité ont été utilisées dans le plan d'action

Les plateformes franciliennes appliquent la séquence Éviter-Réduire-Compenser (ERC) de manière volontairement ambitieuse. Grâce à cette pratique, elles ont réussi à éviter ou réduire l'ensemble de ces impacts sur la biodiversité des projets concernés de manière à ne pas avoir eu besoin de recourir à de la compensation réglementaire.

Le Groupe finance par ailleurs des projets de renaturation de manière volontaire mais ceux-ci ne font pas l'objet d'une comptabilisation dans le cadre d'une compensation d'impacts.

Le Groupe ADP a lancé une étude en vue de la définition de sa trajectoire biodiversité vers la nette contribution des activités du Groupe ADP sur la nature, incluant des scénarios d'achats de crédits biodiversité.

Finalement, les nouveaux engagements biodiversité incluent l'évaluation systématique projets de compensation carbone, en vue d'en garantir les cobénéfices biodiversité.

[E4-3-28-(b)-i] → Divulgarion de l'objectif de la compensation de la biodiversité et des principaux indicateurs de performance utilisés

Réponse apportée en E4-3-28-(b).

[E4-3-28-(b)-ii] → Effets financiers (coûts directs et indirects) des compensations pour la biodiversité

Sur l'exercice 2024, aucun projet n'a fait l'objet d'une compensation réglementaire.

[E4-3-28-(b)-iii] → Description des compensations de la biodiversité

Compensation biodiversité réglementaire

La loi sur la Reconquête de la biodiversité implique la mise en œuvre de la séquence dite ERC (Eviter-Réduire-Compenser) pour tous les projets nécessitant une autorisation environnementale. Pour ces projets, le Groupe met en œuvre des mesures environnementales pour une soutenabilité forte afin de limiter la compensation, pour ce faire le groupe privilégie la séquence volontaire Éviter-Réduire-Accompagner (ERA).

En 2024, le projet d'Orly des Avenaises, a fait l'objet d'une autorisation environnementale, a permis de mettre en place le projet sans dérogation espèces protégées et sans compensation.

Par ailleurs, le groupe ADP tient un suivi biennuel auprès de ses parties prenantes des projets de compensation biodiversité sur ces plateformes dont il a la responsabilité.

Projets de renaturation volontaire

Le Groupe ADP finance d'ores et déjà des projets volontaires de renaturation sur et au-delà de ses plateformes mais ceux-ci ne font pas l'objet d'une valorisation en crédit carbone ou en crédit biodiversité.

Ainsi, au sein du projet Nature 2050 porté par la CDC Biodiversité le Groupe a déjà financé 10 000 m² de renaturation.

Par ailleurs, le Groupe ADP s'engage de manière volontaire sur des projets de renaturation. Tout d'abord, sur les plateformes. À ce titre, l'aéroport de Queen Alia (Jordanie) a par exemple contribué à la renaturation de la Réserve de Dbeen. Sur l'aéroport d'Orly, un projet de renaturation est en cours et vise la renaturation de 10 ha aux abords de la route nationale 7.

Finalement, le groupe ADP finance des projets de renaturation sur les territoires. Ainsi, entre 2021 et 2024, 10 000 m² ont été renaturés grâce au soutien du groupe dans le cadre du programme Nature 2050 porté par la CDC biodiversité.

[E4-3-28-(c)] → Description de l'intégration ou non des connaissances locales et autochtones et des solutions fondées sur la nature dans les actions liées à la biodiversité et aux écosystèmes, et de la manière dont ces connaissances et solutions ont été incorporées

Le groupe améliore de manière continue ses relations avec les territoires afin de participer au développement de solutions innovantes et favorables à la nature en partenariat avec les organisations locales.

Ainsi, en Ile-de-France, les plateformes se sont par exemple associées avec la pépinière associative Pariciflore, respectant le label Végétal Local, afin de promouvoir l'utilisation de plantes locales et sauvages, sur ses espaces et au-delà.

Le groupe déploie également un prix de l'innovation environnementale « SMART Territories » qui permet à des start-up de nos territoires de se faire connaître et de réaliser un proof of concept sur la plateforme de Paris-CDG, le Groupe ADP prévoit d'étendre cette pratique sur les autres aéroports.

[E4-3-AR 20-(a)] → Divulcation des principales parties prenantes impliquées et de la manière dont elles sont impliquées, des principales parties prenantes affectées négativement ou positivement par l'action et de la manière dont elles sont affectées

Non obligatoire, non traité sur l'exercice 2024.

[E4-3-AR 20-(b)] → Explication de la nécessité de procéder à des consultations appropriées et de respecter les décisions des communautés concernées

Non obligatoire, non traité sur l'exercice 2024.

[E4-3-AR 20-(c)] → Description de la possibilité que l'action clé ait des effets négatifs importants sur le développement durable (biodiversité et écosystèmes)

Non obligatoire, non traité sur l'exercice 2024.

[E4-3-AR 20-(d)] → Explication du fait que l'action-clé est destinée à être une initiative ponctuelle ou une pratique systématique

Non obligatoire, non traité sur l'exercice 2024.

[E4-3-AR 20-(e)] → Le plan d'action clé est mis en œuvre uniquement par l'entreprise (action individuelle) en utilisant ses ressources (biodiversité et écosystèmes)

Non obligatoire, non traité sur l'exercice 2024.

[E4-3-AR 20-(f)] → Informations complémentaires sur le projet, ses promoteurs et les autres participants (biodiversité et écosystèmes)

Non obligatoire, non traité sur l'exercice 2024.

E4-4 - E4-3 — Fixation d'objectifs biodiversité : seuils écologiques & méthodologie associée et Plan d'actions en faveur de la biodiversité

[E4-4-29] → [E4] Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T]

Le plan stratégique Pioneers 2025 contient le KPI 10 dédié à la biodiversité. Celui-ci fixe deux objectifs en matière de biodiversité :

- ◆ préserver 25 % de surfaces pour la biodiversité à Paris-CDG et 30 % à Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;

- ◆ doter les aéroports du groupe signataires de la charte *Airport for Trust* d'une trajectoire pour améliorer leur indice de biodiversité d'ici 2030 (par rapport à 2020).

En parallèle des indicateurs, le reporting environnemental du groupe suit aussi les indicateurs suivants :

- ◆ existence d'une évaluation de la valeur écologique du site (indice biodiversité) : la définition de l'indice biodiversité du groupe est encore en cours de construction ;

- ◆ stratégie biodiversité locale mise en place (document/procédure visant à cadrer l'intégration des enjeux biodiversité dans les aménagements) : la stratégie locale de biodiversité mise en œuvre est le nombre de projets/documents/procédures de stratégie de biodiversité pris/seront mis en œuvre au niveau local à travers le développement d'activités ;

- ◆ gestion zéro-phyto généralisée sur la plateforme.

Les cibles pré-citées sont complétées par les Engagements Biodiversité soumis au programme act4nature¹.

Ces cibles ont été définies selon la méthodologie SMART et validées par le jury act4nature. Par ailleurs, le groupe réalise un suivi interne annuel de ses cibles avec les pilotes associés.

À noter, que ces cibles ont été fixées en 2020, pour la période 2020-2025 selon une matérialité a priori. L'empreinte biodiversité Dépendances et Impacts ayant été réalisée a posteriori (2022), la matérialité des cibles sera améliorée par le renouvellement des engagements biodiversité en 2025.

[E4-4-32-(a)] → Le seuil écologique et l'attribution des impacts à l'entreprise ont été appliqués lors de la définition de l'objectif (biodiversité et écosystèmes)

En 2024, le Groupe ADP a réalisé une étude d'alignement aux cadres institutionnels et a pris la décision de structurer ses nouveaux engagements biodiversité 2025 - 2030 afin d'adresser les sujets pertinents présents dans les accords internationaux, européens et français. Pour ce faire, le groupe s'est basé spécifiquement sur les 23 cibles de l'accord de Kunming-Montréal, la Stratégie de l'Union Européenne pour la Biodiversité et la Stratégie nationale de Biodiversité du gouvernement français.

Si pour la cible 3 de l'accord de Kunming-Montréal, il a été possible pour le groupe de proposer un engagement s'inscrivant dans la lignée de la cible mondiale², cela n'a pas été possible pour le groupe d'identifier ses leviers d'alignement sur les autres cibles au regard des études d'évaluation de son empreinte disponibles à date.

Le Groupe a donc fait le choix de lancer une étude qui s'étalera sur l'exercice 2025 afin d'évaluer avec plus de précisions son empreinte biodiversité et d'évaluer sa capacité d'alignement sur un plus grand nombre de cibles.

Ces nouveaux engagements ont été validés par le jury act4nature en 2024 et seront publiés en 2025.

¹ Pour plus d'information, consulter le site act4nature, rubrique ADP ou voir : <https://www.act4nature.com/wp-content/uploads/2020/10/GROUPE-ADP-VF.pdf>.

² Plus d'information sur les cibles de la Convention Cadre des Nations Unies sur la Diversité Biologique, voir : <https://www.cbd.int/article/cop15-final-text-kunming-montreal-gbf-221222>.

[E4-4-32-(a)-i] → Divulcation du seuil écologique identifié et de la méthodologie utilisée pour identifier le seuil (biodiversité et écosystèmes)

Ne sera pas traité avant l'exercice 2025. Explication précisée dans le DP [E4-4-32-(a)] → Le seuil écologique et l'attribution des impacts à l'entreprise ont été appliqués lors de la définition de l'objectif (biodiversité et écosystèmes).

[E4-4-32-(a)-ii] → Indication de la manière dont le seuil spécifique à l'entité a été déterminé (biodiversité et écosystèmes)

Ne sera pas traité avant l'exercice 2025. Explication précisée dans le DP [E4-4-32-(a)] → Le seuil écologique et l'attribution des impacts à l'entreprise ont été appliqués lors de la définition de l'objectif (biodiversité et écosystèmes).

[E4-4-32-(a)-iii] → Divulcation de la manière dont la responsabilité du respect du seuil écologique identifié est attribuée (biodiversité et écosystèmes)

Ne sera pas traité avant l'exercice 2025. Explication précisée dans le DP [E4-4-32-(a)] → Le seuil écologique et l'attribution des impacts à l'entreprise ont été appliqués lors de la définition de l'objectif (biodiversité et écosystèmes). Les seuils seront fixés dès achèvement de l'étude de trajectoire biodiversité qui sera réalisée en 2025.

[E4-4-32-(b)] → L'objectif s'appuie sur un aspect pertinent de la stratégie de l'UE en faveur de la biodiversité à l'horizon 2030

Le Groupe ADP a mis en place une démarche d'identification des engagements pertinents au sein des cadres internationaux et européens en particulier, cette étude a porté sur l'alignement à la Stratégie de l'Union Européenne pour la Biodiversité 2030 (SEUB 2030), afin d'en adresser les enjeux matériels pour le groupe.

Ainsi, plusieurs éléments de la SEUB 2030 ont été adressés tels que :

- ♦ la préservation de surfaces de biodiversité ;
- ♦ la restauration d'écosystèmes dégradés sur et au-delà des plateformes.

E4-5 — Indicateurs d'impacts liés à l'altération de la biodiversité et des écosystèmes

[E4-5-35] → Nombre de sites possédés, loués ou gérés dans ou à proximité de zones protégées ou de zones clés pour la biodiversité que l'entreprise affecte négativement

Sites situés à proximité de zones sensibles du point de vue de la biodiversité

Propriété foncière	0	
Description	Nombre de sites	Superficie (Hectares)
Sites exploités (loués ou détenus)	30	12 067

Les nouveaux engagements biodiversité s'appuient par ailleurs sur la Stratégie Nationale de Biodiversité française qui est une interprétation nationale de la stratégie européenne et qui permet de la décliner de manière plus opérationnelle au métier de l'aéroportuaire par exemple les mesures 24 et 33¹ qui s'adressent particulièrement aux plateformes aéroportuaires et que le groupe ADP a transcrit dans ses engagements (respectivement traduit dans l'axe 1 et l'axe 3 des nouveaux engagements biodiversité groupe).

[E4-4-32-(c)] → Divulcation de la manière dont les objectifs sont liés aux impacts sur la biodiversité et les écosystèmes, aux dépendances, aux risques et aux opportunités identifiés dans le cadre de ses propres activités et de la chaîne de valeur en amont et en aval.

Conditionnel, ne sera pas traité avant l'exercice 2025. Explication précisée dans le DP précédent.

[E4-4-32-(d)] → Divulcation de la portée géographique des objectifs

Conditionnel, ne sera pas traité avant l'exercice 2025. Explication précisée dans le DP précédent.

[E4-4-32-(e)] → Les compensations en matière de biodiversité ont été utilisées pour fixer l'objectif

Le Groupe ADP prend en compte les enjeux de compensation réglementaire et volontaire telle que présentée dans le DP [E4-3-28-(b)-iii] → Description des compensations de la biodiversité.

[E4-4-32-(f)] → Couche de la hiérarchie d'atténuation à laquelle l'objectif peut être attribué (biodiversité et écosystèmes)

Cette hiérarchie sera déterminée lors de l'étude qui sera lancée en 2025.

¹ Plus d'information sur les mesures de la Stratégie Nationale de Biodiversité : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Cahier-des-fiches-mesures-SNB2030.pdf>.

[E4-5-36] → Divulgarion de l'utilisation des sols sur la base de l'analyse du cycle de vie

DP non obligatoire pour l'exercice 2024, non-traité sur cet exercice.

[E4-5-38] → Divulgarion des paramètres jugés pertinents (changement d'affectation des terres, changement d'affectation de l'eau douce et (ou) changement d'affectation de l'eau de mer)

Au regard des données existantes, le Groupe ADP n'a pas abouti à la conclusion que ses activités impactaient négativement le changement d'affectation des terres, de l'eau douce ou de l'eau de mer des zones sensibles de biodiversité identifiées.

Le groupe a retenu comme paramètres pertinents à l'identification de ses zones sensibles de biodiversité, les collisions aviaires.

Le périmètre retenu à cet effet, est un périmètre de 13 km tel que défini dans la réglementation pour considérer et analyser les collisions entre aéronefs et oiseaux (périmètre de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), réglementation de l'Union Européenne n° 139/2014)¹.

Sur ce périmètre, les plateformes franciliennes encouragent les pilotes et les équipes du péril animalier à signaler toutes les collisions animalières. Le Groupe ADP utilise l'approche dite de *culture juste* promue au sein du SGS (Système de Gestion de la Sécurité), afin de favoriser la transparence et de s'inscrire dans une amélioration continue de la sécurité aéronautique. Cette approche de promotion de la transmission et de la transparence de l'information relative à un événement de sécurité va à l'encontre de la fixation d'objectifs de réduction absolue des collisions.

E4-6 — Synthèse des incidences financières pour Groupe ADP

Cette sous-section n'est pas requise en 2024 et ne sera pas traité sur l'exercice.

4.2.4. Economie circulaire **PV****4.2.4.1. Présentation des risques liés à l'utilisation des ressources, l'économie circulaire et la gestion des déchets**

Les enjeux liés à l'utilisation des ressources, l'économie circulaire et les déchets ont été caractérisés comme non matériels au titre de la CSRD dans le cadre du processus d'identification et de la cotation des IRO.3 cf. SBM-3 — Synthèse de l'analyse IRO : enjeux matériels et description des risques principaux et de leur impact sur la stratégie, le modèle d'affaires et la position financière de l'entreprise (présentation de l'analyse de double matérialité) mais sont traités au présent chapitre au titre de la réglementation sur le devoir de vigilance tel que présenté précédemment au chapitre 4.2.b « Introduction sujets environnementaux du PLAN DE VIGILANCE ».

Le Groupe ADP consomme des produits finis et ne transforme pas lui-même des ressources naturelles. Cependant il est conscient de sa responsabilité et de son impact indirect à travers la sélection de fournisseurs en amont, l'allongement de la durée d'usage et de vie des produits achetés en phase d'exploitation, et la gestion des déchets en aval.

Les risques traités dans cette section sont donc de deux natures : les risques « Amont » liés à l'utilisation des ressources et leur raréfaction ; les risques « Aval » liés aux déchets.

Risques liés aux effets de la raréfaction des ressources

Du fait d'une économie linéaire, les modes de production et de consommation actuels utilisent et détruisent des ressources naturelles non renouvelables à l'échelle humaine ou renouvelables au-delà de leur possibilité de renouvellement (cf. limites planétaires). Le Groupe ADP a conscience qu'une prise en compte insuffisante des enjeux environnementaux et des impacts liés à la raréfaction des ressources naturelles, pourrait participer à l'augmentation des pressions sur les ressources ainsi qu'affecter négativement ses coûts et *in fine* ses activités.

DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU FACTEUR DE RISQUE

La succession de crises récentes l'a prouvé : notre économie et nos modes de vie, fortement dépendants de la disponibilité des ressources, sont fragiles (Rapport « Stratégie Nationale Bas Carbone sous contrainte de ressources », Réédition 2024 de l'Institut National de l'Economie Circulaire).

¹ Il s'agit du périmètre sur lequel occure la majeure partie des collisions aviaires. Plus d'information sur la réglementation européenne : https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-aerodromes-regulation-eu?page=19#_DxCrossRefBm647789582.

L'accès à certaines matières premières - en quantité suffisante et à coût « accessible » - peut impacter les activités du Groupe ADP. L'augmentation de la valeur de marché d'une ressource peut impacter fortement le coût de l'approvisionnement en cette matière ou le coût de tout bien composé de cette ressource. L'indisponibilité d'une matière liée à son coût trop élevé, son épuisement ou des tensions géostratégiques peut avoir des effets sur les activités du Groupe ADP tels que l'exploitation aéroportuaire, la maintenance, l'utilisation de technologies numériques, la construction et notre trajectoire carbone ou nos objectifs environnementaux. Par exemple : la limitation de la disponibilité d'équipements électriques permettant de déployer le programme d'électrification des postes avions ; la hausse des prix du sable et du bois pour la construction ; l'indisponibilité de métaux et terres rares liée à des conflits géopolitiques pour les appareils numériques ; ou encore la hausse du coût du litre d'eau.

Le rapport « Stratégie Nationale Bas Carbone sous contrainte de ressources » de l'INEC rappelle que les 3 grandes filières de l'électrification, la valorisation des biomasses et la construction sont fortement consommatrices en ressources, et seuls la sobriété de la consommation (par l'optimisation, l'éco-conception et la rationalisation) et le passage à l'économie circulaire permettent de réduire la pression sur les ressources naturelles.

Le risque d'une hausse des prix des matières premières est très élevé. Le risque de rupture totale de l'approvisionnement en une matière (éventuellement non substituable) est faible à modéré (en fonction de la matière considérée et de son potentiel de substituable).

Risques liés à la gestion des déchets

Le Groupe ADP est conscient de l'ampleur des équipements, produits, matériaux dont il est propriétaire et des impacts et des risques qu'il fait peser sur l'extérieur si les déchets ne sont pas correctement gérés. Le risque principal identifié dans un scénario « *business as usual* » est les pertes financières très importantes de valeur liées à la linéarité des process d'achats actuels du Groupe ADP.

DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU FACTEUR DE RISQUE

Lorsqu'un bâtiment est déconstruit ou un équipement démonté, la fin de vie des matériaux constitue, dans la majorité des cas, un coût pour le groupe. Lors de la passation du marché, la ligne « Dépose et valorisation » correspond très souvent à une dépose sauvage ne permettant pas de récupérer une valeur financière.

Le risque financier est donc que la valeur résiduelle des ressources soit captée par les titulaires de marchés, alors même que le groupe en est propriétaire.

Ce risque s'associe d'un impact environnemental négatif : la « mise à la benne » de nombreux équipements qui pourraient être remis en état, revendus et réemployés. Dans le cas d'un équipement tel un système de tri bagages (plusieurs dizaines de tonnes de métal), de machines d'inspection filtrage (métaux, matières premières critiques, matières dangereuses) ou d'engins lourds, ce sont des centaines de tonnes de matières et de carbone qui pourraient être évitées.

4.2.4.2. Actions de prévention, d'atténuation et d'opportunités

Dispositifs amont de maîtrise des risques

Les plateformes parisiennes possèdent un plan d'action coordonné et hiérarchisé défini par les unités opérationnelles d'Aéroports de Paris SA dans le but d'atteindre les objectifs de la nouvelle politique environnementale cf. chapitre « Rapport de Durabilité - Introduction à la Politique Environnementale du Groupe ADP ». Ce plan d'action est piloté par un groupe de travail interne dédié.

ÉTUDE DE DÉPENDANCE DES AÉROPORTS FRANCILIENS AUX RESSOURCES NATURELLES ET À LEURS IMPACTS SUR CELLES-CI

Conscient de ses impacts et dépendances aux ressources naturelles non-vivantes, le Groupe ADP a étudié en détail en 2023 sa dépendance et ses impacts sur les métaux légers, métaux en superalliage, fer et alliages ferreux, terres rares, platinoïdes, sables, silices et granulats, eau, bois, isolants naturels et kérosène pour ses aéroports franciliens (cf. Plan de vigilance 2023).

Les principaux enseignements à retenir de cette étude sont :

- ♦ toutes les activités, dont l'activité aéroportuaire, sont très fortement dépendantes de la ressource en eau ;
- ♦ les activités liées à la transition écologique et la révolution numérique sont très dépendantes de ressources critiques et contribuent à l'augmentation de la demande mondiale

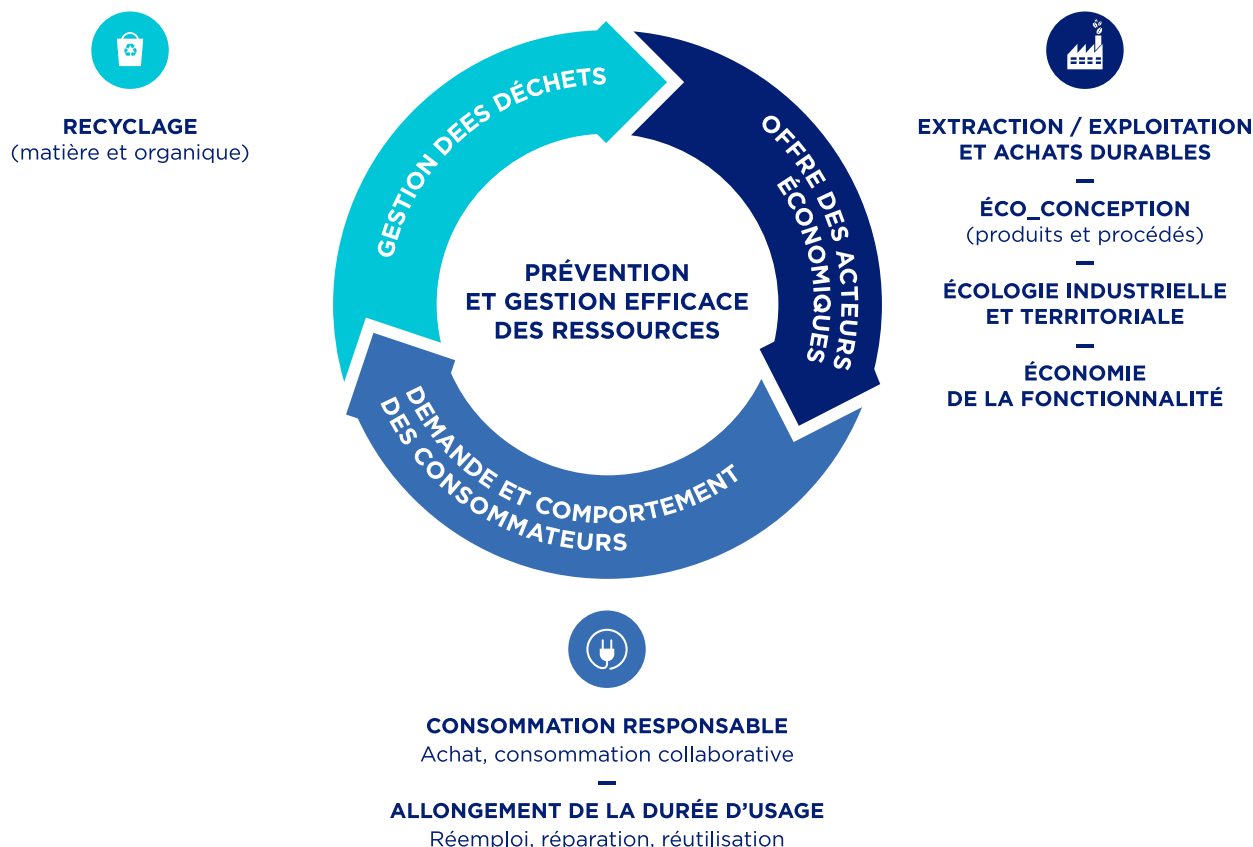
en cuivre, manganèse, lithium, terres rares pour les aimants permanents présents dans les batteries. Le groupe est donc très dépendant des ressources naturelles pour effectuer sa transition écologique : électrification, carburants aéronautiques durables, hydrogène, énergies bas carbone. Ce risque de transition est tout particulièrement pris au sérieux par le Groupe ADP afin que celui-ci garantisse les conditions de bonne réalisation de sa transition écologique en respectant les horizons temporels indiqués ;

- ♦ certaines activités du groupe, dont l'activité aéronautique, sont dépendantes des ressources les plus critiques du panel étudié au regard de leur disponibilité, substituable ou de l'impact environnemental et/ou social de leur extraction. C'est le cas des minerais, métaux, et des carburants aéronautiques (kérosène en tête) ;
- ♦ l'activité commerciale est très dépendante de certaines ressources spécifiques (terres rares pour les matériels électroniques par exemple) mais n'est pas exposée à un risque élevé net puisque les biens et services vendus sont substituables ;
- ♦ les activités immobilières et d'aménagement des aéroports sont très fortement dépendantes de ressources très diverses et difficilement substituables : les sables et granulats, des métaux et des matières issues du vivant (fibres végétales et bois).

Pour atténuer les impacts et dépendances aux ressources, le Groupe ADP utilise les leviers de l'économie circulaire identifiés par l'ADEME :

L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

3 DOMAINES, 7 PILIERS



Parmi les piliers de l'économie circulaire présentés dans l'infographie ci-dessus, le Groupe ADP agit principalement sur six piliers :

- ◆ la chaîne de valeur AMONT :
 - ◆ achats durables et responsables,
 - ◆ éco-conception des bâtiments et équipements,
 - ◆ écologie industrielle et territoriale ;
- ◆ la phase d'USAGE :
 - ◆ consommation collaborative,
 - ◆ allongement de la durée d'usage grâce notamment à la maintenance et au réemploi ;
- ◆ la chaîne de valeur AVAL :
 - ◆ gestion des déchets et maximisation de la valorisation (recyclage matière et organique).

Le Groupe ADP a la conviction que la transition vers un ou des modèles économiques circulaires est indispensable, ainsi que le développement de projets d'écologie industrielle et territoriale (EIT). Les modèles d'affaires circulaires permettent de garantir l'équilibre entre les enjeux économiques et le respect des limites planétaires et sociales. Ils réduisent les impacts sur les ressources naturelles et améliorent notre indépendance et souveraineté économique et industrielle.

ACHATS DURABLES ET RESPONSABLES : PLACE DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Le Groupe ADP s'efforce de réduire sa consommation de ressources naturelles grâce à l'acquisition d'équipements permettant un usage efficient des ressources, ayant une durée de vie plus longue, réparables, réemployables et à la sécurisation de la chaîne d'approvisionnement en matières renouvelables ; cela permettant aussi de limiter la variabilité des coûts des ressources fossiles. La réduction de ses impacts passe aussi par l'éco-conception des projets de construction, l'allongement de la durée de vie des produits et équipements, la définition (en cours) d'une arborescence pour le réemploi interne et externe ; la mise en place de process de réemploi, cf. « 4.1.1. Identification des risques achats ».

À Paris, Le Groupe ADP multiplie les contrats avec des entreprises locales et relevant de l'économie circulaire dans le cadre des marchés d'exploitation de ses plateformes : équipement, alimentation, propreté... Nombreux sont les domaines concernés. À ce jour, le Groupe ADP dispose de critères environnementaux et de référentiels d'achats qui permettent aux acheteurs de se poser les bonnes questions.

La première piste d'amélioration identifiée est une notation carbone dans les marchés permettant de comparer l'empreinte carbone de deux offres sur l'ensemble du cycle de vie (extraction, production, distribution, fin de vie) selon une méthodologie de référence, non-discriminatoire et non-contestable. Une entreprise qui propose la dépose sauvage et l'envoi d'un équipement « à la benne » sera automatiquement pénalisée par rapport à une autre qui proposera sa dépose propre et son transport vers un lieu de stockage de proximité.

La seconde piste d'amélioration est la sensibilisation des acheteurs à l'économie circulaire pour qu'ils soient les garants de : l'utilité de l'acte d'achat, l'utilité d'acheter du neuf, l'intégration de matières issues du recyclage, l'allongement de la durée de vie, la réparabilité, le réemploi, la dépose propre en vue de la revente ou de la meilleure valorisation possible. En effet, plus aucun marché ne doit contenir la ligne « dépose et valorisation ». Celle-ci doit être le fruit d'une réflexion et doit privilégier le réemploi interne ou externe et seulement dans un second temps la valorisation matière. Elle peut par exemple être remplacée par « dépose propre et transport vers un lieu de stockage interne ou externe ».

Effectuer une transition d'une partie de son activité vers un modèle économique circulaire rendra le Groupe ADP plus résilient face à d'éventuelles hausses des prix, crises de disponibilité. Améliorer la rétention de valeur lui permettra de devenir maître des ressources dont il est propriétaire pour en tirer des bénéfices financiers. Les modèles d'affaires circulaires permettent de façon unique d'associer écologie et économie, préservation de l'environnement et opportunité de business.

ÉCO-CONCEPTION DES BÂTIMENTS

Courant 2024, le Groupe ADP a été confronté à l'un des défis les plus importants de son histoire : être la porte d'entrée des spectateurs et athlètes étrangers venus disputer ou assister aux Jeux Olympiques et paralympiques (JOP) de Paris 2024 ! Très tôt le Groupe ADP, partenaire officiel, a été mobilisé pour minimiser l'impact que ces Jeux auraient sur l'environnement. Une mobilisation particulière a eu lieu autour des sujets déchets et économie circulaire.

Les infrastructures existantes n'étaient pas adaptées aux pointes et aux spécificités des flux attendus. L'exigence de maintenir le niveau de service pour tous les passagers habituels non venus spécifiquement pour les JOP était également forte. Les réflexions sur le réemploi ont été menées dès la phase avant-projet : Quels aménagements sont nécessaires ? Que peut-on faire dans l'existant ? Quelle utilisation pour nos installations post JOP de Paris 2024 ? Quelles optimisations pour une meilleure réutilisation ? Comment favoriser les entreprises locales ?

Parmi les projets, les adaptations des bases-arrières bus et des systèmes de tri-bagages ne répondent pas à un besoin futur. En revanche, les salles de change, les liaisons verticales et la salle d'embarquement dédiée répondent potentiellement

à un besoin futur. Certains équipements qui n'avaient pas vocation à être réemployés post JOP de Paris 2024 ont été loués.

Enfin, la Direction de l'Aménagement a travaillé avec la Chambre de Commerce et de l'Industrie pour favoriser des partenaires locaux, rencontré différents fournisseurs et réalisé des visites pour les structures provisoires.

ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE

Le Groupe ADP a misé depuis plusieurs années sur le potentiel des territoires qui l'accueille. En effet, comme indiqué dans l'introduction de la partie environnement cf. Rapport de Durabilité - Introduction à la Politique Environnementale du Groupe ADP l'axe 3 de sa politique environnementale impose au groupe de rechercher des initiatives et développer des partenariats d'écologie industrielle.

L'écologie industrielle et territoriale est une démarche opérationnelle, complémentaire à l'économie circulaire, qui permet de créer des synergies avec les autres acteurs économiques sur le territoire, en s'inspirant des écosystèmes naturels où rien ne se perd, tout se transforme. Le développement de projets d'écologie industrielle et territoriale autour des aéroports du groupe en France et ailleurs, devra répondre à tout ou partie des besoins de résilience du groupe et des territoires dans lesquels Groupe ADP est implanté (sobriété, réemploi, réutilisation, recyclage, etc.).

Dans le domaine de l'économie circulaire, cette démarche a permis l'émergence de plusieurs projets dont le partenariat entre le MIN de Rungis et l'aéroport Paris-Orly. L'aéroport International de Paris-Orly et le Marché International de Rungis, deux acteurs majeurs du Sud Francilien, ont en effet uni leurs forces pour accélérer la réduction des émissions de carbone et optimiser l'utilisation de l'énergie. Cette initiative novatrice d'écologie industrielle et territoriale vise à échanger des flux, mutualiser des ressources et soutenir le développement socio-économique local. Forts de leur proximité géographique, de leurs points communs et conscients de leurs axes de progrès, la démarche d'écologie industrielle se base sur plusieurs objectifs et actions concrètes associées : viser la neutralité carbone, préserver les ressources et la biodiversité, améliorer la part de déchets valorisés en mutualisant de nouvelles filières de revalorisation des déchets, favoriser l'économie circulaire, accroître le développement socio-économique des territoires.

Pour le Groupe ADP, contribuer au déploiement des filières de réemploi réduit les risques et incidences négatives à double titre :

- ◆ réduction des incidences négatives sur l'environnement (transition écologique) grâce à la réduction des volumes de déchets, et donc des émissions GES associées ;
- ◆ réduction des risques financiers (transition économique) grâce à la structuration de nouveaux modèles économiques circulaires.

Les politiques de transition circulaire du Groupe ADP tiendront compte de ces dispositifs de maîtrise des risques pour déployer des outils et process permettant cette transition : plateforme physique de stockage/logistique, plateforme informatique entremetteuse entre cédants et preneurs de bien de seconde main, organisation interne permettant une rétention de valeur maximale et un impact environnemental minimal.

Exemples sur les plateformes parisiennes d'actions en matière de tri/collecte/valorisation :

- ♦ travail avec un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage pour maximiser la valorisation des déchets de chantier (cf. chapitre 4.2.4.3. Dispositif aval de suivi et de contrôle en matière de réduction des matières premières vierges, prévention ou réduction des déchets, cibles de réemploi (respect de la hiérarchie des modes de traitement) ;
- ♦ déploiement progressif dans les aéroports de la collecte à la source des déchets alimentaires auprès des restaurants Extime F&B et des salons VIP des compagnies aériennes ;
- ♦ déploiement progressif dans les aéroports des broyeurs à bouteilles plastiques afin de les vider de leur liquide et garantir leur recyclage, déploiement progressif sur les quais déchets des aéroports du sur-tri afin de corriger les erreurs de tri des passagers avant massification et transport vers les usines de traitement et valorisation de nos partenaires ;
- ♦ collecte des déchets d'emballages issus des avions (déploiement à Paris-Orly, en cours de mise en place à Paris-CDG) : 3 700 kg d'emballages valorisés sur 12 mois glissants auprès des compagnies Easyjet, Air Corsica, Transavia, Vueling. La valorisation des déchets issus du transport international fait l'objet d'une réglementation européenne. Celle-ci a été précisée en septembre 2024 par l'Autorité de santé de l'Union Européenne, pour permettre une meilleure captation des gisements recyclables ;
- ♦ collecte de 10 826 kilos d'Objets Interdits en Cabine (OIC) confisqués aux passagers lors du passage des filtres sûreté en aéroports. Ces objets sont désormais collectés et donnés à l'association des Restos du Cœur. 74,32 % sont neufs ;
- ♦ opération ponctuelle de collecte des équipements de protection individuelle et casques à Paris-Orly lors de la Semaine Européenne de Réduction des Déchets 2024 (programme labellisé ADEME) : 140 vestes et 81 gilets aux anciens logos ont été collectés en une semaine ainsi que 96 kg de bâches issues de l'ouverture d'Orly 3 ;
- ♦ dans le respect des réglementations, les déchets de maintenance et de chantier sont également collectés, triés et traités et font l'objet des déclarations réglementaires obligatoires (diagnostics PEMD et registre des déchets par exemple) mais également au-delà avec la mise en œuvre de diagnostics déchets volontaires.

Le travail est poursuivi sur d'autres aspects :

- ♦ maintien des régisseurs de quai dans les enclos à déchets localisés en zone Cargo de Paris-Charles de Gaulle afin de garantir la qualité du tri ;
- ♦ collecte et valorisation de 3 300 kg de mégots de Paris-CDG via le déploiement de 185 cendriers ;
- ♦ des opérations de collecte de déchets sur les pistes sont organisées 2 fois par an dans le cadre du *World Clean Up Day* ou de la semaine Européenne de Réduction des Déchets. Elles rassemblent des salariés du Groupe ADP, Air France, Japan Airlines et d'autres entreprises de la communauté aéroportuaire.

À l'international, les plateformes se mobilisent aussi pour mettre en place des initiatives telles que l'aéroport Queen Alia en Jordanie qui s'est engagé dans un projet ayant pour but de renforcer le tri à la source des déchets et particulièrement des biodéchets avec les concessionnaires (lors de renouvellement de contrats).

Dispositifs aval de maîtrise des risques

En France, en ce qui concerne les déchets non-dangereux d'exploitation (hors déchets de construction et de maintenance), Aéroports de Paris SA vise respectivement 54 % de valorisation matière en 2025 à Paris-Charles de Gaulle, et 80 % en 2030 à Paris-Orly.

Sur ses autres aéroports internationaux, l'objectif à 2025 est fixé à 50 % de déchets valorisés matière. Cet objectif reste ambitieux car tous les pays concernés ne disposent pas des infrastructures et des offres de services permettant un tri et une valorisation matière efficace. De plus les législations restent très hétérogènes. Le Groupe ADP respecte les différentes législations applicables dans les pays où il exerce une activité. Au-delà de ces obligations, les implantations internationales du Groupe engagent des actions volontaires. Ainsi l'aéroport Queen Alia à Amman (Jordanie) s'est engagé à :

- ♦ atteindre un taux de valorisation de ses déchets d'exploitation de 15 % en 2023 et de 25 % en 2025 ;
- ♦ stopper l'utilisation des plastiques à usage unique dans le terminal en 2025.

En ce qui concerne les déchets de chantiers de la direction de l'ingénierie des aéroports franciliens, l'objectif « 100 % des chantiers font l'objet d'un suivi quantitatif des déchets de chantier en 2024 » a bien été atteint cette année et le cahier des prescriptions environnementales de chantier a lui aussi évolué. L'objectif de valorisation est passé à 80 % dans les nouvelles consultations à partir de septembre 2024. À fin octobre 2024, le taux de valorisation des déchets de chantier de la direction de l'ingénierie était ainsi de 97 % sur 100 % des chantiers (plus de 60) qui représentent plus de 101 000 tonnes de déchets générés. Ce chiffre est en progression de 10 points sur un volume lui-même en progression depuis 2023 (plus de 88 000 Tonnes de déchets de chantiers gérés en 2023).

En complément des efforts de valorisation de déchets de chantier et des moyens mis en place par les aéroports franciliens pour cette gestion, le Groupe ADP, dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, a lancé depuis 2021 son programme de reconditionnement et revente d'engins et équipements aéroportuaires.

Ce programme vise à revaloriser des actifs mobiliers décommissionnés, pour en faire bénéficier les aéroports sans moyens financiers suffisants pour acquérir des biens neufs.

Les opérations se préparent sur le plan technique en collaboration avec les fabricants ou leurs mainteneurs agréés, et, le cas échéant, des organismes de contrôle technique permettant de valider le bon fonctionnement des engins et équipements avant revente.

Airport Market, une plateforme informatique de type « marketplace » développée avec la start-up française ELECOM, a été mise en production fin 2022. L'année 2024 a confirmé l'appétence des aéroports clients (plus de 40) pour les engins d'occasion, et pour la seconde année consécutive la montée en puissance de ce programme avec un chiffre d'affaires supérieur à 2 millions d'euros. L'empreinte a été élargie à tous les continents avec un montant de commandes supérieur à 2 millions d'euros.

Ces commandes sont générées par une vingtaine de gestionnaires et d'opérateurs aéroportuaires internationaux au sein et à l'extérieur du Groupe ADP, ainsi qu'auprès de sociétés de leasing d'engins spécialisés, voire d'acteurs économiques locaux franciliens générant donc un gain d'écologie territoriale.

Airport Market est ainsi devenu un site de revente aéroportuaire mondialement connu (plus de 240 aéroports affilié sur les 5 continents) et un outil incontournable de la politique d'économie circulaire du Groupe ADP. Il permet :

- ◆ au Groupe ADP de gagner en visibilité ;
- ◆ aux fabricants de gagner de nouveaux clients (*via* la maintenance des engins en seconde vie) ;
- ◆ de rallonger de la durée de vie de ces équipements, et d'en réduire l'empreinte carbone.

En complément de la poursuite du développement de la plateforme de revente d'équipements aéroportuaires et d'engins *Airport Market*, la Direction Services Logistique Achats tire parti de chaque opération de réaménagement d'espaces de travail, de mobilité interne occasionnant des remplacements de bureaux, de nouveaux uniformes de travail ou d'équipements de protection individuels, etc. pour favoriser la réutilisation (interne ou externe), l'*upcycling* externe, ou par défaut le recyclage matière des objets concernés.

Ainsi, à l'occasion du déploiement des espaces dynamiques permettant de regrouper les équipes d'ADP SA en 2023-24 tout en optimisant les surfaces tertiaires de bureaux occupées par les directions fonctionnelles du Groupe ADP ; ce sont plus de 30 tonnes de mobilier qui ont été ré-employées, et 900 000 euros d'évitement de dépenses sur les charges externes prévisibles sans cette réutilisation.

4.2.4.3. Démarche de progrès en matière d'économie circulaire

Le cœur de développement est basé sur plusieurs piliers selon le Groupe ADP :

- ◆ la confiance et l'assurance de qualité ;
- ◆ la logistique et le stockage dans de bonnes conditions pour servir des boucles d'économie circulaire les plus courtes possibles ;
- ◆ une connectivité élevée et réactive entre vente et achat, donneur et receveur.

Pour cela, la connaissance parfaite de ses flux matière entrants et sortants est une limite que le Groupe ADP compte étudier dans les mois à venir. En effet, la gestion d'aéroports internationaux est éminemment complexe et fait entrer en jeu des quantités de matières très importantes et très hétérogènes. Il est de fait par nature très complexe de cartographier les flux de ressources utilisés.

Toutefois, conscient de ses responsabilités environnementales et économiques, le Groupe ADP a lancé une consultation en 2024 qui permettra en 2025 d'obtenir un bilan de flux pour les 3 aéroports parisiens et les *assets* consolidés à l'international sur les périmètres de ses diverses activités.

Par ailleurs, afin d'optimiser le réemploi interne, l'utilisation d'un outil informatique dédié est actuellement à l'étude. La définition préalable d'une arborescence fonctionnelle afin de

D'autre part en 2024, l'opération de déploiement de mobiliers de bureaux à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris s'est traduite par la réutilisation de plus de 700 mobiliers d'occasion qui ont fait l'objet de tris, de stockages temporaires, de mise à disposition pour les différentes parties prenantes utilisatrices (bases vies, bases arrières, locaux volontaires ADP et Paris 2024). Ces opérations ont permis la réalisation d'environ 230 000 euros d'évitements de dépenses, ainsi qu'une estimation de gains par évitement d'émissions d'environ 70 Tonnes CO₂e.

Enfin, le service en charge des vêtements de travail a mis de côté plus de 4,5 tonnes de vêtements de travail usagés et de diverses natures, pour les faire recycler par un spécialiste de production de fibre textile premium recyclée.

Dans le nouveau marché de fourniture de ces vêtements de travail, une clause de reprise pour recyclage des vêtements a été ajoutée afin d'encourager le respect de la loi AGECE.

Toutes les initiatives, tests et projets mis en œuvre par le Groupe ADP à Paris et dans le monde contribuent à améliorer son impact environnemental lié à la génération de déchets mais également anticiper et améliorer sa résilience à la raréfaction des ressources naturelles.

privilégier les boucles les plus courtes (selon le diagramme de la Fondation Ellen MacArthur) et les plus solidaires (en se basant sur les activités de la Fondation Groupe ADP (<https://www.parisaeroport.fr/groupe/rse/fondation>)) est en cours et permettra de définir les spécifications d'un outil que le Groupe espère voir mis en place courant de l'année 2025 et couvrant le plus de flux possible.

Le groupe explorera ses capacités de stockage dédiées au réemploi basé sur des modèles économiques rentables et fiables et participera à des initiatives locales afin de toujours favoriser l'écologie territoriale, fidèle à ses valeurs et sa politique RSE.

Enfin, le groupe continuera sa progression vers un modèle plus circulaire en projetant de transformer sa *marketplace Airport Market* en véritable *marketplace* électronique et opérationnelle, permettant la revente d'équipements par d'autres aéroports du Groupe et extérieurs au Groupe en sécurisant les diverses transactions relatives au processus de bout en bout.

Tous ces projets devraient permettre au Groupe ADP de passer un seuil de significativité en 2025 de ses activités de réemploi tant en termes de quantité de matière que de valeur économique.

4.3 ENJEUX SOCIAUX & SOCIÉTAUX

4.3.a. INTRODUCTION SUJETS SOCIAUX DU RAPPORT DE DURABILITÉ

Le Groupe ADP est un acteur engagé dans une transformation globale pour installer une dynamique territoriale et garantir des valeurs sociales affirmées.

Depuis 2003, il est membre du pacte mondial des Nations unies et développe son activité en accord avec ses 10 principes relatifs aux droits de l'homme, aux normes internationales de travail, à l'environnement et à la lutte contre la corruption.

Depuis, le Groupe ADP a poursuivi le déploiement de sa politique RSE, notamment à l'international. Ainsi, en janvier 2021, la charte d'engagements sur les axes environnement et sociétal **Airports for Trust** a été signée par la majorité des aéroports de son réseau (TAV Airports, AIG, Ravinala Airports, Liège Airport, MZLZ à Zagreb et Nuevo Pudahuel à Santiago du Chili). L'objectif était ainsi d'aboutir à l'enracinement d'une culture commune sur des volets essentiels de la RSE, de se donner des ambitions partagées et d'en mesurer les progrès.

Concrètement les signataires s'engageaient sur 4 thématiques :

1. contribuer activement à l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines et à la réduction de l'exposition au bruit ;
2. construire sur le long terme une relation de confiance avec les territoires et les acteurs locaux (particulièrement en matière de formation, d'insertion et d'emplois) ;
3. développer les retombées positives de l'activité aéroportuaire pour les communautés riveraines ;
4. fédérer la communauté aéroportuaire et agir ensemble pour maximiser les impacts positifs de l'activité aéroportuaire.

En parallèle, la feuille de route stratégique du Groupe ADP 2025 *Pioneers*, couvrant la période 2022-2025, a été déployée.

En s'appuyant sur cette charte et son nouveau plan stratégique, une stratégie spécifique RSE *Pioneers for Trust* 2025 a été développée, coconstruite avec les différentes entités d'Aéroports de Paris (direction de l'Audit, Sécurité et Management des risques, direction des Achats, direction des Ressources humaines, direction Clients, direction du Développement durable et des Affaires publiques, etc.) et les filiales.

Déployée tout début 2022, cette nouvelle stratégie est l'opportunité de faire de la RSE un levier d'accompagnement de la transformation du Groupe ADP, en conciliant compétitivité et responsabilité et en donnant des preuves d'engagements en matière de RSE. À terme, elle doit être un facteur d'innovation et de performance collective qui pose les bases d'une relation « gagnant-gagnant » avec les populations riveraines ainsi que l'ensemble de la communauté aéroportuaire.

Pioneers for Trust 2025 comporte 2 piliers relatifs aux enjeux sociaux et sociétaux.

◆ Volet social

Le Groupe ADP s'engage à être un employeur attractif et responsable au travers de quatre leviers : l'accompagnement des transformations, le développement professionnel de tous les salariés, l'égalité et la diversité et l'intégrité des collaborateurs.

De plus, la feuille de route RH Groupe 2025-2029 s'inscrit dans une vision à long terme, répondant aux objectifs de protection et de santé sécurité au travail, de développement professionnel et de diversité.

La politique RH est développée dans le chapitre « Effectifs de l'entreprise » et s'inscrit pleinement dans la réponse à ces enjeux.

◆ Volet sociétal

La démarche *Pioneers for Trust* se caractérise également par des ambitions plus larges, touchant l'ensemble de la chaîne de valeur du groupe. En effet, le Groupe ADP met l'accent sur une politique d'achats responsables, favorisant les structures inclusives, comme celles liées au handicap, et les approvisionnements locaux (à titre d'exemple, un objectif de 80 % d'achats en Île-de-France pour ADP SA à Paris). Ces ambitions sont développées dans le chapitre « Travailleurs de la chaîne de valeur ».

D'autre part, les aéroports du groupe connectent régions et pays au reste du monde. Ils jouent aussi un rôle majeur dans l'aménagement, le cadre de vie et le développement économique et social des territoires qui les entourent. Cet engagement ancien prend aujourd'hui une nouvelle dimension avec *Pioneers for Trust*. En effet, le groupe joue un rôle clé dans leur attractivité comme en réduisant les nuisances sonores autour des aéroports et en développant des pôles multimodaux pour améliorer la connectivité. Il soutient également l'insertion professionnelle et le dialogue avec les territoires puisque les communautés locales bénéficient de dispositifs comme les Maisons de l'Environnement à Paris, qui facilitent les échanges et la sensibilisation. Ces initiatives sont développées dans le chapitre « Communautés affectées ».

Enfin, pour ses clients, le Groupe ADP transforme ses plateformes en véritables lieux d'hospitalité et pôles de mobilité durables. Cette stratégie « Hospitalité pour tous » traduit la volonté du groupe de transformer ses aéroports en offrant un accueil personnalisé à ses passagers et des plateformes de connexion et de mobilité nouvelles à l'ensemble des habitants des territoires proches et l'ensemble de la communauté aéroportuaire. Elle est développée dans le chapitre « Consommateurs et utilisateurs finaux ».

4.3.b. DÉMARCHE GÉNÉRALE DE VIGILANCE DROITS HUMAINS PV

Le présent chapitre vise à décrire l'approche générale du Groupe ADP en matière de Droits Humains.

Il répond également à plusieurs précisions exigées dans le présent rapport du durabilité concernant :

- ◆ les personnels du Groupe - Section 4.3.1 dont [S1-1-20-(a)] ;
- ◆ les travailleurs de la chaîne de valeur - Section 4.3.2 dont [S2-1-17-(a)] ;
- ◆ les communautés, et plus particulièrement des populations autochtones - Section 4.3.3 dont [S3-1-16-(a)].

Pour le Groupe ADP, la construction d'un modèle d'affaires performant et durable est autant un défi industriel qu'une aventure humaine collective.

Dans ses engagements et actions, le Groupe ADP veille à se conformer aux principes relatifs aux Droits Humains énoncés dans les normes et cadres internationaux en vigueur, parmi lesquels :

- ◆ la charte internationale des Droits de l'Homme ;
- ◆ la déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail et les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT) ;
- ◆ les principes directeurs des Nations unies et de l'OCDE relatifs aux entreprises et aux Droits Humains ;
- ◆ les objectifs de développement durable (ODD) et le pacte mondial des Nations unies.

Prenant appui sur son devoir de vigilance¹ et sa responsabilité sociétale, le Groupe ADP travaille depuis 3 ans à structurer une démarche transverse sur les Droits Humains qui traduise son engagement de longue date et son identité sociale et sociétale.

4.3.b.1 CARTOGRAPHIE DES RISQUES DROITS HUMAINS

Le Groupe ADP a réalisé sa première cartographie de risques Droits Humains, santé et sécurité en 2022-2023².

Le nombre important de salariés du groupe, la diversité de ses activités et implantations géographiques, son développement à l'international et la multiplication de ses partenaires, sous-traitants et fournisseurs impliquent en effet une vigilance spécifique et accrue pour cibler les actions de prévention à mettre en place ou à renforcer.

Parties prenantes concernées	Grands enjeux	Risques Droits Humains	Risque brut [Criticité]	Niveau d'action requis
Toutes	Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire	Atteinte à la sûreté et sécurité publique	◆	↗
	Bonne gouvernance et éthique des affaires	Non-respect des règles de gestion des données ou protection insuffisante	◆	→
		Contenu publicitaire inapproprié (toutes parties prenantes)	◆	→
Salariés	Santé, sécurité, Qualité de vie et Conditions de travail	Organisation et durée du travail et salaire non décents	◆	↑
		Épuisement professionnel et burnout	◆	↑
		Harcèlement psychologique ou sexuel	◆	↗
		Non-respect d'un droit à la déconnexion	◆	↗
		Atteinte à la santé et sécurité des salariés	◆	↗
		Agression et violence externe	◆	→
	Accessibilité vers et au sein des zones aéroportuaires	Contraintes d'accessibilité des zones aéroportuaires et sécurité des transports	◆	↗
	Attractivité employeur et parcours professionnels	Difficulté d'attractivité et de rétention des talents	◆	↗
		Absence/insuffisance d'accompagnement à la fin de carrière	◆	→
	Diversité, égalité et inclusion	Discrimination et inégalité des chances	◆	↗
		Non-respect de la réglementation ou des engagements entreprise sur l'emploi des personnes en situation de handicap	◆	→
	Promouvoir le dialogue social	Atteinte aux libertés d'expression	◆	↗
		Atteinte à la liberté d'association	◆	→
	Bonne gouvernance et éthique des affaires	Travail des enfants	◆	→
		Travail forcé	◆	→
		Trafic d'êtres humains	◆	→
Fournisseurs et Sous-traitants	Bonne gouvernance et éthique des affaires	Infraction au code de conduite, non-respect de la réglementation ou des normes sociales internationales	◆	↑
		Travail non déclaré ou dissimulé	◆	↑
		Atteinte à la santé et sécurité sous-traitants	◆	↗
Communautés	Entretenir des relations saines avec les communautés locales	Violation des Droits de propriétés des peuples autochtones et communautés locales	◆	↗
		Absence/insuffisance de redistribution de la valeur créée sur le territoire	◆	↗

Risque brut : ◆ Faible ◆ Moyen ◆ Important ◆ Critique Niveau d'action requis (risque/niveau de maîtrise) : ↑ Vigilance à accentuer ↗ Vigilance à poursuivre → Risques sous contrôle

¹ Loi du 27 mars 2017, dite « loi POTIER », relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre, concerne toute société anonyme donneuse d'ordres.

² Cf. méthodologie détaillée dans le plan de vigilance 2023 p. 89.

Pour tenir compte de leur caractère systémique, les risques de la cartographie Droits Humains ont été regroupés par parties prenantes et par grands enjeux.

L'analyse de double matérialité réalisée en 2024 conformément aux recommandations de places relatives à la Directive CSRD (cf. SBM-3 — Synthèse de l'analyse IRO : enjeux matériels et description des risques principaux et de leur impact sur la stratégie, le modèle d'affaires et la position financière de l'entreprise (présentation de l'analyse de double matérialité) du présent rapport) a permis d'identifier les enjeux matériels sur lesquels le Groupe ADP doit communiquer dans son rapport de durabilité. Les grands enjeux identifiés au titre du devoir de vigilance correspondent en tout ou partie aux parties prenantes et enjeux matériels du rapport de durabilité.

À cette fin, le Groupe ADP a fait le choix de traiter chaque fois que possible au même emplacement du présent rapport, les grands enjeux (matériels et/ou vigilance) propres aux

mêmes parties prenantes. Parce que la structure du rapport de durabilité est plus contrainte que celle du plan de vigilance, c'est son architecture qui sert ainsi de référence première. Une table de concordance globale et détaillée du plan de vigilance est également disponible à la fin du présent rapport de durabilité-plan de vigilance, afin d'en faciliter la lecture.

Les risques Droits Humains, et les éléments de maîtrise de ces risques déployés par le groupe, seront donc détaillés dans les chapitres suivants, en veillant bien à identifier dans chacun de ces chapitres :

- ◆ les risques et enjeux spécifiques au devoir de vigilance issus de la cartographie Droits Humains : **PV**
- ◆ des enjeux communs aux rapport de durabilité et plan de vigilance : **RD-PV**

Pour les personnels du Groupe ADP, voir Partie 3.1 - Personnels de l'entreprise :

Enjeux salariés			
Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité		Enjeux vigilance issus de cartographies de risques Droits Humains (Plan de vigilance)	
4.3.1.1 Santé-Sécurité	RD-PV	Santé-Sécurité,	PV
4.3.1.3 Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences	RD-PV	4.3.1.2 Qualité de vie et conditions de travail	
4.3.1.4 Dialogue social	RD-PV	Attractivité employeur et parcours professionnels	
—		Dialogue social	
		4.3.1.5 Diversité, égalité et inclusion	PV

Pour les personnels de sa chaine de valeur, voir Partie 3.2 - Travailleurs de la chaîne de valeur :

Enjeux travailleurs de la chaine de valeur			
Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité		Enjeux vigilance issus des cartographies de risques Vigilance (Droits Humains et Fournisseurs & Sous-traitants)	
—		4.4.1 Respect du code de conduite de l'entreprise, de la réglementation ou des normes sociales internationales	PV
4.3.2.1 Santé-Sécurité	RD-PV	Santé-Sécurité	
4.3.2.2 Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences		—	

Pour les communautés, riverains et peuples autochtones, voir Partie 3.3 - Communautés affectées :

Enjeux communautés, riverains et peuples autochtones			
Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité		Enjeux vigilance issus des cartographies de risques Vigilance (Environnement et Droits Humains)	
4.3.3.1 Réduction des nuisances sonores	RD-PV	Traité comme enjeu vigilance environnement : Limitation de la pollution sonore	
4.3.3.2 Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales	RD-PV	Respect des Droits des peuples autochtones et communautés locales	
4.3.3.3 Développement économique local, emploi et insertion	RD-PV	Redistribution de la valeur créée sur le territoire	

Pour les usagers et clients de nos aéroports (travailleurs, passagers, partenaires présents sur site, populations à proximité...), voir Partie 3.4 - Consommateurs et utilisateurs finaux :

Enjeux usagers et clients de nos aéroports

Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité		Enjeux vigilance issus des cartographies de risques Droits Humains (Plan de vigilance)
4.3.4.1 Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire	RD-PV	Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire
4.3.4.2 Accès à la plateforme et multimodalité	RD-PV	Accessibilité aux zones aéroportuaires et sécurité des transports
4.3.4.3 Hospitalité pour tous	RD-PV	Accessibilité au sein des zones aéroportuaires Contenu publicitaire inapproprié

La démarche générale de vigilance avec les fournisseurs et sous-traitants du Groupe et la protection des données personnelles faisant partie des enjeux de « Bonne gouvernance et éthique des affaires », voir Partie 4.2 du titre 4 - Enjeux de gouvernance du présent rapport :

Enjeux Gouvernance

Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité		Enjeux vigilance issus des cartographies de risques Vigilance (Droits Humains et Fournisseurs & Sous-traitants)
Titre 4 - Enjeux transverses de gouvernance		4.1 Démarche générale de vigilance Fournisseurs et Sous-traitants PV
4.2 Prévention des risques d'éthique et de compliance	RD-PV	Respect des Droits Humains Respect des règles de gestion et protection des données personnelles

L'enjeu de lutte contre le travail des enfants, le travail forcé et la traite d'êtres humains est expliqué au point suivant (4.3.b.2) car il s'agit d'un enjeux transverse qui couvre les périmètres S1 (4.3.1), S2 (4.3.2), S3 (4.3.3) et potentiellement S4 (4.3.4).

La cartographie des risques Droits Humains fera l'objet d'une mise à jour en 2025-2026 qui intégrera notamment les enseignements de l'analyse de double matérialité réalisée en 2024, ainsi que les évolutions du périmètre et de l'implantation géographique du groupe depuis 2 ans. Ses premiers résultats seront communiqués dans le prochain Rapport de durabilité/Plan de vigilance.

4.3.b.2 ACTIONS TRANSVERSES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION DES RISQUES DROITS HUMAINS

Engagements pertinents en matière de politique des Droits de l'Homme concernant : **RD-PV**

- ◆ le personnel de l'entreprise [S1-1-20] ;
- ◆ les travailleurs de la chaîne de valeur [S2-1-17] ;
- ◆ les communautés touchées [S3-1-16].

En 2024, le Groupe ADP a posé les premières pierres d'une politique commune relative aux Droits Humains, validée par les dirigeants de la société mère et des filiales et sociétés contrôlées du groupe.

Un socle d'engagements clés communs qui fasse sens et légitimité pour l'ensemble de ses filiales et sociétés contrôlées, construit sur la base :

- ◆ des standards et normes internationales précités et des obligations de vigilance nationales et européennes en vigueur ;
- ◆ des engagements liés aux sujets Droits Humains qui préexistaient au sein des différentes sociétés du Groupe ;
- ◆ des enseignements de la cartographie des risques Droits Humains de la chaîne de valeur, dont les engagements clés que les collaborateurs et autres parties prenantes du groupe attendaient d'une politique Droits Humains ;
- ◆ d'un benchmark des Politiques Droits Humains les plus matures concernant 24 grands groupes internationaux.

Cette première étape visait à légitimer et favoriser le consensus et l'adhésion autour d'engagements communs, quelles que soient la société concernée et quelle que soit la réglementation ou la culture des pays d'opération principale du groupe.

En 2025, afin de s'assurer de leur mise en œuvre opérationnelle, ces engagements clés prendront forme, et sont appelés à évoluer progressivement dans le temps, dans les politiques et plans d'actions qui y sont liés (Ressources humaines, Achats responsables, RSE et Relations territoire). La feuille de route RH du groupe notamment a déjà intégré ces engagements dans la formalisation des engagements communs du groupe (cf. Section ESRS S1).

Quatre catégories d'engagements clés constituent aujourd'hui le socle de la politique Droits Humains du groupe (voir infographie ci-après) :

- engagements envers toutes nos parties prenantes, pour dénoncer et lutter contre les formes de travail illégal et abusives, tels que le travail des enfants, le travail forcé et la traite d'êtres humains ;
- engagements envers, et au bénéfice de, nos collaborateurs définis à partir des politiques RH, sécurité, sûreté et de la politique Droits Humains de TAV Airports, sur les sujets :
 - ◆ emploi et rémunération,
 - ◆ santé, sécurité au travail et qualité de vie et conditions de travail,
 - ◆ non-discrimination, diversité et inclusion,
 - ◆ liberté d'association et de négociation collective, notamment dans les pays où le droit syndical n'est pas respecté ou encouragé comme un fondement du dialogue social,
 - ◆ liberté d'expression et signalements, avec la volonté de favoriser notamment une culture de la prise de parole (*speak up culture*) permettant entre autres de

signaler tout manquement à nos engagements, nos codes, aux réglementations ou aux standards de référence en matière de Droits Humains, y compris *via* l'activation du dispositif d'alerte éthique Groupe ;

3. engagements avec nos partenaires : les grands principes sont posés dans la politique Droits Humains mais renvoies aux engagements détaillés dans les politiques Achats, et la charte RSE Fournisseurs actuellement en cours de révision. Cette charte est un document fondamental car il est intégré aux documents contractuels signés avec les sous-traitants et fournisseurs du groupe ;
4. engagements envers les communautés (collectivités, riverains, ainsi que les peuples autochtones si le groupe est concerné un jour), qui ont été définis à partir des

grands engagements de la charte *Airport for Trust* et de la stratégie RSE 2025 *Pioneers for Trust*, et de notre obligation de vigilance :

- ♦ dialogue régulier et concertation sur nos projets,
- ♦ respect des droits des populations, notamment des plus vulnérables,
- ♦ prévention et maîtrise des risques d'impacts négatifs et nuisances, au titre du devoir de vigilance du groupe,
- ♦ empreinte sociale, sociétale, et partage de la valeur créée sur un territoire (emploi, formation, partenariats et achats locaux, actions des fondations...).

SOCLE DE LA POLITIQUE DROITS HUMAINS DU GROUPE ADP

4 CATÉGORIES D'ENGAGEMENTS CLÉS

Transverse
Cf. Intro ESRS S

Cf. section ESR S1

Cf. section ESR S2

Cf. section ESR S3

ENVERS TOUTES NOS PARTIES PRENANTES

Travail illégal et abusif, notamment :

- Travail des enfants
- Travail forcé
- Traite des êtres humains

POUR NOS COLLABORATEURS

• Santé, sécurité au travail & Qualité de Vie et Conditions de travail

- Emploi & Rémunération
- Non-discrimination, Diversité & Inclusion
- Liberté d'association et de négociation collective
- Liberté d'expression & Signalements

AVEC NOS PARTENAIRES

• Grands principes dans la Politique Droits Humains

- Puis renvoi aux engagements détaillés dans les Politiques Achats et à la Charte RSE Fournisseurs (et équivalent)

ENVERS LES COMMUNAUTÉS

- Dialogue
- Respect des droits
- Impacts & nuisances
- Signalement
- Contribution positive

Ces engagements sont détaillés dans les différentes parties du rapport correspondantes.

[S4-1-16] → Engagements pertinents en matière de Droits de l'Homme pour les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux : **RD-PV**

La politique Droits Humains ne comprend pas à ce jour d'engagements spécifiques envers ses clients. Ils y sont tout de même visés dans les engagements transverses, tels que :

- ♦ le travail illégal et abusif (cf. enjeu transverse détaillé dans la prochaine section) ;
- ♦ les actions de sécurité et sûreté publique et aéroportuaire visant la protection de l'intégrité physique des personnes, mais également celle de leur dignité et de leur vie privée (cf. section 4.3.4 - [S4-1-16] → Description des engagements pertinents en matière de droits de l'homme pour les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux ; section 4.4.2 sur la protection des données personnelles) ou encore la stratégie d'accessibilité du groupe (cf. section 4.3.4).

Elle pourra néanmoins comporter un volet spécifique à destination des clients dans un second temps. Au préalable, le Groupe a fait le choix de se concentrer sur les obligations conséquentes liées à ses chaînes de valeur et leur déclinaison sur celle des sous-traitants et fournisseurs.

[S4-1-16-(a)] → Approche générale en matière de respect des Droits de l'Homme des consommateurs et des utilisateurs finaux

Des engagements/diligences sont également pris(es) dans d'autres domaines liés, dans la façon dont le Groupe définit son offre commerciale ou encore dans les exigences fixées vis-à-vis des enseignes et partenaires opérant dans les terminaux gérés par le Groupe ADP (cf. Section 4.4.1 sur la démarche de vigilance Fournisseurs et Sous-traitants).

[S1-1-22] → [S1] Les politiques traitent explicitement de la traite des êtres humains, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants.

Oui, voir ci-après.

Évolutions 2024

DISPOSITIFS DE CONTRÔLE ET D'ALERTE

La démarche générale de vigilance et de coordination Droits Humains est intégrée au programme éthique et compliance dont les dispositifs de contrôle et d'alerte sont détaillés dans la Partie 4.2 Section 4.4.2.4 du présent rapport.

Le dispositif d'alerte éthique Groupe notamment permet de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme et libertés fondamentales (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance).

INTÉGRATION DES DROITS HUMAINS DANS L'ÉVALUATION DES TIERS ET DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

La prise en compte des Droits Humains est progressivement intégrée dans les process existants, notamment dans l'évaluation des risques au sein des process achats et projets d'enveloppement.

Selon le type de relation, la nature du projet, le pays d'opération, l'évaluation éthique des risques liés aux tiers comprend des diligences graduelles incluant notamment une vigilance sur les Droits Humains et la sécurité des personnes.

Cf. détails section G1 - DP [G1-1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.

Dans le cadre d'un projet d'acquisition/de prise de concession ou d'extension de l'emprise aéroportuaire notamment, les équipes des directions du Développement international, Juridique et Assurances, Éthique et protection des données personnelles et Opérations aéroportuaires travaillent conjointement.

Elles font progresser la prise en compte des risques Droits Humains dans les projets d'investissement, en amont d'une éventuelle acquisition et en aval avec le concours des *Assets managers* (objectifs RSE post acquisition de l'actif).

SENSIBILISATIONS DROITS HUMAINS

Les Droits Humains sont intégrés au programme de diffusion de la culture éthique détaillé dans la section 4.2.3. Engagements et déploiement de la culture éthique du groupe du présent rapport (cf. notamment Section 4.4.2.3. [G1-1-9] → Description de la manière dont l'entreprise établit, développe, promeut et évalue sa culture d'entreprise. et section 4.4.2.5 sur la sensibilisation et la formation sur les sujets éthique et compliance).

CONTRIBUER A L'EFFORT COLLECTIF DE LUTTE CONTRE LE TRAVAIL DES ENFANTS, LE TRAVAIL FORCÉ ET LA TRAITE D'ÊTRES HUMAINS

Description du risque

Le travail des enfants et le travail forcé sont des phénomènes complexes et multifactoriels. La multiplicité des acteurs impliqués et l'opacité de certaines chaînes d'approvisionnement requièrent une action et une coordination approfondie entre les acteurs.

Pour le Groupe ADP, ces risques se situent donc essentiellement sur ses chaînes de valeur, dont les risques sont appréhendés dans le cadre de l'évaluation des tiers.

Cela implique une diligence à renforcer pour s'assurer du respect du Code de conduite et de la charte RSE Fournisseurs du Groupe, des réglementations et normes internationales.

En complément des démarches engagées en matière d'achats responsables, le groupe doit également travailler avec ses partenaires pour gagner en visibilité et traçabilité, et veiller à ce que ses engagements soient respectés jusqu'au bout de sa chaîne de valeur.

SBM -3 14 fi Informations sur le type d'opérations présentant un risque important d'incidents liés au travail forcé ou obligatoire RD-PV

Pour les personnels du Groupe ADP ces risques sont évalués « sous contrôle » dans la cartographie des risques Droits Humains, car les opérations purement aéroportuaires sont assez préservées (autorisations d'activité et titres d'accès obligatoires, présence des services compétents de l'État).

La chaîne d'approvisionnement et sous-traitance du Groupe est davantage exposée, notamment pour les activités exercées en dehors de l'enceinte aéroportuaire, et lorsqu'une multiplicité et diversité d'acteurs, de sites et de pays sont concernés.

Tenant compte des secteurs les plus à risques de recours au travail forcé identifiés de façon plus fine grâce aux enseignements acquis dans le cadre de notre partenariat avec RHSF (cf. point 2 du présent chapitre) ¹, le Groupe ADP doit être particulièrement vigilant sur les secteurs et types d'opérations suivants de ses chaînes de valeur :

- ◆ les services nécessitant une formation de courte durée, tels que les porteurs de bagages, les services de transports ou de nettoyage, la petite manutention ;
- ◆ les projets de construction du fait de la multitude d'acteurs présents sur un chantier ;
- ◆ la chaîne d'approvisionnement des équipements aéroportuaires (matériaux, textiles et revêtements, passerelles, matières premières : extraction/production, assemblage et transport) ;
- ◆ la chaîne d'approvisionnement des équipements informatiques (extraction des métaux rares, assemblage des composants, transport) ;
- ◆ la chaîne d'approvisionnement des produits agroalimentaires (exploitation agricole, transformation, transport).

SBM -3 14 fii Informations sur les pays ou les zones géographiques où se déroulent des opérations considérées comme présentant un risque important d'incidents liés au travail forcé ou obligatoire

À ce jour, aucun incident lié au travail forcé ou obligatoire n'a été recensé au sein des activités du Groupe ADP comme au sein de sa chaîne de valeur.

Néanmoins, au titre de son devoir de vigilance, le Groupe ADP veille à faire progresser le travail d'identification et de cartographie des risques Droits Humains, notamment concernant le travail forcé, sur ses zones et pays d'opérations et ses chaînes d'approvisionnement/sous-traitance.

Selon les données du Global Slavery Index, les pays d'opération du groupe les plus à risques de travail forcé sont par ordre de priorité, l'Arabie saoudite, la Turquie, les Émirats arabes unis, la Macédoine du Nord, le Kazakhstan et la Jordanie, en raison de la forte concentration de travailleurs migrants sur leur territoire. Les travailleurs migrants sont en effet plus vulnérables à la servitude pour dettes et/ou à l'exploitation ². Les déplacements provoqués par les conflits, la présence des groupes armés, le changement climatique et l'instabilité politique contribuent également à la prévalence du travail forcé dans ces pays.

¹ OIT. *Estimations mondiales de l'esclavage moderne. Travail forcé et mariage forcé*. Septembre 2022, p. 6-7.

² Walk Free. *The Global Slavery Index, 2023*, p. 130.

SBM -3 14 gi Informations sur le type d'opérations présentant un risque important d'incidents liés au travail des enfants

Pour les personnels du Groupe ADP, au même titre que le travail forcé (cf. SBM -3 14 fi), les risques de travail des enfants sont évalués étant sous « sous contrôle » dans la cartographie des risques Droits Humains, car les opérations purement aéroportuaires sont assez préservées (autorisations d'activité et titres d'accès obligatoires, présence des services compétents de l'État).

Les zones de vigilance plus élevées sont donc essentiellement liées aux opérations effectuées dans les chaînes de valeur du Groupe, hors zone aéroportuaire.

Tenant compte des secteurs les plus à risques de recours au travail des enfants identifiés de façon plus fine grâce à notre partenariat avec RHSF (cf. point 2 du présent chapitre)¹, le Groupe ADP doit être particulièrement vigilant sur les secteurs et types d'opérations suivants de ses chaînes de valeur :

- ◆ la chaîne d'approvisionnement des produits agroalimentaires, secteur le plus à risque (exploitation agricole, transformation, transport) ;
- ◆ les services nécessitant une formation de courte durée (porteurs de bagages, services de nettoyage, petite manutention...) ;
- ◆ la chaîne d'approvisionnement des projets de construction (extraction de matière premières, transport) ;
- ◆ la chaîne d'approvisionnement des équipements informatiques (extraction des métaux rares, assemblage des composants, transport).

SBM -3 14 gii Informations sur les pays ou les zones géographiques où se déroulent des opérations considérées comme présentant un risque important d'incidents liés au travail des enfants

À ce jour, aucun incident lié au travail des enfants n'a été recensé au sein des activités du Groupe ADP comme au sein de sa chaîne de valeur.

Néanmoins, au titre de son devoir de vigilance, le Groupe ADP veille à faire progresser le travail d'identification et de cartographie des risques Droits Humains, notamment concernant le travail des enfants, sur ses zones et pays d'opérations et ses chaînes d'approvisionnement/sous-traitance.

Selon les données de l'UNICEF², aucun pays d'opération du Groupe ADP n'est classé dans la zone de risques la plus élevée en matière de travail des enfants. Néanmoins, certains de nos pays d'opérations figurent sur la liste dont la vigilance doit être renforcée, à savoir, par ordre de priorité : Haïti, les Émirats arabes unis, l'Arabie saoudite, la Turquie, la Tunisie, le Kazakhstan, la Jordanie et la Géorgie. Cette classification est basée notamment sur la situation géopolitique et la fragilité institutionnelle et sociale des États³.

[S2-ESRS 2 SBM-3-11-(b)] → Divulgaration des zones géographiques ou des produits de base pour lesquels il existe un risque important de travail des enfants ou de travail forcé ou obligatoire parmi les travailleurs de la chaîne de valeur de l'entreprise

En complément des éléments détaillés au paragraphe [S2-ESRS2 SBM-3-11], l'analyse des risques réalisée par la direction des Achats du groupe (SLA) a permis d'identifier :

- ◆ des segments d'achats plus sensibles aux risques sociaux ;
- ◆ des zones géographiques où ces risques étaient les plus significatifs pour les activités situées en amont des chaînes de valeur et hors site aéroportuaires.

À noter que l'essentiel des dépenses d'achats du Groupe ADP étant concentré sur la France et l'Union européenne (cf. paragraphe [S2-SBM-3]), les pays ou zones géographiques les plus à risques représentent la part la plus faible.

À ce jour aucun incident lié au travail des enfants et au travail forcé n'a été identifié au sein de la chaîne de valeur du Groupe ADP. Néanmoins, au titre de son devoir de vigilance, le Groupe ADP veille à faire progresser la sensibilisation et l'identification des risques sur les Droits Humains, notamment concernant toutes les formes de travail illégal et abusif, sur ses chaînes d'approvisionnement/sous-traitance (cf. paragraphes [SBM -3 14 fii] et [SBM -3 14 gii]).

Selon les données des indices internationaux indépendants⁴, les pays et zones géographiques les plus à risques en matière de travail des enfants et travail forcé sont, par ordre de priorité : l'Arabie Saoudite, la Turquie, le Kazakhstan, la Jordanie, la Géorgie et la Tunisie (ces deux derniers étant considérés comme plus à risque uniquement pour le recours au travail des enfants).

Compte tenu de ces éléments, le Groupe doit continuer à intégrer la protection des personnes vulnérables sur l'ensemble de la chaîne de valeur, et dans sa stratégie de développement à l'international tout en favorisant l'économie locale et la redistribution de la valeur créée sur ses pays d'opération.

ACTIONS DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION - ÉVOLUTION 2024

Depuis 2023, grâce à un partenariat conclu pour un cycle de 3 ans avec Ressources Humaines Sans Frontières, le groupe contribue à l'effort collectif de l'Alliance Globale 8.7 relative :

- ◆ au travail décent pour tous ;
- ◆ à l'engagement de la France en tant que pays pionnier dans la lutte contre le travail forcé, le travail des enfants, l'esclavage moderne et la traite des êtres humains dans les chaînes d'approvisionnement.

Ce partenariat est également une opportunité pour le groupe de mieux cerner ces phénomènes complexes auxquels il n'a jamais été confronté à ce jour mais qui relèvent de sa responsabilité sociale et sociétale et de son Devoir de vigilance.

¹ OIT. UNICEF. Travail des Enfants. Estimations mondiales 2020, tendances et chemin à suivre. 2021, p. 37-38.

² UNICEF. Children's Rights in the Workplace Index, Juin 2023.

³ OIT. UNICEF. Travail des Enfants. Estimations mondiales 2020, tendances et chemin à suivre. 2021, p. 50.

⁴ Walk Free. The Global Slavery Index, 2023, p. 130 et UNICEF. Children's Rights in the Workplace Index, Juin 2023.

Après une première phase d'acculturation sur ces phénomènes complexes et systémiques et d'appropriation des outils proposés par RHSF, le Pôle Droits Humains a amorcé un déploiement progressif au sein du groupe en ciblant en priorité les experts éthique, audit, contrôle interne, achats, développement, RH, les réseaux CARE et RSE, et les *Assets managers* qui sont les interlocuteurs privilégiés des filiales et participations minoritaires du groupe.

Les engagements clés validés avec l'ensemble des filiales et sociétés contrôlées en 2024 comme socle de la politique Droits Humains du groupe viennent compléter cette première étape. Ils comprennent en effet des engagements spécifiques concernant l'ensemble des parties prenantes du groupe sur le travail illégal et abusif :

- ◆ condamner toute forme de travail illégal et abusif, telle que le travail dissimulé, le travail forcé, le travail des enfants, l'esclavage moderne, la traite d'êtres humains ;
- ◆ contribuer à l'effort collectif de lutte contre le travail des enfants, le travail forcé, l'esclavage moderne et le trafic et la traite d'êtres humains (ODD 8.7) ;
- ◆ partager notre position dans notre démarche de vigilance, nos actions et engagements avec nos partenaires et nos communications publiques ;

Ces engagements sont relayés dans les feuilles de route RH et Achats responsables du groupe.

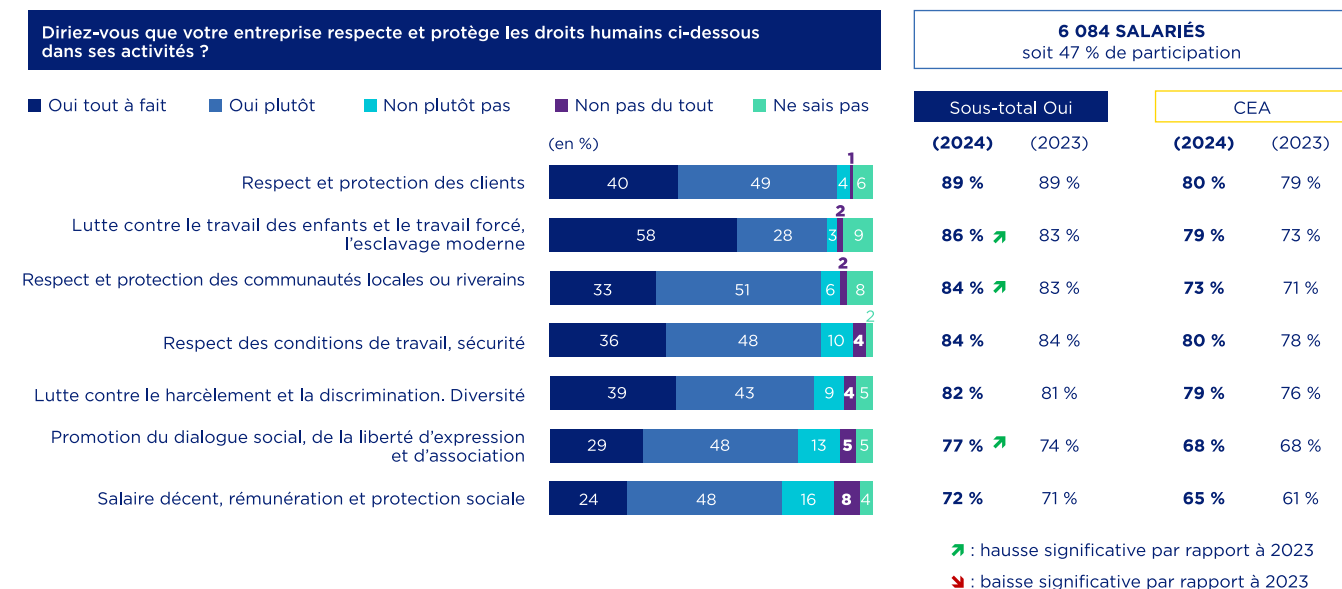
La direction des Achats du groupe pilote depuis 3 ans un plan d'actions avec les filiales visant notamment :

- ◆ un renforcement des exigences contractuelles et des contrôles : la charte RSE Fournisseurs, qui intègre des exigences sur ces enjeux depuis 2014, est en cours de révision pour intégrer notamment les exigences de la politique Droits Humains et les recommandations de RHSF sur le travail des enfants et le travail forcé qui incluent notamment une description plus précise et concrète de ces phénomènes, et des exigences à répercuter sur la chaîne de valeur, y compris dans le recours éventuel à des travailleurs migrants auprès d'agences de recrutement ou intermédiaire équivalent ;
- ◆ l'animation du réseau Achats Groupe *Procurement Network* pour :
 - ◆ partager des bonnes pratiques et des outils,
 - ◆ standardiser davantage la politique et les processus d'achats,
 - ◆ les soutenir dans une identification détaillée des risques environnementaux et de droits Humains chez leurs fournisseurs et sous-traitants à travers des segments d'achats.

4.3.b.3 DISPOSITIF DE SUIVI ET DÉMARCHE DE PROGRÈS DU GROUPE

- ◆ Depuis la mise en place du dispositif d'alerte Éthique Groupe en 2018, aucune alerte a été déclenchée sous la catégorie « Droits Humains ». Et aucune alerte n'a concerné le travail des enfants, le travail forcé ou la traite d'être humain (voir Section 4.4.2.4 sur le dispositif d'alerte).
- ◆ Depuis 2023, le Baromètre Éthique questionne les salariés du Groupe sur le respect et la protection des Droits Humains au sein du groupe en se comparant aux salariés des grandes entreprises (Baromètre du Cercle éthique des affaires).

LE COMPORTEMENT RESPECTUEUX D'ADP EST TOUJOURS TRÈS LARGEMENT PERÇU PAR SES SALARIÉS, RESTENT LES QUESTIONS DU DIALOGUE SOCIAL ET DE LA RÉMUNÉRATION QUI DÉPASSENT LE SEUL CADRE DE L'ÉTHIQUE ET POUR LESQUELLES LES SALARIÉS (D'ADP ET D'AILLEURS) SE MONTRENT UN PEU PLUS MESURÉS



Le pôle devoir de vigilance-droits humains du groupe, jusque-là constitué d'une seule personne dédiée à la coordination de ces sujets, a été renforcé fin 2024 avec le recrutement d'une adjointe experte en Droits Humains.

Les objectifs prioritaires pour 2025-2026 pour continuer à structurer la démarche Droits Humains au sein du groupe sont les suivants :

- ◆ formalisation/ajustement de plans d'actions sur le déploiement de la politique Droits Humains, en lien avec les politiques, process et réseaux liées ;
- ◆ mise à jour de la cartographie Droits Humains,
- ◆ élargissement du périmètre de sensibilisation-formation sur les Droits Humains au sein du groupe.

Un monitoring sera déployé en 2025 pour suivre la progression de ces travaux.

4.3.1. Salariés de l'entreprise RD-PV

Référence	S1 4.3.1.1	S1 4.3.1.3	S1 4.1.3.4
Enjeu	SANTÉ ET SÉCURITÉ DES SALARIÉS	SÉCURISATION ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS ET DES COMPÉTENCES	DIALOGUE SOCIAL
IRO	◆ Impact sur les salariés et leur cercle proche ◆ Risque de survenance d'accidents de travail et RPS /Risque financier/Risque d'image ◆ Opportunité : développement de dispositifs de prévention et d'amélioration des conditions de travail	◆ Pour ADP SA, départ de 40 % à 50 % des effectifs à horizon 10 -12 ans ◆ pouvant entraîner une perte de compétences, ce qui constitue un risque opérationnel et un risque d'image ◆ Impact majeur de l'entreprise pour la stabilité et le développement de l'emploi sur le territoire	◆ Les salariés sont les bénéficiaires directs d'un modèle social privilégiant le dialogue ◆ Amélioration de l'activité de l'entreprise (climat social apaisé), augmentation de la productivité et de la performance de l'entreprise ◆ Amélioration de l'image de l'entreprise
Explication de l'enjeu pour ADP	◆ Garantir aux travailleurs le respect de leur intégrité physique malgré l'exercice de leur profession dans un milieu à risque : infrastructures aéroportuaires, dont travail sur piste, travail en proximité avec le public, présence sur une zone d'échanges internationaux, etc.	◆ Préservation de l'attractivité des métiers évolution des compétences attendues dans un contexte de mutation climatique et technologique. ◆ Les salariés bénéficient d'un accompagnement, de formations et de perspectives d'évolution.	◆ Assurer des interactions apaisées et fluides avec les salariés, par le dialogue social, notamment managérial, avec les salariés et leurs représentants, syndicaux ou autres
Périmètre*	Groupe - ensemble des entités consolidées en intégration globale.		
Politique	Feuille de route RH Groupe 2025-2029 (politique globale) déclinée en charte SST qui elle-même se décline en 8 points	Feuille de route RH Groupe 2025-2029 (politique globale) déclinée en plusieurs chartes: ◆ Charte de développement des compétences ◆ Charte de la mobilité ◆ Charte Top Management	Le Groupe ADP n'a pas de politique de dialogue social formalisée au sens des ESRS pour l'ensemble du groupe. Il considère que le déploiement d'une politique sur le dialogue social n'est pas adapté aux exigences légales en vigueur dans chacun des pays
Action	◆ Sensibilisations des salariés et mise en avant de la culture de sécurité et de prévention ◆ Flashs animation avec la police pour prévenir les accidents de trajets ◆ Mise en place de plans d'actions pour prévenir les accidents liés à la coactivité suite aux audits internes et/ou externes (galeries bagages, quais de livraison), la montée de version de notre logiciel dédié aux plans de prévention, et la mise en œuvre d'actions de formation dédiées à la coactivité ; ◆ Lancement des visites de terrain par le prestataire retenu pour prévenir le risque technique de part la mise à jour des instructions générales de sécurité, le déploiement d'une formation « gestes et postures » au poste de travail ; ◆ Création d'un comité Santé Sécurité au travail Groupe	◆ Développement d'un programme de formation pour les managers : « Horizon managérial ». ◆ Mise en place d'un référentiel des métiers et des compétences, regroupant les métiers de l'entreprise en fonction de leur finalité et des proximités de compétences, pour un investissement fort dans le développement professionnel de tous les collaborateurs. ◆ Mise en place d'une cartographie des métiers ◆ Création d'un espace dédié sur le portail RH ◆ Projet d'outil dynamique <i>Talent market place</i> en cours, pour les salariés/managers/responsables Ressources humaines ◆ Recrutement en CDI de jeunes diplômés ◆ Partenariats avec des écoles	Les actions reposent sur le dialogue managérial et sur les échanges et négociations avec les Instances de représentation des salariés.
Cible	Il n'y a pas d'objectifs cibles fixés à ce jour. Des cibles seront envisagées dans la feuille de route RH Groupe pour la période 2025-2029		
Indicateurs	S1.14 et S1.11 ◆ Nombre d'accidents du travail avec arrêt ◆ Nombre de décès dus à des accidents du travail et des maladies professionnelles ◆ Nombre de maladies professionnelles enregistrables déclarées dans l'année ◆ Nombre de jours perdus pour accident du travail ◆ Taux de fréquence ◆ Taux de gravité ◆ Protection sociale	S1.13 ◆ Nombre de salariés formés ◆ Nombre d'heures de formation moyen par salarié	S1.8 ◆ Couverture des salariés par des conventions collectives

* Le périmètre consolidé est tel que celui décrit dans le DR BP-1.

Pour mettre en œuvre sa stratégie d'entreprise et assurer l'ensemble de ses activités, dans toute la diversité de leurs différents métiers, le Groupe ADP compte sur ses 29 330 salariés en 2024, présents dans 16 pays. Ce sont les salariés des sociétés Aéroports de Paris SA, TAV Airports, Hub One, ADP International, dont la société AIG (Jordanie), Extime Duty Free Paris, Extime Travel Essentials, Extime Média, Extime Campus, Hologarde (soit le périmètre de consolidation financière).

La feuille de route stratégique 2025 *Pioneers* a défini une vision stratégique à long terme, notamment pour un groupe multi-local pour des enjeux globaux et des objectifs communs. La présence à l'international doit refléter les ambitions qui sont au cœur de son projet stratégique, notamment sur les volets hospitalité et durabilité (qualité de service, innovation, environnement et engagement sociétal).

L'analyse de double matérialité a identifié trois thèmes matériels dans le domaine social pour la main d'œuvre propre de l'entreprise menant à la feuille de route RH :

- ◆ la santé et la sécurité des salariés ;
- ◆ la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences ;
- ◆ le dialogue social.

La feuille de route RH Groupe 2025 - 2029 s'inscrit dans la stratégie globale du groupe à long terme - la période actuelle étant couverte par 2025 *Pioneers* et déclinée par la stratégie RSE du groupe *Pioneers for trust*.

Après les échanges et les travaux communs du séminaire CSRD RH des 13 et 14 juin 2024, regroupant l'ensemble des entités RH du groupe, notre feuille de route commune RH Groupe pour 5 ans est maintenant formalisée. Elle concrétise nos engagements et nos politiques partagées, pour répondre au besoin exprimé de partage et de pilotage de lignes directrices RH communes, ainsi qu'aux obligations de la directive CSRD.

La feuille de route RH Groupe 2025-2029, validée par les instances dirigeantes, s'ancre donc sur ces axes pour le groupe et pour l'ensemble des collaborateurs :

- ◆ la protection, en particulier la sécurité du travail avec la promotion d'une culture de prévention partagée ;
- ◆ le développement : formation, mobilité, top management ;
- ◆ l'égalité de traitement : égalité des genres, inclusion.

Pour réaliser cette ambition, le Groupe ADP formalise une feuille de route RH sur 5 ans, conçue pour répondre à nos objectifs notamment :

- ◆ se conformer aux exigences de la directive CSRD, applicables à partir de 2025, sur la consolidation des données RH du groupe pour 2024 ;
- ◆ répondre aux besoins exprimés par les filiales concernant le partage et le pilotage des lignes directrices RH communes ;
- ◆ anticiper et maîtriser la feuille de route RH post-2025 dans le cadre du programme *Pioneers*.

S1.SBM-3 — Cadrage : Analyse des enjeux (IRO) liés aux effectifs et description des caractéristiques des effectifs sur lesquels ils portent

La stratégie de développement du Groupe ADP et sa croissance offrent des opportunités d'emploi et de développement professionnel pour tous les salariés, en assurant leur santé et leur sécurité et le dialogue social. Ils n'impactent pas la stratégie et le modèle d'affaires.

[S1-ESRS 2 SBM-3-14] → Toutes les personnes faisant partie de son propre personnel et pouvant être matériellement affectées par l'entreprise sont incluses dans le champ d'application de la divulgation en vertu de la norme ESRS 2.

Les indicateurs sociaux relatifs pour l'ESRS S1 couvrent tous les employés du Groupe ADP ayant un contrat de travail direct avec une société du groupe, dans toutes les régions où le groupe est présent et dans toutes les activités et filiales du groupe selon le périmètre de la consolidation financière : Aéroports de Paris SA, TAV Airports, Hub One, ADP International, dont la société AIG (Jordanie), Extime Duty Free Paris, Extime Travel Essentials, Extime Média, Extime Campus et Hologarde.

[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(a)] → Description des types de salariés et de non-salariés au sein de son propre effectif soumis à des impacts significatifs

Les types de salariés soumis à des impacts matériels, positifs ou négatifs, sont les salariés propres de l'entreprise (contrat de travail).

Le sujet a été étudié pour les non-salariés (intérimaires) : il n'est pas matériel et donc non reporté.

[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(b)] → Incidences négatives importantes (personnel propre)

Les incidences négatives pour le personnel propre : les salariés (contrat de travail) sont celles liées à la survenance d'accidents du travail liés à l'exercice de l'activité, pouvant entraîner des conséquences graves et durables, pour les salariés et leurs cercles proches.

- a) Les accidents du travail au sein du Groupe ADP sont liés à l'exercice de l'activité. Ils peuvent être dus aux déplacements piétons : chutes de plain-pied, dans un escalier à l'utilisation d'un véhicule (voiture, engin, 2 roues...), occasionnés par des manutentions, des machines ou des outils. Ils peuvent aussi être liés à des risques psychosociaux (RPS).

- b) Ils ne sont pas liés à des cas ponctuels exceptionnels.

[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(c)] → Description des activités qui ont un impact positif et des types d'employés et de non-employés au sein de son propre personnel qui sont affectés positivement ou pourraient être affectés positivement

De part ses activités aéroportuaires le Groupe ADP créé un impact significatif sur la stabilité et le développement de l'emploi sur ses territoires d'implantations pour ses 29 330 salariés. Les activités sont décrites au 4.1.3 Stratégie et modèle d'affaires.

[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(d)] → Description des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances sur le propre personnel

Sur les 9 thèmes sociaux abordés dans les ESRS à vocation sociale, trois enjeux ont été identifiés comme matériels par l'analyse de double matérialité :

- ◆ la santé et la sécurité ;
- ◆ la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise ;
- ◆ le dialogue social.

Ces enjeux impactent la stratégie en ce sens que leur prise en compte est essentielle pour assurer au groupe les ressources humaines dont il a besoin pour son développement à court, moyen et long terme, et en accord avec ses valeurs et l'attention portée aux salariés.

Pour chacun de ces trois enjeux matériels, des politiques spécifiques sont mises en œuvre.

Santé et sécurité dans les sociétés du groupe (ESRS S1)

La santé et la sécurité dans les sociétés du groupe, pour toutes les plateformes aéroportuaires et sites de travail, sont un sujet matériel pour le Groupe ADP, tant du point de vue de l'impact social que du point de vue financier, compte tenu de ses implications pour divers groupes de parties prenantes et des risques éventuels qu'il comporte.

- ♦ Ce thème est matériel en raison de son impact sur les salariés du Groupe ADP. Les conditions de santé et de sécurité peuvent directement affecter les collaborateurs, en cas d'accident et de blessures pouvant entraîner des conséquences graves et durables, pour les salariés et leurs cercles proches.
- ♦ Le risque est la survenance d'accidents du travail. Les accidents du travail au sein du Groupe ADP peuvent être dus aux déplacements piétons : chutes de plain-pied, dans un escalier à l'utilisation d'un véhicule (voiture, engin, 2 roues...), occasionnés par des manutentions, des machines ou des outils. Ils peuvent aussi être liés à des risques psychosociaux (RPS).

Une accidentologie élevée peut avoir des conséquences financières pour le Groupe (augmentation des taux de cotisations, des primes d'assurance, des contentieux et demandes d'indemnisation, amendes pour non-respect de la réglementation), opérationnelles (absentéisme) ainsi qu'un risque de réputation.

Le thème est également matériel par ses impacts positifs : face au risque, les sociétés développent des dispositifs de protection et d'amélioration des conditions de travail.

L'image qui ressort d'un engagement fort dans ce domaine peut également contribuer à l'attraction et à la rétention des talents, limitant le turnover, ses conséquences sur les capacités d'action et les coûts de recrutement, les coûts d'organisation et de non-qualité, et constituant ainsi une opportunité.

L'horizon temporel de cet enjeu est permanent, pour prévenir les accidents, tant en prévention à court terme qu'à moyen et long terme pour préserver la santé des salariés.

Le risque « Sécurité des personnes » est identifié dans la cartographie des risques Groupe.

Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences (ESRS S1)

Ce thème est matériel pour assurer l'activité du groupe, son développement et ses évolutions, d'une part, en disposant des ressources humaines adaptées, et pour offrir des emplois et un développement professionnel à ses salariés, bénéficiant par ailleurs à leurs proches et aux territoires concernés.

Le risque existe plus particulièrement pour Aéroports de Paris SA, qui devra faire face au départ de 40 à 50 % de ses effectifs dans les 10 à 12 ans à venir, impliquant un renouvellement des compétences pour disposer des ressources nécessaires à moyen et long terme. Les autres sociétés sont également en tension pour disposer des compétences dont elles ont besoin, notamment dans certains domaines. Ainsi, le risque est principalement opérationnel et d'image.

Pour l'entreprise, c'est l'opportunité d'attirer les compétences nécessaires, de développer et conserver les compétences internes, en particulier par la formation : savoir-faire internes, ressources disponibles rapidement, possibilités d'évolution, ayant un impact positif sur la motivation des salariés.

À long terme, cela permettra d'anticiper la transition écologique et les évolutions du trafic et de l'activité grâce à des salariés bien intégrés, formés, dans une vision à long terme.

Pour les salariés, l'opportunité majeure repose sur le nombre et la variété des emplois offerts. Elle correspond à des impacts positifs sur la société. Les collaborateurs peuvent développer leurs compétences, bénéficier des possibilités de parcours dans le groupe : France et international (motivation, développement des compétences...).

ILLUSTRATION DES FAMILLES DE MÉTIERS

DÉVELOPPEMENT

Stratégie et développement
Communication
Relations institutionnelles et territoriales
Marketing, commercial et relation client
Immobilier
Environnement Énergie RSE
Management stratégique

OPÉRATIONS

Sécurité
Médical
Exploitation aéroportuaire

TECHNIQUE

Systèmes d'information
Ingénierie
Maintenance/patrimoine

SUPPORT

Achats et logistique
Finances et comptabilité
Affaires générales
Ressources humaines
Audit
Contrôle interne
Management des risques
Juridique
Prévention des risques professionnels

Pour la société, l'impact du groupe est positif car il contribue fortement à l'emploi direct pour les habitants des territoires et aux emplois indirects dans le bassin d'emploi, pour sa chaîne de valeur : intégration des familles, territoires dans la sphère des emplois aéroportuaires, tant à Paris (ADP, Extimé Duty Free Paris, Hub One, Hologarde) qu'à l'international (AIG, TAV Airports, SDA Croatia).

Le risque « Sécurisation des métiers et compétences » est identifié dans la cartographie des risques Groupe.

Dialogue social (ESRS S1)

Le Groupe ADP veille en permanence à assurer des interactions apaisées et fluides avec les salariés, par le dialogue, notamment managérial, avec les salariés ou avec leurs représentants, syndicaux ou autres. Le dialogue couvre tous les champs de la situation des salariés.

En effet, l'absence de traitement par l'entreprise des problématiques importantes pour les salariés (emploi durable, inclusion, bien-être au travail...) peut avoir des conséquences négatives : situations conflictuelles et mouvements sociaux, démobilité des salariés, turnover élevé. Pour les salariés, le risque est également l'absence de dispositions collectives favorables (accords).

À l'inverse, l'engagement du groupe dans un dialogue social continu a un impact positif sur l'emploi durable, l'inclusion, le bien-être des salariés notamment. Le climat social apaisé améliore la performance de l'entreprise et son image.

Les salariés sont ainsi les bénéficiaires directs d'un modèle social privilégiant le dialogue.

Le risque « Dialogue social » est identifié dans la cartographie des risques Groupe.

[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(e)] → Description des incidences matérielles sur les travailleurs pouvant résulter des plans de transition visant à réduire les incidences négatives sur l'environnement et à rendre les activités plus écologiques et neutres sur le plan climatique

Les enjeux de la transition énergétique sont intégrés depuis plusieurs années par le Groupe ADP. Ils portent sur les différents domaines d'activités (exploitation, construction) et se concrétisent par de nouvelles missions requérant des compétences pointues, voire de nouveaux métiers, facteur potentiel de progrès pour les salariés. Les opportunités de transformation des métiers sont décrites dans le chapitre relatif au « Modèle d'affaires responsable et durable » dans la présentation générale du présent document.

Ils sont anticipés dans les cartographies des métiers, cf. Sécurité et attractivité des métiers et des compétences - S1-4-38(b).

[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(f)-i] → Informations sur le type d'opérations présentant un risque important d'incidents liés au travail forcé ou obligatoire

Cette thématique n'est pas matérielle et ne fait donc pas l'objet de report.

[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(f)-ii] → Informations sur les pays ou les zones géographiques où se déroulent des opérations considérées comme présentant un risque important d'incidents liés au travail forcé ou obligatoire

Cette thématique n'est pas matérielle et ne fait donc pas l'objet de report.

[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(g)-i] → Informations sur le type d'opérations présentant un risque important d'incidents liés au travail des enfants

Cette thématique n'est pas matérielle et ne fait donc pas l'objet de report.

[S1-ESRS 2 SBM-3-14-(g)-ii] → Informations sur les pays ou les zones géographiques où se déroulent des opérations considérées comme présentant un risque important d'incidents liés au travail des enfants

Cette thématique n'est pas matérielle et ne fait donc pas l'objet de report.

[S1-ESRS 2 SBM-3-15] → Divulgaration de la manière dont a été développée la compréhension des personnes qui, au sein de sa propre main-d'œuvre/chaîne de valeur, présentent des caractéristiques particulières, travaillent dans des contextes particuliers ou entreprennent des activités particulières, et qui sont susceptibles d'être plus exposées à des risques de préjudice

Les politiques en faveur des groupes qui pourraient potentiellement être à risques (femmes, personnes en situation de handicap, jeunes, seniors) sont construites sur la connaissance des effectifs concernés, des facteurs et des situations potentiellement à risque, sur l'analyse des politiques menées par d'autres entreprises.

Elles sont présentées et discutées avec les responsables des ressources humaines et les managers. Les représentants syndicaux des salariés sont partis à la négociation lorsque la législation le prévoit.

La perception en est complétée par des modalités de recueil de l'information auprès des salariés, par exemple : enquête sur la qualité de vie au travail, enquête spécifique auprès des personnes en situation de handicap, enquête *Great place to work*, baromètre éthique, système de suggestions.

Les prises d'information peuvent également relever d'enquêtes sur le terrain.

Dans ce contexte, il n'y a pas de risque matériel identifié pour ces groupes spécifiques de personnes (femmes, jeunes, personnes en situation de handicap, seniors). Notamment, il n'y a pas d'embauche de moins de 18 ans, à l'exception des dispositifs de formation tels que l'apprentissage.

Toutes les sociétés opérant au sein de la zone sécurisée d'un aéroport sont soumises à des contrôles d'identité et d'antécédents judiciaires effectués par les autorités publiques habilitées préalablement à la délivrance d'une autorisation d'activité. Il en est de même pour leurs personnels qui doivent obtenir un Titre de Circulation Aéroportuaire (Badge sûreté). Le contrôle d'identité et de l'existence d'un contrat de travail régulier, ainsi que la présence continue des services compétents de l'État au sein même des aéroports est un premier niveau de garantie.

La vigilance et la sensibilité, notamment à l'international, des collaborateurs du groupe en sont un autre. TAV Airports et AIG ont intégré dans leur politique de recrutement l'interdiction d'embauche sans contrat de travail et d'une personne de moins de 18 ans (hors dispositif de formation).

[S1-ESRS 2 SBM-3-16] → Divulgaration des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances à l'égard des personnes faisant partie de son propre personnel et qui concernent des groupes spécifiques de personnes

Si le bon fonctionnement de l'entreprise dépend naturellement et globalement de ses ressources humaines, notamment au regard du marché de l'emploi, en tension pour certains domaines de compétences, il n'y a pas de risque matériel identifié de dépendance par rapport à des groupes spécifiques de personnes.

DP S1-6-50-a) Nombre de salariés Groupe ADP

Effectif géré fin de période par genre*	2024
Hommes	19 366
Femmes	9 964
Autres	0
Non communiqué	0
Total	29 330

Effectif géré fin de période par pays (minima 50 salariés) *

Effectif géré fin de période par pays*	2024
Turquie	10 867
France	8 641
Kazakhstan	4 423
Géorgie	1 414
Macédoine du Nord	1 006
Croatie	847
Tunisie	686
Jordanie	456
Espagne	390
Lettonie	248
Oman	133
Arabie saoudite	78
Italie	58
États-Unis	56
Autres pays	27
Total des employés	29 330

DP S1-6-50-b) Nombre de salariés par type de contrat

Effectif géré fin de période par genre et type de contrat de travail *	2024		Total
	Nombre de salariés permanents (CDI)	Nombre de salariés temporaires (CDD)	
Hommes	18 217	1 149	19 366
Femmes	9 174	790	9 964
Autres	0	0	0
Non communiqué	0	0	0
Total	27 391	1 939	29 330

DP S1-6-50-c) Turnover

	2024
Nombre de salariés ayant quitté l'entreprise	8 273
Pourcentage de turn over	32,03 %

[S1-6-50-(d)] → Description des méthodologies et des hypothèses utilisées pour compiler les données (salariés)

Le reporting social du Groupe ADP est réalisé selon le protocole de reporting commun appliqué à toutes les entités.

Le nombre de salariés est indiqué sur la base des effectifs inscrits et rémunérés au cours de l'année civile et exprimés en effectif géré fin de période. Les indicateurs concernant la formation sont calculés sur l'effectif géré moyen sur la période.

[S1-6-50-(d)-i] → Le nombre de salariés est indiqué en nombre de personnes ou en équivalent temps plein.

L'effectif est calculé en effectif géré fin de période sur la base de l'effectif inscrit CDI (contrats à durée indéterminée) et CDD (contrats à durée déterminée) hors Président-directeur général, mandataire social. Pour TAV Airports, l'effectif moyen n'est pas reporté en ETP mais en nombre moyen de personnes.

Pour Aéroports de Paris SA, les personnes ayant choisi le Congé de Fin de Carrière (CFC) dans le cadre de l'accord de Rupture conventionnelle collective (RCC) de 2020, perçoivent une allocation versée par Aéroports de Paris, pour une durée allant jusqu'à 48 mois maximum. Leur contrat étant suspendu, elles ne sont pas comptabilisées dans l'effectif géré.

[S1-6-50-(d)-ii] → Les effectifs sont déclarés à la fin de la période de référence/moyenne/autre méthodologie

L'effectif géré comprend l'effectif présent et les suspensions de contrat au 31 décembre (hors RCC et PACT pour Aéroports de Paris).

Les salariés dont le contrat se termine le 31 décembre N sont comptabilisés dans les effectifs présents au 31 décembre N ainsi que dans les départs de l'année N.

[S1-6-50-(e)] → Divulgence des informations contextuelles nécessaires à la compréhension des données (salariés)

Les données sont reportées sur 12 mois de janvier à décembre.

Il n'y a pas de contexte particulier.

[S1-6-50-(f)] → Divulgence de la référence croisée des informations déclarées au titre du paragraphe 50, point a), avec le nombre le plus représentatif figurant dans les états financiers

Référence : Notes annexes aux états financiers consolidés - Note 5 Avantages aux personnels - 5.1 Charges de personnel - Effectif

4.3.1.1. Santé et sécurité des salariés RD-PV

S1-1 — Politiques Groupe ADP concernant la santé sécurité des salariés

[S1-1-19] → Politiques de gestion des impacts, risques et opportunités significatifs liés à ses propres effectifs [voir ESRS 2 MDR-P].

Les politiques de gestion des impacts, risques et opportunités sont celles relatives à la sécurité et à la santé des salariés du groupe.

Elles concernent tous les salariés du périmètre : Aéroports de Paris, TAV Airports, Hub One, ADP International, dont la société AIG (Jordanie), Extime Duty Free Paris, Extime Travel Essentials, Extime Média, Extime Camus, Hologarde. Elles incluent les expatriés et les collaborateurs en mission à l'étranger (cf. chapitre S1-4-37).

C'est au regard des risques et opportunités en matière de santé et de sécurité au travail, décrits au ESRS2 SBM-3-14-(d) que sont définies et mises en œuvre les politiques du groupe présentées ci-dessous.

Le groupe traduit également son engagement à travers la stratégie RSE du groupe « *Pioneers for trust* : garantir l'intégrité des collaborateurs » est l'une des quatre ambitions de son pilier social.

La politique SST du groupe se concrétise par une charte au niveau du Groupe. Cette charte SST Groupe a été validée fin 2024 par la direction générale du groupe. Elle sera partagée et communiquée en 2025 selon des modalités qui seront définies en commun.

Par ailleurs, un comité Groupe de partage santé sécurité au travail définira les modalités de surveillance de la mise en œuvre de la politique (cf. S1-4-37).

Groupe ADP - Charte Santé et Sécurité au travail

Le Groupe ADP a pour priorité de préserver la santé et la sécurité de chacun de ses salariés.

Ainsi l'entreprise est engagée dans une démarche volontaire de prévention de la santé et de la sécurité au travail afin d'offrir des conditions de travail sûres et saines à nos collaborateurs, indissociables de notre performance globale.

Afin d'assurer une culture de prévention et de vigilance commune à toutes les entités du Groupe ADP, ces dernières appliquent les principes fondamentaux suivants :

1. respecter les lois et les réglementations qui nous sont applicables et les compléter, au besoin, par des exigences et des engagements spécifiques ;

2. promouvoir auprès de l'ensemble de nos salariés une culture de la sécurité qui s'appuie sur la responsabilisation et l'implication de tous les acteurs ;
3. définir annuellement un plan d'actions ciblant les principaux risques issus de l'analyse des risques et l'analyse de l'accidentologie ;
4. mettre en place une organisation et des moyens humains et matériels adaptés pour assurer l'efficacité des dispositifs santé et sécurité ;
5. former nos salariés aux risques auxquels ils sont exposés et de manière plus générale les sensibiliser régulièrement aux sujets liés à la santé et sécurité au travail ;
6. contribuer à l'amélioration continue de la sécurité, notamment en réexaminant régulièrement les procédures, en encourageant le signalement des presque accidents ou des incidents et en mettant en place des dispositifs de contrôle ou d'audits internes ;
7. collaborer avec nos parties prenantes internes et externes pour assurer le partage des meilleures pratiques ;
8. améliorer la santé, le bien-être et le mieux-être des employés à travers une offre de médecine préventive et la prise en compte des risques psychosociaux.

Cette politique est notamment complétée par les mesures liées aux certifications ISO 45001, système de gestion de la santé et de la sécurité au travail, qui dépassent les exigences légales. Neuf entités sont certifiées ISO 45001 : Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, TAV Airports AYT (Antalya), Havas, TAV OS Airports, ESB (Esenboğa), AIG (Amman).

La charte SST contribue à répondre aux recommandations liées au devoir de vigilance.

[S1-1-AR 10] → [S1] Explication des changements significatifs apportés aux politiques adoptées au cours de l'année de référence

En 2024, le groupe a formalisé ses politiques RH Groupe, comprenant en particulier la santé et la sécurité au travail (SST) : feuille de route, charte, validées par le Président-directeur général.

Elles encadrent et complètent les politiques et actions mises en œuvre par toutes les sociétés du groupe. Elles figurent au S-1-19.

[S1-1-20] → Description des engagements pertinents en matière de politique des droits de l'homme concernant le personnel de l'entreprise

En 2024, le groupe ADP a défini des engagements Droits Humains communs au titre desquels l'ensemble des sociétés du groupe s'engage notamment sur la sécurité, la qualité de vie et des conditions de travail de ses salariés à :

- ◆ promouvoir et veiller à assurer un environnement de travail sûr et sain pour tous, basé sur des règles d'or et une culture prévention exigeante ;
- ◆ former et encourager à la vigilance et l'exemplarité de chacun et à tous niveaux pour préserver la santé physique et psychologique, la sécurité et la Qualité de Vie et des Conditions de Travail de tous ;
- ◆ condamner toute forme de comportement nocif, violent ou constitutif de faits de harcèlement, sur le lieu et temps de travail ou en lien avec le travail ;
- ◆ favoriser l'équilibre des temps de vie et la préservation de la vie privée dans les organisations, pratiques et relations de travail.

[S1-1-20-(a)] → Divulgence de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme, y compris des droits du travail, des personnes faisant partie de son propre personnel

Cf. 4.3.b sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du groupe.

[S1-1-20-(b)] → Divulgence de l'approche générale en matière d'engagement avec les personnes faisant partie de son personnel

Se référer au thème dialogue social S1-2-27 (a) à (e)

[S1-1-20-(c)] → [S1] Divulgence de l'approche générale en matière de mesures visant à fournir et (ou) permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales, à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance) – cf. Dispositif d'alerte éthique Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-1-21] → [S1] Indiquer si et comment les politiques sont alignées sur les instruments pertinents reconnus au niveau international.

Les politiques santé et sécurité au travail ne s'appuient pas spécifiquement sur des instruments internationaux.

La politique Droits Humains du groupe s'appuie sur les normes et standards internationaux en matière de Droits de l'Homme.

[S1-1-22] → [S1] Les politiques traitent explicitement de la traite des êtres humains, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants.

Oui, cf. 4.3.b sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S1-1-23] → Une politique de prévention des accidents du travail ou un système de gestion est en place.

Il s'agit de la politique décrite ci-dessus au S1-1-19. Le groupe la met en œuvre et dans ce cadre chaque société décline et développe des politiques et des plans d'actions pour la prévention des accidents du travail.

En 2024, en ligne avec cet objectif prioritaire de sécurité, Aéroports de Paris a structuré et diffusé sa politique fondée sur la culture de la sécurité, en même temps que la charte SST est transversalisée pour tout le groupe.

Les autres sociétés du groupe déclinent la politique et développent également leurs actions dans ce domaine.

Les plans d'actions et actions sont précisés au point 4.3.1.1.4 Plans d'actions SST/S1-4.

[S1-1-AR 14] → [S1] Communication d'une illustration des types de communication de ses politiques aux personnes, groupes de personnes ou entités pour lesquels elles sont pertinentes.

Le Groupe ADP diffuse auprès de tous ses salariés, tous concernés par la santé et la sécurité au travail, les politiques mises en place, les plans d'actions, ainsi que les actions concrètes menées, notamment celles auxquelles ils sont conviés à participer.

Les canaux principalement utilisés sont les sites Intranet d'entreprise pour tous les salariés et les managers, ainsi que des affichages, mails, courriers personnels, animations et conférences...



La sécurité, tous acteurs, tous concernés !

**[S1-1-AR 17-(d)] → Des adaptations de l'environnement physique visant à garantir la santé et la sécurité des travailleurs, des clients et des autres visiteurs handicapés sont prévues ou mises en place.**

Pour les salariés, les adaptations de l'environnement physique peuvent comprendre notamment des aménagements de poste, de leur ergonomie, la mise à disposition des équipements de protection individuels (EPI) et collectifs (EPC), des systèmes d'aide à la manutention, des visites de terrain sur les postes.

S1-2 — Écoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'évaluation des impacts liés à la santé

[S1-2-27] → L'entreprise indique si et comment les points de vue de son personnel éclairent ses décisions ou activités visant à gérer les impacts réels et potentiels sur son personnel

[S1-2-27-(a)] → L'engagement se fait avec les travailleurs ou leurs représentants

L'interaction se fait à la fois :

- ♦ avec les représentants du personnel et les instances représentatives, par leurs commissions ou formations spécialisées pour les sujets SST : en France, le comité social et économique et sa commission spécialisée, la Commission Santé, Sécurité et Conditions de travail ;
- ♦ directement avec les salariés par le dialogue managérial.

Les modalités en sont décrites ci-après.

Le cadre général de l'écoute et de l'intégration du point de vue des effectifs dans l'évaluation des impacts liés à la santé et la manière globale dont les points de vue du personnel éclairent les décisions ou activités visant à gérer les incidences réelles et potentielles, sont décrits dans la partie Dialogue social, S1-2-27 : dialogue managérial avec les salariés et leurs représentants, instances représentatives du personnel, enquêtes et outils de recueil de l'avis des salariés.

En matière de santé et de sécurité au travail, les exemples de dispositifs sont les suivants.

En France, le comité social et économique est assisté de commissions spécialisées, notamment la commission Santé, Sécurité et Conditions de travail (C2SCT).

Aéroports de Paris SA dispose en outre de 5 commissions locales dédiées à la santé, sécurité et à l'amélioration des conditions de travail.

Pour Extime Duty Free Paris, différents dispositifs et instances traitent des sujets santé - sécurité au travail et permettent une remontée de la part des collaborateurs. La politique repose sur l'idée que la sécurité et la santé au travail n'est pas seulement une responsabilité de l'entreprise, mais un engagement partagé entre tous les acteurs : direction, managers, collaborateurs et partenaires sociaux. Le travail avec la C2SCT se concrétise notamment par des :

- ♦ réunions trimestrielles (état des lieux, analyse des risques identifiés, échange sur l'accidentologie et les éventuels plans d'actions correctifs) ;
- ♦ visites terrain des différents terminaux (observer les conditions de travail, identifier les risques éventuels, recueillir les retours des collaborateurs et évaluer la mise en œuvre des mesures de sécurité) ;
- ♦ visites terrain du comité exécutif 4 fois par an et une demi-journée par aéroport, pour visiter les différents terminaux et échanger avec le management et les salariés. Ces visites sont l'occasion de nouer le dialogue Direction/Plateforme et d'assurer des échanges qui permettent d'affiner la vision des réalités et des actions à mener ;
- ♦ échanges avec la médecine du travail, dans le cadre de l'élaboration et la mise à jour du DUERP et des dossiers individuels.

À l'issue des réunions et des visites terrain, un plan d'actions 2025 et des objectifs seront définis et fixés par la gouvernance, Président et COMEX.

La charte SST du groupe sera déclinée opérationnellement sur les prochaines années orientant et structurant la politique SST à long terme, pour une amélioration continue du traitement des sujets santé sécurité au travail.

Pour la révision annuelle du DUERP, l'analyse faite pour réévaluer les risques professionnels permet de prendre en compte les évolutions des processus de travail, l'arrivée de nouveaux équipements ou technologies, ainsi que les changements dans l'organisation du travail. Elle est menée avec :

- ♦ les IRP : la C2SCT et le Comité Social et Économique sont associés à l'identification des risques et à la définition des mesures de prévention. Ce travail collaboratif permet d'intégrer les retours du terrain et les préoccupations des salariés ;
- ♦ la médecine du travail : elle joue un rôle clé dans l'identification des risques et fait des recommandations pour améliorer la santé des collaborateurs.

Le Groupe TAV s'engage à créer un environnement ouvert, respectueux et inclusif où les voix des employés sont entendues et valorisées. Le Groupe TAV garantit que chaque employé est traité avec dignité, équité et respect, tout en promouvant un lieu de travail exempt de discrimination. Cette politique sous-tend notre cadre de dialogue social, favorisant le respect mutuel et l'inclusion. L'entreprise recueille les réactions par des enquêtes auprès des employés, des réunions d'équipe et d'entretiens individuels. Les informations ainsi recueillies sont analysées et des plans d'action sont élaborés pour répondre aux préoccupations et améliorer l'environnement de travail.

Pour AIG, le comité QHSE, comité officiel composé conformément au droit du travail, comprend toutes les parties prenantes au sein d'AIG. Il se réunit tous les mois pour suivre les mises à jour relatives à la santé et à la sécurité au sein de l'organisation et les progrès accomplis.

Sur le système de gestion intégré, une réunion bihebdomadaire est organisée entre toutes les divisions à tous les niveaux pour échanger des mises à jour et des réflexions.

Au sein de SDA Croatia, les réunions du conseil de santé et de sécurité se tiennent tous les 3 à 4 mois. Sont présents le spécialiste de la santé et de la sécurité, le représentant syndical et le commissaire à la santé et à la sécurité sur le terrain (employé dans le magasin).

[S1-2-27-(b)] → [S1] Divulgarion du stade auquel l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

Le type et la fréquence des dialogue est décrit au S1-2-27-(a) de la partie SST.

[S1-2-27-(c)] → [S1] Divulgarion de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats informent l'approche de l'entreprise.

La prévention des accidents et des maladies professionnelles liés à l'activité est un objectif constant, traité au plus haut niveau des entreprises. Il relève de la direction générale et du comité exécutif.

[S1-2-27-(d)] → [S1] Communication de l'accord-cadre mondial ou d'autres accords relatifs au respect des droits de l'homme des travailleurs

Il n'y a pas d'accord-cadre ou d'autres accords.

[S1-2-27-(e)] → [S1] Information sur la manière dont l'efficacité de l'engagement avec son propre personnel est évaluée

L'efficacité est évaluée par les résultats relatifs à l'accidentologie et à l'absentéisme. Dans la partie SST, le Groupe ADP évalue l'efficacité de son dialogue de prévention avec son personnel au travers des résultats liés à l'accidentologie et à l'absentéisme.

Des enquêtes spécifiques ou outils sont également utilisés pour recueillir régulièrement et directement l'avis des salariés.

Ainsi Aéroports de Paris réalise tous les trois ans une enquête incluant les conditions de travail.

Ces enquêtes donnent lieu éventuellement à la mise en place de plans d'actions transverses et locaux pour progresser sur les points d'attention soulevés.

Extime Duty Free Paris remettra en place au 2^{ème} semestre 2025 une enquête auprès des salariés.

Hub One mène une enquête périodique confidentielle (tous les 15 jours) avec le baromètre social Lucca. Les retours sont directement analysés avec l'ensemble des managers de proximité et partagés avec le comité de direction et les responsables RH.

Hologarde organise des enquêtes périodiques (3 ou 4 par an). Les retours sont partagés lors d'une réunion bimensuelle dédiée aux échanges collaborateurs/directions. Un plan d'action est défini et suivi.

Au sein du Groupe TAV, l'écoute et l'intégration du point de vue des employés constituent un élément essentiel du dialogue social. Les employés sont encouragés à partager leurs points de vue par de multiples canaux, notamment des enquêtes, des groupes de discussion, des réunions d'équipe et des communications directes avec la direction. Cela permet de s'assurer que leur voix est entendue et prise en compte.

La participation du Groupe TAV à l'enquête *Great Place to Work* (GPTW) au cours des trois dernières années fournit des données précieuses sur la satisfaction, la confiance, la collaboration et le bien-être des employés. TAV Airports est certifié *Great Place To Work* pour 2023-2024.

AIG réalise une enquête annuelle auprès des employés.

[S1-2-AR 25-(c)] → Divulgarion de la manière dont les membres du personnel reçoivent des informations compréhensibles et accessibles par le biais de canaux de communication appropriés

Le Groupe ADP diffuse auprès de tous ses salariés, tous concernés par la santé et la sécurité au travail, les politiques mises en place, les plans d'actions, ainsi que les actions concrètes menées, notamment celles auxquelles ils sont conviés à participer.

Les canaux principalement utilisés sont les sites Intranet d'entreprise pour tous les salariés et les managers, ainsi que des affichages, mails, animations et conférences...

S1-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidences négatives et canaux de communications utilisés pour interagir avec le personnel au sujet de la santé et de la sécurité**[S1-3-32-(a)] → Divulgarion de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a causé ou contribué à causer un impact négatif important sur les membres de son propre personnel.**

L'entreprise veille à ce que les accidents du travail avec arrêt fassent l'objet d'un suivi et d'une analyse par les préventeurs sécurité, avec le salarié et le manager.

En fonction des résultats et des facteurs de risques, des mesures correctives appropriées et des plans d'actions sont déployés.

[S1-3-32-(b)] → Divulgarion des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux membres de son personnel de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Il n'y a pas de dispositif d'alerte spécifique pour le sujet particulier de la santé et sécurité au travail (SST).

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet à tout collaborateur du groupe de signaler une atteinte grave à la santé et sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance). Ce dispositif d'alerte général est décrit dans la Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-3-AR 30] → Divulgarion de la manière dont le personnel de l'entreprise et ses représentants sont en mesure d'accéder aux canaux au niveau de l'entreprise qui les emploie ou pour laquelle ils travaillent sous contrat.

Les salariés communiquent et reçoivent des informations par le management, les préventeurs SST ou équivalents. Ils peuvent également s'adresser aux représentants du personnel, le cas échéant. Ils peuvent être reçus par la médecine du travail ou le service social du travail.

[S1-3-32-(c)] → Les mécanismes de traitement des griefs ou des plaintes concernant les questions relatives aux travailleurs existent

Cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-3-32-(d)] → [S1] Divulgarion des processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la disponibilité des voies de recours

Cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-3-32-(e)] → [S1] Divulgarion de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée

Cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-3-33] → Indiquer si et comment est évalué le fait que le personnel de l'entreprise connaît les structures ou les processus et leur fait confiance comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre.

La connaissance du dispositif d'alerte éthique par les collaborateurs du groupe est mesurée chaque année dans le cadre du Baromètre éthique (cf. Section 4.4.2.3 du présent rapport sur le déploiement de la culture éthique du Groupe).

[S1-3-33] → [Les politiques relatives à la protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins sont en place.]

Cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport.

S1-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la santé sécurité des effectifs de l'entreprise

[S1-4-37] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés à son propre personnel [voir ESRS 2 - MDR-A]

Au niveau du Groupe ADP un comité de partage pour l'ensemble des filiales consolidées permettra d'échanger sur les expériences, bonnes pratiques de chaque société, les thèmes à développer en commun. La première réunion se tiendra en avril 2025.

Les plans d'actions s'articulent autour d'axes majeurs de prévention :

- ◆ flashes sécurité, animation avec la police pour prévenir les accidents de trajets ;
- ◆ mise en place de plans d'actions pour prévenir les accidents liés à la coactivité suite aux audits internes et/ou externes (galeries bagages, quais de livraison), la montée de version de notre logiciel dédié aux plans de prévention, et la mise en œuvre d'actions de formation dédiées à la coactivité ;
- ◆ lancement des visites de terrain par le prestataire retenu pour prévenir le risque technique de par la mise à jour des instructions générales de sécurité, le déploiement d'une formation « gestes et postures » au poste de travail ;
- ◆ mise à jour des risques psychosociaux (RPS) :
 - ◆ internes : revue des évaluations annuelles des RPS dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP), avec une nouvelle procédure, et la poursuites des formations : « Intégrer le facteur humain et les RPS dans la prévention des risques professionnels » et « risque juridique des RPS »,
 - ◆ externes : pour gérer et prévenir les situations d'incivilité en milieu professionnel, des équipements d'alerte sont fournis aux salariés exposés ainsi que des formations.

Les ressources mobilisées sont les suivantes :

Aéroports de Paris SA dispose d'un pôle prévention et d'un réseau de préventeurs locaux pour toutes les directions. La certification ISO 45001 est gérée par les équipes SMI (système de management intégré).

Le personnel spécialisé en matière de prévention incendie et d'intervention est rattaché aux plateformes aéroportuaires. De plus, la direction générale des opérations comprend un pôle « prévention Incendie ».

La direction de l'Ingénierie et des projets assure le suivi des missions de Coordination Sécurité Protection de la Santé (CSPS) sur les opérations pour lesquelles les directions de plateformes lui ont confié une mission de maîtrise d'ouvrage déléguée.

Enfin, deux Services de Prévention et de Santé au Travail (SPST) assurent un rôle exclusivement préventif qui consiste à éviter toute altération de la santé des travailleurs du fait de leur travail, notamment en surveillant les conditions d'hygiène du travail, les risques de contagion et l'état de santé des travailleurs.

Les services médicaux d'urgence (SMU), pour Paris-Orly et pour Paris-Charles de Gaulle, assurent une couverture médicale continue.

Pour Extime Duty Free Paris, la santé et sécurité au travail sont portées par la direction des ressources humaines.

Pour TAV Airports, le pilotage et le reporting de la performance OHS sont portés par la structure centrale de TAV Holding.

Pour tous les sites exploités par TAV Airports Holding et ses sociétés, des spécialistes de la sécurité au travail et des médecins du travail ont été officiellement nommés en fonction du nombre d'employés et de la classe de risque services (TAV Airports Holding, TAV Ege, TAV Esenboğa, TAV Milas Bodrum, TAV Antalya, Havas, BTA, TAV OS, ATU, TAV Kazakhstan, Géorgie, Macédoine, Tunisie). Pour les sites où il n'est pas nécessaire de disposer d'un spécialiste ou d'un médecin à temps plein, ce travail a été externalisé à temps partiel.

En outre, le comité SST de TAV Airports, créé en 2016 pour les spécialistes et les médecins à temps plein en Turquie, se réunit tous les mois (à distance) et organise des ateliers dans un terminal sélectionné 3 fois par an. Les aéroports de TAV Airports maintiennent une communication continue avec les opérations à l'étranger, conformément aux réglementations locales.

Pour AIG, la sécurité et la santé au travail relèvent de la direction Qualité.

[S1-4-38-(a)] → Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir ou atténuer les incidences négatives sur son propre personnel

Des actions de prévention sont déployées pour le Groupe ADP :

- ◆ sensibiliser les salariés à la sécurité dans l'entreprise, par des actions ciblées notamment des ateliers lors de la journée mondiale de la santé et sécurité (conférence sur la santé mentale, ateliers sur la prévention au bruit, chasses aux risques...), et également lors de sessions de *on boarding* ;
 - ◆ garantir la conformité réglementaire et sécuriser nos pratiques (mise à jour du document unique, veille réglementaire, rédaction de procédures métiers, gestion des EPI...) ;
 - ◆ accompagner et sensibiliser les acteurs clés : animation du réseau prévention, coordination d'un COPIL trimestriel formation ;
 - ◆ former aux dispositifs de lutte contre le harcèlement.
- Pour prévenir les accidents du travail liés aux activités spécifiques des Jeux olympiques et paralympiques, un plan de prévention dédié a été déployé en 2024, incluant :
- ◆ l'évaluation et l'analyse des risques pour les salariés volontaires et les groupes opérationnels ;
 - ◆ des mesures de prévention spécifiques : livret de sécurité JOP, formations des volontaires, dotation en équipements de protection individuels (EPI).

Pour **Extime Duty Free** Paris, les actions sont les suivantes:

1. réunions trimestrielles pour faire le point sur l'état des lieux, analyser les risques identifiés, échanger sur l'accidentologie et les éventuels plans d'actions correctifs ;
2. visites terrain : programme de visites régulières des différents terminaux pour observer directement les conditions de travail, identifier les risques éventuels, recueillir les retours des collaborateurs et évaluer la mise en œuvre des mesures de sécurité (par exemple, dans différentes boutiques, sécurisation des portes, température des locaux).

Pour compléter ces actions, Extime Duty Free Paris définira un plan d'actions 2025, incluant des objectifs tels que la réduction du nombre d'accidents, la sensibilisation aux gestes et postures.

Le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP) est révisé annuellement en lien avec les IRP et la médecine du travail, qui fait des recommandations pour améliorer la santé des collaborateurs. Cette mise à jour permet de prendre en compte les évolutions des processus de travail, l'arrivée de nouveaux équipements ou technologies, ainsi que les changements dans l'organisation du travail.

Hub One procède tous les trimestres à la mise à jour du DUERP. De même à travers l'entretien annuel, Hub One mesure la charge de travail pouvant impacter la santé et la sécurité des collaborateurs.

Pour Hologarde les actions se traduisent au travers de sensibilisation et de formations sur le port des EPI et sur les gestes et postures. Par ailleurs, une enquête de satisfaction interne est réalisée tous les trimestres.

TAV Airports Holding et ses filiales disposent de comités santé sécurité au travail trimestriel afin de renforcer des actions de formations, de sensibilisations et de partages d'objectifs communs.

AIG suit le taux d'accident dans le système de management. Des inspections programmées et aléatoires évaluent les conditions de travail.

Pour SDA Croatia, une évaluation de la cartographie des risques a été réalisée par un prestataire externe et mise à jour en septembre 2024.

Enfin, un bilan de santé pour ADP SA complet sera proposé, à partir de 2025 à tous les salariés, dans le cadre de la politique de prévention renforcée pour la santé de l'ensemble des collaborateurs.

Protection des expatriés et des missionnaires

Des formations de sensibilisation à la sécurité à l'international sont mises en place pour les expatriés et les missionnaires. La direction Audit, Sécurité et Maîtrise des risques :

- ◆ établit la procédure de départ ainsi que les mesures de sécurités en mission et expatriation et accompagne les collaborateurs tout au long du process ;
- ◆ formule des recommandations sécuritaires, sanitaires, de protection de l'information, éthique et compliance ;
- ◆ centralise et anime un réseau de partages d'informations entre les directions du groupe (porteurs de projets internationaux, RH, etc.) ;
- ◆ organise et contrôle la réalisation d'audits sécuritaires dans les pays d'implantation. Le cas échéant, elle organise et gère le dispositif de crise sur le volet international.

Les expatriés et missionnaires sont régulièrement informés des risques liés à leur pays de destination, sur le plan sanitaire, comme sur la situation et l'environnement local. Les nombreux bouleversements géopolitiques et sécuritaires depuis 2023 ont été suivis de près pour anticiper tout besoin de rapatriement ou prise en charge d'un salarié.

Des procédures et mesures relatives à la sécurité sont incluses dans la politique de TAV Airports pour les expatriés *Overseas Assignments Regulation*.

[S1-4-38-(b)] → Informations indiquant si et comment des mesures ont été prises pour fournir ou permettre de remédier à l'impact matériel réel

Les mesures sont décrites au S1-4-37.

[S1-4-38-(c)] → Description d'initiatives ou d'actions supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs sur le personnel de l'entreprise

Aéroports de Paris SA dispose d'un service de santé au travail propre (médecins du travail et infirmiers).

Chaque automne, tous les collaborateurs souhaitant se faire vacciner contre la grippe et/ou le Covid, peuvent se présenter dans leur service de santé au travail, gratuitement.

Pour TAV Airports, des contrôles périodiques de la santé des employés sont effectués et suivis par les médecins. Des unités de santé et de sécurité au travail ont été créées dans tous les aéroports nationaux, et la gestion des spécialistes de la sécurité au travail, des médecins du travail et des infirmières du travail est désormais assurée en interne, en utilisant nos propres ressources.

Au sein d'AIG, l'examen annuel des conditions de santé est documenté et intégré dans le plan de gestion de la sécurité de l'environnement et de la santé. Les maladies chroniques et leurs impacts font l'objet d'un suivi spécifique : des lignes directrices sont en place pour évaluer les cas de maladies chroniques afin de garantir la sécurité au travail et de prévenir les blessures susceptibles d'être causées par ces maladies.

Promouvoir les activités physiques et sportives

Aéroports de Paris SA déploie de nombreuses initiatives de promotion des activités physiques et sportives pour ses collaborateurs dont Connexions sport permettant à des salariés de bénéficier d'un soutien financier pour participer à un événement sportif.

L'entreprise met à disposition des salariés, au siège social de ADP SA, une salle de sport et un parcours sportif.

Par ailleurs tous les salariés peuvent bénéficier d'autres installations sportives avec le Comité social et économique.

Le Groupe ADP est partenaire d'ODYSSSEA, course solidaire organisée chaque année dans le cadre d'Octobre Rose au profit de la lutte contre le cancer du sein et des 20 km de Paris.

[S1-4-38-(d)] → Description du suivi et de l'évaluation de l'efficacité des actions et des initiatives visant à obtenir des résultats pour les travailleurs de l'entreprise

L'évaluation est fondée sur le suivi des indicateurs de taux de fréquence et de gravité et de nombre d'accidents de travail. Elle prend également en compte le taux d'absentéisme.

[S1-4-39] → Description du processus par lequel l'entreprise identifie les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif particulier, réel ou potentiel, sur son propre personnel.

Le cadre de l'analyse des risques est constitué par :

- ◆ la cartographie annuelle des risques Groupe ;
- ◆ l'analyse de double matérialité ;
- ◆ le document unique d'évaluation des risques professionnels ;
- ◆ les processus de la certification ISO 45001.

Le suivi est réalisé par l'analyse des indicateurs relatifs à l'accidentologie.

[S1-4-40-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour atténuer les risques matériels découlant des impacts et des dépendances sur le propre personnel et comment l'efficacité est suivie.

Il n'y a pas de dépendance identifiée/se référer à S1-ESRS 2 SBM-3-16.

[S1-4-40-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en rapport avec le personnel de l'entreprise.

Il s'agit de l'ensemble des plans d'actions permettant d'améliorer la sécurité pour un environnement de travail sûr. Ils peuvent également comprendre des aménagements, des équipements (par exemple signalement/situations dangereuses, salariés isolés).

Les démarches de prévention et les plans d'actions mis en place sont décrits aux points S1-4-37 et S1-4-38.

Aéroports de Paris SA : des plans d'actions sont définis annuellement par chaque Direction et dans le PAPRIACT (programme annuel de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail) au niveau transverse.

[S1-4-41] → Divulgence de la question de savoir si et comment il est garanti que les pratiques de l'entreprise ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les effectifs de l'entreprise.

Les démarches de prévention et les plans d'actions mis en place sont décrits aux points S1-4-37 et S1-4-38.

[S1-4-43] → Divulgence des ressources allouées à la gestion des impacts matériels.

Les ressources allouées sont décrites dans le plan d'actions cf. S1-4-37.

S1-5 — Objectifs ciblés en matière de santé sécurité des effectifs de l'entreprise

[S1-5-46] → Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés à son propre personnel [voir ESRS 2 - MDR-T].

Il n'y a pas d'objectifs fixés, cf. S1-4-38-(d) pour les indicateurs suivis.

Des cibles seront envisagées pour la période de la feuille de route RH Groupe 2025-2029.

Les actions seront mesurées au travers des différents comités décrits précédemment.

[S1-5-47-(a)] → Informations indiquant si et comment le personnel de l'entreprise ou ses représentants ont été directement impliqués dans la définition des objectifs

Cf. S1-5-46.

[S1-5-47-(b)] → Information indiquant si et comment le personnel ou les représentants du personnel ont été directement impliqués dans le suivi de la performance par rapport aux objectifs

Cf. S1-5-46.

[S1-5-47-(c)] → Informations indiquant si et comment les représentants du personnel ont été directement impliqués dans l'identification des leçons ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise.

Cf. S1-5-46.

[S1-11] Protection Sociale

Dans le cadre de notre engagement en matière de durabilité et conformément à la directive CSRD, le Groupe ADP s'assure que l'ensemble de ses filiales consolidées bénéficie de régimes de protection sociale alignés sur les normes locales et/ou sur les politiques internes du Groupe. Les entités couvertes par cette évaluation incluent Aéroports de Paris SA, TAV Airports, AIG, Merchant Aviation, Hub One, ADP SA, ADP International, SDA Zagreb, Extime Média, Extime Relay, et Extime Duty Free Paris.

Le Groupe ADP place la protection sociale au cœur de ses priorités en matière de ressources humaines, avec pour objectif de garantir des niveaux de couverture adaptés aux besoins de ses collaborateurs et conformes aux standards internationaux.

Cette démarche vise à :

- ♦ protéger les collaborateurs face aux risques liés à la santé, aux accidents de travail, à l'invalidité, au chômage, et à la retraite ;
- ♦ promouvoir le bien-être au travail à travers des programmes de prévention et de protection spécifiques ;
- ♦ harmoniser les régimes de protection sociale entre les différentes filiales, tout en tenant compte des spécificités locales et des exigences légales.

Les régimes de protection sociale appliqués par chaque filiale du Groupe ADP sont définis soit en fonction des législations nationales en vigueur, soit *via* des politiques internes lorsque celles-ci offrent une meilleure couverture que les exigences locales.

[S1-11-74-(a)] → Tous les salariés de l'entreprise bénéficient d'une protection sociale, par le biais de programmes publics ou de prestations offertes, contre la perte de revenus due à la maladie.

L'ensemble des salariés du Groupe bénéficie d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due à la maladie.

[S1-11-74-(b)] → Tous les salariés de l'entreprise bénéficient d'une protection sociale, par le biais de programmes publics ou de prestations offertes, contre la perte de revenu due au chômage à partir du moment où le travailleur travaille pour l'entreprise.

L'ensemble des salariés du Groupe bénéficie d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due au chômage.

[S1-11-74-(c)] → Tous les travailleurs de l'entreprise sont couverts par la protection sociale, par le biais de programmes publics ou de prestations offertes, contre la perte de revenu due à un accident du travail ou à une invalidité acquise.

L'ensemble des salariés du Groupe bénéficie d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due à un accident de travail ou à une invalidité acquise.

[S1-11-74-(d)] → Tous les travailleurs de l'entreprise bénéficient d'une protection sociale, par le biais de programmes publics ou de prestations offertes, contre la perte de revenu due au congé parental.

L'ensemble des salariés du Groupe bénéficie d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due à un congé parental.

[S1-11-74-(e)] → Tous les salariés de l'entreprise sont couverts par la protection sociale, par le biais de programmes publics ou de prestations offertes, contre la perte de revenu due à la retraite.

99,5 % des salariés du Groupe bénéficient d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due à un départ à la retraite.

Catégorie de protection sociale	Pourcentage d'employés couverts
Santé	100 %
Chômage	100 %
Accident du travail et invalidité	100 %
Congé parental	100 %
Retraite	99,5 %

[S1-11-75] → Divulgarion des types de salariés qui ne sont pas couverts par la protection sociale, par le biais de programmes publics ou de prestations offertes, contre la perte de revenu due à la maladie

L'ensemble des salariés du Groupe en contrat permanent (CDI) ou à durée limitée (CDD) bénéficie d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due à la maladie.

[S1-11-75] → Divulgarion des types de salariés qui ne sont pas couverts par la protection sociale, par le biais de programmes publics ou de prestations offertes, contre la perte de revenu due au chômage à partir du moment où le propre travailleur travaille pour l'entreprise

L'ensemble des salariés du Groupe en contrat permanent (CDI) ou à durée limitée (CDD) bénéficie d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due au chômage.

[S1-11-75] → Divulgarion des types d'employés qui ne sont pas couverts par la protection sociale, par le biais de programmes publics ou de prestations offertes, contre la perte de revenu due à une lésion professionnelle et à une invalidité acquise

L'ensemble des salariés du Groupe en contrat permanent (CDI) ou à durée limitée (CDD) bénéficie d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due à un accident de travail ou à une invalidité acquise.

[S1-11-75] → Divulgarion des types de salariés qui ne sont pas couverts par la protection sociale, par le biais de programmes publics ou de prestations offertes, contre la perte de revenu due au congé de maternité

L'ensemble des salariés du Groupe en contrat permanent (CDI) ou à durée limitée (CDD) bénéficie d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due à un congé parental.

[S1-11-75] → Divulgarion des types d'employés qui ne sont pas couverts par la protection sociale, par le biais de programmes publics ou d'avantages offerts, contre la perte de revenu due à la retraite

99,5 % des salariés du Groupe en contrat permanent (CDI) ou à durée limitée (CDD) bénéficie d'une protection prévue par les programmes publics locaux et/ou des prestations offertes par l'entreprise contre la perte de revenus due à un départ à la retraite. Les salariés présents dans les pays suivants ne bénéficient pas de cette protection : USA

S1-14 — Données de couverture par un système de gestion de la santé et de la sécurité et données d'accidentologies des effectifs au sein du Groupe

Le Groupe ADP est particulièrement vigilant sur l'évolution de l'accidentologie. Au global, le taux de fréquence a été de 9,80 en 2024.

100 % des effectifs sont couverts par un système de gestion de santé.

S1-14 Absentéisme SST

	2024
Nombre d'accidents du travail avec arrêt	559
Le nombre de décès dus à des accidents du travail et à des maladies professionnelles	0
Nombre de maladies professionnelles enregistrables déclarées dans l'année	5
Le nombre de jours perdus pour accidents de travail	22 761
Taux de fréquence	9,80
Taux de gravité	0,40

[S1-14-AR 81] → Description des normes sous-jacentes à l'audit interne ou à la certification externe du système de gestion de la santé et de la sécurité

Le Groupe ADP s'appuie sur le modèle de gouvernance préconisé par les organismes professionnels : l'IFACI (Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne) et l'AMRAE (Association pour le Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise).

La Direction Audit, Sécurité, Maîtrise des risques (ASM) est certifiée par l'IFACI pour les activités d'audit interne.

Le Groupe ADP déploie à l'échelle du groupe des dispositifs de maîtrise des risques. La direction ASM travaille en étroite collaboration avec les directions de l'audit, contrôle interne et risques d'AIG et TAV Airports ; elles proposent et déploient leurs :

- ♦ programme annuel d'audit ;

- ♦ cartographie des risques ;

- ♦ contrôles internes sur la base du référentiel Groupe ADP.

Les activités d'audit interne au sein de chaque société incluent un examen supplémentaire des paramètres associés à la santé et à la sécurité au travail, conformément aux dispositions du manuel des contrôles clés « Sécurité des personnes » du Groupe ADP, pour tout le groupe.

Le groupe utilise la norme ISO 45001, norme internationale qui spécifie les exigences que doit remplir un système de management de la santé et la sécurité au travail.

Neuf entités sont certifiées ISO 45001 : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, TAV Airports, AYT (Antalya), Havas, TAV OS Airports, ESB (Ankara Esenboğa), AIG (Amman).

4.3.1.2. Qualité de Vie et Conditions de Travail (QVCT) PV

La Qualité de Vie et les Conditions de Travail (QVCT), enjeu non matériel, contribuent positivement à l'efficacité de la santé et sécurité au Travail (SST), enjeu matériel. C'est pourquoi le Groupe ADP a souhaité traiter cet enjeu au titre du devoir de vigilance (cf. clés de lecture en introduction du Titre 4 ; et §4.3.b. en Introduction de la Partie 4.3 du présent rapport sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du groupe).

Enjeux salariés

Enjeu matériel issu du Rapport de durabilité	Enjeu vigilance issu de la cartographie des risques Droits Humains
Santé-Sécurité	Santé-sécurité, Qualité de Vie et Conditions de Travail

1. Description du risque

Au titre de la cartographie des risques vigilance sur les Droits Humains, le risque Santé-sécurité est traité de manière systémique et plus largement avec les risques liés à la qualité de vie et les conditions de travail.

Les risques liés à l'organisation du travail et à l'épuisement professionnel requièrent une vigilance à renforcer au sein du groupe, compte tenu :

- ◆ du contexte du secteur aérien et de l'évolution de nos organisations pour y répondre ;
- ◆ des tensions sur le marché de l'emploi ;
- ◆ de l'évolution des modes de travail.

La reprise du trafic post pandémie s'est accompagnée par la reprise des embauches en grand nombre. Au sein d'Aéroports de Paris, les organisations se sont stabilisées et les espaces dynamiques se sont développés avec le télétravail.

Le risque « harcèlement psychologique ou sexuel » ressort en raison des définitions et exigences réglementaires mais aussi des perceptions variables selon les pays. Une « culture de la honte » dans certains pays du Moyen-Orient fait encore obstacle à la volonté du groupe de libérer la prise de conscience et de parole sur ces sujets sensibles. De même, le harcèlement sexuel peut dans certains cas être uniquement perçu sous son angle extrême de violence physique.

Le risque « non-respect d'un droit à la déconnexion » est quant à lui lié à la conciliation entre le déploiement du télétravail et le management de la charge de travail. Nous visons une conciliation entre l'équilibre des temps de vie et la continuité du service public aéroportuaire combinant horaires continus et aléas d'exploitation.

2. Actions de prévention et d'atténuation

Politique Groupe relative à la qualité de vie et aux conditions de travail.

En complément des engagements et actions relatifs à la santé et à la sécurité des personnes détaillées au précédent chapitre, le groupe déploie des actions complémentaires sur la qualité de vie et les conditions de travail.

Parmi les grands engagements validés avec l'ensemble des Présidents directeurs généraux et direction des Ressources Humaines des filiales et sociétés contrôlées en 2024 comme socle de la politique Droits Humains du groupe, figurent les suivants :

- ◆ former et encourager à la vigilance et l'exemplarité de chacun et à tous niveaux pour préserver la santé physique et psychologique, la sécurité et la qualité de vie et de conditions de travail de tous ;

- ◆ condamner toute forme de comportement nocif, violent ou constitutif de faits de harcèlement, sur le lieu et temps de travail ou en lien avec le travail ;

- ◆ favoriser l'équilibre des temps de vie et la préservation de la vie privée dans les organisations, pratiques et relations de travail.

En 2025, des plans d'actions seront formalisés ou ajustés pour veiller à ce que ces engagements soient déclinés de manière opérationnelle sur le terrain et déterminer les actions de progression qui restent à déployer.

Une charte sur la Qualité de Vie au Travail a été formalisée en 2024 par les acteurs de la fonction Ressources humaines du groupe, en application de la feuille de route RH du groupe 2025-2029. Elle rappelle notamment la conviction du Groupe ADP que la construction d'un modèle aéroportuaire performant et durable est autant un défi industriel qu'une aventure humaine collective. Convaincu que la QVCT est le carburant d'une performance durable pour conduire les transformations industrielles, culturelles et managériales à mener, le Groupe ADP place ainsi le bien-être et les conditions de travail de ses collaborateurs au cœur de ses priorités.

Promouvoir un environnement de travail sans risque, sain et épanouissant pour tous, améliorer le travail d'aujourd'hui et de demain en expérimentant de meilleures et de nouvelles façons de travailler, tout en veillant à mettre la prévention et la santé des salariés au premier plan sont des axes qui contribuent à la performance globale de l'entreprise.

À travers une politique commune et cohérente, le groupe s'engage à décliner ses engagements de manière opérationnelle, efficace et mesurable, en tenant compte :

- ◆ de la culture et des pratiques managériales de chaque société du groupe ;
- ◆ des besoins et attentes de ses collaborateurs ;
- ◆ du suivi des résultats des actions concrètes mises en œuvre ;
- ◆ et des évolutions du Groupe ADP.

Focus sur les actions marquantes de prévention et d'atténuation du risque QVCT

Au-delà de l'investissement fort dans les systèmes de management, le groupe travaille sur les facteurs organisationnels et humains pour continuer à progresser en sécurité et identifier les conditions qui permettent de favoriser des comportements sûrs à tous les niveaux.

Des enquêtes spécifiques ou outils permettent de recueillir régulièrement et directement l'avis des salariés.

Cf. [S1-2-27] → [S1] Divulgarion de l'existence et de la manière dont les points de vue du personnel informent les décisions ou les activités visant à gérer les incidences réelles et potentielles)

Suite à l'Enquête sur la Qualité de Vie et les Conditions de Travail réalisée au sein d'ADP SA fin 2022, un plan d'action transverse pour 2024 et 2025 a été formalisé sur 4 axes, en cohérence avec les politiques et projets de l'entreprise liés :

- ♦ reconnaissance : NAO 2024 ; Actionnariat salarié Enquête salariale femmes/hommes ;
- ♦ organisation du travail : accompagnement managérial dans l'organisation du travail hybride/accord télétravail ; cadre de référence entreprise sur la maîtrise des usages numériques y compris en réunions ;
- ♦ carrière et développement : refonte du guide manager sur les process recrutement ; communication sur les passerelles de mobilité ; création d'un comité mobilité central ;
- ♦ conditions de travail : refonte de la politique de sécurité et formation managériale ; retour sur les fonctionnements en espaces dynamiques.

Au niveau local, la déclinaison des résultats est effectuée par direction à partir de l'analyse des indicateurs ressortant de l'enquête.

1. Une organisation permettant un télétravail élargi et l'accompagnement du management du travail hybride

Cf. [S1-4-38-(c)] → Description d'initiatives ou d'actions supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs sur le personnel de l'entreprise

Le plan de communication et sensibilisation déployé par ADP SA sur les enjeux de la maîtrise de sa déconnexion vise à inciter les collaborateurs, télétravailleurs ou non, et les managers à se saisir de leur droit à la déconnexion.

Retour sur la semaine de la QVCT 2024 : 2 conférences et 1 news à revoir sans modération



Découvrir la conférence, du management hybride cliquez [ICI](#).



Visionner la conférence, de l'infobésité professionnelle cliquez [ICI](#).



Retour sur les témoignages de la semaine QVCT cliquez [ICI](#).

QVCT

INFOBÉSITÉ Comment prévenir et diminuer les impacts dans l'entreprise ?

Le Groupe ADP a récemment adhéré à l'Observatoire de l'infobésité et de la Collaboration Numérique. "Avoir accès à leurs données et mesures concrètes va nous aider à mieux comprendre et analyser les impacts liés à la surcharge informationnelle, pour perfectionner la manière dont on communique et collabore au sein de l'entreprise." explique **Salima Djerdoubi, Chef de Projets QVCT à la DRH**. "Face à cette surcharge quotidienne, adopter un usage raisonné du numérique est crucial pour préserver la santé mentale tout en améliorant l'efficacité au travail. Ainsi, il nous semble essentiel :

- De sensibiliser et d'embarquer l'ensemble des parties prenantes dans cette démarche, chacun dans son rôle : dirigeants, managers, collectif de travail.
- D'identifier les réels leviers d'un usage raisonné du numérique, et d'en faire émerger les bonnes pratiques.
- De les diffuser, faciliter leur appropriation et leur mise en œuvre, puis de les ancrer sur le long terme.


[RETOUR AU SOMMAIRE](#)

2. Des événements fédérateurs qui ont du sens

Le Groupe ADP est très engagé sur le plan sociétal, au travers de ses fondations, comme au travers de sa politique Engagement citoyen.

Parmi les actions phares de 2024, on peut citer celle d'Hub One qui met un point d'honneur à promouvoir le bien-être au travail par le biais de programmes de santé, d'initiatives de bien-être et d'un équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle :

- ♦ chaque année le Hub Challenge, un projet fédérateur à caractère sportif, culturel ou humanitaire, porté par une équipe de collaborateurs, permet de tisser ou de resserrer des liens au sein du groupe. Dans la lignée de leurs valeurs « Engagement, Proximité et Audace », ce projet mêle investissement personnel de l'équipe et cofinancement du projet par le groupe Hub One au service d'une cause qui a du sens. En 2024, le Hub Challenge a eu lieu au Vietnam, avec des actions solidaires avec et pour les habitants. Ce projet a pour objectif un parcours au cœur des traditions incluant des actions sociétales, responsables et sociales ;
- ♦ 60 salariés d'Hub One ont également participé à des courses solidaires en 2024 :
 - ♦ Odyssea, course solidaire organisée chaque année dans le cadre d'Octobre Rose, pour faire avancer la recherche contre le cancer du sein,
 - ♦ les 20 km de Paris, pour rendre hommage à un collègue coureur assidu cette course, et accompagner un jeune en situation de handicap courant en Joëlette,
 - ♦ AéroRun sur les pistes du Bourget, organisée par et au profit d'Aviation Sans Frontières.

4.3.1.3. Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise **RD-PV**

S1-1 — Politiques Groupe ADP concernant la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise

[S1-1-19] → Politiques de gestion des impacts, risques et opportunités significatifs liés à ses propres effectifs [voir ESRS 2 MDR-P].

La feuille de route RH constitue la politique globale des ressources humaines du Groupe ADP, tant à court terme, qu'à moyen (5 ans) et long terme (au-delà de 5 ans).

C'est au regard des risques et opportunités en matière de sécurisation et d'attractivité des métiers et des compétences, décrits au S1 ESRS 2 SBM-3-14 (d) que sont définies et mises en œuvre les politiques du groupe présentées ci-dessous.

Elle est portée par les directions générales, assistées des directions des ressources humaines et des managers, et a été validée fin 2024.

La feuille de route comprend plusieurs chartes qui seront finalisées et diffusées en 2025 à destination de l'ensemble des salariés du périmètre consolidé.

Elles contribuent à répondre aux recommandations liées au devoir de vigilance.

Dans le cadre de son engagement, la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences occupent une place centrale dans la stratégie RSE du Groupe *Pioneers for trust*. Parmi les quatre ambitions de son pilier social figurent : soutenir durablement la transformation des organisations pour relever les défis de demain, à l'échelle du groupe et favoriser le développement professionnel de tous les salariés à l'échelle du groupe.

Comme indiqué au point S1-6, la Feuille de route RH Groupe 2025-2029 établit la politique sur 5 ans, dont sécurisation et l'attractivité des personnes et des compétences, avec le volet développement professionnel de tous les collaborateurs, selon trois axes :

- ♦ la **formation/développement des compétences** : un socle commun de formations est mis en place, basé sur les métiers communs identifiés au sein du groupe. Des méthodes et supports de formation sont partagés afin d'encourager le développement des compétences des collaborateurs, en tenant compte des évolutions à venir ;
- ♦ la **mobilité** : le groupe ADP s'engage à promouvoir la mobilité interne et internationale, en incitant toutes les filiales à soutenir activement la mobilité des talents au sein du groupe ;
- ♦ le **top management** : une attention particulière est portée à la gestion et à la valorisation des talents du top management, avec une sensibilisation accrue à la gouvernance des ressources humaines et la mise en place d'une *people review* (revue des parcours professionnels) régulière.

Cette politique se concrétisera par des chartes au niveau du groupe pour chaque domaine clé de la gestion des métiers et des compétences. Elles reprendront les principes suivants, selon leurs domaines et ces engagements seront déclinés.

Groupe ADP – charte de développement des compétences

La formation professionnelle et le développement des compétences sont des leviers majeurs pour accompagner le développement de l'entreprise et de ses salariés en lien avec les valeurs et la raison d'être du Groupe ADP.

Ils favorisent l'adaptation aux évolutions, renforcent la compétitivité, améliorent la productivité, encouragent l'innovation, fidélisent les salariés et contribuent à la gestion des talents.

Ces investissements dans l'évolution des compétences de nos collaborateurs sont bénéfiques tant pour l'entreprise que pour ses salariés eux-mêmes. Ils permettent de construire une organisation agile, compétente et prête à relever les défis futurs.

Le Groupe ADP s'engage à investir dans le développement de ses talents en :

1. offrant à tous les salariés un accès équitable à des programmes de formation ;
2. garantissant que les formations proposées sont de haute qualité, pertinentes et alignées sur les besoins de l'entreprise et des salariés ;
3. évaluant régulièrement les compétences acquises et en les intégrant dans les processus de reconnaissance et d'évolution professionnelle.

Groupe ADP – charte de la mobilité

La mobilité professionnelle constitue un réel levier de performance pour l'entreprise.

Le Groupe ADP a ainsi, pour ambition d'encourager et d'accompagner les mobilités et les parcours professionnels de ses collaborateurs afin de :

1. attirer, motiver et fidéliser les talents ;
2. offrir des parcours professionnels riches et garantissant l'employabilité de nos collaborateurs ;
3. consolider le niveau de compétences avec des salariés ayant déjà assimilé une connaissance des métiers et de l'environnement aéroportuaire du groupe ;
4. anticiper l'évolution de la démographie, des métiers et des compétences nécessaires à l'organisation.

La diversité de nos métiers et l'opportunité de s'engager et de se développer permettent d'offrir à nos collaborateurs, de véritables parcours de carrière, source d'épanouissement et de développement professionnels de nos collaborateurs.

Groupe ADP – charte top management

Le Groupe ADP a pour aspiration d'accompagner les Top Managers et les hauts potentiels dans leur parcours professionnel au sein du groupe afin qu'ils aient une performance maximale et participent au rayonnement de ce dernier.

Les Top Managers sont une population regroupant des managers et des experts dans leur métier qui œuvrent à la définition et au pilotage de la feuille de route de leur direction en cohérence avec la stratégie globale du groupe et dans une dynamique de performance collective. Ils incarnent la vision et les valeurs avec compétences techniques, savoir être et éthique.

Afin d'assurer une cohérence dans l'animation de cette communauté à toutes les entités du Groupe ADP, ces dernières définissent les principes de leur gestion.

[S1-1-AR 10] → [S1] Explication des changements significatifs apportés aux politiques adoptées au cours de l'année de référence

En 2024, le Groupe a formalisé le cadre de ses politiques RH Groupe qui n'existaient au préalable, comprenant en particulier la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences, avec notamment le développement de l'ensemble des collaborateurs : feuille de route, chartes.

[S1-1-20] → Description des engagements pertinents en matière de politique des droits de l'homme concernant le personnel de l'entreprise

En 2024, le Groupe ADP a défini des engagements Droits Humains communs au titre desquels, l'ensemble des sociétés du groupe s'engage notamment envers ses salariés à :

- ♦ veiller à ce que chaque collaborateur perçoive le salaire minimum légal ou conventionnel, ou lorsqu'il n'existe pas de telle référence, son équivalent au regard du niveau de vie et du marché du travail local ;
- ♦ garantir un socle de protection sociale et d'avantages sociaux ;
- ♦ garantir les formations nécessaires de ses collaborateurs à la fonction occupée ;
- ♦ encourager les mobilités et parcours au sein du Groupe. Favoriser le développement des compétences de ses collaborateurs, en veillant aux évolutions des métiers et du marché de l'emploi et au maintien de leur employabilité.

[S1-1-20-(a)] → Divulgence de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme, y compris des droits du travail, des personnes faisant partie de son propre personnel

Cf. § 4.3.b sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S1-1-20-(b)] → Divulgence de l'approche générale en matière d'engagement avec les personnes faisant partie de son personnel

Se référer au point Dialogue social S1-2-27 (a).

[S1-1-20-(c)] → [S1] Divulgence de l'approche générale en matière de mesures visant à fournir et (ou) permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet à tout collaborateur du groupe de signaler un manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme et libertés fondamentales (périmètre de la loi Potier sur le Devoir de vigilance). – cf. Dispositif d'alerte éthique - Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-1-21] → [S1] Indiquer si et comment les politiques sont alignées sur les instruments pertinents reconnus au niveau international.

Oui, cf. § 4.3.b sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S1-1-22] → [S1] Les politiques traitent explicitement de la traite des êtres humains, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants.

Oui, cf. §4.3.b sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S1-1-23] → Une politique de prévention des accidents du travail ou un système de gestion est en place.

Il s'agit de la politique Groupe décrite dans le présent rapport au 4.3.1.1.1 Description des Politiques santé sécurité. [S1-1-19] et suivants. Le groupe les met en œuvre, et dans ce cadre, chaque société décline et développe des politiques et des plans d'actions.

S1-2 — Écoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'évaluation des impacts liés à la sécurisation et à l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise**[S1-2-27] → L'entreprise indique si et comment les points de vue de son personnel éclairent ses décisions ou activités visant à gérer les impacts réels et potentiels sur son personnel****[S1-2-27-(a)] → L'engagement se fait avec les travailleurs ou leurs représentants**

Le cadre général de l'écoute et de l'intégration du point de vue des effectifs dans l'évaluation des impacts liés à la sécurisation et à l'attractivité des métiers et des compétences et la manière globale dont les points de vue du personnel informant les décisions ou activités visant à gérer les incidences réelles et potentielles, sont décrits dans la partie Dialogue social : S1-2-27 : dialogue managérial, salariés et leurs représentants, instances représentatives du personnel, enquêtes et outils de recueil de l'avis des salariés.

L'interaction se fait notamment avec les représentants du personnel et les instances représentatives : CSE, délégués syndicaux.

En matière de sécurisation et d'attractivité des métiers et des compétences, les exemples de dispositifs sont les suivants.

En France, le comité social et économique (CSE) est assisté de commissions spécialisées. notamment la commission formation obligatoire. Les représentants syndicaux négocient les accords relatifs en particulier à la gestion des emplois et des parcours professionnels.

Aéroports de Paris SA dispose par exemple, outre la commission développement des compétences, de deux commissions : emploi et économique.

Pour Extimex Duty Free Paris, la commission formation examine, préalablement au CSE, les orientations stratégiques, permettant d'échanger avec les représentants du personnel, de présenter l'état des formations et de recueillir les demandes, pour définir les orientations à venir.

Des négociations sont en cours avec les organisations syndicales représentatives sur la gestion des emplois et des parcours professionnels.

Les instances légales représentatives de Hub One se réunissent régulièrement. Des groupes de travail réunissent direction et salariés. Enfin, des entretiens individuels ou collectifs sont organisés, en lien avec les sujets identifiés.

Le CSE d'Hologarde réunit des représentants du personnel, la direction des Ressources Humaines et le Président directeur général, pour aborder les sujets, dont l'emploi.

Le Groupe TAV s'engage à créer un environnement ouvert, respectueux et inclusif où les voix des employés sont entendues et valorisées. Elle sous-tend le cadre de dialogue social, favorisant le respect mutuel et l'inclusion.

Le dialogue social est soutenu par des canaux de communication ouverts, encourageant les employés à faire part de leurs réactions et de leurs préoccupations. Le groupe respecte le droit à la représentation syndicale et à la négociation collective le cas échéant, mais veille également à ce que tous les employés, qu'ils soient représentés ou non, jouent un rôle actif dans le dialogue. Les employés sont encouragés à s'engager auprès des RH dès la phase de recrutement.

Pour AIG, les interactions avec les salariés et ou leurs représentants se font d'une part par les échanges avec les organisations syndicales, d'autre part, lors de la réunion annuelle du personnel. Le programme de dialogue RH est mené par la direction des Ressources humaines, par des réunions programmées avec les départements tout au long de l'année. Pour tous les employés. Les RH y présentent notamment les statistiques sur la main-d'œuvre, les taux de rotation, les nouvelles embauches, les progrès réalisés dans le cadre des initiatives RH, les préoccupations/sujets communs liés au département concerné et l'état d'avancement de la formation et du développement. Cela permet aux employés d'être mieux informés, de faire part de leurs réflexions et de leurs commentaires. Pour des domaines particuliers, des échanges spécifiques sont organisés.

Au sein de SDA Croatia, les deux organisations syndicales ont chacune un représentant qui communique régulièrement avec l'employeur. Tous les trois mois, se tiennent des réunions avec les représentants syndicaux pour les informer des résultats de l'entreprise, communiquer des indicateurs sociaux (temps de travail, travail de nuit, heures supplémentaires, congés maladie, etc.) et les informer des activités futures liées aux employés.

En outre, conformément au droit du travail croate, les représentants des employés sont informés de tout changement apporté aux conventions internes qui régissent les droits des employés. Une convention collective est en place, valable jusqu'à fin mars 2025, qui devrait faire l'objet d'une négociation.

[S1-2-27-(b)] → [S1] Divulgence du stade auquel l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

Ces caractéristiques sont décrites dans la partie 4.3.1.5 Dialogue social [S1-2-27 (b)].

Les échanges individuels avec les salariés sont prévus formellement dans les processus d'entretiens annuels et d'entretiens professionnels. Ils se déroulent tous les ans.

[S1-2-27-(c)] → [S1] Divulgence de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats informent l'approche de l'entreprise.

La sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences est un objectif fondamental, traité au plus haut niveau de l'entreprise. Il relève de la direction générale et du comité exécutif.

[S1-2-27-(d)] → [S1] Communication de l'accord-cadre mondial ou d'autres accords relatifs au respect des droits de l'homme des travailleurs

Il n'y a pas d'accord-cadre ou autres accords.

[S1-2-27-(e)] → [S1] Information sur la manière dont l'efficacité de l'engagement avec son propre personnel est évaluée

L'efficacité est mesurée par le suivi des recrutements, des mobilités, du turnover, des promotions et de la formation.

Les engagements se formalisent également par la négociation des accords collectifs ou équivalents négociés, des décisions unilatérales. Leur périodicité peut relever d'obligations annuelles, ou avoir une durée de plusieurs années selon les besoins et les actions décidées.

Les accords collectifs signés avec les représentants du personnel, ou équivalents, les décisions unilatérales de l'entreprise constituent les engagements concrets. Ils font l'objet de bilans annuels, qui peuvent alimenter les plans

d'actions successifs année après année, notamment par les questionnements qui peuvent être soulevés lors des présentations.

Les accords qui le nécessitent incluent les modalités de suivi et de mise en œuvre de leurs dispositions en instituant par exemple des commissions mixtes auxquelles participent les représentants des organisations syndicales signataires et ceux de la Direction.

[S1-2-28] → Communication des mesures prises pour mieux comprendre les points de vue des membres de son personnel qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts et (ou) marginalisés.

Il n'a pas été identifié de personnels particulièrement vulnérables aux impacts ou marginalisés.

S1-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidences négatives et canaux de communications utilisés pour interagir avec le personnel au sujet de la sécurisation et de l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise

[S1-3-32-(a)] → Divulgence de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a causé ou contribué à causer un impact négatif important sur les membres de son propre personnel.

Il n'y a pas de système d'alerte spécifique sur le sujet sécurisation et attractivité des métiers et des compétences.

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet à tout collaborateur de signaler un manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales, à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance) – cf. dispositif d'alerte éthique Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-3-32-(b)] → Divulgence des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux membres de son personnel de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Cf. [S1-3-32-(a)] → Divulgence de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a causé ou contribué à causer un impact négatif important sur les membres de son propre personnel.

[S1-3-32-(c)] → Les mécanismes de traitement des griefs ou des plaintes concernant les questions relatives aux travailleurs existent

Cf. [S1-3-32-(a)] → Divulgence de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a causé ou contribué à causer un impact négatif important sur les membres de son propre personnel.

[S1-3-32-(d)] → [S1] Divulgence des processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la disponibilité des voies de recours

Cf. [S1-3-32-(a)] → Divulgence de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a causé ou contribué à causer un impact négatif important sur les membres de son propre personnel.

[S1-3-32-(e)] → [S1] Divulgarion de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée

Cf. [S1-3-32-(a)] → Divulgarion de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a causé ou contribué à causer un impact négatif important sur les membres de son propre personnel.

[S1-3-33] → Indiquer si et comment est évalué le fait que le personnel de l'entreprise connaît les structures ou les processus et leur fait confiance comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre.

La connaissance du dispositif d'alerte éthique par les collaborateurs du groupe est mesurée chaque année dans le cadre du Baromètre éthique (cf. Section 4.4.2.3 du présent rapport sur le déploiement de la culture éthique du groupe).

[S1-3-33] → [Les politiques relatives à la protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins sont en place.

Cf. [S1-3-32-(a)] → Divulgarion de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a causé ou contribué à causer un impact négatif important sur les membres de son propre personnel.

S1-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la sécurisation et à l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise des effectifs de l'entreprise**[S1-4-37] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés à son propre personnel [voir ESRS 2 - MDR-A]**

Les plans d'actions découlent des principes de la feuille de route RH Groupe 2025-2029 et des chartes associées, telles que décrites au S1-1-19.

Dans chaque société, leur mise en œuvre repose sur les managers, à tous les niveaux, et sur les organisations dédiées aux ressources humaines.

AÉROPORTS DE PARIS SA

Aéroports de Paris SA a mis en place :

- ◆ un programme de formation pour les managers : « Horizon managérial ». Il vise à diffuser les valeurs de l'entreprise et à renforcer les compétences managériales. Ce programme s'adresse à tous les cadres (manager de manager, manager d'équipe, manager de projets ou expert) et tous les OETAM (ouvriers, employés, techniciens, agents de maîtrise) encadrants ;
- ◆ mise en place d'un référentiel des métiers et des compétences, qui regroupe les métiers de l'entreprise en fonction de leur finalité et des proximités de compétences, pour un investissement fort dans le développement professionnel de tous les collaborateurs ;
- ◆ une cartographie des métiers a également été mise en place. Elle apporte une vision des métiers et compétences avec un effort d'anticipation pour adapter l'entreprise aux mutations de son environnement avec une projection à court, moyen et long terme. Elle est actualisée tous les 2 ans.

La cartographie permet de définir des plans de développement des compétences, d'organiser et animer les parcours professionnels.

Afin d'accompagner cette démarche Aéroports de Paris SA travaille sur :

- ◆ la création d'un espace dédié sur le portail RH ;
- ◆ des outils et actions de valorisation des métiers et parcours professionnels : un projet d'outil dynamique *Talent market place* est en cours, pour les salariés/managers/responsables Ressources humaines : il doit permettre de visualiser les passerelles entre les métiers, selon le parcours et compétences de chacun, permettant de mesurer les écarts de compétences, de faire le lien avec les offres de mobilité interne et les formations nécessaires, et ainsi d'accompagner les salariés dans leur parcours professionnel.

Pour attirer les jeunes talents, plusieurs axes se développent :

- ◆ le *Graduate program* : recrutement en CDI des jeunes diplômés en leur offrant un parcours d'intégration de 3 missions de 8 mois chacune dans 3 filières : exploitation, technique, finances. Il a été renforcé par la possibilité d'une mission à l'international ;
- ◆ partenariats avec des écoles (notamment Sciences Po, Assas, ENAC) ;
- ◆ participation à des forums et à des actions auprès des écoles (coaching, conseils CV, simulations d'entretiens) : afin d'accroître la visibilité du Groupe et de promouvoir ses métiers (Journées ENAC, Sciences Po, ESTP, Femmes Ingénieurs, Rendez-vous pour l'emploi à Orly, *Data days*, Forum Trium...).

Un programme d'intégration pour tous est proposé aux nouveaux collaborateurs : accueil par la direction, conseils pratiques, informations RH, site dédié, programme de conférences, visites des aéroports... Il inclut notamment un programme de parrainage.

EXTIME DUTY FREE PARIS

Les actions marquantes en 2024, dans la perspective de la négociation sur la gestion de l'emploi et des parcours professionnels (GEPP), pilotée au niveau du comité exécutif sont :

- ◆ réécriture des fiches de poste et mise à jour de la cartographie des métiers ;
- ◆ initiation de la refonte des référentiels métiers : à chaque niveau correspondent des formations adaptées, afin de développer les compétences métier et l'expertise produits. Pour structurer et adapter la montée en compétences, pour chaque collaborateur, la formation accompagne ces objectifs par les plans d'actions et leur réalisations ;
- ◆ création d'un catalogue de formation, couvrant les compétences clés nécessaires pour chaque population cible ;
- ◆ adaptation du plan de développement des compétences par population cible et par niveau, en veillant à proposer des parcours sur mesure selon les spécificités de chaque groupe. Par exemple : déclinaison de la formation « Booster ses ventes » en deux niveaux : collaborateurs juniors et perfectionnement pour les plus expérimentés. Pour favoriser la montée en compétences des équipes de vente et la pluridisciplinarité, des initiations produits dans d'autres activités sont également proposées aux collaborateurs ;
- ◆ formations obligatoires pour tous les collaborateurs, telles que définies dans le plan de développement des compétences.

En complément, le Campus Extime, sera le lieu de formation et de montée en expertise dédié aux 5 sociétés filiales Extime pour tous les collaborateurs.

Ces actions de développement des compétences seront poursuivies en 2025.

Extime Duty Free Paris s'est doté d'une plateforme SIRH, en 2024 pour certains modules, pour un déploiement total début 2025. Tous les collaborateurs bénéficieront d'un accès direct à leurs informations personnelles (mises à jour) et professionnelles. Chacun pourra ainsi être acteur de son parcours professionnel (accès aux offres d'emploi, mobilité, espace documentaire, temps d'échange professionnel...)

Pour attirer les jeunes talents :

Développement de sa marque employeur en lien avec la nouvelle identité Extime, afin d'être reconnu sur le marché du travail, attirer, recruter, former, souder et fidéliser les collaborateurs. En 2024, ont notamment été réalisés :

- ◆ création du site carrière Extime Duty Free Paris ;
- ◆ diffusion des offres d'emploi auprès des plus gros annonceurs : Indeed, Hellowork, Meteojob, LinkedIn ;
- ◆ accès aux CVthèques Indeed, Hellowork, et Meteojob permettant aux chargés de recrutement de sourcer directement selon les expertises métiers/bassin d'emploi ;
- ◆ organisation de nombreux événements dans les locaux (session de recrutement avec des cabinets de recrutement) et externes, tels que « Les rendez-vous pour l'emploi » à Rungis organisé par Orly International, ou le Congrès International d'Esthétique & Spa 2024 Porte de Versailles.

HUB ONE

En 2024, le Groupe Hub One a :

- ◆ poursuivi la mise à jour du référentiel des emplois et des compétences, prérequis à la prise en compte des nouvelles organisations au sein des *Business Units* et la création d'une nouvelle direction Commerciale Groupe ;
- ◆ finalisé les plans de succession, avec l'identification des postes clés, et les accompagnements à prévoir ont par ailleurs été entièrement réalisés ;
- ◆ développé des axes stratégiques de Formation 2023-2026: encourageant notamment le cross-selling sur la population des ingénieurs commerciaux ;

Pour attirer les jeunes talents, le groupe Hub One a créé :

- ◆ un dispositif digital d'intégration pour les nouveaux arrivants,
- ◆ des interviews « métier » sur la plateforme de recrutement Welcome to the jungle, présentant en particulier des femmes pour continuer d'attirer et fidéliser pour des métiers techniques et numériques.

HOLOGARDE

Hologarde a mis en place un parcours de *Onboarding* pour les nouveaux embauchés, jalonné par un passeport de rencontres avec les équipes.

TAV AIRPORTS

En 2024, le Groupe TAV a :

- ◆ poursuivi son projet de gestion des talents permettant de nombreuses opportunités de promotion ou de mobilité notamment pour les jeunes diplômés ;
- ◆ poursuivi le projet Eduport, permettant d'anticiper et d'analyser les besoins en y répondant par des formations ;
- ◆ poursuivi le projet NTAV, destiné aux jeunes talents, pour leur offrir des opportunités de carrière : rencontres organisées avec les clubs d'étudiants dans le cadre des collaborations universitaires de l'entreprise ;

- ◆ des modalités de développement sont proposées : mentorat interne, participation à des projets. À la fin du projet, des possibilités d'emplois sont offertes à ceux qui ont achevé et soumis avec succès leur travail ;

- ◆ poursuit la mobilité intra-groupe, les employés ont des possibilités de mobilité en interne et au sein du groupe. Ce processus est coordonné par la Holding Human Resources. Les employés savent que leur carrière est soutenue par leurs managers et les ressources humaines dans le cadre des processus de mobilité.

TAV Airports développe ses actions pour recruter et garder les talents dans les métiers sous tension, en particulier dans le domaine informatique.

Pour réussir l'intégration des nouveaux employés, un programme d'orientation est mis en place. En outre, un parrain ou une marraine est attribué à chacun.

AIG (Jordanie)

En 2024, AIG :

- ◆ finalise sa stratégie de formation et de développement et les plans d'actions associés. Elle a travaillé en 2024 sur un projet avec l'équipe ADP afin d'identifier les domaines d'amélioration de ce processus ;
- ◆ restructuration des tâches et des responsabilités pour les métiers de l'informatique. La rémunération de ces postes a été réévaluée.

Pour attirer les jeunes talents, en novembre 2024, dans l'optique de recruter sur les emplois à forte rotation ou difficiles à pourvoir, AIG a organisé un salon de l'emploi pour la communauté locale, avec la participation des compagnies opérant à l'aéroport international Queen Alia.

SDA ZAGREB

L'intégration des nouveaux employés se fait par le « programme de mentorat » dans le cadre duquel chacun a un mentor et des objectifs et connaissances clairs, qu'il doit adopter au cours de ses premiers mois de travail.

[S1-4-38-(a)] → Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir ou atténuer les incidences négatives sur son propre personnel

Il n'a pas été identifié d'impact négatif matériel lié à cet enjeu.

[S1-4-38-(b)] → Informations indiquant si et comment des mesures ont été prises pour fournir ou permettre de remédier à l'impact matériel réel

Les impacts matériels positifs sont mentionnés au S1-4-37.

[S1-4-38-(c)] → Description d'initiatives ou d'actions supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs sur le personnel de l'entreprise

Afin de produire des effets positifs sur son effectif, le Groupe cherche à développer le télétravail.

AÉROPORTS DE PARIS

Le télétravail ressortait comme le 1^{er} point fort de l'enquête sur la qualité de vie au travail réalisée fin 2022. L'accord signé le 15 juillet 2023 pour 3 ans reconductible pour un an. Il définit un cadre de référence commun à toute l'entreprise au rythme de :

- ◆ 2 jours sur site, dont 1 en équipe ;
- ◆ 3 jours au maximum de télétravail pour préserver le lien social et le sentiment d'appartenance.

Ce cadre a été décliné pour chaque équipe en tenant compte de la diversité des activités, des besoins du collectif et des attentes des salariés.

Pour Extimé Duty Free Paris, le télétravail n'est pas adapté à l'activité et aux fonctions très opérationnelles de la société. Il peut être pratiqué dans les fonctions support.

Hub One dispose également d'un accord sur le télétravail qu'elle maintient en 2024 pour une durée indéterminée afin de répondre à une demande d'une large majorité de collaborateurs. Le rythme est le suivant : 2 jours de télétravail par semaine pour les cadres et non-cadres.

Hologarde propose également le télétravail.

TAV Airports prévoit 2 jours de télétravail par semaine, sauf pour les personnels opérationnels de l'aéroport.

[S1-4-38-(d)] → Description du suivi et de l'évaluation de l'efficacité des actions et des initiatives visant à obtenir des résultats pour les travailleurs de l'entreprise

La réalisation des plans de recrutements, les départs, le turnover sont suivis au plus haut niveau par la direction générale et le comité exécutif (cf. S1-2-27-(c)).

Il en est de même pour le suivi des diverses actions mises en place pour attirer et retenir les compétences, pour la mise en œuvre des organisations du travail, pour les politiques de rémunération.

[S1-4-39] → Description du processus par lequel l'entreprise identifie les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif particulier, réel ou potentiel, sur son propre personnel.

La feuille de route RH Groupe 2025-2029 a été définie sur la base des échanges et des travaux communs du séminaire CSRD RH des 13 et 14 juin 2024, regroupant l'ensemble des entités RH du Groupe ADP.

L'analyse prend en compte la cartographie annuelle des risques Groupe et la cartographie des risques Droits Humains. Pour la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences, elle se concrétise notamment par la réalisation et la mise à jour d'une cartographie des métiers et de leurs évolutions prévisibles, et par les politiques de formation correspondantes.

[S1-4-40-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour atténuer les risques matériels découlant des impacts et des dépendances sur le propre personnel et comment l'efficacité est suivie.

il n'a pas été identifié de risque matériel pour le personnel en matière d'emploi.

[S1-4-40-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en rapport avec le personnel de l'entreprise.

Il s'agit de l'ensemble des actions développées en lien avec les points S1-4-38 b) et S1-4-38 c).

[S1-4-41] → Divulgaration de la question de savoir si et comment il est garanti que les pratiques de l'entreprise ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les effectifs de l'entreprise.

Il n'y a pas d'impact négatif identifié au regard de la sécurisation et de l'attractivité des métiers et des compétences.

[S1-4-43] → Divulgaration des ressources allouées à la gestion des impacts matériels.

Les politiques et les actions relatives aux métiers et aux compétences sont portées par leurs gouvernance et directions au plus haut niveau, et par les managers. Elles s'appuient en particulier sur les directions des ressources humaines de chaque société et leurs équipes dédiées.

[S1-4-AR 33-(b)] → [S1] Divulgaration des initiatives visant à contribuer à des impacts matériels positifs supplémentaires

Promouvoir le lien Nation-armée et soutenir l'engagement dans les réserves

(Art. L. 225-102-1 al. 4 du Code de commerce modifié par la loi n° 2023-703 du 1^{er} août 2023 relative à la programmation militaire pour les années 2024 à 2030 et portant diverses dispositions intéressant la défense).

Le manuel de gestion du personnel d'Aéroports de Paris SA (note « Engagement des citoyens » du 16 mars 2016) prévoit notamment que les salariés, officiers ou sous-officiers de réserve ou assimilés appelés à effectuer des périodes d'activités dans le cadre de cet engagement bénéficient, à ce titre, de congés spéciaux sans perte de rémunération.

Aéroports de Paris SA envisage d'intégrer le dispositif de soutien à la politique de la réserve opérationnelle, traduisant sa volonté de contribuer à répondre aux besoins de la Défense nationale. Ce soutien serait formalisé par la signature d'une convention de partenariat pour promouvoir et faciliter l'engagement des collaborateurs, pouvant aller jusqu'à 15 jours par an.

[S1-4-AR 43] → [S1] Informations sur les mesures prises pour atténuer les incidences négatives sur les travailleurs de la transition vers une économie plus verte et neutre sur le plan climatique

Les enjeux de la transition énergétique ont été intégrés depuis plusieurs années par le Groupe ADP. Ils sont portés à différents niveaux, sur différents domaines d'activité et ont ainsi nourri de nouvelles missions, voire de nouveaux métiers, facteur potentiel de progrès pour les salariés.

Les orientations stratégiques intègrent « les enjeux de croissance raisonnée et de réponse aux défis environnementaux ».

De nouvelles fonctions émergent depuis plusieurs années et l'entreprise se dote de compétences pointues.

Ainsi, pour Aéroports de Paris, plus d'une cinquantaine de postes sont directement consacrés à la gestion de projets environnementaux et énergie. L'entreprise souhaite renforcer cette compétence. Elle a notamment projeté de recruter en 2025, 1 expert comptabilité carbone, 2 chefs de projets énergie dont l'un en charge des fonds carbone, 1 chef de projet environnement eau.

Au-delà de ces métiers d'expertise, les préoccupations environnementales et de transition énergétique ont été intégrées dans différents métiers de l'entreprise : pour l'exploitation afin de réduire l'empreinte carbone (exemples : ingénierie afin de réduire le temps de roulage des avions, achat de véhicules propres...), dans la conduite et la maintenance des installations techniques, dans l'ingénierie des projets d'infrastructures (architecture, matériaux, traitement des déchets...). Cette obligation intègre ainsi de nombreux métiers au sein de l'entreprise. Pour illustrer, afin de répondre à l'ambition de l'entreprise sur le plan environnemental et climatique, la direction des Achats entend déclinier ses enjeux sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement (achats de biens et services) afin d'optimiser la performance carbone des marchés, engager les fournisseurs dans la décarbonation et promouvoir les initiatives transverses à

l'échelle de la communauté aéroportuaire. Pour ce faire, elle structure en 2024 et 2025, un pôle transition écologique et décarbonation s'appuyant sur 5 postes portant les sujets d'environnement et décarbonation des travaux et services, de la RSE, d'implication des partenaires nationaux et internationaux dans ces enjeux.

Outre les recrutements, pour accompagner cette transformation, l'entreprise propose dans son catalogue, plus de 80 formations : de la connaissance de la réglementation et des normes et certifications à la mise en œuvre dans les missions, afin d'accompagner les collaborateurs dans leur montée en compétences en la matière (exemples de formation : « Limiter l'impact environnemental d'un chantier », « Aviation et environnement », « Contrôle de gestion environnemental et reporting RSE », « L'économie circulaire : approche systémique d'un usage plus sobre des matériaux et de l'énergie »...).

L'entreprise contribue par ailleurs à la formation des jeunes dans le domaine en accueillant 8 alternants dans le domaine environnemental.

Pour intégrer ces nouvelles perspectives, les salariés peuvent participer à des « fresques du climat ». En particulier, tous les nouveaux alternants y participent, dans le cadre de leur programme de *onboarding*/d'intégration.

[S1-4-AR 48] → [S1] Description des fonctions internes impliquées dans la gestion des impacts et types de mesures prises par les fonctions internes pour traiter les impacts négatifs et promouvoir les impacts positifs.

Les politiques et les actions relatives aux métiers et aux compétences sont portées par leur gouvernance et directions au plus haut niveau, et par les managers. Elles s'appuient sur la direction des Ressources Humaines du Groupe et sur les directions des ressources humaines de chaque société et leurs équipes dédiées.

S1-5 — Objectifs ciblés en matière de sécurisation et d'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise des effectifs de l'entreprise

La mise en place de la feuille de route RH Groupe 2025-2029, sa déclinaison par les chartes Mobilité, Développement des compétences, Top management, s'accompagneront notamment de la définition d'objectifs partagés.

[S1-5-46] → Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés à son propre personnel [voir ESRS 2 - MDR-T].

Il n'y a pas d'objectif fixé.

Des cibles seront envisagées pour la période de la feuille de route RH Groupe 2025-2029.

Les actions seront mesurées au travers des différents comités.

[S1-5-47-(a)] → Informations indiquant si et comment le personnel de l'entreprise ou ses représentants ont été directement impliqués dans la définition des objectifs

Cf. S1-5-46.

[S1-5-47-(b)] → Information indiquant si et comment le personnel ou les représentants du personnel ont été directement impliqués dans le suivi de la performance par rapport aux objectifs

Cf. S1-5-46.

[S1-5-47-(c)] → Informations indiquant si et comment les représentants du personnel ont été directement impliqués dans l'identification des leçons ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise.

Cf. S1-5-46.

S1-13 — Chiffres concernant les actions mises en places pour la formation des salariés (y compris par typologie de salarié)

S1-13-83 Indicateurs de formation et de développement des compétences

Pourcentage de salariés ayant participé à des évaluations régulières des performances et de l'évolution de carrière	
	2024
Homme	78,41 %
Femme	74,57 %
Autres	— %
Non communiqué	— %
Total	77,10 %
Le nombre moyen d'heures de formation par employé	
Homme	28,64
Femme	36,66
Autres	0,00
Non communiqué	0,00
Total	35,86
	2024
Proportion de salariés formés sur effectif géré moyen sur la période	91,16 %

4.3.1.4. Dialogue Social RD-PV

S1-1 — Politiques Groupe ADP concernant le dialogue social

[S1-1-19] → Politiques de gestion des impacts, risques et opportunités significatifs liés à ses propres effectifs [voir ESRS 2 MDR-P].

Le Groupe ADP n'a pas de politique de dialogue social formalisée au sens des ESRS pour l'ensemble du groupe.

Le Groupe ADP considère que le déploiement d'une politique sur le dialogue social n'est pas adapté aux exigences légales en vigueur dans chacun des pays.

[S1-1-20] → Description des engagements pertinents en matière de politique des droits de l'homme concernant le personnel de l'entreprise

En 2024, le Groupe ADP a défini des engagements Droits Humains communs validés avec les Présidents directeurs généraux et directs des Ressources Humaines au titre desquels, l'ensemble des sociétés du groupe s'engagent notamment à :

- ♦ veiller au respect de la liberté syndicale, la protection du droit syndical, et le droit d'organisation et de négociation collective, tels que définis et protégés par les conventions fondamentales de l'OIT et législations nationales ;
- ♦ favoriser un dialogue social continu et de qualité, associant les collaborateurs sur les sujets professionnels qui les concernent, notamment lorsque la législation, la culture ou les pratiques locales contraignent la liberté d'association et de négociation collective ;
- ♦ promouvoir un environnement de travail et une culture de la prise de parole (*speak up culture*¹), où chaque collaborateur se sent à l'aise de dire ce qu'il pense (dans le respect des autres, des règles de l'entreprise et des législations), partager ses idées et ses préoccupations, alerter, sans craindre de conséquences négatives.

[S1-1-20-(a)] → Divulgence de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme, y compris des droits du travail, des personnes faisant partie de son propre personnel

Cf. § 4.3.b. sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S1-1-20-(b)] → Divulgence de l'approche générale en matière d'engagement avec les personnes faisant partie de son personnel

Cf. §4.3.b sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S1-1-20-(c)] → [S1] Divulgence de l'approche générale en matière de mesures visant à fournir et (ou) permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet à tout tiers ayant intérêt à agir de signaler un manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave à l'environnement, aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales ou à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le Devoir de vigilance). – cf. Dispositif d'alerte éthique, Section 4.4.2.4 du présent rapport

[S1-1-21] → [S1] Indiquer si et comment les politiques sont alignées sur les instruments pertinents reconnus au niveau international.

Oui. cf. § 4.3.b sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains du groupe.

[S1-1-22] → [S1] Les politiques traitent explicitement de la traite des êtres humains, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants.

Oui. cf. § 4.3.b. sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains du groupe.

[S1-1-23] → Une politique de prévention des accidents du travail ou un système de gestion est en place.

Se référer à la section 4.3.1.1 Santé et sécurité des personnels de l'entreprise. Cf. S1-1 Politiques Groupe ADP concernant la santé et la sécurité des salariés et S1-4 Plans d'actions mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la santé, et sécurité des effectifs de l'entreprise.

S1-2 — Ecoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'évaluation des impacts liés au dialogue social

[S1-2-27] → L'entreprise indique si et comment les points de vue de son personnel éclairent ses décisions ou activités visant à gérer les impacts réels et potentiels sur son personnel

Le dialogue managérial est à la base des relations permanentes avec les salariés. Il s'appuie également sur les directions et responsables Ressources humaines.

Les instances représentatives du personnel constituent l'un des cadres du dialogue social.

[S1-2-27-(a)] → L'engagement se fait avec les travailleurs ou leurs représentants

Les interactions ont lieu comme décrit ci-après.

Dans les sociétés françaises, les CSE (le comité social et économique), dont les membres sont élus par les salariés de la société, sont en place selon les dispositions légales et constitue l'unique instance du personnel :

- ♦ pour Aéroports de Paris SA, le CSE est assisté de commissions spécialisées : Économique/Emploi, Développement des compétences, déplacements et logement/Diversité Égalité professionnelle femmes-hommes et personnes en situation de handicap, Commission Santé, Sécurité et Conditions de travail (C2SCT), et 5 commissions locales dédiées à la santé, la sécurité et l'amélioration des conditions de travail (C3SCT) ;
- ♦ pour Extimex Duty Free Paris, les engagements sont pris par la Direction et sont discutés et actés avec les représentants du personnel, comité social économique ou organisations syndicales représentatives. Des réunions mensuelles avec le comité social et économique (CSE) garantissent une communication fluide et un suivi régulier des sujets en cours ;
- ♦ pour Hub One, les instances légales représentatives sont en place : comité social et économique, CSSCT, délégués syndicaux. Sont négociés et conclus des accords collectifs, des chartes, ou sont établies des notes de service en lien avec les problématiques posées. Les salariés de Hub One SA ont élu en 2024 leurs représentants au conseil

¹ « Une *speak up culture* », ou « culture de la prise de parole », est un environnement de travail où les employés se sentent à l'aise de dire ce qu'ils pensent, de partager leurs idées et de faire part de leurs préoccupations sans craindre de conséquences négatives. En d'autres termes, c'est un endroit où tous les employés se sentent en sécurité pour s'exprimer lorsqu'ils ont quelque chose à dire ; peu importe ce que c'est. » (Définition Hannah West, La culture Speak Up – Qu'est-ce que c'est et pourquoi est-ce important ? (goodcourse.co)).

d'administration : détermination des orientations de l'activité de Hub One et surveillance à leur mise en œuvre. Des groupes de travail réunissent Direction et salariés. Enfin, des entretiens individuels ou collectifs sont organisés, en lien avec les sujets identifiés ;

- ◆ au sein du Groupe TAV, les engagements envers les employés sont pris dans le cadre d'un dialogue permanent entre la direction et les employés. Tout en respectant le droit à la représentation syndicale le cas échéant, l'entreprise veille à ce que tous les employés - qu'ils soient officiellement représentés ou non - soient activement associés au processus de prise de décision. Ces engagements sont fondés sur une communication ouverte, la transparence et le respect mutuel. Le *townhall meeting* permet de grands rassemblements où chaque entreprise discute de ses stratégies et des préoccupations des employés ;
- ◆ au sein d'AIG : le dialogue se fait à travers le dialogue managérial. AIG est affilié au syndicat de branche « the Collective bargaining agreement for air transport and tourism », qui comprend un représentant d'AIG. Il n'y a pas de syndicat interne ;
- ◆ pour Hologarde : le CSE réunit les représentants du personnel, la direction des Ressources Humaines et le Président directeur général. Les engagements d'Hologarde sont réalisés avec les représentants du CSE. Un compte-rendu mensuel est établi et repris à chaque début de séance pour s'assurer que les sujets sont suivis correctement et avancent dans les délais ;
- ◆ au sein de SDA Croatia, les deux organisations syndicales ont chacune un représentant qui communique régulièrement avec l'employeur. En outre, conformément au droit du travail croate, les représentants des employés sont informés de tout changement apporté aux conventions internes qui régissent les droits des employés. Une convention collective est en place, valable jusqu'à fin mars 2025, qui devrait faire l'objet d'une négociation.

Pour les entités dont le siège social est en France, le dialogue social repose également sur le comité de groupe réunissant Aéroports de Paris SA et ses filiales dotées d'instances représentatives du personnel.

Le Groupe ADP n'est pas concerné par le comité d'entreprise européen ou la procédure d'information consultation transnationale, ne détenant pas de filiale européenne employant au moins 150 salariés.

[S1-2-27-(b)] → [S1] Divulgarion du stade auquel l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

- ◆ Aéroports de Paris SA : le CSE se réunit toutes les semaines et chaque fois que nécessaire, de même que les commissions spécialisées décrites plus haut. Les employés sont encouragés à faire part de leurs préoccupations par des canaux de communication ouverts. Aéroports de Paris réalise tous les trois ans une enquête sur la Qualité de Vie et les Conditions de Travail.
- ◆ Pour le Groupe TAV : une réunion annuelle du personnel permet aux employés d'être informés et d'échanger sur la stratégie, les prochaines étapes, les performances de l'entreprise, les nouveautés en matière de ressources humaines, etc. Les employés sont encouragés à partager leurs points de vue par de multiples canaux, notamment des enquêtes, des groupes de discussion, des réunions d'équipe et des communications directes avec la direction. Cela permet de s'assurer que leur voix est entendue et prise en compte. La participation du groupe TAV à l'enquête *Great Place to Work* (GPTW) au cours des trois

dernières années fournit des données précieuses sur la satisfaction, la confiance, la collaboration et le bien-être des employés. Outre les mécanismes formels de retour d'information, le Groupe TAV applique une politique de la porte ouverte, qui permet aux employés de s'adresser directement aux RH ou au CHRO et aux cadres supérieurs pour leur faire part de leurs préoccupations ou de leurs suggestions. Cette communication bilatérale est essentielle pour traiter rapidement les problèmes et créer un environnement de travail inclusif.

- ◆ Pour SDA Croatia : tous les trois mois, se tiennent des réunions avec les représentants syndicaux pour les informer des résultats de l'entreprise, communiquer des indicateurs sociaux (temps de travail, travail de nuit, heures supplémentaires, congés maladie, etc.) et les informer des activités futures liées aux employés.
- ◆ Hub One mène une enquête confidentielle tous les 15 jours sur la qualité de vie au travail *via* le baromètre social Lucca. Les retours sont directement analysés avec l'ensemble des managers de proximité et partagés avec le comité de direction et les responsables RH.
- ◆ La direction des Ressources Humaines d'Hologarde organise 3 enquêtes anonymes par an qui interrogent les collaborateurs sur leurs besoins (matériel, information, adéquation ressources capacité). Les retours sont partagés lors d'une réunion bimensuelle dédiée aux échanges collaborateurs/directions. Une enquête ad hoc dédiée au ressenti de chaque collaborateur par rapport à sa charge de travail a été réalisée en 2024. Lors de ce partage (collaborateur/DRH), le salarié est interrogé sur ses suggestions d'améliorations qui font l'objet d'une présentation au comité de direction et d'un plan d'action. Le document global a été anonymisé et présenté au CSE.
- ◆ AIG réalise une enquête annuelle de satisfaction des employés : elle aborde plusieurs sujets, notamment la direction de l'entreprise, le management direct, l'environnement de travail, les services aux employés, la santé et la sécurité, etc. L'enquête permet également aux employés d'exprimer leur opinion sur ce qui a été perçu comme un changement positif ou négatif au cours de l'année. Les employés ont également la possibilité de faire des commentaires et de suggérer des idées.

[S1-2-27-(c)] → [S1] Divulgarion de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats informen l'approche de l'entreprise.

Le dialogue social et le suivi de ses résultats sont menés par la Direction générale, avec l'appui de la DRH.

[S1-2-27-(d)] → [S1] Communication de l'accord-cadre mondial ou d'autres accords relatifs au respect des droits de l'homme des travailleurs

Il n'y a pas d'accord-cadre ou autres accords.

[S1-2-27-(e)] → [S1] Information sur la manière dont l'efficacité de l'engagement avec son propre personnel est évaluée

L'efficacité des interactions est évaluée en particulier par la concrétisation sous la forme d'accords négociés ou équivalents, avec une périodicité fixée par les législations ou définies par les engagements eux-mêmes.

Ils couvrent l'ensemble des thèmes relatifs aux ressources humaines, et notamment les thèmes identifiés comme matériels : santé et sécurité au travail, sécurisation et attractivité des métiers et des compétences.

Aéroports de Paris SA

L'efficacité du dialogue social se traduit au travers de la signature de 6 accords collectifs en 2024 avec les organisations syndicales représentatives :

- ◆ accord NAO 2024 concernant les rémunérations (15 février) ;
- ◆ avenant n° 2 à l'accord de mise en place du comité économique et social et des représentants du 9 septembre 2029 (19 mars) ;
- ◆ avenant n° 2 au protocole d'accord sur le régime de préretraite des agents SSIS du 18 octobre 1991 (12 juin) ;
- ◆ accord de levée de préavis de grève (16 juillet) ;
- ◆ accord sur la configuration du comité de groupe (8 octobre) ;
- ◆ avenant n° 1 à l'accord collectif relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes 2023-2026.

Extime Duty Free Paris a signé :

- ◆ accord relatif à la participation pour 2024 (29 décembre 2023) ;
- ◆ accord relatif à l'intéressement pour 2024 (29 décembre 2023) ;
- ◆ accord sur la mise en place d'un Plan Epargne Retraite Obligatoire (PERO) pour les non-cadres à partir de 2024 (29 décembre 2023). Ce dispositif mis en place et financé par l'entreprise, permet aux collaborateurs de se constituer une épargne pour leur retraite. Dans ce cadre, l'équivalent de 1 % de la masse salariale de chaque collaborateur concerné est versé par l'employeur ;
- ◆ accord relatif à la prime d'implication (25 juillet 2024) ;
- ◆ accord relatif au droit à la déconnexion (22 octobre 2024), signé avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives ;
- ◆ accord relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes (22 octobre 2024), signé avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

Pour les négociations annuelles obligatoires pour l'année 2024, les quatre organisations syndicales représentatives et la Direction se sont rencontrées au cours de 4 réunions. Les partenaires sociaux et la Direction n'ayant pas trouvé d'accord, cette dernière a mis en place des mesures d'augmentations par décision unilatérale.

Extime Duty Free Paris effectue des points réguliers avec les membres du CSE, sur le suivi des engagements et actions réalisées.

En 2024, les accords signés pour Hub One concernent :

- ◆ les négociations annuelles obligatoires ont porté sur la rémunération, notamment les salaires effectifs ; le temps de travail et le partage de la valeur ajoutée dans l'entreprise ; l'organisation du travail ; les modalités de transport ; la politique en faveur des travailleurs en situation de handicap ; l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, notamment les mesures visant à supprimer les écarts de rémunération ; et la qualité de vie au travail ;
- ◆ le télétravail ;
- ◆ l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes : le plan d'actions d'une durée de 4 ans porte sur le recrutement, la formation, l'évolution professionnelle, l'articulation entre l'activité professionnelle et l'exercice de la responsabilité familiale et la rémunération ;
- ◆ avenant à l'accord d'intéressement : les critères sont modifiés pour 2024 et 2025 afin de favoriser la motivation des salariés, dans un objectif constant d'amélioration de la compétitivité et de la qualité de service ;
- ◆ le service continu 24h/24 et 7j/7 pour la *Business Line SOC* (Security Operation Center) : prise en charge des alertes de sécurité du service de détection des incidents de sécurité des différents SI et réponse aux demandes d'assistance.

La convention collective de SDA Croatia est signée pour une période limitée de 2 ans.

L'efficacité est aussi évaluée par le suivi de la mise en œuvre des accords signés, des décisions prises, selon leur nature et au regard des objectifs fixés. Ces processus impliquent le management et les représentants des salariés.

TAV Airports évalue l'efficacité des engagements au moyen d'une combinaison d'enquêtes auprès des employés, d'audits internes et d'indicateurs clés de performance. Les commentaires des employés sont recueillis par différents canaux : groupes de discussion, entretiens individuels et système d'alerte, ce qui permet d'obtenir des informations précieuses sur l'efficacité de la mise en œuvre des politiques.

Les enquêtes annuelles *Great Place to Work* (GPTW) sont un outil essentiel pour comprendre le sentiment des employés et identifier les domaines à améliorer.

Des audits internes garantissent le respect de ses engagements et aident à évaluer l'efficacité de ses pratiques en matière de santé et de sécurité, ainsi que ses efforts en matière de diversité et d'inclusion. Sur la base de ces évaluations, TAV Airports affine ses stratégies et prend les mesures nécessaires pour favoriser une amélioration continue.

Pour AIG, l'efficacité des engagements et des accords est évaluée par le retour des employés par des enquêtes..

[S1-2-28] → Communication des mesures prises pour mieux comprendre les points de vue des membres de son personnel qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts et (ou) marginalisés.

Il n'a pas été identifié de personnels particulièrement vulnérables ou marginalisés.

S1-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidences négatives et canaux de communications utilisés pour interagir avec le personnel au sujet du dialogue social

[S1-3-32-(a)] → Divulgarion de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a causé ou contribué à causer un impact négatif important sur les membres de son propre personnel.

Le processus est celui du dialogue social décrit au S1-1-19, impliquant les managers, les ressources humaines, les représentants du personnel.

[S1-3-32-(b)] → Divulgarion des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux membres de son personnel de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Le groupe a déployé en 2018 une plateforme d'alerte, disponible 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, partout dans le monde. Elle permet un signalement anonyme ou garantissant la confidentialité renforcée de l'émetteur de l'alerte. .

Elle permet à tout tiers ayant un intérêt à agir de signaler un manquement aux dispositions du Code de conduite du Groupe ADP, en particulier des faits de corruption, fraude, conflit d'intérêt... (périmètre de la loi Sapin II), ou une atteinte grave à l'environnement, aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales ou à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la Loi Potier sur le Devoir de vigilance). – cf. Dispositif d'alerte éthique, section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-3-32-(c)] → Les mécanismes de traitement des griefs ou des plaintes concernant les questions relatives aux travailleurs existent

Oui. cf. Dispositif d'alerte éthique Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-3-32-(d)] → [S1] Divulgarion des processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la disponibilité des voies de recours

Cf. Dispositif d'alerte éthique Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-3-32-(e)] → [S1] Divulgarion de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée

Cf. Dispositif d'alerte éthique Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S1-3-33] → Indiquer si et comment est évalué le fait que le personnel de l'entreprise connaît les structures ou les processus et leur fait confiance comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre.

La connaissance du dispositif d'alerte éthique par les collaborateurs du groupe est mesurée chaque année dans le cadre du Baromètre éthique (cf. Section 4.4.2.3 du présent rapport sur le déploiement de la culture éthique du Groupe).

[S1-3-33] → [Les politiques relatives à la protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins sont en place.

Oui. cf. Dispositif d'alerte éthique Section 4.4.2.4 du présent rapport.

S1-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés au dialogue social

[S1-4-37] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés à son propre personnel [voir ESRS 2 - MDR-A]

Les actions reposent sur le dialogue managérial et sur les échanges et négociations avec les Instances de représentation des salariés.

[S1-4-38-(a)] → Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir ou atténuer les incidences négatives sur son propre personnel

Il n'y pas d'impact négatif identifié, compte tenu de l'existence du dialogue social, identifié comme opportunité.

[S1-4-38-(b)] → Informations indiquant si et comment des mesures ont été prises pour fournir ou permettre de remédier à l'impact matériel réel

Il n'y pas d'impact négatif identifié, compte tenu de l'existence du dialogue social, identifié comme opportunité.

[S1-4-38-(c)] → Description d'initiatives ou d'actions supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs sur le personnel de l'entreprise

Il n'y a pas d'actions supplémentaires.

[S1-4-38-(d)] → Description du suivi et de l'évaluation de l'efficacité des actions et des initiatives visant à obtenir des résultats pour les travailleurs de l'entreprise

Il s'agit de la vérification de l'application des mesures prévues par les accords pour les entités concernées.

[S1-4-39] → Description du processus par lequel l'entreprise identifie les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif particulier, réel ou potentiel, sur son propre personnel.

Il n'y a pas d'impact particulier identifié.

[S1-4-40-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour atténuer les risques matériels découlant des impacts et des dépendances sur le propre personnel et comment l'efficacité est suivie.

L'ensemble des actions mises en place vise à créer les conditions du dialogue social.

[S1-4-40-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en rapport avec le personnel de l'entreprise.

À ce jour nous ne disposons pas d'action planifiée ou en cours. Chaque année des thématiques sont au cœur des négociations et des chantiers prévus pour 2025 :

- ◆ emploi ;
- ◆ rémunérations ;
- ◆ diversité ;
- ◆ santé et sécurité au travail.

[S1-4-41] → Divulgarion de la question de savoir si et comment il est garanti que les pratiques de l'entreprise ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les effectifs de l'entreprise.

Démarches de prévention de la SST : cf. section SST.

[S1-4-43] → Divulgarion des ressources allouées à la gestion des impacts matériels.

Le dialogue social est porté par les dirigeants et les managers, appuyés par les directions des ressources humaines.

[S1-4-AR 43] → [S1] Informations sur les mesures prises pour atténuer les incidences négatives sur les travailleurs de la transition vers une économie plus verte et neutre sur le plan climatique

Se référer au point S1-ESRS 2 SBM-3-14-(e)].

S1-5 — Objectifs ciblés en matière de dialogue social

[S1-5-46] → Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés à son propre personnel [voir ESRS 2 - MDR-T].

Il n'y a pas d'objectifs fixés pour le dialogue social, autres que son existence et son animation permanentes.

[S1-5-47-(a)] → Informations indiquant si et comment le personnel de l'entreprise ou ses représentants ont été directement impliqués dans la définition des objectifs

Cf. S1.-5-46.

[S1-5-47-(b)] → Information indiquant si et comment le personnel ou les représentants du personnel ont été directement impliqués dans le suivi de la performance par rapport aux objectifs

Cf. S1.-5-46.

[S1-5-47-(c)] → Informations indiquant si et comment les représentants du personnel ont été directement impliqués dans l'identification des leçons ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise.

Cf. S1.-5-46.

S1-8 — Couverture des salariés par des conventions collectives

S1-8.60 Couverture des salariés par des conventions collectives

	S1-8-60-(b)	S1-8-60-(c)	S1-8-63-(a)
	Couvertures des négociations collectives		Dialogue Social
	Couverture des négociations collectives		
Taux de couverture			
0-19%		Turquie	
20-39%			
40-59%			
60-79%			
80-100%	France	Kazakhstan	France

[S1-8-63-(b)] → Divulgation de l’existence d’un accord avec les salariés pour la représentation par un comité d’entreprise européen (CEE), un comité d’entreprise de la Societas Europaea (SE) ou un comité d’entreprise de la Societas Cooperativa Europaea (SCE)

Le Groupe ADP n’est pas concerné par le comité d’entreprise européen ou la procédure d’information transnationale, ne détenant pas de filiale européenne employant au moins 50 salariés.

4.3.1.5. Non-discrimination, diversité et inclusion PV

Bien qu’évalué comme non matériel dans le cadre de la méthodologie CSRD, cet enjeu est traité ici au titre la responsabilité élargie du Groupe ADP à son devoir de vigilance (cf. clés de lecture en introduction du Titre 4, et §4.3.b. sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe).

Enjeux salariés	
Enjeux matériels issus du Rapport de durabilité	Enjeu vigilance issu de la cartographie des risques Droits Humains
—	Favoriser la diversité, l’égalité et l’inclusion

1. Description du risque

En tant que groupe de dimension internationale, le Groupe ADP doit tenir compte des législations et pratiques nationales. Les critères de discrimination, y compris indirectes, et les protections associées varient selon les pays. Il en va de même pour la promotion et la mise en œuvre des principes d’égalité, de diversité et d’inclusion.

2. Actions de prévention, d’atténuation et de suivi

Politique Groupe

Agir pour l’égalité et la diversité est un engagement du Groupe ADP qui s’inscrit dans la durée et l’une des quatre ambitions de sa stratégie RSE 2025, *Pioneers for Trust*.

En accord avec cette ambition, parmi les grands engagements validés avec les Présidents directeurs généraux et directions des Ressources Humaines des filiales et sociétés contrôlées en 2024 comme socle de la politique Droits Humains du Groupe (cf. Démarche générale de vigilance du Groupe en introduction de partie 3 - Enjeux sociaux et sociétaux), figurent notamment :

- ◆ proscrire toute forme de discrimination et veiller à offrir les mêmes chances à chaque collaborateur, indépendamment de toute caractéristique, situation, opinion ou croyance personnelle ;
- ◆ promouvoir la dignité, le respect, le mérite, l’acceptation et la valorisation des différences et le sens de l’altérité ;
- ◆ développer l’accessibilité universelle et encourager le réflexe d’inclusion dans nos activités et pratiques, chez nos collaborateurs et avec nos parties prenantes ;
- ◆ agir de façon ciblée et dans le respect des lois pour corriger certaines inégalités ou rechercher l’équité de traitement à tous les niveaux.

Le troisième pilier de la feuille de route RH 2025-2029 du groupe complète ces engagements visant à garantir l’égalité de traitement pour tous, en s’appuyant sur deux axes prioritaires :

- ◆ égalité des genres : le Groupe ADP s’engage à l’assurer dans l’ensemble de ses entités, en s’appuyant sur des actions concrètes visant à réduire les écarts et à promouvoir la parité à tous les niveaux ;
- ◆ inclusion : le groupe renforcera ses initiatives en matière d’inclusion, en intégrant la diversité comme un moteur de performance et d’innovation, tout en veillant à ce que chaque collaborateur se sente respecté et valorisé.

Une charte RH spécifique est en cours de formalisation pour traduire ces engagements de manière opérationnelle.

En 2025, des plans d’actions seront formalisés pour veiller à ce que ces engagements soient déclinés de manière opérationnelle sur le terrain et déterminer les actions de progression qui restent à déployer.

Focus sur les actions marquantes de prévention et d’atténuation en 2024

Non-discrimination et diversité

Le Top Management à l’exemple :

Les actions visant à accompagner les femmes dont le potentiel d’évolution a été identifié visent notamment l’accès et la prise de fonctions sur des postes à haute responsabilité.

Pour les instances dirigeantes d’Aéroports de Paris SA, le conseil d’administration du 20 décembre 2023 a confirmé les objectifs pour la période 2024-2026 de porter la part des femmes à 33 % au comité exécutif (25 % depuis septembre 2022) et d’atteindre 40 % pour tous les comités de direction (8 dépassent l’objectif fin 2024 ; 2 sont à plus de 25 % ; le taux le plus bas est de 17 %).

Après la signature de la « charte *CEO 4 Inclusion* », Augustin de Romanet, Président directeur général du Groupe ADP s'est joint au mouvement *Manager For Inclusion* sur LinkedIn. Lancé à l'initiative du club du 21^{ème} siècle, ce mouvement, destiné à interpeller et sensibiliser « ceux qui ont le pouvoir de changer les choses », vise à dénoncer la discrimination à l'embauche ou lors de promotions internes.

En 2024, ADP SA a également renouvelé son adhésion à la charte Diversité et la charte Féminisons (signées respectivement pour la 1^{ère} fois en 2013 et 2022).

Au sein d'ADP SA : pour garantir l'effectivité des actions menées, la politique diversité est portée au plus haut niveau de l'entreprise par le COMEX et chaque CODIR. Elles ont été présentées à chaque comité de direction pour que chacun se mobilise et définisse sa feuille de route.

Des Correspondants Diversité identifiés dans chaque direction collaborent avec le responsable ressources humaines et le support du pôle diversité de la direction des Ressources Humaines, afin de relayer la politique diversité et élaborer des plans d'actions spécifiques, en complément du plan d'actions transversal (sensibilisation, formations, communication et événements, guides et livrets...).

Les Correspondants Diversité et les responsables ressources humaines ont bénéficié d'un accompagnement de réflexion collective sur l'égalité professionnelle et le handicap par un cabinet spécialisé en diversité et inclusion et disposent d'un kit d'animation pour relayer la politique de diversité et les plans d'actions associés.

En 2024, pour la première fois, chaque direction a présenté son plan d'actions diversité annuel (bilan 2023 et perspectives 2024) au comité social et économique (CSE). Cela a ainsi permis aux élus du CSE d'échanger directement avec chaque direction sur ces sujets qui étaient davantage abordés au niveau transverse par le passé.

Enfin, une sensibilisation sur la diversité et l'inclusion a été réalisée auprès du Top 100 en septembre 2024.

Au sein du Groupe TAV, un sous-comité RSE est dédié à la diversité et à l'inclusion.

La non-discrimination, l'équité, la diversité et l'inclusion constituent la base de la politique de ressources humaines de TAV Airports et de ses filiales. Le système et les pratiques de gestion des ressources humaines sont fondés sur la non-tolérance de la discrimination tels que mentionnés dans sa politique Droits Humains. L'engagement du Président directeur général et la politique des ressources humaines du Groupe TAV sont communiqués aux employés et au public. Tous les employés sont traités selon les principes fondamentaux de l'équité et de l'égalité des chances.

Égalité professionnelle femmes-hommes (EPFH)

Au sein d'ADP SA

En application de l'accord collectif EPFH 2023-2026 du 18 juillet 2023 :

- ◆ un diagnostic annuel est réalisé, en interne, pour identifier d'éventuels écarts de rémunération et les résorber chaque année. En l'absence de justification objective, un rattrapage salarial spécifique est engagé. Le 1^{er} diagnostic a été fait fin 2023 pour un ajustement au 1^{er} janvier 2024 : il a concerné 86 salariées et 66 salariés. En 2024, forte de cette expérience, l'entreprise a signé un avenant à l'accord collectif de 2023, qui étend la base de comparaison pour élargir l'efficacité du dispositif. L'ajustement a concerné 35 salariées et 36 salariés ;

- ◆ un nouveau guide de la parentalité diffusé en 2024 informe les salariés sur les droits et dispositifs permettant de concilier vie familiale et vie professionnelle, les démarches à effectuer, et les aides financières proposées par l'entreprise ;
- ◆ depuis 2023, la communication interne met en avant des femmes du groupe ayant un parcours professionnel inspirant.

RÉTROSPECTIVE DES PORTRAITS DE FEMMES INSPIRANTES



La 3^{ème} rencontre du réseau Féminisons¹ ! a été accueillie cette année 2024 par le Groupe ADP, à l'occasion de la journée internationale des droits des femmes. Près de cent collégiennes, lycéennes et étudiantes étaient invitées à découvrir la diversité des métiers des filières 3A - Aéronautique et spatial, Aérien et Aéroportuaire - lors d'un forum en présence des professionnelles issues de ces secteurs. Plusieurs marraines d'ADP SA se sont engagées auprès des jeunes filles (interventions dans les collèges lycées, lors des forums comme la semaine de l'industrie, semaine de l'orientation...).

Extime Duty Free Paris (EDFP) a signé un accord EPFH le 22 octobre 2024 avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives. Il prévoit des actions concrètes visant à réduire les écarts salariaux et améliorer les conditions de travail, tels que :

- ◆ l'analyse de la cohérence et bonne application de la politique d'égalité dans les campagnes annuelles d'augmentation individuelles et promotions ;
- ◆ le rappel du principe de non-discrimination à l'embauche ;
- ◆ le suivi annuel des formations en comparant le taux de formation des femmes et des hommes ;
- ◆ des soutiens à la parentalité, tels que le CESU Enfance (soutien financier pour la garde d'enfant) et des places en crèches.

La mise en œuvre et le suivi des actions en matière d'égalité des genres, de lutte contre les discriminations et de promotion des pratiques inclusives dans tous les aspects de la gestion des ressources humaines, sont assurés avec le concours de la commission égalité professionnelle/handicap.

Pour Hub One, la féminisation des métiers dans le secteur du numérique est un enjeu important de son plan d'action EPFH 2022-2025 (cf. détail plan de vigilance Groupe ADP 2023).

Les actions mises en place ont permis de faire progresser le taux de féminisation du Groupe Hub One (28,4 % en 2024 contre 27,3 % en 2022 et 2023), et son index EPFH (79/100 en 2024 contre 77/100 en 2023 et 73/100 en 2022).

¹ Nom issu de la charte éponyme de l'Association Air-Emploi Féminisons.

Le Groupe Hub One se concentre sur trois priorités :

- ♦ attirer les talents féminins sur des métiers techniques en développant des partenariats avec des écoles et associations (Elles Bougent, forum réseaux et carrières au Féminin, plateforme de recrutement Welcome) ;
- ♦ développer l'employabilité, l'orientation/la reconversion et la visibilité des talents féminins dans les métiers du numérique ;
- ♦ accompagner et fidéliser (conciliation vie privée - vie professionnelle, réduction des écarts salariaux, conditions et aménagements du temps de travail).

Hologarde recherche des profils féminins mais ils restent rares dans son domaine (IA, radaristes).

TAV Airport est très engagé sur le volet EPFH (cf. description plus complète p. 126-127 du Plan de vigilance 2023) :

- ♦ membres fondateurs de la *Women in Technology Association* (Wtech) pour augmenter la part des femmes dans le secteur de la technologie ;
- ♦ évaluation et certification FEM de ses processus RH (promotion, activités sociales, planification de carrière, recrutement, formation développement) au modèle d'égalité des chances de la Women Entrepreneurs Association of Turkey ;
- ♦ la progression du taux de féminisation des cadres supérieurs grâce à un recensement « topex » des compétences existantes pour accéder à des postes de direction ;
- ♦ en matière de parentalité, le congé maternité légal de 16 semaines peut être prolongé jusqu'à 6 mois de congé sans solde. Les jeunes mères bénéficient d'une pause journalière (1h30) dédiée à l'allaitement jusqu'au 1 an de l'enfant. Le père dispose de 5 jours ouvrables de congé légal ;
- ♦ dans le programme d'acquisition de talents appelé NTAV qui vise à former les futurs managers, l'objectif de recruter 70 % de femmes a été atteint sur 2 ans avec 80 % en 2023 et 60 % en 2024.

Airport International Group (AIG) : dans le cadre d'un programme de 5 ans de la Banque mondiale pour la participation économique des femmes en Jordanie, au Liban et en Irak, AIG a pu bénéficier de services de conseil, d'une évaluation de la diversité des genres de sa main-d'œuvre, pour l'élaboration d'un plan d'action diversité des genres.

Le plan stratégique d'AIG 2023-2025 a ainsi défini pour objectif spécifique de s'appuyer sur les conclusions de la SFI en matière de diversité des genres, adopter un plan de diversité des genres et promouvoir la représentation des femmes à tous les niveaux pour qu'elle dépasse 25 % des employés en 2025, en particulier sur des postes de direction et des postes techniques (cf. résultats d'analyse de la représentation des sexes).

Parmi les objectifs qu'AIG s'est fixés :

- ♦ formaliser des lignes directrices contre le harcèlement, la violence et la discrimination, dont un plan d'équité entre les sexes en 2024 (toujours en cours) ;
- ♦ un tableau de bord amélioré pour contrôler l'égalité entre les hommes et les femmes ;
- ♦ des possibilités de stages rémunérés en 2024 (4 possibilités pour 1 an) dans les fonctions où les femmes sont peu représentées afin d'augmenter les chances d'emploi des femmes ;
- ♦ participer à une nouvelle étude de la SFI (Care Arabia), un programme conçu pour améliorer la qualité et la sécurité des options de garde d'enfants pour les parents qui travaillent.

Personnes en situation de handicap

En 2024, 2,4 % des salariés du Groupe (703 personnes) sont identifiés comme personnes en situation de handicap.

Personnes en situation de handicap Groupe ADP - Année 2024

Groupe ADP - Année 2024	Répartition H-F	
	CDI	CDD
	684	19
	422	281
NOMBRE TOTAL	703	
Taux d'emploi	2,4 %	

ADP SA s'engage depuis près de 35 ans sur le sujet du handicap, depuis le 1^{er} accord collectif signé en 1991 jusqu'au 11^{ème} signé pour la période 2023-2026 (cf. Description de l'accord dans le Plan de vigilance 2023, p. 122).

En 2024, plusieurs actions ont été engagées dans la continuité de cet engagement :

- ♦ l'enquête Qualité de Vie au Travail à destination des salariés en situation de handicap a été reconduite en 2024. Elle permet à l'entreprise de mieux cibler leurs attentes et besoins et identifier des axes pour progresser (cf. extrait du document de restitution ci-contre) ;



POINTS FORTS & AXES DE PROGRÈS



- ♦ deux nouveaux livrets, sur le handicap et les proches-aidants ont été diffusés aux salariés ;
- ♦ depuis la signature de l'accord, plus d'une centaine de collaborateurs aidants familiaux ont pu bénéficier d'un accompagnement spécifique de l'entreprise (aménagement du temps de travail ou d'horaires, informations sur les aides pour le tiers aidé, CESU proche aidant, utilisation du CET ou du don de jours, informations juridiques) ;

- ◆ de nouvelles actions de sensibilisation et information : une conférence sur le handicap invisible, des « handi cafés », une série de 5 podcasts « Parlons-en ! » faisant témoigner des salariés en situation de handicap ou proche-aidant, une sensibilisation aux maladies invalidantes à l'occasion de la semaine « SEEPH » ;



- ◆ 15 offres d'accueil lors du Duoday, en plus des personnes accueillies en cours d'année, selon les demandes et opportunités ;
- ◆ un dispositif de numéro vert et d'autodiagnostic permet aux salariés d'obtenir des informations sur le handicap et des conseils personnalisés. Les salariés qui le souhaitent peuvent en outre être accompagnés dans les démarches de reconnaissance de leur statut RQTH (Reconnaissance de la Qualité de Travailleur en situation de Handicap).

EDFP a mis en place des partenariats pour le recrutement de travailleurs en situation de handicap, notamment avec l'AGEFIPH. Un partenariat est également envisagé avec « Les emplois de l'inclusion ». Le salarié bénéficie en outre du CESU Handicap, une aide financière de l'Entreprise pour les collaborateurs ayant des enfants ou des proches en situation de handicap.

Hub One a commencé à déployer sa nouvelle charte Handicap & Inclusion en 2024 :

- ◆ elle engage une démarche active et durable, notamment sur le recrutement et le maintien dans l'emploi (publication des offres d'emploi sur les sites spécialisés, forums, méthodes de recrutement adaptées, suivi médical, aménagements techniques) ;
- ◆ la procédure de reconnaissance du handicap et le développement professionnel sont accompagnés par 3 référents handicap désignés au sein du groupe ;
- ◆ une plateforme et une hotline permettent également aux salariés d'échanger avec des professionnels du handicap afin de les accompagner dans leur demande de RQTH ;
- ◆ un programme de sensibilisation-formation a été mis en place (incluant un module dédié à intégrer dans le parcours managers) pour favoriser l'accueil, l'intégration, le management de personnes en situation de handicap ;
- ◆ la SEEPH de 2024 a été l'occasion de sensibiliser les salariés aux handicaps visuels grâce à une association employant exclusivement des praticiens malvoyants et non-voyants ;

- ◆ des partenariats externes sont développés, par exemple avec l'AGEFIPH, ainsi que le recours au secteur protégé pour les achats de prestations de restauration, de gestion des déchets, de transport qui a fortement augmenté depuis 2023 ;
- ◆ le bilan de l'application de la charte est présenté une fois par an au comité social et économique.

TAV Airports s'engage dans sa Politique Droits Humains à améliorer continuellement ses pratiques en matière d'accessibilité.

Les employés en situation de handicap font partie des groupes qui relèvent d'une protection spéciale. À ce titre, ils bénéficient d'examens de santé plus fréquents que ce que prévoit la loi et de suivis plus détaillés.

En Jordanie, la conformité avec les exigences du conseil des personnes handicapées est une priorité majeure pour AIG. Pour mettre en œuvre l'intégration, l'accueil et les conditions de travail des personnes en situation de handicap, AIG a :

- ◆ désigné un référent coordinateur (point de contact) chargé d'assurer la relation avec le conseil supérieur des personnes en situation de handicap et rendre compte des conditions de travail de celles-ci ;
- ◆ établit des lignes directrices pour soutenir les personnes en situation de handicap (utilisation, remplacement, entretien de l'équipement, dispositifs et aide financière *Disabled Employees Medical Devices Support* afin de faciliter leur intégration dans l'entreprise...).

La politique de recrutement d'AIG offre également des opportunités pour les candidats en situation de handicap.

Dans le cadre de son programme *Training Leads to Hiring*, des possibilités de stages rémunérés sont prévues depuis 2024 (4 possibilités pour 1 an) pour les personnes handicapées afin d'augmenter les chances d'emploi.

Génération - Jeunes

Le Groupe ADP est engagé dans le développement de l'alternance et son engagement sociétal pour la formation de la jeunesse, en offrant la possibilité d'une première expérience professionnelle significative.

L'alternance est également l'une des voies privilégiées pour développer et attirer de nouvelles compétences. Des parcours d'accueil et des référents sont mis en place, et une attention particulière est portée à leur formation.

Les engagements d'ADP SA en matière d'alternance sont notamment formalisés dans l'accord GEPP 2022-2025.

Le taux d'alternance visé (3 %, avec l'ambition de tendre vers 3,5 %) a été dépassé chaque année depuis 2022 : 3,9 % en 2022, 5,2 % en 2023, et 5,74 % en 2024.

Grace à cet accord, les jeunes peuvent également profiter de dispositifs favorisant leur accès au logement (aide à la recherche dans le parc social, Mobili Pass, Loca pass, Mobili jeune) et leur mobilité (mise à disposition de véhicules *via* l'association Papa Charlie).

La diversité géographique et socio-culturelle des stagiaires/alternants s'inscrit dans le cadre du PAQTE (Le pacte avec les quartiers pour toutes les entreprises). Elle s'appuie également sur des partenariats avec des Centres de formation d'apprentis, et des actions de proximité avec les Maisons de l'environnement.

Aéroports de Paris est labellisé employeur de choix par « Engagement Jeunes » (enquête auprès des alternants et stagiaires), notamment désignée entreprise jeune accueillante avec la mention notamment Best in class sur les conditions de travail.



En 2024, ADP SA a participé à 44 événements, notamment au sein des écoles ou de forums d'emploi. Dans le cadre d'une convention de parrainage entre l'éco campus de Vitry-sur-Seine et la direction de l'aéroport de Paris-Orly, l'entreprise promeut ses métiers et propose en priorité ses besoins en électrotechnique/balises et bagages. Un Hackathon avec une centaine d'étudiants de l'ESTP leur a permis de travailler sur un « sujet » proposé par la direction de l'Ingénierie et des projets.

L'entreprise verse une partie de la taxe d'apprentissage aux organismes agissant pour la promotion des métiers, de la formation technologique ou professionnelle initiale, de l'insertion et à certaines associations (ex : Article 1, Apprentis d'Auteuil, Ecoles de la 2^{ème} Chance, Fondation pour un avenir ensemble).

Le *Graduate program* (GP) vise à recruter des jeunes diplômés en CDI, en leur offrant un parcours d'intégration de 3 missions de 8 mois chacune, principalement dans 3 filières : Exploitation, Technique et Finance. Dans le cadre du développement international de l'entreprise, ce parcours peut comprendre, pour une des missions, une expérience à l'international. En 2024, 15 jeunes ont été recrutés dans le cadre de ce programme.

Hub One est partenaire de plusieurs associations dans le cadre de sa politique d'engagement sociétal du Groupe, et notamment l'association Nos Quartiers ont des Talents pour favoriser l'insertion professionnelle des jeunes demandeurs d'emploi hauts diplômés, âgés de moins de 30 ans, issus des quartiers prioritaires ou de milieux sociaux défavorisés.

Le projet « NTAV » de TAV Airports offre depuis des opportunités de carrière aux jeunes. Des rencontres sont organisées avec les clubs d'étudiants de grandes universités, dans le cadre des collaborations universitaires de l'entreprise (face à face, simulations d'entretiens, études de cas). Un processus d'un an est proposé aux nouveaux diplômés de ces universités après une présélection : formations, programmes de développement, possibilités de mentorat interne, participation à des projets avec une opportunité d'emploi à la clé.

Le programme d'AIG *Training Leads to Hiring* (la formation mène au recrutement) initié en 2022 fait l'objet d'un accord avec le ministère du travail et Al Jizah, la collectivité d'implantation de l'aéroport. Les jeunes sont formés pendant un an par l'entreprise, avec une probabilité élevée de recrutement si l'opportunité d'un emploi existe. Ce programme a été repensé en 2023 pour concilier diversité et opportunités de stages en proposant des stages prioritaires à des femmes dans les métiers à faible représentation féminine, des personnes en situation de handicap et des personnes issues de la communauté locale.

AIG accueille des stagiaires grâce à son partenariat avec une académie de formation professionnelle. Ces stages sont considérés comme un vivier de ressources ayant déjà conduit à des recrutements.

Le centre de formation Hirfati de la Fondation AIG, accueille également des jeunes au sein de formations professionnelles diplômantes :

Génération - Seniors

Les engagements d'ADP SA relatif à l'emploi des seniors sont également intégrés dans l'accord GEPP 2022-2025. Compte tenu de la pyramide des âges, ils visent principalement à :

- ◆ accompagner la transition entre vie professionnelle et retraite :
 - ◆ amélioration des conditions de travail et prévention de la pénibilité,
 - ◆ développement des compétences et anticipation des évolutions de carrière,
 - ◆ aménagement des fins de carrière (information et formations préparatoires, aides au rachat de trimestres, temps partiel) ;
- ◆ et organiser la transmission des savoirs : mécénat de compétences.

Un engagement a été pris avec les partenaires sociaux d'ouvrir une négociation sur l'emploi des seniors en 2025.

Pour Extim Duty Free Paris, la politique d'emploi des seniors se traduit par des dispositifs spécifiques pour favoriser :

- ◆ leur recrutement : en 2024, 26 recrutements de collaborateurs de plus de 50 ans, et 2 de plus de 60 ans sur des fonctions opérationnelles (conseiller de vente, hôte de caisse notamment) ;
- ◆ leur formation ;
- ◆ et leur maintien dans l'emploi : les salariés de plus de 55 ans sont favorisés dans l'accès à des postes aux horaires aménagés dans l'entreprise, dès lors que ceux-ci correspondent aux besoins.

SDA Croatia a recruté en 2024 une personne atteinte du syndrome de Down afin de promouvoir davantage l'intégration des employés en situation de handicap.

TAV Airports met en place des stratégies de planification de la succession afin d'assurer la transition lorsque des employés clés partent à la retraite. Ce transfert de compétences permet de développer les talents au sein de l'organisation de la meilleure façon possible. Et elle permet également de réduire la charge de travail pour les employés seniors.

4.3.2. Travailleurs de la chaîne de valeur RD-PV

Référence	4.3.2.1	4.3.2.2
Enjeu	SANTÉ ET SÉCURITÉ DES TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR AÉROPORTUAIRE	SÉCURISATION ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS ET DES COMPÉTENCES DES TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR
IRO	La Santé Sécurité au Travail des travailleurs de la chaîne de valeur impacte les salariés et leurs proches par les accidents professionnels et les RPS. Les risques SST incluent l'accidentologie, avec de potentielles implications juridiques et contentieuses, ainsi que des impacts opérationnels, financiers et d'image. Le Groupe estime que garantir le bien-être des salariés de la chaîne de valeur améliore la continuité et la performance des opérations sous-traitées, la satisfaction de l'ensemble des parties prenantes concernées, et <i>in fine</i> la performance de l'entreprise.	La sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences de la chaîne de valeur des opérations aéroportuaires impactent l'intégration des familles et le bénéfice des territoires grâce aux emplois aéroportuaires, et augmentent les recettes fiscales et prélèvements sociaux des collectivités locales et de l'état. Les risques d'un défaut de compétences et de départs potentiellement massifs de certains personnels dans des entreprises de la chaîne de valeur nécessitent un renouvellement des compétences. Le Groupe soutient de diverses manières les opportunités de développer et de conserver les compétences, garantissant la disponibilité rapide des ressources et le maintien des savoir-faire internes de ses partenaires stratégiques.
Explication de l'enjeu pour ADP	Garantir aux travailleurs de la chaîne de valeur le respect de leur intégrité physique malgré l'exercice de leur profession dans un milieu à risques et aux exigences de continuité de service : * <i>in situ</i> (aéroports) : - infrastructures aéroportuaires, dont travail sur piste, travail en proximité avec le public, en hauteur, sur chantiers importants, en présence de zones denses d'échanges de biens et de nombreux acteurs internationaux, etc... * à l'extérieur en amont de la chaîne de valeur (ex. : sites industriels) : exigence de respect des réglementations locales et internationales, et des meilleures pratiques métier.	Garantir la continuité et la qualité des opérations sous-traitées, en permettant aux titulaires de marchés de préservation de l'attractivité de leurs métiers dans un contexte de multifactoriel de départs suite à réduction temporaire d'activité (crise COVID), de remplacement des effectifs partant en retraite, et d'évolution des compétences attendues dans un contexte de mutations technologiques. Les salariés/travailleurs des partenaires stratégiques de la chaîne de valeur bénéficient d'un accompagnement, de formations et de perspectives d'évolution.
Périmètre*	Groupe - ensemble des entités consolidées (ADP SA, TAV Airports, AIG, Hub One Extime).	
Politique	♦ Politique SST désignée par le titre « Charte SST Groupe ADP » - Politique Achats Groupe - Chartes RSE Prestataires, Fournisseurs et Partenaires	♦ Politique Achats Responsables & RSE ADP SA - Chartes RSE Prestataires, Fournisseurs et Partenaires
Action	Le Groupe soumet depuis les années 2010 les candidats et les titulaires de marchés avec forte composante de main d'œuvre (>10 salariés affectés) à un questionnaire sur les dispositifs de SST mis en place pour leurs salariés (critère de sélection RSE/social dans les consultations) dans le cadre des prestations réalisées. En outre, il veille à renforcer les actions suivantes : ♦ Sensibilisation des signataires de marchés dont l'axe SST devra également intégrer la chaîne de valeur amont - Mise en place de dispositifs de critérisation des risques SST et l'interrogation sur la Politique SST (dispositifs & critères de questionnement et de sélection des prestataires) des candidats ♦ La surveillance et la collecte - via des systèmes d'alerte adaptés en temps réel - de tous éléments relatifs à l'accidentologie des prestataires ♦ La collecte et la consolidation périodique à partir de 2025 des données d'accidentologie des prestataires ♦ Le dispositif sera complété à partir de 2026 par la réalisation d'audits in situ des fournisseurs de la chaîne de valeurs.	Le Groupe soumet depuis les années 2010 les candidats et les titulaires de marchés avec forte composante de main d'œuvre (>10 salariés affectés) à un questionnaire sur les compétences, leur développement, et le recrutement de leurs salariés (critère de sélection RSE/social dans les consultations) dans le cadre des prestations réalisées. En outre, il veille à déployer une stratégie d'achats permettant d'anticiper les risques de défaut de compétences chez ses titulaires de contrats : ♦ Mise en place de contrats de longue durée et d'un échange avec les candidats lors des consultations ♦ Sensibilisation des signataires de marchés dont l'axe de Politique RH devra également intégrer la chaîne de valeur amont (mention faite dans la nouvelle Charte Fournisseurs, Prestataires et Partenaires en préparation - version 2025) ♦ Mise en place de dispositifs de critérisation des risques de difficultés de recrutement <i>via</i> la grille standard RSE en cas de risques peu ou non significatifs ♦ La surveillance et la collecte - <i>via</i> les outils mis en place, systèmes d'alerte adaptés en temps réel - de tous éléments pertinents relatifs aux difficultés de recrutement des prestataires ♦ Engagement à réaliser au moins 80 % d'achats locaux, dont 20 % auprès des PME.
Cible	Le Groupe ADP n'a pas d'objectifs limités dans le temps en matière de Santé et Sécurité au Travail, mais un engagement permanent de l'ensemble de la ligne hiérarchique depuis le Président directeur général jusqu'à l'ensemble des managers et salariés, concernant l'ensemble des risques et sur les éléments suivants (« règles d'or ») : 1. Prévenir afin d'éviter tout accident grave (avec séquelles) ou mortel 2. Réduire de manière pérenne l'accidentologie 3. Proposer un accompagnement personnalisé en prévention-santé aux collaborateurs 4. Maîtriser nos risques majeurs en matière de STT	Cibles de qualité de service des prestations, de réalisation de travaux ou de fournitures délivrées conformes aux attentes du Groupe ADP ; et définies à l'échelle de chaque contrat, puis faisant l'objet d'une mesure de la Performance Fournisseurs (MPF) et d'une surveillance de la continuité de services pendant dans la période contractuelle.
Indicateurs	Nombre d'accidents du travail sur les aéroports (impliquant travailleurs non ADP) remontant au COMEX <i>via</i> le système d'alerte	Pas d'indicateur globalisé actuellement, Mesure de la Performance Fournisseurs pour chaque contrat

* Le périmètre consolidé est tel que celui décrit dans le DR BP-1.

La part des dépenses d'achat du Groupe ADP est très majoritairement du fait de l'entité ADP SA et se traduit par l'organisation de plusieurs centaines de consultations couvrant également plusieurs centaines de catégories d'achat correspondant aux métiers externalisés, notamment dans les services d'exploitation aéroportuaire, les travaux et la maintenance des équipements, les achats généraux de fourniture et de prestations intellectuelles.

[S2-ESRS2-SBM-3] - Identification & Evaluation des Impacts, risques et opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur

Contexte du S2 :

Pour plus d'informations sur la méthodologie déployée, se reporter à la partie Gouvernance : §[4.4.1.Démarche générale de vigilance Fournisseurs & Sous-traitants]

L'analyse de la cartographie des risques de la chaîne de valeur (amont = achats et aval = (re)ventes et déchets) du Groupe ADP porte d'une part sur les risques opérationnels, et d'autre part sur les risques RSE identifiés par la CSRD.

Les enjeux concernant les « travailleurs de la chaîne de valeur » aux bornes du périmètre consolidé du Groupe ADP (AIG, Hub One, TAV Airports et Aéroports de Paris SA Extime Duty Free, Média et Travel Essentials) ont été évalués au sein de chaque entité, puis agrégés dans une vision groupe. Cette évaluation des risques, traditionnellement initiée sur les périmètres opérationnels des activités du Groupe ADP (sites aéroportuaire), a été élargie aux sites extérieurs en prenant en compte les informations les plus fiables dans les chaînes de valeur amont et aval.

En synthèse, nos principaux risques d'achat se situent :

1. en phase d'exécution pour l'ensemble des prestations de services et travaux *in situ* – prestations faisant l'objet de dispositifs RSE renforcés aux stades de candidature et d'exécution ;
2. en amont de la chaîne de valeur pour les équipements et fournitures aéroportuaires produits à l'extérieur des sites exploités par le groupe, dont le sourcing et l'approvisionnement est soumis à une convergence de stratégie RSE sollicitée auprès de nos fournisseurs, et sera renforcée à l'avenir par notre demande pour qu'ils « déclinent » ces dispositifs RSE de réduction des risques dans leur propre chaîne de valeur là ou pertinent (prestataires et partenaires de rang n-x selon les risques identifiés) ;
3. en aval de la chaîne de valeur pour l'économie circulaire et le traitement des déchets – évaluation et mise en œuvre d'une réduction des impacts.

L'analyse de double matérialité a permis d'identifier deux enjeux matériels pour la main d'œuvre de l'écosystème des fournisseurs sollicités pour contribuer aux activités du Groupe ADP (chaînes de valeurs amont à destination des opérations internes aéroportuaires, et aval à destination des clients passagers de ses activités commerciales) :

1. S2 : santé et sécurité des salariés de la chaîne de valeur.
Se reporter au § [2-SBM-3-48(a)] concernant les risques, impacts négatifs et positifs et les opportunités.

Les opportunités relèvent notamment de l'amélioration de la performance de l'entreprise en favorisant un climat de confiance avec les travailleurs de la chaîne de valeur dont le bien-être est pris en compte et anticipé.

L'horizon temporel de cet enjeu est permanent, pour prévenir les accidents, tant en prévention à court terme qu'à moyen et long terme pour préserver la santé des salariés.

2. S2 : sécurisation et attractivité des métiers et des compétences.

Pour ces deux enjeux, se reporter au § [2-SBM-3-48(a)] concernant les risques, impacts négatifs et positifs, ainsi que les opportunités.

[S2-ESRS 2 SBM-3-11] → Tous les travailleurs de la chaîne de valeur qui peuvent être matériellement affectés par l'entreprise sont inclus dans le champ d'application de la divulgation en vertu de la norme ESRS 2

En effet, c'est un pré-requis de la démarche d'analyse de la double matérialité de l'ESRS-S2, qui a été réalisé sur les sites aéroportuaires, et en amont de ces entités aéroportuaires sur les sites des fournisseurs, fabricants et distributeurs de la Chaîne de Valeur (CDV).

À ce titre, voir le tableau ci-dessous correspondant à cette analyse des risques pour les 2 enjeux « matériels » concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, par familles d'achats (donc par populations de travailleurs potentiellement concernées), et par pays concernés pour ce qui concerne les activités *in situ* des implantations du Groupe ADP : voir aussi §[S-2 SBM-3].

Risque opérationnel/ Pays d'implantation/ Segments les plus sensibles de la CDV	Santé et sécurité au travail [Matériel]	Formation et difficultés de recrutement [Matériel]
France	Travaux (infra-structure & génie civil)	Équipements & maintenance, Travaux, Services Aéroportuaires
Jordanie	Travaux (idem)	Équipements & maintenance, Travaux (infrastructure & génie civil)
Turquie	Travaux (idem)	Équipements & maintenance, Travaux (idem)
Macédoine du Nord	Travaux (idem)	Équipements & maintenance, Travaux (idem)
Géorgie	Travaux (idem)	Équipements & maintenance, Travaux (idem)
Tunisie	Travaux (idem)	Équipements & maintenance, Travaux (idem)
Kazakhstan	Travaux (idem)	Équipements & maintenance, Travaux (idem)
Croatie	Travaux (idem)	Équipements & maintenance, Travaux (idem)

Risque amont dans la CDV/ Pays d'implantation/ Segments les plus sensibles de la CDV	Santé et Sécurité au travail [Matériel]	Formation et difficultés de recrutement [Matériel]
France & UE (90 % de la dépense)	Fournitures industrielles Équipements	Fournitures industrielles Équipements
Moyen orient (10 % de la dépense)	Fournitures industrielles Équipements Utilités & Matériaux	Fournitures industrielles Équipements Utilités & Matériaux
Asie	Fournitures industrielles Équipements IT & Telecom	Fournitures industrielles Équipements IT & Telecom
Afrique	Fournitures industrielles Équipements Utilités & Matériaux	Fournitures industrielles Équipements Utilités & Matériaux
Amériques	Fournitures industrielles Équipements	Fournitures industrielles Équipements
Australie	Fournitures industrielles Équipements	Fournitures industrielles Équipements

On remarque que les natures d'achat potentiellement les plus impactées (vision risques bruts) sont :

- ◆ tableau n° 1 : sur les sites aéroportuaires, les activités de travaux, de maintenance et services aéroportuaires ;
- ◆ tableau n° 2 : en amont des chaînes de valeur et dans d'autres pays que ceux d'implantation des aéroports, les équipements (y compris informatique et télécom), les fournitures industrielles et les matériaux.

[S2-ESRS 2 SBM-3-11-(a)] → Description des types de travailleurs de la chaîne de valeur soumis à des impacts matériels

La matérialité concerne les groupes de travailleurs potentiellement exposés aux 2 enjeux « santé et sécurité au travail » et « sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences » comme mentionné au §[S-2 SBM-3].

[S2-ESRS 2 SBM-3-11-(a)] → Type de travailleurs de la chaîne de valeur soumis à des impacts matériels dans le cadre de leurs propres activités ou de la chaîne de valeur.

Voir §[S-2 SBM-3].

[S2-ESRS 2 SBM-3-11-(b)] → Divulgarion des zones géographiques ou des produits de base pour lesquels il existe un risque important de travail des enfants ou de travail forcé ou obligatoire parmi les travailleurs de la chaîne de valeur de l'entreprise

En complément du §[S2-ESRS2 SBM-3-11], l'analyse des risques a permis d'identifier des segments d'achats plus sensibles aux risques sociaux évoqués dans ce chapitre, et des zones géographiques où ces risques étaient les plus significatifs pour ce qui concerne les activités situées à la fois en amont et à l'extérieur des sites aéroportuaires et pays de la chaîne de valeur.

À noter que les pays ou zones géographiques avec des risques potentiellement importants, sont aussi ceux ou celles où l'importance relative et absolue des achats est la plus faible par rapport aux dépenses d'achat globales de Groupe ADP, qui sont essentiellement concentrées sur la France et l'Union européenne, voir §[S2-SBM-3]

(Cf. § 4.3.b.2 sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains - Contribuer à l'effort collectif de lutte contre le travail des enfants, le travail forcé et la traite d'êtres humains).

[S2-ESRS 2 SBM-3-11-(c)] → Incidences négatives importantes (travailleurs de la chaîne de valeur)

Les activités confiées aux titulaires de marchés par les entités du Groupe ADP génèrent très peu d'impacts négatifs matériels.

En effet, les sites aéroportuaires sont le lieu d'une concentration forte de services régalien, que ce soit dans le domaine de la sécurité publique, du contrôle des biens et des personnes, de la surveillance globale de l'activité et des déplacements, en raison des risques divers pouvant se produire dans les établissements recevant du public.

Les impacts négatifs les plus importants peuvent consister ponctuellement en diverses violations du droit du travail, par exemple les accidents corporels suite à non port des équipements de protection individuelle ou à non respect de la réglementation ou des bonnes pratiques, le travail dissimulé lié à des sous-traitances parfois non déclarées, à des discriminations, ou à toute source de désagrément dont la liste correspond aux enjeux et sous-enjeux sociaux matériels ou non.

Elles peuvent également se concrétiser par une moindre attractivité de certains métiers, suite à de rares périodes où l'activité peut se contracter (par exemple suite à des situations sanitaires de type épidémique). Mais ces impacts sont le plus souvent temporaires et à l'échelle de quelques années.

À l'extérieur des sites aéroportuaires, les impacts négatifs sont dans la majorité des cas réduits par le respect de la législation locale (Code du travail) et par l'importance des dépenses réalisées dans le pays de localisation des sites aéroportuaires, qui laissent peu d'opportunité à des situations critiques ou dont les impacts potentiels restent contenus au vu de l'importance limitée des débouchés spécifiquement aéroportuaires, versus le reste de la clientèle de ces chaînes de valeur éloignées.

[S2-ESRS 2 SBM-3-11-(d)] → Description des activités qui ont un impact positif et des types de travailleurs de la chaîne de valeur qui sont affectés positivement ou qui pourraient l'être

Les activités exercées par les titulaires de marchés de Groupe ADP dans les différents périmètres de la chaîne de valeur aéroportuaire, ont de nombreux impacts positifs ou potentiellement positif pour la plupart des travailleurs concernés.

Localement, c'est à dire à proximité de l'ensemble des sites aéroportuaires, pour lesquelles l'activité économique offre le bénéfice de nombreux emplois salariés globalement mieux payés que ceux des autres activités de services ou de travaux de l'environnement de ces plateformes aéroportuaires. Ainsi, le Groupe ADP estime que son influence économique directe et positive se déploie dans un cercle d'environ 150 km des centres névralgiques aéroportuaires ou dans les centres urbains de leur proximité immédiate (voir KPI n° 15 de Pioneers 2025).

En amont des sites aéroportuaires, c'est à dire dans les centres de production de fournitures, d'équipements, ou de matériels mis en œuvre après acheminement sur les sites gérés par les entités du Groupe ADP, l'activité du groupe génère également des richesses sous la forme d'emplois le plus souvent pérennes dans un contexte de croissance du trafic aérien. Dans ce cas, il s'agit le plus souvent d'emplois de type industriels ou artisanaux.

Les types de travailleurs affectés positivement le sont par rapport à l'ensemble des sous-sous-enjeux du S2, par exemple :

- a) renforcement des qualifications et des compétences ;
- b) amélioration des conditions de travail *via* le dialogue social et le respect du droit du travail ;
- c) motivation à s'investir à long terme dans son entreprise bénéficiaire de contrats de moyen terme (jusqu'à 8 ans voire plus) ;
- d) amélioration des collectifs de travail *via* l'écoute des salariés et les négociations collectives ;
- e) valorisation de l'image de marque des employeurs vis-à-vis des nombreux clients passagers au contact des salariés, en conséquence d'un professionnalisme encadré et encouragé par le donneur d'ordres ;
- f) adéquation entre perspectives de développer sa carrière dans un environnement connaissant un développement relativement stable et continu, et amélioration de la qualité des services délivrés à l'initiative et pour le compte des donneurs d'ordres ;
- g) autres actions ayant des impacts indirects à l'initiative de la direction du Développement durable (DDD) et de la direction Services Logistique Achats (SLA) : cf. §[S3-1, S3-2-21 et S3-4].

[S2-ESRS 2 SBM-3-11(e)] → Description des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances à l'égard des travailleurs de la chaîne de valeur

Les sites aéroportuaires étant généralement situés à proximité immédiate de grands centres urbains par ailleurs économiquement diversifiés et rendus encore plus dynamiques en raison de la présence des sites aéroportuaires, il n'existe aucun risque de dépendance des salariés de l'ensemble des

services, fournitures ou activités de travaux vers les fournisseurs, prestataires ou partenaires des chaînes de valeurs de ces aéroports.

Au contraire, la stabilité de l'emploi a des conséquences positives pour les salariés : elle améliore l'acquisition de compétences et de savoir-faire, favorise la sédentarité et l'équilibre vie professionnelle - vie personnelle. L'emploi direct crée des opportunités pour les habitants des territoires, le rayonnement de l'activité économique diversifiée et dense, source également de nombreux emplois indirects.

La chaîne de valeur locale permet donc de favoriser l'intégration des familles, permet d'intégrer les territoires dans la sphère des emplois aéroportuaires : Groupe ADP et plateformes (par exemple « Aérowork » pour les salariés, et les opportunités pour les autres populations locales avec Groupe ADP comme « intégrateur » économique et social voir § 4.3.3.). Enfin, les recettes fiscales et les prélèvements sociaux constituent une ressource pour les finances publiques.

[S2-ESRS 2 SBM-3-12] → Indiquer si et comment l'entreprise comprend que certains travailleurs, en raison de leurs caractéristiques, contextes ou activités spécifiques, peuvent être exposés à un risque accru de préjudice.

Il n'y a pas d'activité connue où certains groupes de travailleurs pourraient être exposés à un risque accru de préjudice, en dehors que les risques inhérents spécifiquement à leur métier.

[S2-ESRS 2 SBM-3-13] → Divulguer des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances à l'égard des travailleurs de la chaîne de valeur qui ont un impact sur des groupes spécifiques.

Cf. §[S2-ESRS 2 SBM-3-12]

4.3.2.1. Santé et sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur aéroportuaire

S2-1 — Politiques Groupe ADP concernant la santé sécurité des travailleurs de la CDV, notamment sur la gestion des risques associés et les engagements pris par le Groupe en la matière

[S2-1-16] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [voir ESRS 2 MDR-P].

La politique SST du groupe se concrétise par une charte au niveau du groupe. Cette charte SST Groupe a été validée fin 2024 par la Direction générale du Groupe. Elle sera partagée et communiquée en 2025 selon des modalités qui seront définies en commun.

Cet engagement s'étend explicitement aux collaborateurs de la chaîne de valeur intervenant sur les sites exploités.

D'autre part, la politique achat du Groupe ADP, signée par les dirigeants de l'ensemble des filiales du périmètre consolidé entre 2022 et 2023, comporte un volet CSR couvrant les processus achats de ces entités, dans le but de le sécuriser et de veiller à ce que la dimension RSE/santé et sécurité au travail (SST) soit intégrée et traitée à chaque étape clé des processus achat des entités signataires (CEOs, qui en sont responsables avec les CPOs). Ce document est public, et disponible ici :

<https://www.parisaeroport.fr/entreprises/fournisseurs/comment-devenir-fournisseur/politique-achats#:~:text=Politique%20d%27achats,-Politique%20Achats%20Groupe&text=La%20part%20des%20achats%20repr%C3%A9sentant,des%20principes%20de%20la%20RSE.>

ADP SA dispose d'une « politique achats responsables et RSE » qui précise cette politique globale pour le périmètre français, ce document étant en cours de révision afin d'être complété et utilisé par l'ensemble des entités du Groupe ADP (application à partir du T1-2025), enrichit cette Politique en détaillant les enjeux correspondant à la *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) et la *Corporate Sustainability Due Diligence Directive* (CSDDD), ainsi que les attendus (meilleures pratiques du groupe) concernant la *supply chain* pour l'ensemble des enjeux de nature sociale, environnementale, de Droits Humains et du devoir de vigilance évalués régulièrement par chaque entité du Groupe ADP.

La responsabilité de l'application de ces documents est celle des CPOs ainsi que de leur hiérarchie, selon les modalités d'organisation de chaque entité considérée.

La rédaction de ces documents prend en compte les intérêts de l'ensemble des parties prenantes, en particulier ceux des donneurs d'ordres et de leur gouvernance, des entreprises sous-traitantes et de leurs salariés, notamment dans les métiers les plus exposés de la chaîne de valeur aux enjeux matériels identifiés.

L'enjeu de santé et sécurité au travail (SST) est partagé par tous les acteurs intervenant sur les sites aéroportuaires du Groupe ADP, et par les acteurs de sa chaîne de valeur. En effet, les conditions d'intervention des fournisseurs, prestataires et partenaires se produisent dans des environnements de travail souvent complexes, dont les configurations peuvent être éminemment évolutives, et qui font intervenir de nombreux acteurs de différents métiers. D'autre part, ces interventions même si elle sont coordonnées *via* les systèmes de management de la sécurité aéroportuaire, se font avec une certaine difficulté à anticiper l'ensemble des aléas possibles sur le terrain.

[S2-1-16] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur, y compris pour des groupes spécifiques de travailleurs de la chaîne de valeur ou pour tous les travailleurs de la chaîne de valeur.

Il n'y a pas de politique spécifique adressant une partie des travailleurs de la chaîne de valeur. Par contre, les dispositifs mis en œuvre, notamment au niveau de la sélection des candidats aux marchés du Groupe ADP, sont adaptés et renforcés en cas de risque plus important ou plus fréquent.

[S2-1-17] → Description des engagements politiques pertinents en matière de droits de l'homme pour les travailleurs de la chaîne de valeur

En plus de la politique Achat Groupe qui en constitue la base, le respect des bonnes pratiques internationales incluant celles du *Global Compact* en matière de Droits Humains figure dans la charte RSE Fournisseurs, prestataires et partenaires qui est signée par l'ensemble des titulaires de marchés du Groupe ADP (versions en cours et 2025).

En 2024, le Groupe ADP a également défini et validé avec l'ensemble des sociétés du groupe des engagements Droits Humains commun envers les partenaires de sa chaîne de valeur sous-traitants intervenants sur site et fournisseurs pouvant livrer depuis d'autres pays :

- ◆ respecter, protéger et promouvoir les Droits Humains, libertés fondamentales et la santé-sécurité des personnes par nos fournisseurs et sous-traitants, dans leurs opérations, avec leurs collaborateurs, et au sein de l'ensemble de la chaîne de valeur ;
- ◆ partager et/ou promouvoir des principes et valeurs, et une ambition de progression sociale et sociétale communes, avec nos sous-traitants et fournisseurs, au bénéfice des salariés de sa chaîne de valeur, des communautés et territoires où le groupe opère et des utilisateurs de ses produits et services ;
- ◆ promouvoir la transparence, le dialogue, l'indulgence (auprès des petites et moyennes entreprises notamment) et le soutien de ses partenaires dans l'amélioration continue de leurs engagements et pratiques ;
- ◆ mettre en place sur l'ensemble du groupe les diligences raisonnables pour identifier, prévenir et maîtriser les risques d'atteinte aux Droits Humains, à la santé-sécurité des personnes, sur l'ensemble de notre chaîne de valeur (travailleurs et communautés/territoires) ;
- ◆ adopter une position flexible en réponse aux efforts de ses partenaires pour progresser, et à l'inverse une position stricte face à l'inaction ou l'insuffisante maîtrise des risques les plus graves.

En 2025, ces engagements seront repris dans la mise à jour de la charte RSE Fournisseurs, prestataires et partenaires du groupe afin de s'assurer de leur mise en œuvre opérationnelle.

[S2-1-17-(a)] → Divulcation de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme pour les travailleurs de la chaîne de valeur

Cf. § 4.3.b. sur la Démarche générale Droits Humains du groupe, complété par le §[S2-1-17].

[S2-1-17-(b)] → Divulcation de l'approche générale en matière d'engagement avec les travailleurs de la chaîne de valeur

D'une manière générale, le Groupe ADP n'intervient pas directement auprès des travailleurs de la chaîne de valeur, ne pouvant se prévaloir ni prendre le risque d'un lien de subordination envers ces derniers.

Cela n'exclut pas le dialogue ponctuel avec certains d'entre eux dans le cadre de ses prérogatives de prévention, de contrôle ou de coordination, notamment en cas de risque santé et sécurité du travail lié aux interventions de ces derniers.

Le Groupe ADP met à la disposition de l'ensemble des parties prenantes de sa chaîne de valeur, dont les représentants mandatés des travailleurs des entreprises contractualisant avec le groupe, des dispositifs formalisés pour réduire l'ensemble des risques identifiés et inhérent à leur activité, que ce soit sur les sites opérés par le groupe, ou en amont de la chaîne de valeur (voir sur ce plan au § [S2-1-AR-16] ci-après).

[S2-1-17-(c)] → Divulcation de l'approche générale en ce qui concerne les mesures visant à fournir et (ou) permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme.

Groupe ADP met à disposition de l'ensemble de ses parties prenantes de la chaîne de valeur un système d'alerte éthique et sociale dématérialisé [cf. §2-1-17(b)], permettant aux différents représentants de ces dernières de lancer toute alerte pertinente relative à leurs conditions de travail. L'initiation d'une alerte se traduit par un suivi pris en charge par la direction de l'Éthique du Groupe ADP. Ce dispositif d'alerte éthique Groupe permet de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme et libertés fondamentales (périmètre de la loi Potier sur le Devoir de vigilance: cf. Dispositif d'alerte éthique - Section 4.4.2.4 du présent rapport).

Ce dispositif, déjà accessible aux titulaires de marchés et à leurs salariés depuis le site internet du Groupe ADP, a depuis été référencé dans la charte RSE Fournisseurs, prestataires et partenaires (version 2025) disponible sur la page web :

<https://www.parisaeroport.fr/entreprises/fournisseurs/les-achats-chez-groupe-adp/achats-responsables>

Les différentes thématiques sociales concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, prises en compte par le système d'alerte, sont par exemple (liste non limitative) :

- ◆ risque de santé et sécurité au travail (en référence à sa matérialité) ;
- ◆ discriminations au travail ;
- ◆ harcèlement au travail ;
- ◆ infraction au droit ou au code du travail ;
- ◆ etc...

Concernant les éventuelles réparations, elles sont conformes à la législation en vigueur et au code du travail des pays où le Groupe ADP source sa chaîne de valeur.

[S2-1-18] → [S2] Les politiques traitent explicitement de la traite des êtres humains, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants.

Oui - cf. § 4.3.b. sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S2-1-18] → L'entreprise dispose d'un code de conduite des fournisseurs

La direction Services Logistique Achats (SLA) du Groupe ADP a mis en place une charte RSE qu'elle partage avec la totalité de ses candidats prospects et qu'elle a progressivement fait signer au gré des renouvellements contractuels à la totalité de ses fournisseurs, prestataire et partenaires depuis 2018.

Ce document est public, fait l'objet de mises à jours périodiques, il est mis à disposition du public et consultable en ligne sur le site internet du Groupe ADP :

https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/professionnel-fichiers/fournisseurs/adp_charte_rse_fournisseurs_fr_v2-3_06_2021.pdf?sfvrsn=c57cd4bd_2

Depuis 2022, les filiales du périmètre consolidé du Groupe ADP utilisent également des chartes RSE Fournisseurs et partenaires dont le contenu a été adapté aux contextes réglementaires et aux bonnes pratiques métiers qui prévalent dans les différents pays où elles opèrent.

Ainsi, les chartes RSE sont signées par :

- ♦ les titulaires de marchés supérieur à 100 000€ auprès de la filiale AIG ;
- ♦ les titulaires des marchés comme identifiés à risques RSE par TAV Airports ;
- ♦ l'ensemble des titulaires de marchés pour ADP SA et Hub One.

La nouvelle charte RSE Fournisseurs, prestataires et partenaires du Groupe ADP, en cours de préparation, sera diffusée et publiée au cours du T1 2025.

[S2-1-19] → [S2] Indiquer si et comment les politiques sont alignées sur les instruments pertinents reconnus au niveau international.

De façon générale, les activités externalisées par le Groupe ADP sont essentiellement des activités de services, dont la plus grande partie des dépenses sont faites localement dans les pays d'implantation et répondent donc aux réglementations locales, ce qui limite les risques (par exemple en France : 96 % des fournisseurs pour ADP SA).

Au-delà des politiques achat et des Droits Humains (voir § introductif), la démarche de critérisation RSE du domaine social mise en place par le direction Services Logistique Achats (SLA) du Groupe ADP intègre les différentes sources pertinentes de recommandations et bonnes pratiques de l'OIT.

C'est par exemple le cas des dispositifs utilisés dans le cadre de consultations menées en 2022-2024 au niveau du Groupe ADP pour l'approvisionnement et l'installation de passerelles avion de tous ses aéroports, ou de la livraison et mise en service de générateurs d'Air pré-conditionnés sur le même périmètre global : les références à ces textes ont été explicitées dans le Cahier des charges, en particulier :

- ♦ la déclaration universelle des Droits de l'Homme (DUDH) ;
- ♦ les 8 conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT) ;
- ♦ les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des multinationales ;
- ♦ les principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme.

[S2-1-19] → Divulgaration des cas de non-respect des principes directeurs de l'ONU sur les entreprises et les droits de l'homme, de la déclaration de l'OIT sur les droits au travail, ou des principes de l'OCDE pour les multinationales concernant les travailleurs de la chaîne de valeur.

Aucun cas ne nous est connu à ce jour.

[S2-1-AR 16] → [S2] Divulgaration d'une illustration des types de communication de ses politiques aux individus, groupes d'individus ou entités pour lesquels elles sont pertinentes.

Les modes de communication des informations relatives à la SST pour ADP SA, sont regroupés dans un document dénommé « 12 règles d'or de la sécurité sur les chantiers » qui contient les principales dispositions suivantes :

1. pas de drogue, pas d'alcool sur le chantier ;
2. port obligatoire des équipements de protection individuelle (EPI) ;
3. installation systématique des protections collectives ;
4. consignes de sécurité lors de l'accueil et réunions « 1/4 d'heure sécurité » hebdomadaires pour tous les travailleurs présents ;
5. séparation des circulations piétons/véhicules ;
6. maintien de la propreté et de l'ordre du chantier - délimitation claire des zones de stockage ;
7. respect des procédures d'approvisionnement et de manutention - limitation du port de charge par les salariés ;
8. règles d'utilisation des nacelles et des échafaudages ;
9. intervention sous contrôles préalables en espaces confinés ;
10. travaux de fouilles avec mesures spécifiques ;
11. respect rigoureux des autorisations et habilitations (dates de validité) ;
12. accent mis sur la sûreté et la sécurité aéronautique.

Ce document public est disponible ici :

<https://www.parisaeroport.fr/entreprises/fournisseurs/les-achats-chez-groupe-adp/achats-responsables>

S2-2 — Écoute et intégration du point de vue des travailleurs de la CDV dans l'évaluation des impacts liés à la santé sécurité

[S2-2-22] → [S2] Divulgaration de la manière dont les perspectives des travailleurs de la chaîne de valeur éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels

Le Groupe ADP échange avec les représentants légitimes des travailleurs de la chaîne de valeur tout au long du processus de consultation, d'exécution, d'évaluation voire d'audits sociaux des marchés ou contrats (cf. §[S2-22-2(a)]).

La législation (Code de la commande publique) en vigueur ne permet en effet pas d'établir un lien de subordination (soit une intervention managériale directe) auprès des travailleurs, salariés, ni des organisations représentatives des personnels des titulaires de marchés ou contrats par des salariés du Groupe ADP.

La pratique ne diffère pas dans les autres pays où sont implantés les acteurs de la chaîne de valeur qui interviennent pour le compte des autres filiales du périmètre consolidé du Groupe ADP.

Le rôle des acheteurs et des prescripteurs du Groupe ADP en charge de piloter la relation fournisseur est donc un rôle d'animation et de vérification d'éléments de preuves fournis par les représentants mandatés et légitimes des fournisseurs, prestataires et partenaires.

Il dispose d'une méthodologie adaptée aux contraintes sociales de l'exercice des activités sous-traitées, essentiellement basées sur la réglementation du travail, et permettant de réduire les risques auxquels sont exposés les travailleurs de la chaîne de valeur, dans les différents pays où ses filiales opérationnelles exercent.

En particulier et en fonction de l'analyse des risques en matière de SST, les informations suivantes aux candidats et futurs signataires de marchés (pratique d'ADP SA) :

1. principes généraux et politique SST ;
2. déclinaison opérationnelle et modalités de mise en œuvre ;
3. gestion des accidents de travail ;
4. organisation de la prévention des risques incluant dispositions spécifiques à certains postes les plus à risques (travail en hauteur, manutention de charges...) ;
5. mise à disposition et utilisation des équipements, des produits et des espaces formant les conditions de travail.

Ces demandes d'information sont évaluées par un chef de projet du domaine social au sein de la direction Services Logistique Achats (SLA), et font partie du critère RSE d'évaluation des offres des soumissionnaires du Groupe ADP. La pondération de ce sous-critère RSE représente à elle seule 5 % de la pondération de la notation globale des offres (incluant les critères économique, technique et RSE).

Par la suite en phase d'exécution des marchés, les engagements des titulaires sont évalués au moyen des sessions de Mesure de la Performance Fournisseurs (MPF), et d'audits sociaux destinés à vérifier l'adéquation des réalisations aux dispositions contractuelles.

[S2-2-22-(a)] → [S2] L'engagement se fait directement avec les travailleurs de la chaîne de valeur ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

L'engagement préconisé et mis en œuvre par les directions achats du Groupe ADP se fait avec les différents niveaux d'intervenants de représentants légitimes des travailleurs de la chaîne de valeur, dans le contexte formel et opérationnel du processus achat, en particulier (pratique d'ADP SA) :

1. responsables des ressources humaines des entreprises concourant aux consultations du Groupe ADP : prise en compte et réponse aux différentes questions, éléments de preuves associés, explications formelles sollicitées en réponse aux dispositifs sociaux constituant le sous-critère social du critère RSE dans les consultations ;
2. signataires des marchés : intégration de la « charte RSE Fournisseurs, prestataires et partenaires » faisant partie des pièces de marchés ; de ses engagements relatifs au domaine social/SST ; ainsi que des clauses contractuelles relatives à l'exécution des marchés dans le domaine de la SST ;
3. responsables opérationnels des fournisseurs, prestataires et partenaires : intégration de l'ensemble des documents contractuels cités ci-avant, et transformation opérationnelle de leur mise en œuvre dans le cadre des plans de prévention auxquels ils contribuent et qu'ils signent conjointement avec le représentant prescripteur du Groupe ADP préalablement à toute intervention sur site ;

4. travailleurs des entreprises signataires de marchés ou contrats : ces derniers sont accompagnés dans leur connaissance du droit et du code du Travail par leurs managers locaux, par les organisations représentatives des personnels de leurs entreprises, et tout autre organisme de référence le cas échéant (médecine du travail, assistance sociale...). Ils doivent également bénéficier d'un dialogue social (exigé et évalué dans le cadre des dispositifs sociaux mis en place notamment par ADP SA). Ils doivent enfin bénéficier de la connaissance des mesures de prévention et de sécurité définies dans les Plans de prévention qui encadrent les chantiers. Passé le stade de la prévention, ils ont connaissance et peuvent avoir recours au système d'alerte éthique et sociale mis à disposition par le Groupe ADP ;
5. salariés du Groupe ADP et salariés travailleurs de la chaîne de valeur intervenant sur les sites d'opérations : ceux-ci sont destinataires de sessions de sensibilisations et de formations internes de la part de leurs employeurs respectifs, sont pour certains aptes à repérer et faire remonter des alertes sécurité sur les chantiers, et peuvent le cas échéant déclencher l'arrêt des opérations en cas de défaillance mettant à risque la sécurité des personnes dans l'environnement d'un chantier. Ces sensibilisations sont d'ailleurs étendues depuis 2024 à la prévention routière à l'initiative de la direction des Ressources Humaines du Groupe ADP, en raison de l'intérêt commun des entreprises et de leurs travailleurs à lutter contre les accidents de trajets domicile-lieu de travail.

[S2-2-22-(b)] → [S2] Divulgarion de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

L'engagement des parties pertinentes au processus de renforcement de la SST se fait en fonction de la planification des opérations à l'intérieur du processus achat. Les principales étapes sont les suivantes :

1. signature du marché (acte unique) ;
2. réalisation du ou des plans de prévention (pas de temps liés aux opérations et à leur nombre) ;
3. formations et sensibilisations des collaborateurs intervenant sur les chantiers (par leurs employeurs respectifs) (fréquence a minima annuelle) ;
4. contrôles de terrain réalisés par différents intervenants (hiérarchie, responsables SST...) sur le port des protections individuelles, l'utilisation des outils de prévention-sécurité, l'application des bonnes pratiques métier, etc... (autant que de besoin).

Lors des enquêtes que réalisent les directions d'Achat (SLA dans le cas d'ADP SA) auprès de leurs fournisseurs stratégiques (par exemple : top 100). Ce type d'enquête inclut à la fois les objectifs lorsque définis, et les résultats. Elles sont menées tous les 18 mois environ, et donnent lieu à une restitution des principaux résultats, y compris l'évaluation et la perception des actions relevant du domaine de la RSE par le Groupe ADP (cas d'ADP SA).

Des mesures particulières peuvent être appliquées sur site avec des moyens humains dédiés, selon la criticité des opérations de travaux ou de maintenance. C'est notamment le cas pour les chantiers dont l'importance des moyens humains affectés, et leur durée de présence sur site, génèrent des dispositifs renforcés de contrôle de la sécurité et de mesures de préventions spécifiques à la totalité ou à certaines des interventions (Coordinateur Sécurité et Protection de la Santé, bureau de contrôle, etc...).

À noter que diverses actions énumérées ci-avant sont aussi mises en œuvre par les filiales du périmètre consolidé, en particulier :

- ♦ AIG qui dispose de dispositifs sociaux similaires à ADP SA concernant plus particulièrement la santé et sécurité au travail (SST) et l'analyse des qualifications professionnelles pour les salariés et entreprises titulaires de contrats dans les services (par exemple : marchés de nettoyage) et la maintenance aéroportuaires ;
- ♦ TAV Airports qui met en place dans ses aéroports en Turquie, un accompagnement global des prestataires en charge d'interventions sur site (contrats d'exploitation aéroportuaire et de travaux) incluant la surveillance des qualifications des salariés (formations réglementaires) et un suivi particulier de l'organisation de la prévention et du contrôle de la bonne application des règles de santé et sécurité auprès des titulaires de contrats tout au long de leur exécution.

[S2-2-22-(c)] → [S2] Divulgence de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats informent l'approche de l'entreprise.

Du côté des entreprises signataires des marchés ou contrats du Groupe ADP, les responsables sont généralement les signataires de contrats, sauf disposition ou délégation particulière.

Du côté du Groupe ADP, le responsable est généralement le directeur opérationnel ou le cas échéant fonctionnel en charge de la mise en œuvre de la politique SST du Groupe ADP dans son périmètre professionnel, bénéficiaire de la délégation de pouvoir et de responsabilité telle que conférée par le Président-directeur général, ou par un membre du COMEX (en cas de subdélégation).

[S2-2-22-(d)] → [S2] Divulgence de l'accord-cadre mondial ou d'autres accords relatifs au respect des droits de l'homme des travailleurs

Il n'existe pas d'accord cadre sur ce sujet passé par le Groupe ADP, mais des politiques d'entreprises du Groupe ADP déclinées au travers du processus achat à toutes les entités du périmètre consolidé : politique sur les Droits Humains, politique achat Groupe, chartes RSE, audits sociaux, etc...

[S2-2-22-(e)] → [S2] Divulgence de la manière dont l'efficacité de l'engagement avec les travailleurs de la chaîne de valeur est évaluée

L'efficacité de l'engagement en matière de SST avec les « travailleurs de la chaîne de valeur » est appréhendée par l'absence d'accident grave (au sens de léthal) survenu sur les aéroports du groupe et sous la responsabilité de l'exploitant depuis l'année 2022.

Des objectifs quantifiés permettant un reporting pertinent sur l'enjeu SST seront élaborés en concertation avec les acteurs concernés par les risques ou les enjeux les plus significatifs lors des prochaines années.

Enfin, le Groupe ADP publie ses objectifs RSE et les indicateurs correspondants (KPIs) tels que définis dans, ou associés à sa feuille de route stratégique Pioneers 2025, selon un processus annuel.

[S2-2-23] → Communication des mesures prises pour mieux comprendre les points de vue des travailleurs de la chaîne de valeur qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts et (ou) marginalisés.

Des mesures relatives à la prise en compte des points de vue des travailleurs de la chaîne de valeur figurent dans les dispositifs sociaux mis en place lors des consultations pour des marchés où le risque social a été identifié comme critique (enjeu lié au dialogue social).

Mais l'analyse des risques n'a pas fait apparaître de populations particulièrement vulnérables ou marginalisés vis-à-vis des impacts en matière de SST au sein de la chaîne de valeur.

S2-3 — Mécanismes de réclamation mis en place à disposition des travailleurs de la CDV au sujet de la santé sécurité

Pour cette partie, se reporter au § [S2-1-17-(b)].

[S2-3-27-(a)] → Divulgence de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a identifié qu'elle était liée à un impact négatif important sur les travailleurs de la chaîne de valeur

Cf. § [S2-1-17-(c)].

[S2-3-27-(b)] → Divulgence des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Cf. § [S2-1-17-(c)].

[S2-3-27-(c)] → Divulgence des processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la mise en place de ces canaux

Cf. § [S2-1-17-(c)].

[S2-3-27-(d)] → Divulgence de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée

Cf. §[G1-1-10(a)] - Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S2-3-28] → Divulgence de la manière dont il est évalué que les travailleurs de la chaîne de valeur connaissent les structures ou les processus et leur font confiance comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre.

Non concerné (non ingérence).

[S2-3-28] → [S2] Mise en place de politiques de protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins.

Le dispositif d'alerte éthique mis en place par le Groupe ADP permet d'assurer la confidentialité des communications et la protection des lanceurs d'alertes - cf. Section 4.4.2.4 du présent rapport.

S2-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la santé sécurité des travailleurs de la CDV

[S2-4-31] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [voir ESRs 2 - MDR-A].

Le plan d'action développé par le Groupe ADP concernant la prévention, l'atténuation et les éventuelles réparations d'impacts liés à la santé et sécurité au travail des travailleurs de la chaîne de valeur ; est établi sur la base d'un renforcement de l'efficacité opérationnelle déjà mise en œuvre au sein du groupe - avec de bons résultats - sur cet enjeu.

Il est élaboré par chaque entité dans son périmètre opérationnel, et vise à compléter les divers engagements, les dispositifs et les nombreuses actions déjà en place sur cet enjeu.

En plus des dispositions mentionnées en introduction du S2 (voir §3/Actions structurantes du S2), sont notamment prévues :

1. la généralisation à l'ensemble du périmètre consolidé des diverses actions concernant les entreprises intervenant sur les sites aéroportuaires, telles présentées au § [S2-2-22] ci-avant ; et principalement déployées par ADP SA, dès lors qu'un enjeu SST a été identifié comme significatif ou critique ;
2. la généralisation de ces actions sera également étendue aux cas de « sous-traitance en chaîne » dans les limites légales, le cas échéant en-dehors des espaces aéroportuaires : par une sensibilisation des signataires de marchés dont l'axe SST devra également intégrer la chaîne de valeur amont (mention faite dans la nouvelle charte Fournisseurs, Sous-traitants et Partenaires en préparation - version 2025) ;
3. la mise en place de dispositifs de critérisation des risques SST de façon globale *via* la grille standard RSE en cas de risques peu ou non significatifs ; et de façon précise dès lors que la nature du marché ou du contrat fait apparaître un enjeu significatif ou critique pour les travailleurs de la chaîne de valeur, susceptibles de concerner les autres acteurs de cette chaîne et dans le respect des prescriptions légales de chaque pays ;
4. la surveillance et la collecte - *via* des systèmes d'alerte adaptés en temps réel - de tous éléments relatifs à l'accidentologie des prestataires, ainsi que de la collecte et de la synthèse des analyses de type « arbres des causes » des incidents les plus critiques, afin d'en dégager des mesures préventives plus efficaces ;
5. la collecte et la consolidation périodique à partir de 2025 des données d'accidentologie des prestataires pour lesquels les dispositifs de critérisation ont été mis en place au moment de la consultation, et le cas échéant portés dans les clauses du marché (risques significatifs et critiques) ;
6. le dispositif sera complété à partir de 2026 par la réalisation d'audits *in situ* des fournisseurs dans des pays hors de France, et pour des prestataires ou partenaires pour lesquels des risques inhérents à la chaîne de valeur amont apparaîtraient (notamment au regard des natures d'achat détaillés au § [S2-ESRS2 SBM-3-11].

Les ressources nécessaires pour déployer ces actions de renforcement sont existantes pour ce qui concerne ADP SA (sauf pour la mise en œuvre des audits internationaux, appelant un budget supplémentaire à partir de 2026), et existants ou en phase de renfort ou de constitution pour les autres filiales du périmètre consolidé (idem).

La direction Services Logistique Achats d'ADP SA prend en charge l'animation et la coordination de ces plans d'action auprès de ses homologues dans les différentes entités et filiales consolidées du Groupe ADP. La résultante de cette animation permet d'enrichir ce collectif des retours d'expérience des uns et des autres, et constitue ainsi un bon levier pour aller au-delà des pratiques actuelles.

[S2-4-32-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur

Voici les principales actions en cours illustrant comment le Groupe ADP (périmètre ADP SA) agit actuellement au quotidien pour réduire les risques d'accident au travail sur les sites qu'il exploite :

1. prise en compte des éléments relatifs à la santé et la sécurité tels que formalisés dans le cahier des charges techniques (CCTP) du dossier de consultation des entreprises ; ces éléments incluant notamment des consignes de sécurité, des exigences sur le port des équipements de protection individuelle, et des dispositions d'agrément obligatoires par le donneur d'ordres des entreprises sous-traitantes de rangs 1 et 2 (avec interdiction de niveaux supplémentaires) ;
2. intégration et élément de réponse fournis et/ou apportés dans le cadre du déploiement du dispositif RSE/domaine social d'évaluation des offres des candidats ; dont la rubrique santé et sécurité au travail fait soit l'objet d'un questionnaire spécifique (en cas de risque significatif), soit l'objet d'une annexe détaillée (en cas de risque critique) appelant des réponses et des engagements écrits circonscrits sur les différentes thématiques abordées (politiques, accords d'entreprises, etc...) ;
3. réalisation de plans de préventions co-signés avec le représentant du Groupe ADP, ainsi qu'avec les sous-traitants dont l'intervention est prévue en coactivité avec les équipes du titulaires et les personnels et/ou clients du Groupe ADP ; préalablement à toute intervention sur site des entreprises en charge des travaux ;
4. participation au système d'alerte « accidentologie au travail » mis en place par le Groupe ADP, et dont le but est de transmettre « en temps réel » toute information relative à un accident du travail s'étant produit sur les sites aéroportuaires exploités par le Groupe. Ce système transfère les informations vérifiées au plus haut niveau opérationnel en cas d'alerte « orange » (accident résultant d'une coactivité et impactant un salarié du groupe) ou « rouge » (accident avec conséquence grave concernant un salarié d'un titulaire de marché avec le groupe) jusqu'aux membres du COMEX. Deux alertes orange et une rouge ont été recensées en 2024, donnant lieu à des analyses et retours d'expérience documentés ;
5. mise en place des mesures détaillées de prévention et de suivi sur les chantiers formalisées dans le guide des bonnes pratiques de la sécurité sur les chantiers « Prévenir c'est réussir » ; document produit et diffusé à l'ensemble de ses partenaires de travaux neufs par le Groupe ADP début 2023. Ce document définit 12 standards de sécurité sur les chantiers, engage conjointement la responsabilité du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre dans le suivi d'indicateurs clés de sécurité, et encadre une démarche commune de sensibilisation de l'ensemble des acteurs et travailleurs intervenant sur les sites de travaux.

[S2-4-32-(b)] → Description de l'éventualité et des modalités d'une action visant à fournir ou à permettre une réparation en cas d'impact matériel réel

Pas de modalités différentes de celles prévues par la législation dans chaque pays éventuellement concerné.

[S2-4-32-(c)] → Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs pour les travailleurs de la chaîne de valeur

Pas d'actions supplémentaires.

[S2-4-32-(d)] → Description de la manière dont l'efficacité des actions ou initiatives visant à produire des résultats pour les travailleurs de la chaîne de valeur est suivie et évaluée

Le suivi des actions et de leur efficacité fait l'objet d'un reporting sur les actions mesurées dans les outils métier des processus achat des différentes entités concernées. Une convergence de ces reportings sera mise en place parallèlement à la mise en place d'outils communs pour le processus achat.

[S2-4-33-(a)] → Description des processus permettant d'identifier les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif matériel particulier, réel ou potentiel, sur les travailleurs de la chaîne de valeur

Voir § [S2-4-31].

[S2-4-33-(b)] → Description de l'approche visant à prendre des mesures en rapport avec des incidences matérielles spécifiques sur les travailleurs de la chaîne de valeur

Voir § [S2-4-31].

[S2-4-33-(c)] → Description de l'approche visant à garantir que les processus permettant d'apporter ou de permettre des solutions en cas d'incidences négatives importantes sur les travailleurs de la chaîne de valeur sont disponibles et efficaces dans leur mise en œuvre et leurs résultats.

Voir § [S2-4-31].

[S2-4-34-(a)] → Description des actions prévues ou en cours pour atténuer les risques matériels découlant des impacts et des dépendances sur les travailleurs de la chaîne de valeur et de la manière dont l'efficacité est suivie.

Voir § [S2-4-31].

[S2-4-34-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en rapport avec les travailleurs de la chaîne de valeur

Voir § [S2-4-31].

[S2-4-35] → la divulgation de la question de savoir si et comment il est garanti que les propres pratiques ne causent pas ou ne contribuent pas à des incidences négatives importantes sur les travailleurs de la chaîne de valeur

Voir § [S2-4-31].

[S2-4-36] → Divulgation des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés à la chaîne de valeur en amont et en aval

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet à tout tiers ayant intérêt à agir de signaler un manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave à l'environnement, aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales ou à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance). – cf. Dispositif d'alerte éthique, Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S2-4-38] → Divulgation des ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Voir § [S2-4-31]

S2-5 — Objectifs ciblés en matière de santé sécurité des travailleurs de la CDV**[S2-5-39] → Objectifs limités dans le temps et axés sur les résultats fixés pour réduire les impacts négatifs, promouvoir les impacts positifs et gérer les risques matériels et les opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur**

Le Groupe ADP n'a pas d'objectifs limités dans le temps en matière de santé et sécurité au travail, mais un engagement permanent de l'ensemble de la ligne hiérarchique depuis le Président directeur général jusqu'à l'ensemble de ses managers et salariés concernant l'ensemble des risques SST et sur les objectifs suivants (« règles d'or » en matière de sécurité) pour les sites où il opère :

1. prévenir afin d'éviter tout accident grave (avec séquelles) ou mortel ;
2. réduire de manière pérenne l'accidentologie ;
3. proposer un accompagnement personnalisé en prévention-santé aux collaborateurs ;
4. maîtriser nos risques majeurs en matière de STT.

À cette fin, des dispositifs pertinents et des plans d'actions tels que décrits aux §[S2-1] à [S2-4] sont mis en œuvre, incluant une animation des partenaires de la chaîne de valeur qui est déployée tout au long de l'exécution des prestations.

[S2-5-41] → Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [voir ESRS 2 - MDR-T].

L'objectif est clairement défini et consiste en la prévention et en l'évitement de tout accident du travail susceptible de causer des conséquences sur l'intégrité physique des travailleurs de la chaîne de valeur, des salariés de Groupe ADP, des clients et autres parties prenantes présentes - sur ou à proximité - des lieux d'activité, et donc risquant d'être exposées aux risques SST des métiers aéroportuaires exercés *in situ* ou en amont des plateformes du groupe.

[S2-5-42-(a)] → Divulgation de la manière dont les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou leurs mandataires crédibles ont été directement impliqués dans la définition des objectifs

Les représentants des travailleurs peuvent s'exprimer lors des enquêtes que réalisent les directions d'Achat (SLA dans le cas d'ADP SA) auprès de leurs fournisseurs stratégiques (par exemple : top 100). Ce type d'enquête inclut à la fois les objectifs lorsque définis, et les résultats. Elles sont menées tous les 18 mois, cf. §[S2-2-22(b)] point n° 5.

[S2-5-42-(b)] → Divulcation de la manière dont les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou leurs mandataires crédibles ont été directement impliqués dans le suivi des performances par rapport aux objectifs.

Voir § [S2-5-42].

[S2-5-42-(c)] → Divulcation de la manière dont les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou des mandataires crédibles ont été directement impliqués dans l'identification des leçons ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise

Voir § [S2-5-42].

4.3.2.2. Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences des travailleurs de la chaîne de valeur

S2-1 — Politiques Groupe ADP concernant l'attractivité des métiers et la sécurisation des compétences des travailleurs de la chaîne de valeur

Le marché de l'emploi des métiers aéroportuaires a subi des impacts forts lors de la récente pandémie Covid-19, avec une contraction (plans de départs, réduction d'activité générant des reconversions...), puis lors de la phase de redémarrage rapide du transport aérien en 2022-23, générant des tensions sur le marché de l'emploi notamment mais pas exclusivement en ce qui concerne les postes les plus qualifiés, pour lesquels des difficultés de recrutement persistent en 2024.

L'augmentation significative des besoins en contrats de durée déterminée (CDD, intérim) lors de la phase préparatoire puis pendant les Jeux olympiques et paralympiques de Paris, a accentué cet effet de pénurie relative de main d'œuvre.

La criticité de cet enjeu semble néanmoins un peu moins sensible dans les autres pays que la France, où opèrent les filiales TAV et AIG, alors que leurs activités aéroportuaires n'ont pas été autant impactée par les besoins

[S2-1-16] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [voir ESRS 2 MDR-P].

ADP SA a formalisé dans sa politique « achats durables et RSE » l'enjeu de l'emploi et des compétences des travailleurs de la chaîne de valeur liés aux Jeux olympiques et paralympiques de Paris (JOP).

[S2-1-16] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur, y compris pour des groupes spécifiques de travailleurs de la chaîne de valeur ou pour tous les travailleurs de la chaîne de valeur.

Nous n'adressons pas de groupes spécifiques dans le cadre de cet enjeu.

[S2-1-17] → Description des engagements politiques pertinents en matière de droits de l'homme pour les travailleurs de la chaîne de valeur

Cf. à ce sujet le même § [S2-1-17] de l'enjeu matériel santé et sécurité au travail.

[S2-1-17-(a)] → Divulcation de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme pour les travailleurs de la chaîne de valeur

Cf. Introduction enjeux sociaux et sociétaux du présent rapport sur la démarche générale Droits Humains, complété par S2-1-17.

[S2-1-17-(b)] → Divulcation de l'approche générale en matière d'engagement avec les travailleurs de la chaîne de valeur

Idem ci-avant §[S2-1-17].

[S2-1-17-(c)] → Divulcation de l'approche générale en ce qui concerne les mesures visant à fournir et (ou) permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme.

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme et libertés fondamentales (périmètre de la loi Potier sur le Devoir de vigilance).

Cf. dispositif d'alerte éthique : Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S2-1-18] → [S2] Les politiques traitent explicitement de la traite des êtres humains, du travail forcé ou obligatoire et du travail des enfants.

Oui, cf. § 4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S2-1-18] → L'entreprise dispose d'un code de conduite des fournisseurs

Oui, cf. [S2-1-18] de l'enjeu matériel précédent.

S2-2 — Écoute et intégration du point de vue des travailleurs de la CDV dans l'évaluation des impacts liés aux compétences

[S2-2-22] → [S2] Divulcation de la manière dont les perspectives des travailleurs de la chaîne de valeur éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels

La législation du Code de la commande publique (cas d'ADP SA) ne permet pas aux acheteurs d'instaurer ou de prendre en charge une relation directe avec les employés, travailleurs ou les organisations de travailleurs des fournisseurs, des prestataires ou des partenaires du donneur d'ordres (risque de subordination hiérarchique). Les échanges d'information relatifs à cet enjeu se font donc avec les mandataires légitimes des travailleurs.

La pratique ne diffère pas dans les autres pays où sont implantés les acteurs de la chaîne de valeur qui interviennent pour le compte des autres filiales du périmètre consolidé du Groupe ADP.

[S2-2-22-(a)] → [S2] L'engagement se fait directement avec les travailleurs de la chaîne de valeur ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

Dans le cadre de ses consultations en vue de contractualiser avec des prestataires spécialisés, le Groupe ADP (périmètre ADP SA) évalue les dispositifs de recrutement, de montée en compétences, de dialogue social, de mobilité et de progression interne (promotions) au titre des dispositifs sociaux appliqués sur les métiers en tension selon la nature des contrats et selon leur volumétrie en termes de ressources.

Cet engagement est donc pris avec les représentants légitimes (mandataires crédibles) des travailleurs, et non avec eux directement.

[S2-2-22-(b)] → [S2] Divulgence de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

Cet engagement se fait en cas de risque significatif ou critique déterminé pour l'enjeu et dans le cadre de la consultation, au stade de candidature des partenaires de la chaîne de valeur du Groupe ADP.

[S2-2-22-(c)] → [S2] Divulgence de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats informent l'approche de l'entreprise.

Du côté des entreprises signataires des marchés ou contrats du Groupe ADP, les responsables sont généralement les signataires de contrats, sauf disposition ou délégation particulière.

Du côté du Groupe ADP, le responsable est généralement le directeur opérationnel ou le cas échéant fonctionnel en charge de la mise en œuvre de la politique SST du Groupe ADP dans son périmètre professionnel, bénéficiaire de la délégation de pouvoir et de responsabilité telle que conférée par le Président-directeur général, ou par un membre du COMEX (en cas de subdélégation).

S2-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidence et canaux de communications utilisés pour interagir avec les représentants du personnel

Non concerné par ce DR.

S2-4 — Plan d'actions et évaluation des actions de gestion des incidences**[S2-4-31] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [voir ERS 2 - MDR-A].**

Le plan d'action développé par le Groupe ADP concernant la prévention, l'atténuation et les éventuelles réparations d'impacts liés à la défaillance des formations ou sensibilisations de toutes natures (incluant les formations obligatoires car réglementées par le droit local) des travailleurs de la chaîne de valeur ; est établi sur la base d'un renforcement de l'efficacité opérationnelle déjà mise en œuvre au sein du groupe - avec de bons résultats acquis et à renforcer en terme de qualité de service et de continuité des opérations aéroportuaires - sur cet enjeu.

Il est élaboré par chaque entité du périmètre consolidé dans sa chaîne de valeur et vise à compléter les divers engagements, les dispositifs et les nombreuses actions déjà en place sur cet enjeu.

En plus des dispositions mentionnées en introduction du S2, sont notamment prévus à l'horizon 2026 :

1. le déploiement progressif à l'ensemble du périmètre consolidé de divers types d'actions concernant la contribution au développement du tissu social et économique sur les sites aéroportuaires, telles que présentées au § [S2-1-16] ci-avant et adaptées aux spécificités de chaque pays et environnement économique ;
2. la portée des actions sera également étendue aux cas de « sous-traitance en chaîne » sur des métiers identifiés comme en tension et dans les limites légales, le cas échéant en-dehors des espaces aéroportuaires : par une sensibilisation des signataires de marchés dont l'axe de politique RH devra également intégrer la chaîne de valeur amont (mention faite dans la nouvelle charte Fournisseurs, prestataires et partenaires en préparation - version 2025) ;
3. la mise en place de dispositifs de critérisation des risques de difficultés de recrutement *via* la grille standard RSE en cas de risques peu ou non significatifs ; et de façon précise dès lors que la nature du marché ou du contrat fait apparaître un enjeu significatif ou critique pour les travailleurs de la chaîne de valeur, susceptibles de concerner les autres acteurs de cette chaîne et dans le respect des prescriptions légales de chaque pays ;
4. la surveillance et la collecte – *via* les outils mis en place, systèmes d'alerte adaptés en temps réel – de tous éléments pertinents relatifs aux difficultés de recrutement des prestataires ;
5. le dispositif sera complété à partir de 2026 par la réalisation de contrôles et/ou d'audits *in situ* de certains des fournisseurs des entités du groupe dans des pays hors de France, et pour des prestataires ou partenaires pour lesquels des risques inhérents à la chaîne de valeur amont apparaîtraient comme critiques.

Les ressources nécessaires pour déployer ces actions de renforcement sont existantes, *via* une équipe interne dédiée à la mise en place des dispositifs RSE et compliance, ainsi qu'un budget d'audits externes pour ce qui concerne ADP SA (pour la mise en œuvre des audits internationaux, appelant un budget supplémentaire et une ressource supplémentaire sont prévus à partir de 2026), et en phase de renfort ou de constitution pour les autres filiales du périmètre consolidé (*idem*).

La direction Services Logistique Achats d'ADP SA prend en charge l'animation et la coordination de ces plans d'action auprès de ses homologues dans les différentes entités et filiales consolidées du Groupe ADP. La résultante de cette animation permet d'enrichir ce collectif des retours d'expérience des uns et des autres, et constitue ainsi un bon levier pour aller au-delà des pratiques actuelles.

[S2-4-32-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur

Nous n'avons pas identifié à date d'impact négatif matériels pour cet enjeu.

[S2-4-32-(b)] → Description de l'éventualité et des modalités d'une action visant à fournir ou à permettre une réparation en cas d'impact matériel réel

Pas de modalités différentes de celles prévues par la législation dans chaque pays éventuellement concerné.

[S2-4-32-(c)] → Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs pour les travailleurs de la chaîne de valeur

De nombreuses initiatives et actions dont l'impact est positif et concerne directement ou indirectement les travailleurs de la chaîne de valeur, peuvent être évoquées (pratique d'ADP SA), visant notamment à :

1. développer les achats locaux :

Engagement à réaliser au moins 80 % d'achats locaux, dont 20 % auprès des PME. Cet objectif est central au sein de Pioneers 2025 et fait l'objet d'un suivi d'indicateurs remontant au Comex du Groupe ADP, il contribue à associer les travailleurs situés à proximité des aéroports à la richesse créée par les dépenses externes ;

2. encourager les entreprises locales à innover ;

3. constituer des réseaux d'entreprises permettant d'accroître les emplois qualifiés et l'attractivité des postes proposés.

Le Groupe ADP agit donc en tant « qu'intégrateur RH » de la communauté aéroportuaire, et mène avec ses partenaires de nombreuses actions en faveur de l'emploi local, dont de nombreux titulaires de marchés qui en bénéficient.

Pour ces deux dernières initiatives, cf. §[S3-1] et plus particulièrement §[S3-2-21] et [S3-4].

[S2-4-32-(d)] → Description de la manière dont l'efficacité des actions ou initiatives visant à produire des résultats pour les travailleurs de la chaîne de valeur est suivie et évaluée

Le suivi des plans d'actions et de leur efficacité fait l'objet d'un reporting sur les indicateurs définis et suivis dans les outils métier ou de reporting des processus achat des différentes entités concernées. Une convergence de ces reportings sera mise en place parallèlement à la mise en place d'outils communs pour le processus achat (horizon 2026 pour les premières actions de convergence des outils).

[S2-4-36] → Divulgence des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés à la chaîne de valeur en amont et en aval

Cf. Dispositif d'alerte éthique : section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S2-4-38] → Divulgence des ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Voir § [S2-4-31].

[S2-4-AR 28-(a)] → Divulgence des approches générales et spécifiques visant à remédier aux incidences négatives importantes

Voir § [S2-4-31].

[S2-4-AR 28-(b)] → Divulgence des initiatives visant à contribuer à l'obtention d'incidences matérielles positives supplémentaires

Voir § [S2-4-31].

[S2-4-AR 28-(c)] → Indication de l'état d'avancement des efforts de l'entreprise au cours de la période couverte par le rapport

Voir § [S2-4-32 (c)].

[S2-4-AR 28-(d)] → Communication des objectifs d'amélioration continue

Voir § [S2-4-32 (d)].

[S2-4-AR 30] → Indiquer si et comment l'entreprise cherche à utiliser l'effet de levier de ses relations commerciales pour gérer les incidences négatives importantes sur les travailleurs de la chaîne de valeur.

L'effet de levier des relations commerciales consiste d'une part dans la mise en place de dispositifs sociaux d'évaluation des candidats dans les consultations où l'enjeu des compétences, de la formation ou du recrutement sont significatifs ou critiques. Ce levier permet de noter les offres des candidats, de les classer, et d'orienter le choix entre les candidats selon la pondération de la RSE/domaine social (de l'ordre de 10 % pour le périmètre d'ADP SA).

Ainsi, dans le cadre du processus achat et lorsque l'enjeu le justifie, ADP SA prend en compte des impacts directs sur tous les travailleurs de la CDV, *via* :

- ◆ la mise en place de contrats de longue durée et d'un échange avec les candidats lors des négociations ayant comme objectif de les éclairer sur la charge à venir aux différentes échéances et pas de temps (période maximale, année, mois, semaine, voire journée selon la nature des prestations) favorisant l'évaluation des moyens humains à déployer et à ajuster tout au long de l'exécution des contrats concernés ;
- ◆ la spécification par les candidats des prestations qu'ils envisagent de sous-traiter ;
- ◆ la robustesse de leur leviers sur la qualité des prestations délivrées, les conditions de travail, et les qualifications des personnels postés ;
- ◆ les plannings et lancements de procédures concernées sont enfin anticipés dans la mesure du possible, afin de laisser le temps aux candidats de procéder et de sécuriser les recrutements les plus stratégiques.

D'autre part, l'effet de levier s'exerce dans le cadre de la stratégie d'intégration et de développement du tissu social environnant des aéroports (cas d'ADP SA et de AIG) :

Les engagements pluriannuels de Groupe ADP dans le domaine du développement des territoires, incluant la dimension importante des achats locaux, durables et circulaires ; ont été repris et renforcés dans le cadre de la nouvelle feuille de route stratégique et de développement durable de sa stratégie « Pioneers 2025 ».

Cette stratégie a pour but de faire des territoires environnant les aéroports les principaux bénéficiaires de nos activités. On y retrouve ainsi un ensemble d'engagements et de réalisations, dont une majorité en relation avec la direction Services Logistique Achats (SLA, pouvant aller de la participation active d'un responsable achats, de pôle négociation, au sourcing ou à la fourniture de données et de KPIs), au bénéfice des différentes communautés économiques.

Les impacts indirects sont favorables sur certains travailleurs de la CDV en raison des nombreuses initiatives générant des synergies : voir à ce sujet partie S3 § [S3-2-21] et [S3-4-31].

S2-5 — Processus d'implication des représentants du personnel dans la gestion des incidences et de son amélioration

[S2-5-41] → Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur [voir ESRS 2 - MDR-T].

L'objectif, tel que préconisé par les dispositifs sociaux développés par le Groupe ADP en amont et pendant la réalisation des marchés à forte composante de main d'œuvre (>10 salariés affectés sur site), s'appuie sur les bonnes pratiques de politique de l'emploi et de gestion des compétences des salariés de la chaîne de valeur.

[S2-5-42-(a)] → Divulcation de la manière dont les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou leurs mandataires crédibles ont été directement impliqués dans la définition des objectifs

En dehors des dispositifs sociaux existants et qui sont appliqués selon les risques dans les consultations où le sujet des compétences, de la formation et du recrutement des collaborateurs est défini comme stratégique, car concourant au bon déroulement des prestations externalisées (dans le contexte de chaque contrat concerné), il n'y a pas d'objectifs collectifs ou « macro » partagés avec les différents segments d'achats concernés.

[S2-5-42-(b)] → Divulcation de la manière dont les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou leurs mandataires crédibles ont été directement impliqués dans le suivi des performances par rapport aux objectifs.

L'implication des représentants et des travailleurs des titulaires de marchés se fait *via* la définition de standards de qualité de service des prestations, de réalisation de travaux

ou de fournitures délivrées conformes aux attentes du Groupe ADP dans les documents de marchés ; et qui sont définis à l'échelle de chaque contrat, puis font l'objet d'une Mesure de la Performance Fournisseurs (MPF) selon différentes modalités de fréquence et de critères ; ainsi que d'une surveillance de la continuité de services pendant dans la période contractuelle (périmètres ADP SA et AIG).

[S2-5-42-(c)] → Divulcation de la manière dont les travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou des mandataires crédibles ont été directement impliqués dans l'identification des leçons ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise

Non concerné à ce stade en dehors des alertes accident remontant au COMEX et qui sont diffusées ainsi que les analyses de causes et plans d'action aux prestataires dont des salariés peuvent avoir été impliqués.

4.3.3. Communautés affectées RD-PV

S3.SBM-3 — "Cadrage : analyse des IRO de l'ESRS 3 sur les communautés affectées par l'activité du Groupe ADP, incluant la description des communautés présentes :

Référence	4.3.3.1	4.3.3.2	4.3.3.3
Enjeu	RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES	QUALITÉ DU DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES TERRITORIALES	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, EMPLOI ET INSERTION
IRO	Impacts : Impact sur la qualité de vie des communautés riveraines (nuisances affectant le bien-être) Impact financier pour les riverains (dévaluation de leurs biens immobiliers et baisse de l'attractivité de leurs riverainetés) Risques : Risques opérationnels pour l'aéroport (ex: couvre-feu imposé par les autorités locales et limitation des heures d'exploitation des pistes avec une réduction du nombre de vols, une perturbation des plans de développement et d'expansions de l'aéroport). Opportunités : Opportunités financières et opérationnelles (ex : Renouvellement de flottes pour diminuer l'impact)	Impacts positifs liés à : ♦ L'écoute des parties prenantes et intégration de leurs propositions pour réduire l'impact négatif de l'entreprise ♦ la présence sur le territoire de dispositifs d'échanges avec les communautés ♦ Actions physiques de sensibilisation des jeunes à l'écologie et aux métiers de l'aérien Risques : Risque de remise en cause de process et possibilité d'arrêter totalement l'activité (manifestations, blocages, abandons de projet). Opportunités : Le dialogue public rend possible les opportunités de développement. Il est un moyen d'assurer la légitimité de certains projets/activités.	Impacts : ♦ Stimulation des revenus des communautés (création d'emplois) ♦ Développement des infrastructures et des services publics : Attractivité du territoire ♦ Réinsertion, développement des compétences Opportunités : ♦ Création d'emplois directs et indirects, attractivité accrue des territoires, renforcement des partenariats avec les acteurs locaux (écoles, entreprises), contribution à la formation et à l'insertion professionnelle.
Explication de l'enjeu pour ADP	Réduire le volume sonore lié à l'aviation de manière à assurer le bien-être des riverains et à limiter les nuisances sur leurs conditions de vie. La réduction des nuisances sonores s'inscrit dans la volonté du Groupe ADP de s'engager à l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines.	Garantir le traitement des problématiques des acteurs du territoire dans un cadre d'échanges libres et co-animés	Favoriser l'emploi local, l'insertion professionnelle et le développement économique des territoires en maximisant les retombées positives de l'activité aéroportuaire.
Périmètre*	Périmètre consolidé (hors AIG)	Périmètre consolidé.	Périmètre consolidé (hors TAV Airports)

Politique	Pour ADP SA : La politique de réduction des nuisances sonores menée dans le cadre du plan de vigilance s'articule autour de deux axes principaux : ◆ La réduction des émissions sonores à la source d'une part (la politique publique de gestion de la nuisance sonore est fixée au niveau international par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale dans sa résolution A33/7 qui décrit l'approche dite « équilibrée » de la gestion du bruit) ◆ La réduction de l'impact acoustique de l'activité aérienne subi par les riverains dans leur logement d'autre part (dispositif d'aide à l'insonorisation) Pour TAV Airports : la politique de gestion du bruit est sous la responsabilité des autorités locales ou étatiques qui prennent en charge les mesures du niveau sonore. TAV Airports se conforme aux réglementations locales en vigueur. Un programme d'isolation acoustique (NIP) est néanmoins mis en œuvre par TAV Airports à Almaty (Kazakhstan) pour réduire l'impact du bruit sur les communautés locales	Pour ADP SA : ◆ La politique de dialogue est incarnée par les Maisons de l'environnement (MDE), dont les équipes mènent des actions à destination des parties prenantes territoriales et des habitants du territoire. ◆ Elle est aussi incarnée par le collège des professionnels et secrétaire des CCE des aéroports et aérodromes franciliens dont ADP SA est membre, des concertations volontaires, du comité des parties prenantes. Pour TAV Airports : ◆ TAV Airports met en place une politique structurée d'écoute et de dialogue avec les parties prenantes territoriales, adaptée aux spécificités locales de chaque site : elle repose sur une prise en compte des enjeux locaux, un processus structuré d'écoute et de communication ainsi que l'affectation de ressources internes dédiées. Pour AIG : ◆ Politique de dialogue qui repose sur des évaluations régulières des impacts environnementaux et sociaux, un processus structuré de consultations annuelles avec les communautés locales et les autorités compétentes, ainsi qu'une prise en compte systématique des retours des parties prenantes pour ajuster les stratégies environnementales et sociales.	Pour ADP SA et AIG: ◆ ADP SA agit en faveur du développement économique et social des territoires en favorisant l'emploi local, en soutenant la formation et l'insertion professionnelle, et en collaborant avec les acteurs locaux pour maximiser les retombées économiques des activités aéroportuaires au profit des communautés affectées. Pour AIG cette politique est portée par la Fondation AIG. Les principes directeurs de cette politique sont l'autonomisation des jeunes et le développement des communautés défavorisées.
Action	Pour ADP SA : ◆ Monitoring du bruit des avions : le niveau sonore autour des grands aéroports parisiens est mesuré en continu par un réseau de stations de mesure de bruit opéré par le laboratoire d'ADP SA (laboratoire certifié avec une équipe dédiée au sujet du bruit). ◆ Modulation des redevances aéroportuaires favorisant l'utilisation d'avions à bonne performance acoustique par les compagnies aériennes. ◆ Mise en place d'une cartographie du bruit, venant alimenter la cartographie des risques, qui a pour but de : limiter l'urbanisation autour de l'aéroport avec le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) ; définir les riverains vivant dans les communes à proximité des aéroports ayant droit à l'attribution d'une aide pour l'insonorisation de leur logement ainsi que les établissements d'enseignement et locaux, à caractère sanitaire ou social, concernés par ces aides (Plan de Gène Sonore) ; évaluation de l'évolution de l'impact sonore, année après année (CES : Courbes d'Environnement Sonore). ◆ Dialogue et transparence : Communication régulière avec les riverains et les collectivités locales via les Maisons de l'Environnement et les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE). Pour TAV Airports : Mise en place du « Noise Insulation Program » (NIP) à Almaty au Kazakhstan.	Pour ADP SA : ◆ Mise en place d'une veille pro active hebdomadaire des expressions des communautés affectées sur l'activité aérienne francilienne et établissement de plan de rencontres semestriels. ◆ Fédération de la communauté aéroportuaire pour interagir d'une même voix avec les parties prenantes territoriales. Pour TAV Airports : ◆ Réunions sont conduites selon les besoins des communautés ; ◆ Mise en place de QR codes redirigeant vers les coordonnées du responsable de la communication avec les parties prenantes (CLO) sont affichés; ◆ Mécanisme de plaintes est mis en place par le CLO et la direction des ressources humaines afin de recueillir les demandes des communautés locales via un formulaire en ligne disponible sur le site de TAV Airports. Pour AIG : ◆ Réunions annuelles sont conduites avec les communautés locales. ◆ Mécanismes de plaintes certifiés par la norme ISO 10002 ◆ Mise en place d'une procédure de communication externe	Pour ADP SA : ◆ Soutien financier aux écosystèmes locaux, ◆ Participation aux événements et projets territoriaux, ◆ Participation à des événements et projets liés à l'emploi (ex : AEROWORK). Pour AIG : ◆ Réhabilitation d'un centre de formation pour les jeunes ◆ Programmes de formation et de sensibilisation professionnelle ◆ Sondages auprès des acteurs du territoire pour évaluer les besoins;

Cible	Aéroport Paris-Orly : ♦ une diminution d'au moins 6 dB du Ln moyen sur la période 22h-6h sur le périmètre Ln>50. Du point de vue des sensations auditives, une diminution de 6 dB est nettement perceptible et correspond au doublement de l'éloignement de la source acoustique ; ♦ une division par 2 de l'indicateur sanitaire de forte perturbation du sommeil (ou HSD – High Sleep Disturbance).	Pas de cibles sur l'enjeu qualité du dialogue	Pour ADP SA : ♦ actions déployées autour des plateformes franciliennes Pour AIG : ♦ Les populations (notamment jeunes) résidant près de QAIA.
Indicateurs	Pour ADP SA : Aéroport Paris ♦ CDG : Deux indicateurs sont prévus par la directive 2020/367: ♦ le HA55 (nombre de personnes affectées la journée entière par la forte gêne à l'intérieur de la courbe isophone Lden 55) ♦ le HSD 50: nombre de personnes affectées la nuit par la forte gêne à l'intérieur de la courbe isophone Ln 50	Les communautés sont directement impliquées dans le suivi des performances des actions en prenant part aux instances et réunions spécifiques programmées avec les communautés affectées.	Pour ADP SA : ♦ Nombre de jeunes de territoires accueillis en stage ♦ Nombre de recrutés sur nos aéroports via la démarche AEROWORK avec focus sur ceux résidant sur nos départements d'emprise ; ♦ Part de postes offerts par Groupe ADP pourvus par des locaux par rapport au nombre de postes pourvus en externe ; ♦ Nombre d'entreprises membres d'AEROWORK. Pour AIG : ♦ Sondages auprès des acteurs économiques de son territoire

* Le périmètre consolidé est tel que celui décrit dans le DR BP-1.

Suite à l'analyse des IRO de l'ESRS S3 afférents aux communautés affectées par l'activité du Groupe ADP, trois enjeux ont été jugés matériels :

- ♦ la réduction des nuisances sonores ;
- ♦ la qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales ;
- ♦ le développement économique local, l'insertion et l'emploi.

Les communautés affectées par les activités du Groupe ADP sont les communautés résidant à proximité géographique des aéroports du groupe incluant l'ensemble des terrains et bâtiments sur lesquels les entreprises du groupe exercent leurs activités. Lesdites communautés sont exposées aux nuisances générées par les opérations aériennes et bénéficient, directement et indirectement, des retombées économiques engendrées par l'activité aéroportuaire. Ces mêmes populations sont en interaction constante avec des instances dédiées ainsi que la gouvernance des entreprises du groupe dans le but d'assurer l'acceptabilité de nos activités.

Parmi les communautés résidant à proximité de nos aéroports, aucun peuple autochtone¹ n'a été identifié lors de l'exercice de cartographie des risques Droits Humains, des échanges avec les filiales, ou dans le cadre du dispositif d'alerte éthique du groupe, aucun risque matériel n'est donc associé à cette notion.

Les risques envers ces populations font l'objet d'une veille constante dans le cadre de notre devoir de vigilance. Ainsi, dans la cartographie des risques Droits Humains, l'évaluation des risques envers les communautés locales inclut les peuples autochtones, avec un niveau net de vigilance à poursuivre, notamment dans les projets de développement du groupe à l'international. Ces risques peuvent ainsi être analysés dans l'évaluation des risques éthiques des projets de développement du groupe (évaluation des tiers, audits de

pré-acquisition) (cf. risque communautés détaillé au plan de vigilance 2023 p.135, §4.3.b du présent rapport sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains, et [G1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.).

[S3-ESRS 2 SBM-3-9] → Toutes les communautés affectées qui peuvent être matériellement impactées par l'entreprise sont incluses dans le champ d'application de l'ESRS 2.

Cf. « INFORMATIONS GÉNÉRALES ».

[S3-ESRS 2 SBM-3-9-(a)] → Description des types de communautés affectées soumises à des impacts matériels

Les communautés affectées ont été identifiées à la suite de l'analyse des enjeux liés aux opérations propres du Groupe ADP. Les communautés affectées soumises à des impacts matériels se divisent en quatre catégories :

♦ **Les communautés affectées par les nuisances sonores**

Pour les identifier, nous nous référons aux Plans de gêne sonore (PGS) en vigueur autour des trois aéroports franciliens (Paris-Orly, Paris-CDG et Paris-Le Bourget). Les limites de bruit établies permettent d'identifier les populations touchées par les nuisances sonores aériennes.

Les aéroports disposant d'un PGS sont décrits sur le site de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aériennes) : www.acnusa.fr.

TAV Airports et AIG disposent également d'outils de suivi et de cartographie du bruit autour de leurs plateformes, ceux-ci sont détaillés dans la partie « S3-1 — Politique de réduction des nuisances sonores ».

¹ En raison du critère fondamental d'auto-identification et de la diversité des peuples autochtones, il n'existe pas de définition officielle de ces communautés. Les Nations unies considèrent qu'un peuple autochtone peut être compris comme une population ayant une continuité historique en commun avec un territoire donné avant la colonisation et entretenant un lien fort avec leur terre. Ils peuvent maintenir des langues, des cultures, des croyances et des systèmes sociaux, économiques et politiques distincts.

◆ Les communautés résidant ou exerçant leur activité dans le périmètre visé par nos actions de dialogue avec les territoires

Ces communautés sont notamment sollicitées, en France, lors des consultations publiques ainsi que dans le cadre des actions menées par les « Maisons de l'Environnement », véritables plateformes d'échange et d'interaction avec les riverains et élus locaux.

Les consultations publiques permettent de recueillir les retours et préoccupations des populations locales. Pour Paris-Orly, la concertation publique volontaire portant sur le schéma directeur de l'aéroport réalisée en 2024 a couvert 104 communes et collectivités, réparties sur quatre départements : 91, 92, 94 et 77. Pour Paris-CDG, le périmètre de la future concertation publique volontaire portant sur le schéma directeur de l'aéroport est en cours de définition et sera précisé dans le rapport 2025.

Pour AIG, les actions de dialogue avec les communautés touchent les douze communes entourant l'aéroport d'Amman.

Pour TAV Airports, les périmètres de ces actions sont évolutifs et diffèrent selon les aéroports du groupe.

◆ Les communautés affectées par le développement économique et l'emploi généré par l'aéroport

Pour ADP SA, notre analyse se limite à la région Île-de-France. Les communautés affectées par le rayonnement économique des aéroports sont les populations de l'Île-de-France puisque la région concentre 86 % du PIB généré par l'aéroport et 70 % des équivalents temps pleins de la chaîne de valeur aéroportuaire des plateformes franciliennes, selon une étude socio-économique intitulée « Contribution économique et sociale des plateformes aéroportuaires franciliennes » menée en décembre 2023 avec le cabinet BDO.

Pour AIG, les communautés affectées par le développement économique de l'aéroport sont les bénéficiaires de la Fondation AIG qui propose des parcours de formations professionnelles.

L'impact de TAV Airports sur le développement économique des communautés locales apparaît limité du fait du positionnement géographique des aéroports de TAV Airports dans des zones relativement peu densément peuplées. Néanmoins, le Groupe TAV Airports s'investit dans des actions d'engagement avec des écoles et universités pour faire bénéficier les communautés de son développement.

◆ Les populations affectées par la pollution générée par nos plateformes

Cette dernière est quantifiée par plusieurs outils décrits dans E2.IRO-1 — Présentation des IRO liés à la pollution de l'air et de l'eau.

[S3-ESRS 2 SBM-3-9-(a)] → Type de communautés soumises à des impacts matériels en raison de leurs propres activités ou de la chaîne de valeur

Les communautés soumises à des impacts matériels en raison de leurs propres activités sont les travailleurs des aéroports.

80 % des travailleurs des plateformes de Paris-Orly, Paris-CDG et Paris-Le Bourget résident en Île-de-France et sont par conséquent pris en compte dans le périmètre des communautés affectées et soumis aux impacts matériels identifiés (développement économique local, enjeux acoustiques, qualité du dialogue avec les parties prenantes).

En octobre 2024, AIG évalue que 21,5 % de leurs employés et des employés de leurs cinq principaux sous-traitants résident à Jizah, la localité la plus proche de l'aéroport d'Amman. Cette évaluation est mise à jour tous les trimestres.

Les enjeux spécifiques liés aux travailleurs des plateformes sont détaillés dans l'ESRS S2 Travailleurs de la chaîne de valeur.

[S3-ESRS 2 SBM-3-9-(b)] → Incidences négatives importantes (communautés touchées)

Les incidences négatives importantes sont de deux types :

- ◆ les nuisances sonores répertoriées dans les Plans de gêne sonore et les exercices de cartographie du bruit réalisés par AIG et TAV Airports. Le traitement des nuisances sonores sur les communautés affectées est décrit dans la partie « Réduction des nuisances sonores » ;
- ◆ la pollution, qui peut impacter la qualité de l'air, de l'eau, des sols, ou engendrer des incidences négatives pour les populations concernées. La pollution engendrée par les plateformes et nos plans d'actions sont abordés dans la partie « 4.2.2. Pollution ».

[S3-ESRS 2 SBM-3-9-(c)] → Description des activités qui ont un impact positif et des types de communautés affectées qui sont affectées positivement ou qui pourraient être affectées positivement

Politique Groupe de partage de la valeur :

- ◆ pour assurer le partage de la valeur avec le territoire, le Groupe ADP met en œuvre une politique organisée autour de quatre thématiques, inscrites dans la stratégie *Pioneers for Trust* et dans la charte *Airport for Trust* signée par 23 aéroports du groupe en janvier 2021 :
 - ◆ contribuer activement à l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines et à la réduction de l'exposition au bruit,
 - ◆ construire sur le long terme une relation de confiance avec les territoires et les acteurs locaux,
 - ◆ faire des territoires les premiers bénéficiaires des activités des aéroports,
 - ◆ animer la communauté aéroportuaire.

Politique de développement économique, d'emploi et d'insertion :

ADP SA agit comme un intégrateur RH de la communauté aéroportuaire ([S2-4-32-(c)] → Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs pour les travailleurs de la chaîne de valeur) pour consolider les besoins en termes d'emplois et compétences des entreprises et favoriser l'ancrage local des actions de recrutement, de formation et d'insertion.

Cette ambition d'intégration RH repose sur une volonté d'ancrage territorial fort : l'activité d'ADP SA doit d'abord bénéficier aux résidents des départements d'implantation franciliens qui souffrent de difficultés structurelles et conjoncturelles (haut taux de chômage, difficultés d'accès à l'éducation, aux services publics...). À l'international, cet objectif anime également les signataires du réseau *Airports for Trust*, soucieux de partager avec leurs territoires la valeur créée par l'activité aéroportuaire.

Les initiatives d'emploi, d'insertion et de développement économique sont décrites dans la partie « Développement économique local, emploi et insertion ».

Politique de dialogue avec les territoires :

Le Groupe ADP mène une politique de coopération économique et sociale dans ses territoires d'ancrage. Les plateformes aéroportuaires jouent un rôle majeur dans l'aménagement et le cadre de vie, elles doivent donc entretenir le dialogue et s'engager auprès des communautés affectées pour assurer un développement territorial acceptable pour tous.

Les interactions avec les communautés affectées sont décrites dans la partie « Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales ».

[S3-ESRS 2 SBM-3-9-(d)] → Description des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances à l'égard des communautés affectées

Les risques matériels découlant de l'impact des enjeux acoustiques sur les communautés affectées comprennent des risques opérationnels de limitation de l'activité aéroportuaire.

Dans le cadre des exercices EIAE, conduit par les préfets compétents (Val-de-Marne pour Paris-Orly, Val-d'Oise pour Paris-CDG), plusieurs scénarios sont envisagés pour atteindre un objectif de bruit fixé. À Paris-Orly, l'un des scénarios, au prix d'un impact économique majeur pour les compagnies aériennes et les plateformes, considère l'option d'un élargissement du couvre-feu déjà existant, ce qui engendrerait une réduction du nombre de vols possibles sur l'aéroport. À date de rédaction de ce rapport de durabilité, il convient néanmoins de noter que c'est un scénario moins restrictif, et plus équilibré au sens de l'équilibre impact environnemental - impact économique de la mesure, qui a été proposé par les ministres des Transports successifs en 2024.

Cette diminution du trafic aérien pourrait perturber les plans de développement de l'aéroport, compromettant ainsi les investissements prévus et la capacité à répondre aux besoins des compagnies aériennes. De plus, la réorganisation de toute l'activité a un coût financier avéré pour l'aéroport, des dépenses significatives peuvent être engagées pour des programmes de réduction de bruit. Les risques liés aux enjeux acoustiques ne se limitent donc pas aux risques opérationnels et peuvent entraîner un impact financier avéré.

Les risques causés par les politiques de dialogue avec nos communautés incluent une perturbation partielle ou totale de l'activité ou des abandons de projet dans le cas où une forte opposition des populations locales se ferait percevoir au travers des canaux d'échanges mis à leur disposition.

Les opportunités liées à cet enjeu comprennent le renouvellement des flottes pour des avions moins bruyants. Un investissement par les compagnies aériennes dans des technologies plus modernes et silencieuses est une opportunité significative pour renforcer l'image de marque du Groupe ADP en tant qu'opérateur responsable et soucieux de l'environnement.

L'aéroport a l'opportunité de devenir un acteur clé du développement économique local, en investissant dans des initiatives qui favorisent l'inclusion et en établissant des partenariats bénéfiques avec les entreprises environnantes.

De plus, l'investissement dans des initiatives visant à soutenir l'emploi local et à former aux métiers de l'aérien permet de lutter contre les difficultés de recrutement du secteur et d'assurer une bonne gestion de l'activité.

Les opportunités liées à la qualité du dialogue avec les parties prenantes incluent la possibilité d'améliorer certains projets ou d'assurer leur légitimité juridique en organisant des consultations publiques.

Le fait de faire connaître nos activités et de recueillir librement les réclamations et commentaires des communautés permet de construire une relation de confiance avec les acteurs territoriaux bénéfique pour le développement de nos activités et le dynamisme économique.

Les cartographies des risques vigilance (risques d'impact négatif envers l'écosystème du groupe (environnement et Droits Humains) ont identifié les risques suivants :

- ◆ le risque de nuisance sonore envers les riverains résidant à proximité de nos installations aéroportuaires, traité dans le chapitre « Réduction des nuisances sonores » ;
- ◆ le risque d'une insuffisante redistribution de la valeur créée sur les territoires d'opération du groupe (cf. Section 4.3.3.2. Enjeu matériel « Développement économique local, emploi et insertion ») ;
- ◆ le risque de violation des droits de propriété des communautés affectées dans le cadre d'un projet d'extension ou de développement/prise de participation, traité pour partie dans l'enjeu « Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales » et dans la démarche générale de vigilance Droits Humains (cf. § 4.3.b du présent rapport).

[S3-ESRS 2 SBM-3-10] → Indiquer si et comment l'entreprise comprend que certaines communautés, en raison de leurs caractéristiques, contextes ou activités spécifiques, peuvent être exposées à un risque accru de préjudice

Grâce au plan de gêne sonore, ADP SA intègre le fait que certaines communautés riveraines de ses aéroports sont plus exposées aux nuisances sonores que d'autres en fonction de leur zone d'habitation.

L'étude socio-économique menée en 2023 sur le périmètre francilien et les partenariats tissés avec les collectivités territoriales, acteurs locaux d'insertion et de formation permettent de mieux connaître les différentes communautés affectées et les risques ou besoins spécifiques que certaines d'entre elles pourraient avoir.

[S3-ESRS 2 SBM-3-11] → Indiquer quels sont, parmi les risques matériels et les opportunités découlant des impacts et des dépendances sur les communautés affectées, ceux qui ont un impact sur des groupes spécifiques.

Aucun groupe spécifique n'a été identifié.

4.3.3.1. Réduction des nuisances sonores **RD-PV**

La réduction des nuisances sonores s'inscrit dans la volonté du Groupe ADP de s'engager à l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines.

Lorsque les points de données n'intègrent pas d'informations concernant TAV Airports et AIG cela signifie que l'information dans ce premier exercice n'a pas pu être collectée.

S3-1 — Politique de réduction des nuisances sonores

La politique de réduction des nuisances sonores menée dans le cadre du plan de vigilance s'articule autour de deux axes principaux :

- ◆ la réduction des émissions sonores à la source d'une part ;
- ◆ la réduction de l'impact acoustique de l'activité aérienne subi par les riverains dans leur logement d'autre part.

En application des articles 26 et 37 du décret du 20 juillet 2005¹, ADP SA s'est vu confier par l'État les mesures du bruit généré par l'activité aérienne de ses aérodromes. Cela comporte :

- ◆ le monitoring du bruit des avions : le niveau sonore autour des grands aéroports parisiens est mesuré en continu par un réseau de stations de mesure de bruit constituées notamment d'un microphone et d'un analyseur de bruit ;
- ◆ la cartographie du bruit, venant alimenter la cartographie des risques, qui a pour but de :
 - ◆ limiter l'urbanisation autour de l'aéroport avec le Plan d'Exposition au Bruit (PEB),
 - ◆ définir les riverains vivant dans les communes à proximité des aéroports ayant droit à l'attribution d'une aide pour l'insonorisation de leur logement ainsi que les établissements d'enseignement et locaux, à caractère sanitaire ou social, concernés par ces aides (Plan de Gène Sonore) ;
- ◆ l'évaluation de l'évolution de l'impact sonore, année après année (CES : Courbes d'Environnement Sonore) ;
- ◆ les nuisances sonores sont monitorées sur l'ensemble des plateformes consolidées du groupe et font l'objet de politiques et de plans d'actions le cas échéant.

[S3-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux communautés affectées, y compris les communautés affectées spécifiques ou toutes les communautés affectées.

La politique d'aide à l'insonorisation des habitations proches des aéroports a été instaurée en France par la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre les nuisances sonores. Cette loi a pour objectif de protéger les habitants des zones exposées à des niveaux de bruit excessifs. Elle vise à financer (tout ou partie) des travaux d'insonorisation des logements, en fonction de leur niveau d'exposition aux bruits aériens (zone 1, 2 ou 3). Le programme des travaux est établi en fonction des spécificités des logements (habitat collectif/individuel) et des objectifs de réduction de niveau sonore spécifié afin de réduire le niveau d'exposition aux bruits. Les travaux peuvent porter sur le remplacement des ouvertures (fenêtres/portes), la ventilation (mécanique ou grilles), l'isolation des murs et de la toiture.

Le périmètre de cette aide concerne les zones définies par les plans de gêne sonore (PGS) de chaque aéroport.

Les gestionnaires d'aéroports concernés (par des PGS) sont chargés de déployer cette politique définie par l'Etat sous le contrôle de la Direction générale de l'Aviation civile.

Le Groupe ADP applique cette politique *via* le dispositif d'aide à l'insonorisation décrit dans S3-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés aux nuisances sonores.

[S3-1-15] → Divulgence de toute disposition politique particulière visant à prévenir et à traiter les impacts sur les populations indigènes

Non concerné : pas de populations indigènes sur nos emprises.

[S3-1-16] → Description des engagements politiques pertinents en matière de droits de l'homme pour les communautés touchées

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S3-1-16-(a)] → Communication de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme des communautés, et plus particulièrement des populations autochtones

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S3-1-16-(b)] → Divulgence de l'approche générale en matière d'engagement avec les communautés affectées

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S3-1-16-(c)] → [Divulgence de l'approche générale concernant les mesures visant à fournir et (ou) permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme.

Élément essentiel des mesures de détection du plan de vigilance, le dispositif d'alerte éthique Groupe permet de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave à l'environnement, aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales ou à la santé et sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance) – cf. Section 4.4.2.4 du présent rapport [G1-1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.

[S3-1-17] → [S3] Indiquer si et comment les politiques sont alignées sur les instruments pertinents internationalement reconnus.

Droit international

La politique publique de gestion de la nuisance sonore est fixée au niveau international par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale dans sa résolution A33/7 qui décrit l'approche dite « équilibrée » de la gestion du bruit qui s'articule autour d'une série de leviers d'actions.

Cette méthode est appliquée en Europe (Règlement UE n° 598/2014) et en France. Les quatre piliers de cette démarche sont :

- ◆ la réduction à la source du bruit des avions ;
- ◆ la planification et la gestion de l'utilisation des sols ;
- ◆ les procédures opérationnelles d'exploitation ;
- ◆ en dernier recours, les restrictions d'exploitation.

¹ Décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000260538>.

Droit français

Ces quatre piliers impliquent, en droit français, l'établissement périodique de plan d'actions de réduction de bruit, les Plans de Protection contre le Bruit dans l'Environnement (PPBE) couvrant les trois premiers piliers de la démarche.

Dès lors que les parties prenantes actent la persistance d'un problème de bruit résiduel, le quatrième pilier peut être mobilisé en réalisant une Étude d'impact par l'approche équilibrée (EIAE). Cette étude vise à déterminer l'objectif de baisse de bruit à atteindre et l'étude des différents scénarii à déployer pour l'atteindre. L'approche équilibrée induit que la décision du scénario à appliquer est celle relevant du meilleur rapport coût/efficacité.

Les engagements et actions du groupe en la matière sont également intégrés dans la démarche de vigilance du Groupe ADP, en application de la loi du 27 mars 2017, dite « loi Potier », relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre.

[S3-1-17] → [S3] Divulgence des cas de non-respect des principes directeurs de l'ONU sur les entreprises et les droits de l'homme, de la déclaration de l'OIT sur les droits au travail, ou des principes de l'OCDE pour les multinationales concernant les communautés affectées.

Non concerné.

[S3-1-AR 9] → [S3] Explication des changements importants apportés aux politiques adoptées au cours de l'année de référence.

Concernant les études d'impact par l'approche équilibrée, ADP SA est dépendant du calendrier à l'initiative du Gouvernement et des préfetures.

Deux études d'impact par l'approche équilibrée sont en cours pour les deux aéroports parisiens Paris-Orly et Paris-CDG.

ADP SA est contributeur de ces études. Il fournit aux préfets concernés les données de trafic aérien actuelles et prévues pour les cinq années à venir, selon différents moments de la journée, les caractéristiques des flottes d'avions actuelles et en renouvellement, ainsi que toutes données d'entrée demandées par le préfet.

Les conclusions de ces études seront publiées en 2025 et pourraient induire des évolutions réglementaires. Auquel cas, ces changements seront détaillés dans le rapport de durabilité 2025.

Pour TAV Airports et AIG, aucun changement important aux politiques de gestion des nuisances sonores n'a été adopté au cours de l'année de référence.

[S3-1-AR 11] → [S3] Divulgence d'une illustration des types de communication de ses politiques aux individus, groupes d'individus ou entités pour lesquels elles sont pertinentes.

Aide à l'insonorisation

En matière d'aide à l'insonorisation, partie intégrante des mesures de remédiation du plan de vigilance, ADP SA publie et diffuse des plaquettes d'information destinées à faire connaître le dispositif et la marche à suivre pour bénéficier de l'aide financière en fonction des types de bâtiments à insonoriser :

- ♦ une plaquette à destination des bailleurs et syndicats de copropriété pour les projets d'insonorisation des logements collectifs ;

- ♦ une plaquette à destination des mairies des communes situées dans le PGS (Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Paris-CDG) pour les projets d'insonorisation des écoles et locaux d'enseignement (collèges, lycées, centres de formation etc.) ;
- ♦ une plaquette destinée aux maîtres d'ouvrages pour insonoriser les locaux à caractère sanitaire et social ;
- ♦ une plaquette destinée aux particuliers (logements individuels) ;
- ♦ le site www.aideinsono.fr centralise les différentes informations (plaquettes) et permet le dépôt en ligne de demandes d'aide. Il est également possible de vérifier si une adresse se situe à l'intérieur du PGS de l'un des trois aéroports gérés par ADP SA. Un film de deux minutes présente également le dispositif ;
- ♦ ces outils de communication et des liens pour y accéder sont diffusés auprès des trois collèges membres des CCAR. Un numéro vert gratuit 0 805 38 36 88 (de 9h à 13h30), des flashcodes pour accéder directement au site entrevoisins.org, affichant le lien vers le site internet Aideinsono.fr sont également mis en place.

Pour TAV Airports et AIG, les outils de communication sur les enjeux sonores à destination des communautés affectées sont décrits dans [S3-3-27-(b)] → [S3] Divulgence des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

S3-2 — Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans l'évaluation de l'impact des nuisances sonores

[S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

Obligations réglementaires

Les aéroports français bénéficient d'une comitologie propre à informer et débattre des questions de nuisances sonores. Ces instances sont les Commissions consultatives de l'environnement (CCE) présidées par le préfet de département qui anime trois collèges de parties prenantes : les élus locaux, les associations de riverains et d'écologie et les professions aéronautiques compagnies aériennes et gestionnaire d'aéroport.

Les CCE se réunissent deux fois par an et leur secrétariat est assuré par ADP SA. Ces commissions donnent obligatoirement leur avis sur les deux exercices majeurs relatifs aux nuisances sonores que sont les PPBE et l'EIAE.

Les CCE permettent aux communautés locales d'exprimer leurs préoccupations, notamment en ce qui concerne l'impact des activités sur la qualité de vie des riverains. Ces instances sont l'opportunité d'identifier les besoins spécifiques et d'intégrer ces observations dans les décisions opérationnelles.

À titre d'exemple, les membres du collège des associations de riverains ont permis d'identifier des améliorations possibles des procédures opérationnelles des compagnies aériennes ayant un impact majeur sur les nuisances sonores (sortie anticipée du train d'atterrissage).

Afin de permettre au plus grand nombre de connaître les sujets faisant débat dans ces instances, ADP SA en publie les comptes rendus validés par le préfet et l'instance sur le site internet : https://entrevoisins.groupeadp.fr/documents/?filter_aeroport=paris-charles-de-gaulle&current_page.

Sur le volet de l'aide financière à l'insonorisation, une autre assemblée, émanation des CCE, les commissions consultatives d'aide à l'insonorisation (CCAR) présidées par les préfetures des trois départements concernées (Val-de-Marne pour Paris-Orly, Val-d'Oise pour Paris-CDG, Seine-Saint-Denis pour Paris-Le Bourget), permet à ADP SA :

- ◆ de proposer (après instruction complète) les projets à financer et leur montant ;
- ◆ d'informer sur le flux des demandes en cours d'instruction et l'avancement ;
- ◆ d'informer sur le niveau de trésorerie disponible pour financer de nouveaux projets.

Ces commissions sont également un lieu d'échange entre ADP SA, les administrations (Préfecture, DGAC) et les membres des 3 collèges : professionnels de l'aéronautique, associations de riverains et collège des élus locaux.

Les membres de chaque collège sont désignés par les Commissions consultatives environnementales (CCE).

Lors de ces échanges, au-delà de la communication d'éléments quantitatifs et qualitatifs sur l'activité d'aide à l'insonorisation, sont abordées les améliorations réglementaires suggérées pour renforcer l'efficacité du dispositif national de la TNSA.

Les maisons de l'environnement : lieux de dialogue territorial et de partage de connaissance sur les impacts de l'activité aérienne.

Les Maisons de l'Environnement des aéroports Paris-Orly et Paris-CDG sont le lieu d'échanges privilégié d'informations des impacts sur les communautés affectées.

Elles mettent en valeur les dispositifs mis en place par le laboratoire du groupe qui déploie et pilote une quarantaine de stations permanentes de mesure du bruit autour des plateformes franciliennes.

Ce dispositif permet de suivre en continu le bruit des avions et de corréler les résultats aux trajectoires et au type d'appareil. Ces mesures sont transmises tous les mois à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et à la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC).

Les Maisons de l'Environnement promeuvent aussi le logiciel Vitrail, développé par Groupe ADP qui permet d'identifier les survols (trajectoires, altitudes et niveau sonore).

Aide à l'insonorisation

Dans le cadre de la TNSA, et afin de renforcer les actions de prévention, ADP SA communique auprès des communautés affectées sur le dispositif et l'éligibilité.

À travers les relais locaux de l'instance dirigeante, ADP SA, a des contacts réguliers avec les mairies, bailleurs sociaux pour effectuer la promotion du dispositif et identifier de nouveaux projets. Des conférences sont aussi organisées par les Maisons de l'Environnement pour faire la promotion du dispositif.

Les riverains qui déposent une demande d'aide, ont la possibilité d'obtenir des renseignements via un numéro vert gratuit : 0 805 38 36 88. Ils peuvent également être accompagnés par un assistant à la maîtrise d'ouvrage (AMO) tout au long du processus d'instruction de leur dossier. Cette aide est gratuite pour le riverain et lui permet d'obtenir des conseils personnalisés sur le programme de travaux, une aide pour consulter des entreprises et obtenir des devis, une analyse des offres et des recommandations, ainsi qu'un appui technique jusqu'à la fin du chantier.

[S3-2-21-(a)] → L'engagement se fait directement avec les communautés affectées ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

D'une manière générale, l'engagement est réalisé au sein des CCE : chacun des trois collèges désigne son représentant. ADP SA communique avec chacun des représentants des collèges. L'engagement se fait donc, au sein de ces instances, avec des représentants légitimes des communautés affectées.

Lors du dépôt d'une demande d'aide à l'insonorisation, l'engagement se fait directement avec le demandeur et, par conséquent, directement avec les communautés affectées.

AIG

Les communautés locales ont la possibilité de contacter directement les équipes de l'aéroport pour évoquer les niveaux de bruit autour de l'aéroport via l'adresse email : ehs@aig.aero. Par ailleurs, les questions relatives au bruit sont également abordées lors des rencontres annuelles organisées avec les représentants des communautés locales dont le fonctionnement est décrit en S3-1 — Politique d'écoute et de dialogue mise en place avec les parties prenantes territoriales.

TAV Airports - Noise Insulation Program Almaty

Sur la question des nuisances sonores, l'engagement se fait directement avec les communautés affectées. Les individus souhaitant bénéficier du NIP peuvent remplir le formulaire via le site internet de l'aéroport international d'Almaty : www.alaport.com. Ils ont la possibilité d'obtenir des renseignements par téléphone en contactant le CLO au + 7 708 115 0514 ou par email à Mariya.Pozdnyakova@tav.aero.

[S3-2-21-(b)] → [S3] Divulcation de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

Au sein d'ADP SA, les directions de plateformes et la direction de l'Aménagement, du Développement durable et des Affaires publiques contribuent aux différentes étapes des engagements sous la responsabilité de l'État.

- ◆ étapes de l'engagement :

ADP SA collabore à l'établissement des PPBE à toutes les étapes de sa rédaction.

Par exemple, en 2023, les parties prenantes de l'aéroport de Paris-CDG se sont réunies quatre fois pour élaborer un plan d'actions sur la période 2022-2026. Ce plan, formalisé par un arrêté préfectoral, constitue un engagement continu sur la période visée.

- ◆ type d'engagement :

L'engagement se caractérise par des mesures collaboratives et consultatives avec les parties prenantes locales, telles que les associations de riverains, les autorités locales, et les compagnies aériennes. ADP SA collabore étroitement avec ces parties pour développer et mettre en œuvre des actions concrètes, comme l'accélération du renouvellement des flottes aériennes pour réduire les émissions sonores ou la généralisation des procédures d'atterrissage en descente douce ou encore la mise en œuvre de modulation de nos redevances d'atterrissage en fonction de performance acoustique des avions opérants sur les plateformes.

- ◆ fréquence de l'engagement :

ADP SA maintient un engagement régulier et structuré, avec des réunions multiples tout au long de l'année pour évaluer et ajuster les actions en cours et les objectifs à atteindre. Ces consultations sont organisées à travers les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) qui se réunissent deux fois par an, sous la présidence du préfet concerné.

De plus, ADP SA met en place un suivi mensuel des mesures de bruit, transmises à l'ACNUSA et à la DGAC, et rend disponibles des outils comme Vitrail, qui permettent aux riverains d'accéder à des informations précises sur les survols et les niveaux de bruit.

[S3-2-21-(c)] → [S3] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et à ce que les résultats informent l'approche de l'entreprise.

Pour ADP SA, ce sont les directeurs d'aéroports et la Directrice-générale adjointe développement durable et projets.

♦ AIG :

Le Directeur général d'AIG.

TAV Airports

Les questions relatives aux nuisances sonores relèvent des membres du comité exécutif de TAV Airports.

[S3-2-21-(d)] → [S3] Communication de la manière dont l'entreprise évalue l'efficacité de son engagement auprès des communautés affectées

Dans le cadre des mesures de contrôle et d'évaluation du plan de vigilance, le pôle aide à l'insonorisation établit des reportings pour le compte de la DGAC, dont le suivi du nombre de logements insonorisés, et mesure la qualité du dispositif par la réalisation d'une enquête qualité chaque année, basée sur les questionnaires de satisfaction retournés par les riverains (dossiers individuels).

En complément, plusieurs indicateurs sont suivis dans l'entreprise. Certains de ces indicateurs sont publics :

- ♦ le niveau d'accueil dans les Maisons de l'Environnement ;
- ♦ le niveau de traitement des réclamations ;
- ♦ le nombre de logements insonorisés ;
- ♦ le suivi du bruit généré dans les reportings mensuels ;
- ♦ la participation systématique aux réunions CCE (deux représentants titulaires et deux représentants suppléants) ;
- ♦ l'implication dans l'organisation des réunions des CCE et la présence de la gouvernance d'ADP SA à ces instances ;
- ♦ enquête qualité : 70 % des riverains considèrent le bruit insupportable avant travaux, 99 % le considèrent acceptable après travaux ;
- ♦ la qualité et le nombre de projets locaux financés par le Fonds des nuisances sonores aériennes (FCNA), géré par les préfets au profit des territoires impactés et disposant d'une enveloppe budgétaire annuelle validée par le conseil d'administration de ADP SA.

[S3-2-22] → Information sur les mesures prises pour mieux comprendre les points de vue des communautés affectées qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts et (ou) marginalisées.

Le dispositif d'écoute grand public et les commissions consultatives de l'environnement permettent de mieux comprendre les points de vue des communautés affectées qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts.

[S3-2-23] → Information sur la manière dont l'entreprise prend en compte et assure le respect des droits particuliers des populations autochtones dans son approche de l'engagement des parties prenantes.

Non concerné : pas de populations autochtones sur nos emprises

S3-3 — Mécanismes de réclamation mis en place à disposition des communautés affectées par les nuisances sonores

[S3-3-27-(a)] → Divulgence de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a identifié qu'elle était liée à un impact négatif important sur les communautés affectées.

L'approche générale pour apporter ou contribuer à apporter une solution aux nuisances sonores comporte deux volets spécifiés dans les différents *data points* de ce chapitre :

- ♦ politique générale d'aide à l'insonorisation et transparence sur l'application de la réglementation définie par la DGAC ;
- ♦ réalisation d'une enquête qualité (chaque année) auprès des riverains ayant bénéficié du dispositif afin d'évaluer la performance de l'activité et identifier des pistes de progrès.

[S3-3-27-(b)] → [S3] Divulgence des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Aide à l'insonorisation

Tenue de réunions d'information publiques et/ou au sein des Maisons de l'environnement de Paris-CDG et Paris-Orly.

Prise en compte du point de vue des riverains :

ADP SA a mis en place un mécanisme d'écoute des riverains et procédure de traitement des réclamations, accessible depuis le site internet dédié au dialogue avec les communautés affectées : <https://entrevoisins.groupeadp.fr/sinformer-sur-les-survol>

Ainsi, les riverains qui viennent de voir ou d'entendre un avion passer, et souhaitent en savoir plus sur sa trajectoire, sont invités à procéder, selon l'option de leur choix : utiliser l'outil VITRAIL, pour visualiser eux-mêmes le trafic aérien, ou envoyer une demande via le formulaire ITRAP.

Cet outil de traitement des situations d'information sur les survols les plus usuels a été créé par ADP SA et permet de générer une réponse automatique au demandeur sur un survol avion donné.

Par ailleurs, des adresses banalisées permettent aux riverains de saisir les services pertinents et d'avoir un échange direct et personnalisé avec ADP SA. C'est le cas par exemple grâce à l'adresse environnement.cdg@adp.fr.

Pour TAV Airports et AIG, il n'existe pas de canal spécifique aux nuisances sonores mis en place pour recueillir les préoccupations des communautés locales. Cependant, les préoccupations liées au bruit peuvent être exprimées *via* des canaux non-spécifiques et décrits dans la partie 4.3.3.2. Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales ou *via* le dispositif d'alerte éthique groupe (cf. Section 4.4.2.4 du présent rapport, [G1-1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.).

[S3-3-27-(c)] → [S3] Divulgence des processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux.

ADP SA s'assure de l'accessibilité des Maisons de l'Environnement selon les horaires publiés, ainsi que la continuité d'accès en permanence du site dédié EntreVoisins et du logiciel de réclamations ITRAP.

ADP SA assure le rôle de secrétaire des différentes CCE (pour mémoire, Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et les 10 aéroports d'aviation générale), il participe à la bonne tenue de ces instances.

[S3-3-27-(d)] → [S3] Divulgarion de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée.

Dossiers de l'aide à l'insonorisation

Depuis le premier contact d'information jusqu'à la fin du traitement (travaux et versement de l'aide), chaque dossier fait l'objet d'un suivi centralisé dans un outil informatique dédié (aux accès limités), les dossiers et documents associés sont tracés et archivés dans le respect des procédures RGPD.

Fonctionnement des outils informatiques

Le bon fonctionnement des outils VITRAIL et ITRAP fait l'objet d'un pilotage par la direction des systèmes d'information du Groupe ADP, sous le contrôle des équipes des Maisons de l'Environnement qui exploitent les outils au quotidien.

[S3-3-28] → Divulgarion de la manière dont il est évalué que les communautés affectées connaissent et font confiance aux structures ou aux processus comme moyen d'exprimer leurs préoccupations ou leurs besoins et d'y répondre

Les mécanismes de dialogue mis en place par ADP SA sont utilisés de façon régulière par les riverains.

S'agissant, par exemple, de l'outil permettant de porter réclamation, celui-ci enregistre plusieurs centaines par an.

[S3-3-28] → [S3] Les politiques relatives à la protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins sont en place.

Les coordonnées des personnes sollicitant ADP SA sont utilisées dans le seul but de leur répondre, conformément à nos engagements RGPD.

Par ailleurs, si elles le souhaitent, ADP SA peut aussi traiter les demandes anonymes qui transitent par l'intermédiaire d'associations de défense de riverains.

Le dispositif d'alerte éthique Groupe accessible *via* les sites internet de TAV Airports, AIG et ADP SA permet aux communautés locales de ces trois entités de faire remonter leurs alertes avec la garantie de ne subir aucune représailles. Le dispositif est décrit dans la section 4.4.2.4 du présent rapport - [G1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.

[S3-3-AR 20] → [S3] Les mécanismes tiers sont accessibles à toutes les communautés affectées.

Les informations sur le dispositif d'aide à l'insonorisation sont publiques. Le contenu de chaque dossier est soumis aux règles RGPD.

S3-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés aux nuisances sonores

[S3-4-31] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux communautés affectées [voir ESR 2 - MDR-A].

Plan d'actions afférent à l'aide à l'insonorisation

ADP SA est chargé d'animer et gérer le dispositif d'aide à l'insonorisation défini par la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), pour les trois aéroports Parisiens, soit Paris-Orly, Paris-CDG et Paris-Le Bourget.

Le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements est financé par la TNSA et a permis de procéder à l'insonorisation de 74 000 logements depuis sa création en 2003.

Ce dispositif est adapté en fonction du niveau de nuisances sonores auxquelles sont exposées les différentes communautés. Le plan de gêne sonore précise les niveaux d'exposition au bruit en délimitant des zones 1 (70 dB), zone 2 (65 dB) et zone 3 (55 dB). Le montant des aides est modulé en fonction de ce niveau d'exposition.

Ce dispositif est partie intégrante des mesures de remédiation du plan de vigilance adoptées en application de la loi de 1993 et la délégation faite par l'État aux différents gestionnaires d'aéroports depuis 2004 qui prévoit un dispositif complet depuis son financement par une taxe, les critères d'éligibilité, les étapes dans l'instruction des dossiers, les rôles de chacun, le niveau d'aide, la consultation des entreprises, le suivi du chantier, la réception du chantier.

ADP SA est chargé d'animer et organiser tout le dispositif, vérifier l'éligibilité des demandes, informer sur le dispositif et les étapes d'instruction, présenter les dossiers en CCAR, rédiger les conventions, vérifier la conformité des travaux, verser le montant d'aide et gérer l'ensemble des flux financiers (recettes de la TNSA, engagements de dépenses, niveau de trésorerie).

ADP SA dispose de ressources humaines, de process et du pilotage financier adéquat (prévisions, recettes/dépenses/engagements de projets) dédié à l'activité pour traiter environ 2 000 logements et bâtiments en permanence depuis la demande d'information, jusqu'au paiement de l'aide. Ces ressources sont soumises aux autorités compétentes pour validation chaque année.

Par ailleurs, le pôle aide à l'insonorisation propose à la gouvernance et aux autorités des mesures destinées à renforcer l'efficacité du dispositif défini par la loi ou les textes réglementaires.

Plan d'actions visant à la limitation des nuisances sonores

- ♦ monitoring du bruit généré par l'activité aérienne réalisé par le laboratoire d'ADP SA. ADP SA dispose d'un laboratoire certifié et d'une équipe dédiée au sujet du bruit. ADP SA a installé un réseau de station de mesure de bruit autour des aéroports parisiens (par ex : 24 stations dans un rayon de 25 km autour de Paris-CDG) mesurant le bruit en temps réel et en continu. Des bilans sont réalisés et publiés mensuellement et annuellement ;
- ♦ modulation des redevances aéroportuaires favorisant l'utilisation d'avions à bonne performance acoustique par les compagnies aériennes. ADP SA a ainsi modifié en avril 2022 sa grille tarifaire applicable aux compagnies aériennes opérant sur les aéroports parisiens. Cette grille permet d'adapter la redevance de stationnement avion en fonction des caractéristiques acoustiques des avions et des heures d'opération. Grille tarifaire accessible *via* ce lien : https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/professionnel-fichiers/services-aux-compagnies-aeriennes/adp-tarifs-2022-homologues_fr.pdf?sfvrsn=d840d9bd_2 ;
- ♦ ADP SA est membre du conseil d'administration de Bruitparif, et collabore sur certaines études afin d'apporter des données d'entrées des niveaux acoustiques au droit des aéroports.

AIG

Conformément aux exigences de l'aviation civile jordanienne, une évaluation annuelle du bruit de l'aéroport d'Amman est effectuée. Celle-ci se base sur les modèles d'avions et les horaires d'atterrissage et de décollage.

D'après les derniers résultats de 2023, il a été constaté que les nuisances sonores sont contenues au sein du territoire de l'aéroport. De ce fait, aucun impact lié aux nuisances sonores sur les communautés locales de l'aéroport d'Amman n'a été identifié.

Dans le cas où une évaluation du bruit révélerait un impact sur les communautés dans les années à venir, l'aviation civile jordanienne imposerait à AIG de préparer et déployer, en concertation avec les autorités, un plan de réduction et de gestion du bruit.

Le même exercice de mesure de bruit sera effectué annuellement, et ce pour les dix prochaines années.

Les résultats sont partagés avec les parties prenantes incluant les communautés affectées par les activités de l'aéroport et l'Autorité de l'Aviation civile jordanienne lors de réunions annuelles dont l'un des thèmes abordés est le bruit.

L'enjeu de réduction des nuisances sonores n'est donc pas matériel pour AIG du fait des résultats obtenus jusqu'à présent. L'évolution des mesures de bruit de l'aéroport d'Amman sera retranscrite dans les prochains rapports de durabilité.

TAV Airports

Dans les aéroports exploités par TAV Airports, la gestion du bruit est sous la responsabilité des autorités locales ou étatiques qui prennent en charge les mesures du niveau sonore. TAV Airports se conforme aux réglementations locales en vigueur.

Un programme d'isolation acoustique est néanmoins mis en œuvre par TAV Airports à Almaty (Kazakhstan) pour réduire l'impact du bruit sur les communautés locales.

Le Noise Insulation Program (NIP) de TAV Airports à Almaty

Le programme d'isolation acoustique (NIP) fait partie intégrante du plan opérationnel complet de gestion du bruit à Almaty. Il est développé par TAV Airports pour les projets utilisant un financement d'institutions internationales pour leur expansion.

Le principal objectif du NIP est d'atténuer l'impact du bruit des avions sur les bâtiments pendant la nuit. Le programme garantit une réduction significative de l'exposition au bruit pour les communautés environnantes.

La première étape du NIP est l'identification des maisons éligibles sur la base de critères techniques et juridiques. Les maisons construites pendant et après l'acquisition de l'aéroport ne sont pas éligibles, soit les maisons construites après le 31 mars 2022.

L'éligibilité est établie grâce à la possession d'un *Technical Passport* (délivré par la Société nationale budgétaire d'État pour le cadastre immobilier (NSSC RK)) qui contient des informations clés sur la maison, notamment son emplacement, sa taille, ses matériaux de construction et d'autres détails techniques. Les maisons dont le niveau de bruit environnemental de nuit dépasse 60 dB sont éligibles.

Les détails du Programme d'isolation contre le bruit et le processus de candidature sont publiés sur le site web de l'aéroport. Un numéro de téléphone est disponible pour les demandes de renseignements et facilite la communication avec les communautés.

Un outil de réclamations avec des mécanismes expliqués est placé dans les zones résidentielles éligibles. Des mises à jour régulières sur la progression du programme sont partagées avec la communauté.

Des opportunités de feedback sont également fournies. L'agent de liaison avec la communauté (CLO) est la personne de contact clé pour les communautés, assurant la connexion entre l'aéroport et les ménages éligibles.

À la réception d'une demande au Programme, les étapes suivantes sont mises en place :

- ◆ réalisation d'une enquête approfondie du bâtiment pour évaluer l'éligibilité et identifier les matériaux de réduction de bruit efficaces ;
- ◆ élaboration d'un plan de travail détaillé décrivant les mesures de calfeutrage spécifiques, les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre, et le calendrier de réalisation ;
- ◆ exécution des mesures d'isolation, sous-traitées pour améliorer l'efficacité et la transparence ;
- ◆ test de l'efficacité des mesures de calfeutrage en mesurant les niveaux de bruit avant et après leur mise en œuvre.

La priorité est donnée à ceux qui sont le plus touchés par le bruit, y compris les bâtiments publics tels que les écoles et les hôpitaux.

TAV Airports a alloué plus de 3 millions de dollars au total pour la mise en œuvre du NIP. Le financement est dédié au lancement du programme, à l'initiation des projets d'isolation et à l'établissement d'une base pour les futurs efforts.

Le programme est volontaire et basé sur les griefs. Par conséquent, le volume des demandes peut changer avec le temps, ce qui peut obliger le programme à ajuster le budget en conséquence ou à aborder différemment le mécanisme de grief.

[S3-4-32-(a)] → Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les communautés affectées

ADP SA met en place :

- ◆ les MDE qui incarnent le dialogue territorial. Ses deux équipes sont dédiées au développement et maintien d'une relation de confiance avec les élus locaux et les particuliers. Les MDE sont le siège des instances formelles de dialogue regroupant tous les acteurs de la riveraineté, sous l'autorité du préfet ;
- ◆ la mesure de la nuisance et son suivi : un laboratoire interne certifié déployant un réseau de station de mesures dont les données sont publiques. Le laboratoire assure aussi le suivi d'indicateurs de bruit généré par les aéroports ;
- ◆ un service dédié à la gestion de la TNSA destinée à financer l'insonorisation de logements et bâtiments autour des aéroports franciliens ;
- ◆ un soutien financier à travers le fonds d'aide local pour le développement de projets du territoire FCNA ;
- ◆ une bonne coordination des acteurs du sujet : fait intervenir l'État (contrôleurs aériens) dans les villes pour expliquer les trajectoires avions, développer des outils avec les constructeurs aéronautiques témoignant de l'amélioration technologique/gains acoustiques ;
- ◆ un outil de communication vers les riverains, dédié, le site Internet EntreVoisins ;
- ◆ un mécanisme de dépôt et traitement des réclamations ;
- ◆ la participation au mécanisme de sanctions mises en œuvre par l'autorité administrative indépendante ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aériennes) au travers du mandat de membres associés siégeant à la commission administrative des sanctions ;
- ◆ une action de lobbying et d'interpellation des pouvoirs publics lors des différents chantiers réglementaires pour s'engager à la réduction des nuisances notamment à travers les actions suivantes : augmentation des redevances d'atterrissage pour les avions à faible performance acoustique, amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation.

[S3-4-32-(b)] → Description de l'action éventuelle et de la manière dont l'entreprise a pris des mesures pour fournir ou permettre de remédier à un impact matériel réel

Voir [S3-4-32-(a)] → Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les communautés affectées

[S3-4-32-(c)] → Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs pour les communautés touchées

Aide à l'insonorisation

Lancement d'un plan spécifique destiné à identifier des projets potentiels aux abords de l'aéroport de Paris-Le Bourget (5 communes ciblées).

Lancement d'un plan « écoles/enseignement » destiné à repérer/identifier des locaux d'enseignement dans les zones PGS des trois aéroports franciliens qui pourraient potentiellement bénéficier des aides

Les directions des plateformes franciliennes et la direction de l'Aménagement, du Développement durable et des Affaires publiques se sont engagées à approfondir les mécanismes de dialogue avec les communautés affectées sur la base d'actions volontaires, telles que :

- ◆ réalisation d'une concertation publique volontaire pour le futur de Paris-Orly ;
- ◆ organisation de conférences publiques sur l'aide à l'insonorisation (au sein des MDE et dans des communes affectées) ;
- ◆ organisation de rencontres avec des élus sur les trajectoires avions survolant leurs communes ;
- ◆ inauguration à la MDE de Paris-CDG d'un stand d'écoute des progrès acoustiques des nouvelles générations d'avion, en novembre 2024.

[S3-4-32-(d)] → Description des modalités de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions ou des initiatives en ce qui concerne les résultats pour les communautés touchées

[S3-2-21-(d)] → [S3] Communication de la manière dont l'entreprise évalue l'efficacité de son engagement auprès des communautés affectées.

[S3-4-33-(a)] → Description des processus permettant d'identifier les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif matériel particulier, réel ou potentiel, sur les communautés affectées

Voir [S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S3-4-33-(b)] → Description de l'approche adoptée pour prendre des mesures en rapport avec des incidences matérielles spécifiques sur les communautés touchées

Voir [S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S3-4-33-(c)] → Description de l'approche visant à garantir la disponibilité et l'efficacité de la mise en œuvre et des résultats des processus destinés à fournir ou à permettre des mesures correctives en cas d'incidences négatives importantes sur les communautés touchées

Les exercices PPBE et EIAE, comme les instances CCE qui visent à la mise en œuvre d'actions de protection et de limitation des impacts sonores ainsi qu'aux bonnes conditions du dialogue relèvent d'une obligation réglementaire sous le pilotage de l'État français.

[S3-4-34-(a)] → Description des mesures prévues ou en cours pour atténuer les risques matériels découlant des impacts et des dépendances sur les communautés touchées et de la manière dont l'efficacité est suivie.

Voir [S3-4-32-(a)] → Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les communautés affectées.

[S3-4-34-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en relation avec les communautés affectées.

Pour Groupe ADP, pas d'opportunité matérielle identifiée.

[S3-4-35] → Divulgaration de la question de savoir si et comment il est garanti que les propres pratiques ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les communautés affectées.

Le dispositif de monitoring de bruit sur les aéroports de Paris-Orly et Paris-CDG permet l'établissement de cartes stratégiques de bruit mettant en évidence une diminution de l'impact géographique des nuisances acoustiques sur les communautés affectées au fil des années.

Spécifiquement sur l'aéroport de Paris-CDG, un indice de bruit annuel (IGMP, Indice Global Moyen Pondéré) est établi par le laboratoire d'ADP SA depuis le début des années 2000. Il présente une tendance fortement baissière depuis son établissement à une valeur 100 et une situation en 2019 d'une valeur de 66,7, année la plus impactante en matière de trafic aérien. Le niveau de trafic 2019, n'a pour l'instant pas été recouvré.

L'indicateur IGMP est publié sur le site de la Direction générale de l'Aviation civile chaque année.

[S3-4-36] → [S3] Divulgaration des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux communautés affectées.

Aucune alerte émise dans le cadre du dispositif d'alerte éthique n'émane ou ne concerne une communauté - cf. Section 4.4.2.4 du présent rapport sur le Dispositif d'alerte [G1-1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.

[S3-4-38] → [S3] Divulgaration des ressources allouées à la gestion des impacts matériels

- ◆ Ressources dédiées du Laboratoire pour le reporting des mesures acoustiques. Le laboratoire compte environ 60 personnes, dont environ 5 experts techniques uniquement dédiés à la mesure du bruit.
- ◆ Contribution annuelle au FCNA : décision du conseil d'administration de Groupe ADP chaque année.
- ◆ Ressources financières, humaines pour gérer la totalité du dispositif d'aide à l'insonorisation. Environ 15 personnes chargées de gestion administrative, opérationnelles ou experts techniques sont dédiés à la gestion du dispositif d'aide à l'insonorisation.

Pour AIG, aucun impact matériel lié aux nuisances sonores n'a été identifié.

Pour TAV Airports, les ressources liées au Noise Insulation Program sont décrites en S3-1 — Politique de réduction des nuisances sonores.

[S3-4-AR 25-(a)] → [S3] Divulgence des approches générales et spécifiques pour traiter les impacts négatifs importants

Voir [S3-4-32-(a)] → Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les communautés affectées.

[S3-4-AR 25-(b)] → [S3] Divulgence de l'investissement social ou d'autres programmes de développement visant à contribuer à des impacts positifs supplémentaires

La programmation des MDE et l'engagement de ses équipes constituent un levier d'actions au-delà du champ des nuisances sonores par la mise en place de stands et contenus pédagogiques tels que films, ateliers.

Toute l'année, les Maisons de l'Environnement accueillent des écoles, associations, entreprises pour leur faire découvrir les aéroports et leurs métiers. Des films, sur la stratégie RSE de l'entreprise ou sur le dispositif d'aide à l'insonorisation sont produits et diffusés au sein de la MDE. Des ateliers y sont organisés par les différentes directions et des expositions en rapport avec les activités des aéroports y sont installées et visibles par tous les visiteurs.

[S3-4-AR 25-(c)] → [S3] Information sur les progrès réalisés par l'entreprise en matière d'efforts au cours de la période couverte par le rapport

En 2024, 566 nouveaux dossiers d'aides à l'insonorisation ont été présentés et acceptés en CCAR. Ainsi, 1 900 logements ont été insonorisés dans l'année pour un montant d'aides de 19,4 millions d'euros.

[S3-4-AR 25-(d)] → [S3] Divulgence des objectifs d'amélioration continue**Aide à l'insonorisation**

Mise en place d'un processus de type « boucle de progrès » destiné à optimiser le processus de traitement des dossiers d'aide à l'insonorisation, et mise en place d'une enquête annuelle qualité « client » destinée à repérer les pistes de progrès.

Les outils pédagogiques utilisés par les MDE à destination du public sont questionnés chaque année afin d'y apporter des compléments et des améliorations pour faciliter la compréhension sur des sujets techniques qui peuvent s'avérer complexes.

Par ailleurs, un groupe de travail entre l'ACNUSA, un préfet honoraire, les compagnies aériennes et ADP SA existe sur l'aéroport de Paris-CDG sur le suivi des vols de nuit dans le but de garantir le respect du plafond fixé.

[S3-4-AR 27] → Indiquer si et comment l'entreprise cherche à utiliser l'effet de levier de ses relations commerciales pour gérer les incidences négatives importantes sur les communautés touchées

ADP SA met en œuvre une politique tarifaire au travers des redevances payées par les compagnies aériennes favorisant le déploiement de flottes d'avions modernes ayant un impact acoustique moindre. La grille tarifaire est consultable via le lien https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/professionnel-fichiers/services-aux-compagnies-aeriennes/adp-tarifs-2022-homologues_fr.pdf?sfvrsn=d840d9bd_2.

[S3-4-AR 28] → [S3] Communication de la manière dont la participation à des initiatives sectorielles ou multipartites et l'engagement de l'entreprise elle-même visent à remédier aux incidences matérielles.

Le Groupe ADP est à l'initiative de la création d'une alliance environnementale de la communauté aéroportuaire de la plateforme de Paris-Orly. Lancée en 2023, elle regroupe aujourd'hui 38 partenaires tels que compagnies aériennes, assistants en escale, prestataires, hôteliers, commerces, services

de l'État ; et s'engage collectivement pour la transition environnementale de l'aéroport de Paris-Orly, en se fixant 5 objectifs communs, dont un relatif aux nuisances sonores :

- ♦ une baisse de 6 dB en bord de nuit (22h – 23h30).

Par ailleurs, ADP SA est membre du syndicat professionnel de l'Union des Aéroports Français (UAF) et du Conseil pour la recherche aéronautique civil (CORAC). Dans ces instances, ADP SA participe activement notamment sur les travaux concernant la thématique du bruit des aéronefs et des activités aériennes au sens large.

[S3-4-AR 43] → [S3] Description des fonctions internes impliquées dans la gestion des impacts et types de mesures prises par les fonctions internes pour remédier aux impacts négatifs et favoriser les impacts positifs.

Les fonctions internes impliquées dans la gestion des impacts des nuisances acoustiques sont les suivantes :

- ♦ direction générale adjointe Développement durable et Projets ;
- ♦ direction de l'Aménagement, du Développement durable et des Affaires publiques ;
- ♦ département d'Aide à l'insonorisation ;
- ♦ département des Actions territoriales (MDE)

S3-5 – Objectifs ciblés de réduction des nuisances sonores**[S3-5-41] → Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux communautés affectées [voir ESRS 2 - MDR-T].**

Des objectifs de gains acoustiques seront entérinés à l'issue de l'exercice de l'EIAE de l'aéroport de Paris-CDG pour lequel une consultation du public est en cours sous l'égide du préfet du Val-d'Oise. Ils visent une évolution de la gêne sonore à partir des indicateurs Lden et Lnight pour quantifier le nombre de personnes affectées par l'effet nuisible et à fixer un pourcentage d'évolution de la population gênée, avec une tolérance de +/-5 %

Deux indicateurs sont prévus par la directive 2020/367 :

1. le HA55 (nombre de personnes affectées la journée entière par la forte gêne à l'intérieur de la courbe isophone Lden 55) ;
2. le HSD 50: nombre de personnes affectées la nuit par la forte gêne à l'intérieur de la courbe isophone Ln 50 :
 - ♦ 1^{er} objectif : sur la journée complète, réduire d'un tiers la population gênée HA55 compris entre -28 % et -38 %,
 - ♦ 2^{ème} objectif : sur la nuit, réduire de moitié la population gênée. HSD50 compris entre -45 % et -55 %.

Pour l'aéroport de Paris-Orly, des objectifs de réduction des nuisances acoustiques ont été fixés au PPBE de l'aéroport de Paris-Orly 2018-2023, approuvé par l'arrêté interpréfectoral n° 2022/00949 du 17 mars 2022, et servent de cadre à l'étude d'impact selon l'approche équilibrée en cours.

Les deux objectifs visés sont, par rapport à la situation de référence (année 2018) et à l'horizon d'un retour au niveau de trafic 2018 (estimé en 2026) :

- ♦ une diminution d'au moins 6 dB du Ln moyen sur la période 22h-6h sur le périmètre Ln>50. Du point de vue des sensations auditives, une diminution de 6 dB est nettement perceptible et correspond au doublement de l'éloignement de la source acoustique ;
- ♦ sur le même périmètre, une division par 2 de l'indicateur sanitaire de forte perturbation du sommeil (ou HSD - *High Sleep Disturbance*). Pour mémoire, cet indicateur recense le nombre de personnes impactées par de fortes perturbations du sommeil.

[S3-5-42-(a)] → Divulgence de la manière dont les communautés affectées ont été directement impliquées dans la définition des objectifs

Le processus de concertation publique pour la fixation des objectifs est précisé dans le DP → [S3-2-21-(d)] → [S3] Communication de la manière dont l'entreprise évalue l'efficacité de son engagement auprès des communautés affectées.

[S3-5-42-(b)] → Divulgence de la manière dont les communautés affectées ont été directement impliquées dans le suivi des performances par rapport aux objectifs

Le suivi des mesures est réalisé en CCE. La DGAC y présente le suivi des indicateurs plafond de bruit et l'ACNUSA y présente son rapport annuel, en décrivant notamment les infractions à la réglementation.

[S3-5-42-(c)] → Divulgence de la manière dont les communautés affectées ont été directement impliquées dans l'identification des leçons ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise

Dans le cadre des CCE, le collège des associations de riverains et environnement peut émettre toute proposition visant des demandes d'études spécifiques pouvant déboucher sur des adaptations de procédures opérationnelles (exemple : sorties de train d'avion retardées).

[S3-5-AR 44-(a)] → Divulgence des résultats escomptés dans la vie des communautés affectées

Données non existantes à date. Les résultats de potentiels tests seront précisés dans les prochains rapports de durabilité (horizon de temps court terme), lors de la revue du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et EIAE.

[S3-5-AR 44-(b)] → [S3] Informations sur la stabilité dans le temps de l'objectif en termes de définitions et de méthodologies pour permettre la comparabilité

Les PPBE sont revus tous les 5 ans et les EIAE sont déclenchées lorsque les améliorations acoustiques attendues ne sont pas atteintes dans le PPBE.

[S3-5-AR 44-(c)] → [S3] Divulgence des références aux normes ou aux engagements sur lesquels l'objectif est basé.

Les objectifs découlent de l'application de la réglementation et sont inscrits dans les PPBE et les arrêtés de restrictions d'exploitation, propres à chaque aéroport. Ils s'inscrivent également dans la démarche de vigilance du groupe en application de la loi du 27 mars 2017, dite « loi Potier », relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre.

4.3.3.2. Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales RD-PV

S3-1 — Politique d'écoute et de dialogue mise en place avec les parties prenantes territoriales

La politique d'écoute et de dialogue traduit l'engagement des instances dirigeantes du Groupe ADP pour que les richesses dégagées par l'activité de l'entreprise profitent en premier lieu aux territoires voisins. Cet engagement est formalisé dans la feuille de route stratégique Pioneers 2025.

Lorsque les points de données n'intègrent pas d'informations concernant TAV Airports et AIG cela signifie que l'information dans ce premier exercice n'a pas pu être collectée.

[S3-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux communautés affectées, y compris les communautés affectées spécifiques ou toutes les communautés affectées.

La politique de dialogue est notamment incarnée par les Maisons de l'Environnement (MDE), dont les équipes mènent des actions à destination des parties prenantes territoriales et des habitants du territoire.

ADP SA organise plusieurs formats de rencontres avec élus locaux à différents niveaux : la gouvernance, les directions d'aéroports, les affaires publiques et délégations territoriales.

Plusieurs temps d'échanges institutionnels sont ainsi activés selon différents formats :

- ♦ l'organisation des Rencontres d'Orly réunissant tous les deux ans tous les acteurs autour d'une feuille de route commune ;
- ♦ les petits déjeuners des maires et conseils départementaux trimestriels à Orly ;
- ♦ l'intégration tous les deux mois des instances créées par les élus locaux des EPCI et départements principaux à Paris-CDG.

Ces instances permettent d'échanger sur les objectifs communs et ainsi peser sur les décideurs : régions, gouvernement, acteurs des mobilités...

Par ailleurs, ADP SA est membre du collège des professionnels et secrétaire des CCE des aéroports et aérodromes franciliens ; cette instance est également saisie comme un lieu de dialogue avec les membres des collèges des associations de riverains et des élus locaux.

Enfin, à l'occasion de la préparation de ses plans d'aménagement long terme, ADP SA s'emploie à engager des concertations volontaires avec ses parties prenantes. C'était le cas en 2024 à l'occasion du partage du projet du devenir de Paris-Orly à horizon 2035 qui a fait l'objet d'une pré-concertation avec les acteurs du territoire (élus, acteurs économiques et associations) puis d'une concertation ouverte à tout public.

Le comité des parties prenantes (CPP), constitué de 16 personnalités extérieures représentant les différentes parties prenantes d'ADP SA, a également vocation à apporter une réflexion collective visant à anticiper les transformations de l'économie et de la société. Son champ de réflexion couvre entre autres les thématiques liées à l'attractivité des territoires. Ainsi, les projets de Paris-Orly 2035 et Paris-CDG 2050 ont été à l'ordre du jour des travaux du CPP en 2024. Sont détaillés dans le SBM-2 — Cartographie des parties prenantes et prise en compte de leurs intérêts / attentes les actions du CPP et son engagement envers les territoires.

La procédure de surveillance des actions de dialogue est mentionnée dans [S3-3-27-(d)] → [S3] Divulgence de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée.

TAV Airports met en œuvre une politique structurée d'écoute et de dialogue avec les parties prenantes territoriales, adaptée aux spécificités locales de chaque site, notamment à Almaty (Kazakhstan) et Antalya (Turquie). Cette politique repose sur une prise en compte des enjeux locaux, un processus structuré d'écoute et de communication ainsi que l'affectation de ressources internes dédiées (*Community Liaison Officers*).

Airport International Group (AIG) met en œuvre une politique d'écoute et de dialogue proactive avec les parties prenantes, adaptée aux spécificités locales de l'aéroport Queen Alia International (QAIA) en Jordanie. Cette politique repose sur des évaluations régulières des impacts environnementaux et sociaux, un processus structuré de consultations annuelles avec les communautés locales et les autorités compétentes, ainsi qu'une prise en compte systématique des retours des parties prenantes pour ajuster les stratégies environnementales et sociales.

Le champ d'action des politiques de dialogue de TAV Airports et AIG sera détaillé dans le rapport de durabilité 2025.

Les principaux éléments des politiques de dialogue mis en place par TAV Airports et AIG sont décrits dans les data points suivants.

Ces politiques de dialogue mises en place par ADP SA, TAV Airports et AIG ont pour objectif d'assurer l'acceptabilité de l'aéroport et de son développement en intégrant le point de vue des communautés affectées dans les projets entrepris.

[S3-1-15] → Divulgarion de toute disposition politique particulière visant à prévenir et à traiter les impacts sur les populations indigènes

Non concerné : pas de populations indigènes sur nos emprises.

[S3-1-16] → Description des engagements politiques pertinents en matière de droits de l'homme pour les communautés touchées

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S3-1-16-(a)] → Communication de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme des communautés, et plus particulièrement des populations autochtones

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S3-1-16-(b)] → Divulgarion de l'approche générale en matière d'engagement avec les communautés affectées

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains.

[S3-1-16-(c)] → [Divulgarion de l'approche générale concernant les mesures visant à fournir et (ou) permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme.

Cf. [S3-1-16-(c)] → [Divulgarion de l'approche générale concernant les mesures visant à fournir et (ou) permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme.

[S3-1-17] → [S3] Indiquer si et comment les politiques sont alignées sur les instruments pertinents internationalement reconnus.

Concernant la politique Droits Humains du Groupe, cf. §4.3.b. sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains du groupe.

La stratégie de dialogue avec les communautés s'inscrit dans l'axe 3 de la politique RSE du Groupe ADP *Pioneers For Trust*. Sa mise en œuvre s'appuie sur un corpus de lois, règlements et politiques publiques relatifs à ces domaines.

[S3-1-17] → [S3] Divulgarion des cas de non-respect des principes directeurs de l'ONU sur les entreprises et les droits de l'homme, de la déclaration de l'OIT sur les droits au travail, ou des principes de l'OCDE pour les multinationales concernant les communautés affectées.

Non concerné, pas de cas de non-respect des principes directeurs de l'ONU.

[S3-1-AR 9] → [S3] Explication des changements importants apportés aux politiques adoptées au cours de l'année de référence.

En cette fin d'année 2024, la Maison de l'Environnement et du Développement durable de Paris-Orly a changé d'identité et de lieu. Ce lieu d'échange est maintenant dénommé Maison de l'Environnement et des Territoires de Paris-Orly (MET), avec un déménagement stratégique au cœur de la plateforme aéroportuaire au sein de la gare multimodale.

Ce repositionnement géographique et dénominatif symbolise la volonté du groupe de renforcer son ancrage local et d'améliorer la qualité de ses échanges avec les parties prenantes du territoire : élus, associations, acteurs industriels et économiques, collectivités et riverains.

En 2024, le groupe a validé ses engagements clés Droits Humains qui s'appliquent désormais à l'ensemble de ses filiales.

TAV Airports

À l'aéroport d'Almaty, un département des Affaires environnementales et sociales a été créé en 2024.

Ce département comprend un coordonnateur des affaires environnementales et sociales, un spécialiste de l'environnement et un responsable des relations avec la communauté. Il regroupe un large éventail d'activités, notamment l'engagement des parties prenantes, la surveillance environnementale et sociale, la gestion des griefs et les rapports trimestriels et annuels.

Le responsable des relations avec la communauté, joue un rôle déterminant dans l'établissement et le maintien de relations avec les parties prenantes, en particulier dans les communautés locales. Cela comprend l'engagement avec les dirigeants communautaires, la réponse aux préoccupations et aux commentaires et la collaboration avec d'autres départements pour aborder les questions liées à la communauté.

AIG

Aucun changement important dans les politiques de dialogue avec les communautés n'a été effectué au sein d'AIG au cours de l'année de référence.

[S3-1-AR 11] → [S3] Divulgarion d'une illustration des types de communication de ses politiques aux individus, groupes d'individus ou entités pour lesquels elles sont pertinentes.

ADP SA a développé un site internet dédié à l'action territoriale <https://www.entrevoisinsgroupeadp.fr> et adresse une newsletter mensuelle à ses abonnés.

S'agissant de la concertation volontaire réalisée sur le plan d'aménagement de l'aéroport de Paris-Orly, plusieurs dispositifs ont été déployés, notamment le site internet <https://parisorly2035.groupe-adp.com> permettant au public de s'informer sur le projet, et de contribuer lors des trois mois de la démarche. Le site internet a une vocation pérenne, il continue d'être accessible, et servira à partager les suites de la concertation, notamment le suivi des engagements et le rapport de bilan.

S3-2 — Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans la conception et la réalisation des actions de dialogue avec elles

[S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

L'approche du groupe en matière de dialogue est incarnée par les Maisons de l'Environnement dont le fonctionnement est décrit dans l'ESRS S3. cf. 4.3.3.1. Réduction des nuisances sonores

Par ailleurs, durant l'année 2024, ADP SA a engagé un exercice de dialogue spécifique par la réalisation d'une concertation préalable sur le plan d'aménagement de la plateforme de Paris-Orly, en sollicitant les conseils de la Commission Nationale du Débat Public dans l'accompagnement de la structuration de la démarche. Alors qu'ADP SA n'était pas obligé d'effectuer une concertation, il a souhaité en réaliser une dans des conditions respectueuses des pratiques de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

La concertation volontaire sur le projet Paris-Orly 2035 s'est déroulée du 26 février au 26 mai 2024, sur un périmètre élargi de 104 communes et collectivités, réparties sur quatre départements franciliens : 91, 92, 94 et 77. Grâce à un calendrier soutenu et des modes de participation multiples, elle a atteint son objectif : toucher un large public et obtenir une grande diversité de points de vue, de la part des représentants des territoires, des partenaires économiques mais aussi des riverains et des salariés de la plateforme.

Les avis ont été à plus de deux tiers favorables ou très favorables sur le potentiel du projet à transformer l'aéroport en un modèle durable et multimodal. La méthode d'une mise en œuvre transparente, s'appuyant sur l'écoute et la co-construction avec les territoires a également été validée par la concertation.

Une attention toute particulière a été portée pour informer et solliciter le plus large public afin que les contributions soient les plus fournies et représentatives des intérêts et attentes des différents publics (élus, professionnels, associations, grand public avec des profils variés). Ainsi, la concertation a permis de rencontrer plus de 6 000 personnes et de collecter plus de 10 000 avis, contribuant ainsi à un dialogue de qualité venant ajuster et améliorer le projet.

Le premier axe sur la transformation des accès a été le sujet le plus commenté, avec plus de 50 % des avis exprimés. Les participants ont majoritairement soutenu les initiatives visant à améliorer la mobilité autour de l'aéroport avec le développement des transports collectifs et la refonte des accès. Le développement des mobilités douces a également été plébiscité, en particulier l'aménagement de pistes cyclables sécurisées reliant l'aéroport aux communes environnantes.

Les énergies bas carbone et la biodiversité (axe 2) ont représenté 10 % des avis. Ils ont porté essentiellement sur la manière dont l'aéroport pourrait réduire son impact environnemental et amplifier sa démarche partenariale avec le territoire sur la production d'énergies décarbonées. Les participants ont salué les efforts faits pour sanctuariser des espaces naturels. Ils ont fait des propositions pour augmenter les zones dédiées à la biodiversité en connexion directe avec les communes riveraines (corridors écologiques).

Sur l'hospitalité et la qualité de service (axe 3), les réflexions ont porté sur les temps de parcours, les services d'accompagnement aux personnes en situation de handicap (PSH), le confort dans le terminal.

Enfin, concernant la programmation immobilière, les contributions ont appuyé le développement d'une offre corrélée aux besoins des territoires. Les principales attentes exprimées portent sur les conditions d'accès (transports collectifs) et l'engagement environnemental des projets immobiliers.

ADP SA a établi le bilan de la concertation, et notamment analysé les plus de 10 000 avis. Des engagements formels ont été pris, et ce dans un calendrier précis détaillé dans le bilan de la concertation accessible *via* le lien suivant : <https://parisorly2035.groupe-adp.com>.

En 2025, le Groupe ADP prévoit de conduire une concertation publique volontaire sur le plan directeur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Le bilan de cette concertation sera présenté dans le rapport de durabilité 2025.

TAV Airports

Tous les aéroports de TAV Airports disposent d'un plan d'engagement des parties prenantes spécifique. Ils incluent des mécanismes de traitement des plaintes, suivis par les équipes des ressources humaines.

Des consultations volontaires sont également réalisées en particulier au sujet des projets d'expansion.

Des QR codes pour contacter les équipes ou flyers d'informations peuvent également être distribués aux communautés.

AIG

AIG a développé plusieurs mécanismes pour répondre aux préoccupations des parties prenantes, y compris les communautés locales.

Ces mécanismes incluent :

- ◆ des procédures afin de recueillir les retours des communautés ;
- ◆ une réunion annuelle avec les communautés locales pour discuter des impacts environnementaux, des opportunités d'emploi et des activités de la Fondation AIG. Cette réunion est organisée par la municipalité locale, avec participation du Président directeur général d'AIG et du maire de Al Jizah ;
- ◆ la possibilité est offerte aux communautés de contacter toute l'année l'entreprise *via* le site internet d'AIG.

[S3-2-21-(a)] → L'engagement se fait directement avec les communautés affectées ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

La concertation de Paris-Orly a touché le grand public ainsi que ces représentants légitimes.

Pour TAV Airports et AIG, l'engagement se fait à la fois avec des représentants des communautés, lors de rencontres dédiées, ou directement avec les communautés *via* les canaux de dialogue mis à disposition par les deux entités.

[S3-2-21-(b)] → [S3] Divulgarion de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

Le projet d'aménagement de l'aéroport de Paris-Orly, a été proposé au stade de plan directeur, c'est à dire en amont de la phase de faisabilité ; afin de permettre notamment les ajustements de plan d'aménagement en intégrant les engagements pris par la direction de Paris-Orly.

Le dialogue territorial se poursuivra dans le cadre des dispositifs existants, tels que les commissions consultatives de l'environnement (CCE) à raison de deux séances par an et les commissions consultatives d'aides aux riverains (CCAR), la Maison de l'Environnement de Paris-Orly ou encore le site entrevoisins.groupeadp.fr. Ces commissions, instances et lieux d'échanges sont des lieux de travail, d'écoute et d'information essentiels.

La concertation de Paris-Orly s'est déroulée du 26 février au 26 mai 2024. Pour que le dialogue sur le Projet Paris-Orly 2035 continue, l'organisation d'un événement annuel a été actée. Il permettra de présenter toutes les démarches initiées, de continuer à nourrir les réflexions avec les collectivités et les différentes parties prenantes pertinentes, de faire un point d'étape sur les axes du projet, de donner la parole aux communautés locales et d'assurer un suivi transparent des engagements pris.

Par ailleurs, le site internet dédié au projet <https://parisorly2035.groupe-adp.com> est pérennisé pour offrir une plateforme d'information et de suivi ouvert à tous. Ce site permettra de diffuser le présent bilan de concertation, ainsi que les documents et informations relatives aux prochaines étapes du projet.

La poursuite du dialogue territorial est un engagement du Groupe ADP pour garantir que le projet Paris-Orly 2035 se déploie de manière harmonieuse, en adéquation avec les attentes et les besoins des territoires concernés.

Pour TAV Airports et AIG, les modalités d'engagement sont décrites dans [S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S3-2-21(c)] → [S3] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et à ce que les résultats informent l'approche de l'entreprise.

S'agissant du processus de concertation volontaire de plan d'aménagement de Paris-Orly, c'est la Directrice de l'aéroport qui a présenté les résultats de la concertation et pris l'ensemble des engagements, y compris celui d'un point annuel permettant au public et donc aux communautés affectées de suivre l'avancement du plan d'aménagement ajusté suite à la concertation.

Pour TAV Airports et AIG, les questions relatives au dialogue avec les communautés relèvent des membres de leurs comités exécutifs,

[S3-2-21(d)] → [S3] Communication de la manière dont l'entreprise évalue l'efficacité de son engagement auprès des communautés affectées

S'agissant du bilan de la concertation, celui-ci précise l'ensemble des avis et les plus de 25 engagements concrets et datés pris par ADP SA. Ces engagements ainsi que le calendrier de mise en œuvre sont détaillés dans le bilan de la concertation accessible *via* le lien suivant : <https://parisorly2035.groupe-adp.com>.

La direction de Paris-Orly a fixé un objectif d'un rendez-vous avec les parties prenantes à minima annuel pour partager l'avancement de l'atteinte de ces engagements.

[S3-2-22] → Information sur les mesures prises pour mieux comprendre les points de vue des communautés affectées qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts et (ou) marginalisées.

Toutes les actions de dialogue mises en place par Groupe ADP et décrites dans ce chapitre ont pour objectif de mieux comprendre le point de vue des communautés affectées, en particulier celui des communautés les plus vulnérables aux impacts.

[S3-2-23] → Information sur la manière dont l'entreprise prend en compte et assure le respect des droits particuliers des populations autochtones dans son approche de l'engagement des parties prenantes.

Non concerné : pas de populations autochtones sur nos emprises.

S3-3 — Initiatives, lieux et cadres de dialogues en place avec les parties prenantes territoriales

[S3-3-27(a)] → Divulgarion de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a identifié qu'elle était liée à un impact négatif important sur les communautés affectées.

La politique de dialogue mise en place par Groupe ADP vise à prévenir les impacts négatifs sur les communautés affectées.

[S3-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux communautés affectées, y compris les communautés affectées spécifiques ou toutes les communautés affectées.

[S3-3-27(b)] → [S3] Divulgarion des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Les communautés affectées peuvent faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins de différentes manières ; *via* :

- ◆ l'accueil physique proposé au sein des MDE ;
- ◆ l'utilisation en distanciel du site [Entrevoisins](#).

TAV Airports

- ◆ des réunions sont conduites selon les besoins des communautés ;
- ◆ des QR codes redirigeant vers les coordonnées du responsable de la communication avec les parties prenantes (CLO) sont disponibles et permettent aux communautés d'être en lien direct avec l'entreprise ;
- ◆ un mécanisme de plaintes est mis en place par le CLO et la direction des ressources humaines afin de recueillir les demandes des communautés locales *via* un formulaire en ligne disponible sur le site de TAV Airports <https://tavhavalimanlari.com.tr/about-us/contact>.

AIG

- ◆ des réunions annuelles sont conduites avec les communautés locales. Elles portent sur trois thématiques : l'environnement, le recrutement et l'emploi, les actions de la Fondation AIG ;
- ◆ mécanismes de plaintes : système dédié pour recevoir et répondre aux préoccupations des communautés. Le processus de gestion des plaintes est certifié par la norme ISO 10002 ;
- ◆ développement d'une procédure de communication externe pour répondre aux préoccupations des parties prenantes, y compris les communautés locales. Des forums comme le comité environnemental de l'aéroport permettent d'impliquer les habitants.

[S3-3-27(c)] → [S3] Divulgarion des processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux.

ADP SA gère les MDE, le site dédié Entrevoisins ainsi que le logiciel de réclamations ITRAP, en veillant à la continuité d'accès en permanence.

ADP SA assure le rôle de secrétaire des différentes CCE (pour mémoire, Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget et les aéroports d'aviation générale), il participe à la bonne tenue de ces instances.

L'entreprise est exigeante sur la mise à disposition de lieux d'accueil performants. Ainsi à Paris-Orly, l'entreprise a décidé de relocaliser la Maison de l'Environnement au plus proche des terminaux, cf. [S3-1-AR 9] → [S3] Explication des changements importants apportés aux politiques adoptées au cours de l'année de référence.

[S3-3-27-(d)] → [S3] Divulgarion de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée.

En matière de réclamations

Les mécanismes de dialogue mis en place sont utilisés de façon régulière par les riverains. L'outil de réclamation permet la génération d'une réponse détaillée par survol d'avion dans un délai de 30 minutes à compter de la demande du riverain.

Concertation

S'agissant du processus de concertation volontaire du plan d'aménagement de Paris-Orly, les questions et avis déposés (plus de 10 000) ont tous été analysés et répertoriés dans le dossier de bilan de la concertation qui a fait l'objet d'une restitution en réunion publique le 8 octobre 2024 à la MDE de Paris-Orly.

AIG s'assure d'apporter une réponse en 21 jours maximum à toute personne ayant fait part d'une question par email ou par téléphone.

[S3-3-28] → Divulgarion de la manière dont il est évalué que les communautés affectées connaissent et font confiance aux structures ou aux processus comme moyen d'exprimer leurs préoccupations ou leurs besoins et d'y répondre

La fréquentation des Maisons de l'Environnement permet d'évaluer la connaissance et la confiance de l'organisation mise en place.

Par ailleurs, plusieurs indicateurs sont suivis par ADP SA. Certains de ces indicateurs sont publics :

- ◆ le niveau d'accueil dans les Maisons de l'Environnement ;
- ◆ le niveau de traitement des réclamations ;
- ◆ la participation aux réunions CCE ;
- ◆ l'implication dans l'organisation des réunions des CCE et la présence de la gouvernance du Groupe ADP à ces instances.

[S3-3-28] → [S3] Les politiques relatives à la protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins sont en place.

Les coordonnées des personnes qui actionnent ces canaux sont utilisées dans le seul but de leur répondre, conformément à nos engagements RGPD.

Par ailleurs, dans le cadre des réclamations, il est possible de déposer des demandes anonymes qui transitent alors par l'intermédiaire d'associations de défense de riverains.

Les demandes anonymes sont traitées de manière identique aux autres.

Le dispositif d'alerte éthique est accessible aux communautés. Il permet de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales, à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la Loi Potier sur le devoir de vigilance) – [G1-I-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.

[S3-3-AR 19] → [S3] Indiquer si et comment les communautés affectées sont en mesure d'accéder aux canaux au niveau de l'entreprise qui les concerne.

Les maisons de l'environnement sont des lieux librement accessibles au public, sur des horaires d'ouverture larges et publiés.

Les différents sites comme entrevoisins et ITRAP sont disponibles 24h/24, 7j/7 en dehors des périodes ponctuelles de maintenance.

TAV Airports

Des QR codes sont disponibles afin d'accéder aux coordonnées du CLO. La possibilité est offerte aux communautés de contacter l'entreprise en tout temps via un formulaire en ligne sur le site web de TAV Airports.

AIG

Des réunions avec les communautés affectées sont organisées annuellement. Les communautés ont également la possibilité de contacter AIG toute l'année via leur site internet.

Les communautés ont la possibilité d'accéder à ces canaux dans la langue locale.

S3-4 — Plans d'action mis en place pour améliorer le dialogue avec les parties prenantes territoriales et la prise en compte de ses résultats

[S3-4-31] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux communautés affectées [voir ESRS 2 - MDR-A].

- ◆ Mise en place d'une veille proactive hebdomadaire des expressions des communautés affectées sur l'activité aérienne francilienne et établissement de plan de rencontres semestriels auprès des élus du territoire, représentants les communautés affectées, pour renforcer le lien et la compréhension des enjeux réciproques et émergents. Ce plan d'action est porté par les équipes des MDE (estimé à plus de 20 personnes).
- ◆ Fédération de la communauté aéroportuaire (compagnies aériennes, constructeurs aéronautiques, contrôleurs aériens...) pour interagir d'une même voix avec les parties prenantes territoriales. La volonté de fédération est incarnée par des instances de dialogue comme le Fonds de Dotation de la Communauté Aéroportuaire ou l'AIRH qui offrent un espace d'expression commun aux entreprises de la communauté aéroportuaire, la progression de cette démarche sera mentionnée dans le rapport de durabilité 2025.

Pour TAV Airports et AIG, voir [S3-3-27-(b)] → [S3] Divulgarion des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

[S3-4-32-(a)] → Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les communautés affectées

Pas d'impact négatif important des politiques de dialogue.

[S3-4-32-(c)] → Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs pour les communautés touchées

Pas d'initiatives supplémentaires dont l'objectif est de produire des effets positifs pour les communautés.

[S3-4-32-(d)] → Description des modalités de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions ou des initiatives en ce qui concerne les résultats pour les communautés touchées

[S3-3-28] → Divulgence de la manière dont il est évalué que les communautés affectées connaissent et font confiance aux structures ou aux processus comme moyen d'exprimer leurs préoccupations ou leurs besoins et d'y répondre.

[S3-3-27-(d)] → [S3] Divulgence de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée.

[S3-4-33-(a)] → Description des processus permettant d'identifier les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif matériel particulier, réel ou potentiel, sur les communautés affectées

Aucun impact négatif matériel lié aux actions de dialogue n'a été identifié.

[S3-4-33-(b)] → Description de l'approche adoptée pour prendre des mesures en rapport avec des incidences matérielles spécifiques sur les communautés touchées

Cf. [S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S3-4-33-(c)] → Description de l'approche visant à garantir la disponibilité et l'efficacité de la mise en œuvre et des résultats des processus destinés à fournir ou à permettre des mesures correctives en cas d'incidences négatives importantes sur les communautés touchées

Les lieux, les ressources humaines et les outils du dialogue avec les communautés affectées sont mis en œuvre de manière pérenne. Le Groupe ADP estime que ces moyens sont nécessaires pour tenir les engagements et les obligations de dialogue avec les communautés affectées.

[S3-4-34-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en relation avec les communautés affectées.

L'opportunité liée aux politiques de dialogue a trait à l'amélioration de projets par la prise en compte du point de vue des communautés affectées dans leurs conceptions. La concertation de Paris-Orly vise à saisir cette opportunité.

Les rencontres annuelles organisées par AIG ou le recrutement de *Community Liaison Officers* par TAV Airports ont pour but de saisir les opportunités matérielles en relation avec les communautés affectées.

[S3-4-35] → Divulgence de la question de savoir si et comment il est garanti que les propres pratiques ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les communautés affectées.

La consultation de Paris-Orly a été réalisée dans des conditions respectueuses des pratiques de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

[S3-4-36] → [S3] Divulgence des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux communautés affectées.

Cf. G1.1.10 (a) : aucune alerte éthique émanant de/ou concernant les communautés, Défenseurs de droits/ONG.

[S3-4-38] → [S3] Divulgence des ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Environ 25 personnes, chargées de relations institutionnelles, d'animation événementielle ou de gestion administrative travaillent au bon fonctionnement des MDE.

[S3-4-AR 25-(a)] → [S3] Divulgence des approches générales et spécifiques pour traiter les impacts négatifs importants

Pas d'impact négatif important lié aux politiques de dialogue.

[S3-4-AR 25-(c)] → [S3] Information sur les progrès réalisés par l'entreprise en matière d'efforts au cours de la période couverte par le rapport

La réalisation d'une concertation volontaire pour le plan d'aménagement de Paris-Orly, constitue un dispositif particulier et non récurrent propre à l'exercice.

Cette action mobilisatrice de ressources humaines, financières et temporelles démontre la volonté du Groupe ADP à mettre la qualité du dialogue au cœur de ses relations avec les communautés affectées.

[S3-4-AR 25-(d)] → [S3] Divulgence des objectifs d'amélioration continue

Les plans de rencontres effectuées semestriellement traduisent la volonté d'ADP SA d'assurer un dialogue constructif et avec toutes les communautés affectées.

Par ailleurs, dans le cadre du bilan de la concertation de Paris-Orly, ADP SA prend l'engagement d'organiser une réunion d'information sur l'avancement du projet à un rythme annuel et ce jusqu'à la mise en place du projet.

S3-5 — Objectifs ciblés d'échanges avec les parties prenantes territoriales**[S3-5-41] → Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux communautés affectées [voir ESR 2 - MDR-T].**

Il n'y a pas d'objectifs fixés en lien avec la politique de dialogue avec les parties prenantes territoriales autre que la bonne mise en œuvre de la politique de l'entreprise en la matière.

[S3-5-42-(a)] → Divulgence de la manière dont les communautés affectées ont été directement impliquées dans la définition des objectifs

Il n'y a pas d'objectifs fixés en lien avec la politique de dialogue avec les parties prenantes territoriales autre que la bonne mise en œuvre de la politique de l'entreprise en la matière.

[S3-5-42-(b)] → Divulgence de la manière dont les communautés affectées ont été directement impliquées dans le suivi des performances par rapport aux objectifs

Il n'y a pas d'objectifs fixés en lien avec la politique de dialogue avec les parties prenantes territoriales autre que la bonne mise en œuvre de la politique de l'entreprise en la matière.

[S3-5-42-(c)] → Divulgence de la manière dont les communautés affectées ont été directement impliquées dans l'identification des leçons ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise

Il n'y a pas d'objectifs fixés en lien avec la politique de dialogue avec les parties prenantes territoriales autre que la bonne mise en œuvre de la politique de l'entreprise en la matière.

4.3.3.3. Développement économique local, emploi et insertion

S3-1 — Politique de développement économique local, d'emploi et d'insertion engagée par le Groupe ADP

L'enjeu développement économique local, emploi et insertion est incarnée à l'échelle du groupe à travers la charte *Airport for Trust*. Toutefois, lorsque les points de données n'intègrent pas d'informations concernant TAV Airports et AIG cela signifie que l'information dans ce premier exercice n'a pas pu être collectée.

[S3-1-14] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux communautés affectées, y compris les communautés affectées spécifiques ou toutes les communautés affectées.

Les aéroports parisiens sont des espaces de création de valeur économique, tant au travers de l'activation de leurs principales chaînes de valeurs (aéronautique, aéroportuaire, immobilier et *retail*), que par l'attraction territoriale générée auprès des entreprises par l'activité de transport de personnes et de biens.

Les transformations du secteur aérien et/ou aéroportuaire, à l'instar de la décarbonation des opérations en vol et au sol ou de la diminution de l'impact sonore des aéronefs modifient les acteurs impliqués dans les chaînes de valeur et peuvent restructurer les typologies d'activités attirées sur les territoires aux alentours des aéroports.

Le dynamisme économique des aéroports peut générer une dépendance économique des communautés affectées, les rendant ainsi vulnérables lors de crises sectorielles comme ce fut le cas lors de la crise Covid.

La prise en compte de ces effets économiques territoriaux positifs et négatifs impose au Groupe ADP de soutenir, animer et promouvoir l'ensemble des acteurs économiques présents, d'en attirer de nouveaux, de faciliter l'innovation et la recherche, au bénéfice des territoires avoisinants et de leurs populations.

Les relations territoriales en matière de développement économique et d'emploi, formation et insertion s'inscrivent pleinement dans le développement du nouveau modèle d'affaires du groupe : croissance modérée du trafic, décarbonation du transport aérien, intermodalité et programmation modulaire et phasée...

Pour y parvenir, en cohérence avec le développement économique, le triptyque emploi, formation, insertion est un autre levier. ADP SA s'efforce, avec la communauté aéroportuaire (plus de 1 000 entreprises), de proposer aux résidents locaux demandeurs d'emploi, jeunes comme seniors, en particulier non qualifiés, un emploi à l'aéroport le plus proche, assorti d'une formation idéalement locale, et d'une levée des freins à l'embauche et à la fidélisation (insertion).

Les procédures de surveillance sont différentes en fonction des types de gouvernances des structures territoriales auxquelles ADP SA contribue. Celles-ci sont décrites en [S3-3-27-(c)] → [S3] Divulgaration des processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux.

Le niveau hiérarchique responsable de la mise en place de la politique est décrit dans [S3-2-21-(c)] → [S3] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et à ce que les résultats informent l'approche de l'entreprise.

Toute variation du niveau d'activités des aéroports, positive comme négative, peut se répercuter sur le niveau d'emploi local et sur la dynamique de l'écosystème de formation et d'insertion. Ces variations impliquent un appui à l'ensemble des acteurs de l'emploi-formation-insertion locaux, pour capitaliser sur les variations positives et amortir les négatives.

En complément, la stratégie de développement sociétal, en particulier en matière, d'emploi, de formation et d'insertion, s'inscrit elle aussi dans l'axe 3 de la politique RSE du Groupe ADP *Pioneers For Trust*. Sa mise en œuvre s'appuie sur un corpus de lois, règlements et politiques publiques relatifs à ces domaines.

[S3-1-15] → Divulgaration de toute disposition politique particulière visant à prévenir et à traiter les impacts sur les populations indigènes

Non concerné : pas de populations indigènes sur nos emprises.

[S3-1-16] → Description des engagements politiques pertinents en matière de droits de l'homme pour les communautés touchées

Cf. §4.3.b. sur la « Démarche générale de vigilance Droits Humains ».

[S3-1-16-(a)] → Communication de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme des communautés, et plus particulièrement des populations autochtones

Cf. §4.3.b. sur la « Démarche générale de vigilance Droits Humains ».

[S3-1-16-(b)] → Divulgaration de l'approche générale en matière d'engagement avec les communautés affectées

Cf. §4.3.b. sur la « Démarche générale de vigilance Droits Humains ».

[S3-1-16-(c)] → [Divulgaration de l'approche générale concernant les mesures visant à fournir et (ou) permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme.

Élément essentiel des mesures de détection du plan de vigilance, le dispositif d'alerte éthique Groupe permet de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave à l'environnement, aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales ou à la santé et sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance) – [G1-1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.

[S3-1-17] → [S3] Indiquer si et comment les politiques sont alignées sur les instruments pertinents internationalement reconnus.

La stratégie de développement économique des territoires s'inscrit dans la politique RSE du Groupe ADP, elle-même adossée aux objectifs de développement durable de l'ONU, notamment l'objectif 8 : promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous.

[S3-1-17] → [S3] Divulgaration des cas de non-respect des principes directeurs de l'ONU sur les entreprises et les droits de l'homme, de la déclaration de l'OIT sur les droits au travail, ou des principes de l'OCDE pour les multinationales concernant les communautés affectées.

Non concerné : pas de cas de non respect des principes directeurs de l'ONU.

[S3-1-AR 9] → [S3] Explication des changements importants apportés aux politiques adoptées au cours de l'année de référence.

Aucun changement important n'a été apporté aux politiques de développement économique et d'emploi, formation et insertion au cours de l'année de référence.

[S3-1-AR 11] → [S3] Divulgarion d'une illustration des types de communication de ses politiques aux individus, groupes d'individus ou entités pour lesquels elles sont pertinentes.

Un ensemble de moyens de communication multi-canaux physiques et digitaux est utilisé : par exemple, des interventions sollicitées par les communautés affectées lors d'Assemblées Générales, une diffusion large et répétée de la Feuille de Route Stratégique Pioneers 2025, l'utilisation des sites Internet Groupe ADP et entrevoisins.groupeadp.fr, des webinaires sur les process achats, des présentations lors des visites des aéroports par des groupes de personnes ou d'entités locales...

S3-2 — Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans la conception et la réalisation de la politique de développement économique**[S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.****Développement économique**

Les parties prenantes territoriales des actions de développement économique des aéroports sont constituées en premier lieu des organisations institutionnelles bénéficiant de la délégation de cette compétence par la Région Île-de-France : les Communautés d'Agglomérations et les Établissements Publics Territoriaux auxquels s'ajoutent les autres acteurs institutionnels tels que les Chambres de Commerce et d'Industrie départementales et territoriales, ainsi que les Agences de Développement économique ou Agences d'Attractivités départementales.

De nombreuses associations, parfois détentrices de rôles de financeurs (*via* les prêts d'honneur par exemple), sont aussi essentielles dans l'animation et le développement territorial, comme le Réseau Entreprendre, France Active, ADIE ou Mieux Entreprendre, souvent organisées en antennes départementales ou co-départementales.

Par ailleurs, les clusters, incubateurs, pépinières et hôtels d'entreprises sont des lieux privilégiés pour l'innovation et l'implantation de nouvelles entreprises, et sont soutenus par ADP SA.

Enfin, les syndicats d'entreprises sont également des partenaires importants.

Emploi-formation-insertion

Les parties prenantes territoriales des actions d'emploi-formation-insertion sont constituées d'organisations institutionnelles : État (Services Publics de l'Emploi), Région Île-de-France, départements, communautés d'agglomération, établissements publics territoriaux (emploi et Insertion) et d'un réseau d'acteurs associatifs : missions locales, agences locales d'insertion, associations pour l'insertion...

Les organismes de formation, qui peuvent être aussi bien des entreprises commerciales que des associations, en font également partie. Un grand nombre d'entre eux forment à des métiers transverses exercés sur nos plateformes.

Les organismes de l'Éducation Nationale interagissent régulièrement avec ADP SA. Les collèges et lycées, notamment professionnels, implantés sur les départements

d'emprise et les académies de rattachement, constituent un réseau de parties prenantes dans le cadre de la contribution d'ADP SA à l'orientation professionnelle des élèves : accueil en stages découverte, visites des aéroports, périodes de mise en formation professionnelle (PMFP) pour les lycéens professionnels...

Toutes ces parties prenantes ont des liens avec les responsables du développement économique ainsi que les responsables emploi-formation-insertion, au travers de rencontres institutionnelles (conseil d'administration, assemblées générales, événements divers d'inaugurations ou de célébrations) mais aussi avec les populations cibles par le biais d'événements de type forums locaux d'orientation et/ou pour l'emploi, de visites d'entreprises aéroportuaires... Ces liens découlent également de conventions, chartes et feuilles de route contractualisées, permettant d'intégrer de manière partenariale les perspectives des communautés dans les actions portées par ADP SA.

L'ensemble des acteurs décrits ci-dessus portent les intérêts des communautés affectées et influencent les actions de développement économique et d'emploi, formation, insertion portées par ADP SA.

Pour la Fondation AIG, voir introduction au chapitre S3-1 — Politique de développement économique local, d'emploi et d'insertion engagée par le Groupe ADP.

[S3-2-21-(a)] → L'engagement se fait directement avec les communautés affectées ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

[S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S3-2-21-(b)] → [S3] Divulgarion de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

[S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S3-2-21-(c)] → [S3] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et à ce que les résultats informent l'approche de l'entreprise.

ADP SA : direction du Développement durable et des Affaires publiques.

Les questions relatives au dialogue avec les communautés relèvent des membres du comité exécutif de TAV Airports et d'AIG.

[S3-2-21-(d)] → [S3] Communication de la manière dont l'entreprise évalue l'efficacité de son engagement auprès des communautés affectées

ADP SA discute des actions et résultats attendus en amont avec les représentants des communautés affectées, ainsi que lors des différentes rencontres annuelles.

Concernant le soutien aux partenaires visant à développer l'entrepreneuriat, une étude d'impact à l'horizon 2026 est prévue afin de modifier, si besoin, les modalités de soutien exercées.

Enfin, une étude d'impact socio-économique des activités exercées sur les principales zones aéroportuaires franciliennes est réalisée par un cabinet externe. Cette étude, qui dresse un point de situation très précis sur l'emploi local et l'activité économique est, par la suite présentée et discutée avec l'ensemble des partenaires territoriaux.

La Fondation AIG évalue chaque année la part des bénéficiaires des formations insérés sur le marché du travail.

[S3-2-22] → Information sur les mesures prises pour mieux comprendre les points de vue des communautés affectées qui peuvent être particulièrement vulnérables aux impacts et (ou) marginalisées.

Une action spécifique de soutien à l'association ADIE, qui œuvre sur le développement économique des populations les plus fragiles et éloignées de l'emploi est en cours.

Par ailleurs, une étude sur les achats dans les Quartiers Prioritaires de la Ville a été réalisée en 2022, et les informations liées aux process et besoins achats sont transmises de manière systématique aux Groupements des Établissements et Services d'Aide pour le Travail.

En ce qui concerne l'emploi, outre l'étude d'impact socio-économique des activités aéroportuaires, qui donne des éléments d'information, ADP SA s'appuie sur deux structures partenariales territoriales : le GIP Paris-Charles de Gaulle Alliance pour le Grand Roissy-Le Bourget et l'association Orly International pour le Grand Orly-Seine Bièvre.

Ces deux entités réalisent des points de situation sur l'évolution de l'emploi sur les plateformes aéroportuaires qui permettent de mieux comprendre le point de vue des communautés affectées particulièrement vulnérables. Ces points sont présentés à l'ensemble des acteurs territoriaux membres de ces structures.

[S3-2-23] → Information sur la manière dont l'entreprise prend en compte et assure le respect des droits particuliers des populations autochtones dans son approche de l'engagement des parties prenantes.

Non concerné : pas de populations autochtones sur nos emprises.

S3-3 — Initiatives, lieux et cadres de dialogues en place avec les communautés affectées au sujet du développement économique local, d'emploi et d'insertion

[S3-3-27-(a)] → Divulgence de l'approche générale et des processus permettant d'apporter ou de contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a identifié qu'elle était liée à un impact négatif important sur les communautés affectées.

Aucun impact négatif important lié aux actions de développement économique n'a été identifié.

Aucun impact négatif important lié aux actions d'emploi-formation-insertion n'a été identifié.

[S3-3-27-(b)] → [S3] Divulgence des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

[S3-2-21] → Information sur la manière dont les perspectives des communautés affectées influencent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S3-3-27-(c)] → [S3] Divulgence des processus par lesquels l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux.

Les principaux partenaires territoriaux ont contractualisé avec ADP SA des conventions, chartes et feuilles de route précisant les enjeux d'intérêts communs, les plans d'actions adaptés et les canaux d'échange entre parties prenantes. La mise à disposition des canaux est assurée par la gouvernance de ces différents partenariats (conseils d'administrations, comités techniques, comités de pilotage).

De plus, ADP SA est intégré dans les instances territoriales et spécifiques de développement économique et emploi (agences de développement économique, Chambres de Commerce et d'Industrie, missions locales, Écoles 2^{ème} Chance, autres associations, EPCI, conseils départementaux...) pour lesquelles des espaces de discussions et de délibérations régulières sont réalisés (CA et AG notamment). L'ensemble du spectre économique et emploi-formation-insertion est donc en lien avec les acteurs de la stratégie de développement d'ADP SA.

[S3-3-27-(d)] → [S3] Divulgence de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et de la manière dont l'efficacité des canaux est assurée.

Le suivi des questions soulevées est assuré par la gouvernance des différents partenariats d'ADP SA (conseils d'administrations, comités techniques, comités de pilotage) qui s'assure que les questions soient étudiées et traitées.

[S3-3-28] → Divulgence de la manière dont il est évalué que les communautés affectées connaissent et font confiance aux structures ou aux processus comme moyen d'exprimer leurs préoccupations ou leurs besoins et d'y répondre

Les partenariats traduisent les intérêts communs avec les territoires. Ils ont pour objectif de concilier la stratégie du Groupe et celle des communautés. Ces partenariats incluent chacun des structures et processus spécifiques comme moyen d'exprimer les préoccupations.

La présence d'ADP SA dans diverses instances de gouvernance traduit la confiance des communautés et constitue un moyen de répondre à leurs besoins.

[S3-3-28] → [S3] Les politiques relatives à la protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins sont en place.

Le dispositif d'alerte éthique Groupe accessible via les sites internet de TAV Airports, AIG et ADP SA permet aux communautés locales de ces trois entités de faire remonter leurs alertes avec la garantie de ne subir aucune représaille. Le dispositif est décrit section 4.4.2.4 du présent rapport - [G1-1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.

[S3-3-AR 20] → [S3] Les mécanismes tiers sont accessibles à toutes les communautés affectées.

Les mécanismes tiers répondent à des logiques territoriales et prennent des formes variées en fonction des partenariats établis par ADP SA.

Ceux-ci sont accessibles à toutes les communautés cependant certains critères géographiques ou relatifs à l'activité des organismes peuvent en restreindre l'accès.

S3-4 — Plans d'action mis en place pour améliorer le développement économique local, d'emploi et d'insertion

[S3-4-31] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux communautés affectées [voir ESRS 2 - MDR-A].

Les actions de développement économique des territoires d'ADP SA et de l'emploi-formation-insertion peuvent être classées en trois grandes catégories.

1. Soutien financier aux écosystèmes

Ce soutien financier prend la forme de mécénat lorsque l'entité bénéficie de l'agrément adéquat, d'adhésion, de subvention ou de taxe d'apprentissage.

En matière de développement économique un plan quinquennal de soutien financier d'un montant de 90 000 euros a été mis en place en 2024 afin de diversifier les acteurs, les territoires et les activités économiques soutenus.

Il vise à soutenir des associations promouvant notamment le développement de projets et d'entreprises sur des sujets tels que l'ESS, l'entrepreneuriat des étudiants ou de personnes éloignées de l'emploi.

Une étude d'impact sur les territoires est prévue entre 2026 et 2028 pour valider la pertinence de ce plan multifocal.

En matière d'emploi-formation-insertion, le soutien financier se concentre sur :

- ◆ les structures d'insertion, notamment celles qui contribuent à lever les freins à l'embauche et à la fidélisation que constituent le logement, la mobilité et la garde d'enfants ;
- ◆ les structures de formation, en particulier celles œuvrant à l'employabilité des personnes éloignées de l'embauche. Cela se fait, soit par des subventions, soit par le versement de taxe d'apprentissage ;
- ◆ les outils partenariaux territoriaux : GIP Paris-CDG Alliance et association Orly International.

2. Participations aux événements et projets des territoires

Développement économique

Du fait de la forte dépendance entre le développement des aéroports et celui de leurs territoires d'emprise et d'influence, les acteurs institutionnels territoriaux sont en attente de participation d'ADP SA à leurs rencontres (conseils d'administration, assemblées générales, ou événements ad hoc).

Cette participation vise à porter à la connaissance des acteurs économiques les évolutions prévues dans le développement d'ADP SA et à affirmer l'intérêt du groupe pour le développement économique de leur territoire.

Par ailleurs, ADP SA prend part à des projets territoriaux variés. Ces projets portent sur des sujets tels que la mise en place d'une stratégie ESS, la décarbonation des territoires, les stratégies foncières de diversification, l'élaboration de stratégies de marketing territorial, ou encore le soutien à la transformation environnementale des PME.

L'implication d'ADP SA dans ces projets est souvent requise par les territoires car elle permet de légitimer leurs actions en démontrant une proximité avec un acteur pivot du tissu économique.

Enfin, l'ensemble de ces acteurs ont besoin de locaux pour leurs événements ou l'exercice de leurs activités avec leurs groupes d'entreprises, ainsi que, parfois, de bénévolat de salariés. ADP SA tente de fournir au mieux de ses possibilités cette aide (en lien avec la direction de l'Immobilier, les MDE, les CCI).

Emploi-formation-insertion

ADP SA participe à un grand nombre d'événements emploi territoriaux organisés par les collectivités locales ou par les acteurs de l'emploi et de l'insertion (deux à trois participations par mois).

ADP SA y participe en son nom propre ou en qualité de membre de l'Association Aéro Impact Ressources Humaines (AIRH), fondatrice de la démarche de recrutement sans CV et d'insertion AEROWORK décrite ci-dessous. Ces participations visent à couvrir au mieux l'ensemble des départements d'emprise et d'influence. ADP SA y recrute et/ou promeut la démarche AEROWORK.

ADP SA est associé aux grands événements et projets relatifs à l'emploi, la formation et l'insertion de Paris-Charles de Gaulle Alliance et d'Orly International, dédiés à l'aéroportuaire prioritairement. ADP SA participe à la fois financièrement (subventions annuelles pour les deux entités, frais d'organisation d'événements, dispositif EnvolPro de PCA ...), matériellement (mise à disposition gracieuse des locaux occupés pour les deux entités), ou encore humainement (auprès d'Orly International en particulier).

ADP SA est administrateur d'associations :

- ◆ qui œuvrent à la levée des freins à l'embauche et à la fidélisation : subvention et poste d'administrateur pour Papa Charlie, association d'aide au logement et crèches à horaires étendus ;
- ◆ qui contribuent à l'accès à l'emploi des jeunes sans qualification : taxe d'apprentissage et poste d'administrateur chez certaines Écoles 2^{ème} Chance, poste d'administrateur dans plusieurs missions locales et appui à divers projets.

ADP SA est membre de plusieurs comités locaux école-entreprise (CLEE) qui, sous la houlette des académies et avec la collaboration des EPCI et entreprises locales, mettent en place ou favorisent des actions de découverte du monde professionnel par les collégiens et lycéens.

Plus largement dans le domaine de l'orientation, ADP SA collabore avec les collèges et les lycées professionnels pour faire découvrir les métiers aéroportuaires :

- ◆ avec les collèges : accueil des élèves de 3^{ème} avec l'association TousEnStage (semaine multi-entreprises) et avec la région Île-de-France (1 000 stages) ;
- ◆ avec les lycées professionnels : interventions en classes préparatoires aux métiers transverses exercés à l'aéroport (accueil, commerce-vente, sécurité...), accueil de lycéens en visite des aéroports, obtention de stages (PMFP) au sein des entreprises aéroportuaires.

ADP SA collabore également pour des actions de même type avec diverses structures de l'insertion : Écoles 2^{ème} Chance, Missions locales, diverses associations type Esperem...

Globalement, ce sont plus de 2 000 jeunes accueillis en 2024 sur l'ensemble des dispositifs.

De plus, depuis 2024, ADP SA participe au dispositif de stages de seconde pour les lycéens préparant des baccalauréats généralistes (plus de 250 lycéens accueillis cette année durant deux semaines).

3. Animations en lien avec les besoins du Groupe

Le développement économique des territoires passe par le renforcement des informations sur les besoins d'ADP SA relatifs à ses chaînes de valeurs actuelles et futures.

Un nouveau projet appelé le *Smart Territories* permet annuellement de mettre en valeur des entreprises innovantes des territoires sur une thématique en réponse à l'expression de besoins du groupe. L'objectif du projet est de faciliter l'échange d'informations sur les évolutions aéroportuaires et la capacité des territoires à y répondre.

En complément des collaborations avec les acteurs de l'emploi-formation-insertion déjà évoquées, ADP SA anime plusieurs projets qu'il a initiés ou co-initiés.

Exemple pour l'emploi : la démarche de recrutement et d'insertion AEROWORK.

Cofondée avec 11 grandes entreprises aéroportuaires prestataires au sortir de la pandémie Covid-19, la démarche vise à permettre le recrutement de demandeurs d'emploi locaux (90 % des candidats) en se fondant sur les qualités intrinsèques (*softskills*) et non sur le CV.

Un test de personnalité complété de quelques questions administratives permet à un algorithme utilisant l'intelligence artificielle d'identifier les qualités principales des candidats et de leur proposer un ensemble de métiers correspondants. Les candidats postulent pour un ou des métiers et non pour une entreprise à partir de fiches métiers uniques pour une même filière.

La priorité est donnée aux demandeurs éloignés de l'embauche : jeunes sans qualification (55 à 60 % des candidats), bénéficiaires du RSA (10 % des recrutés). Grâce à une grande diversité dans les métiers proposés, plus de 1 000 personnes ont trouvé un emploi à l'aéroport (92 % de CDI) en un peu de plus de deux ans d'existence de la démarche.

Trente entreprises, représentant déjà 40 000 des 120 000 ETP des plateformes, sont désormais membres de l'association support, l'AIRH. Un partenariat régional entre France Travail IDF et l'AIRH, dont ADP SA est la cheville ouvrière, a été élaboré cette année 2024, non seulement pour promouvoir la démarche mais surtout pour bâtir un accompagnement personnalisé à chaque candidat refusé et pour constituer peu à peu un vivier de candidats formés.

Exemple pour la formation : la coloration aéroportuaire de l'écosystème existant.

ADP SA a multiplié depuis 18 mois les échanges avec l'écosystème dédié aux métiers aéroportuaires transverses afin de susciter une coloration aéroportuaire des programmes de formation. Avec cette démarche, le groupe poursuit un double objectif : faire coïncider les formations locales avec l'offre locale d'emploi, favoriser des candidatures de demandeurs d'emploi déjà formés aux spécificités du travail en aéroport ou au moins sensibilisés.

ADP SA agit actuellement sur deux fronts : incitation et appui des lycées professionnels à s'engager dans une coloration aéroportuaire quand ils ne l'ont pas déjà débutée. À ce stade, le bac professionnel métiers de l'accueil a été coloré et ceux de commerce-vente, restauration, sécurité le seront à court-terme.

Dans ce cadre, ADP SA intervient en classe pour présenter les métiers et parcours aéroportuaires, accueille les lycéens motivés en visite des aéroports et favorise l'obtention de stages (PMFP) pour les volontaires.

Deuxième front : un projet de CFA aéroportuaire sur le Grand Orly, en cours de conception.

De plus, ADP SA participe à la conception d'une étude portant sur les compétences attendues par les entreprises aéroportuaires à l'horizon 2030. ADP SA partagera les résultats de cette étude avec les organismes de formation pour que ces derniers puissent proposer, en 2030, des programmes de formation adaptés.

TAV Airports

Les plateformes de TAV Airports sont implantées dans des zones très différentes au niveau socio-économique par rapport aux territoires entourant les plateformes franciliennes du Groupe ADP.

Ces zones ont une faible densité de population et, de ce fait, constituent un écosystème économique moins développé et dynamique. Par ailleurs, TAV Airports ne rencontre pas les mêmes difficultés qu'ADP SA pour attirer les talents vers l'aéroportuaire, et plus généralement pourvoir les postes sur ce secteur d'activités.

Dès lors, les opportunités et risques relatifs au développement économique local, à l'emploi et à l'insertion rencontrés par TAV Airports apparaissent faibles. À l'échelle de TAV Airports, l'enjeu n'est pas considéré comme matériel.

Fondation AIG

Pour AIG, les actions de développement économique local, d'emploi et d'insertion sont portées par la Fondation d'entreprise. La Fondation Airport International Group (AIG) a été lancée en 2019 pour servir de bras exécutif aux activités RSE philanthropiques d'AIG, avec une mission centrée sur le développement des communautés locales et la durabilité environnementale. Ces domaines prioritaires sont directement liés aux objectifs de développement durable des Nations unies (ODD/UNSDG) et sont traités en coopération avec plusieurs institutions publiques et ONG locales.

La Fondation AIG a été créée pour consolider et étendre les efforts réalisés dans trois domaines clés : l'autonomisation des jeunes, le développement des communautés défavorisées et le plaidoyer en faveur de pratiques respectueuses du climat. La Fondation AIG mène également des actions pour améliorer les conditions de vie des riverains et renforcer le tissu social.

La première action menée par la fondation a été la réhabilitation d'un centre de formation nommé « Hirfati » (qui signifie « mon métier » en arabe) qui appartenait à la municipalité d'Al Jizah. Ce centre reçoit des jeunes pour des formations professionnelles avec certificat après avoir passé l'examen officiel du ministère du Travail.

Depuis sa création, 622 jeunes ont bénéficié de ce dispositif. En 2024, 96 jeunes ont suivi des formations incluant des cours de couture, de maintenance téléphonique, de web design, d'anglais, de sécurité et d'informatique.

La fondation mène ainsi plusieurs programmes de formation professionnelle qui profitent à ceux qui résident à proximité QAIA. La fondation AIG a la conviction que se concentrer sur les populations jeunes permettra à terme de réduire le taux de chômage.

Une évaluation des besoins à partir d'un échantillon de personnes issues de communautés locales a été réalisé afin d'identifier les programmes pédagogiques et les formations professionnelles appropriées à développer. Cette étude a permis de prioriser les domaines les plus urgents et les plus viables pour les jeunes.

Depuis la création de la fondation en 2019, les communautés concernées par le programme de formation mis en place par la fondation sont impliquées dans le suivi des progrès et l'identification des améliorations. Des évaluations annuelles des besoins et des enquêtes de satisfaction sont menées pour identifier si les initiatives s'alignent aux besoins des communautés. Ces enquêtes guident la conception des cours de formation professionnelle et des programmes éducatifs.

Par ailleurs, la Fondation AIG effectue chaque année des sondages auprès des acteurs économiques de son territoire dans le but de connaître leurs besoins en termes d'emplois. Ainsi, elle adapte son offre de formation pour répondre aux besoins des acteurs économiques locaux et offrir les meilleurs débouchés à ses bénéficiaires.

Les actions déployées autour des plateformes franciliennes sont détaillées dans les data points suivants.

[S3-4-32-(a)] → Description des mesures prises, prévues ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les communautés affectées

Aucun impact négatif important lié aux actions de développement économique et de l'emploi n'a été identifié.

[S3-4-32-(b)] → Description de l'action éventuelle et de la manière dont l'entreprise a pris des mesures pour fournir ou permettre de remédier à un impact matériel réel

Aucun impact négatif important lié aux actions de développement économique et de l'emploi n'a été identifié.

[S3-4-32-(c)] → Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif principal est de produire des effets positifs pour les communautés touchées

Il n'y a pas d'actions supplémentaires dont l'objectif est de produire des effets positifs.

[S3-4-32-(d)] → Description des modalités de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions ou des initiatives en ce qui concerne les résultats pour les communautés touchées

L'efficacité des actions est suivie à travers les indicateurs décrits en [S3-5-41] → Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux communautés affectées [voir ESRS 2 - MDR-T].

[S3-4-33-(a)] → Description des processus permettant d'identifier les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif matériel particulier, réel ou potentiel, sur les communautés affectées

Aucun impact négatif important lié aux actions de développement économique n'a été identifié.

[S3-4-33-(b)] → Description de l'approche adoptée pour prendre des mesures en rapport avec des incidences matérielles spécifiques sur les communautés touchées

Aucun impact négatif important lié aux actions de développement économique n'a été identifié.

[S3-4-33-(c)] → Description de l'approche visant à garantir la disponibilité et l'efficacité de la mise en œuvre et des résultats des processus destinés à fournir ou à permettre des mesures correctives en cas d'incidences négatives importantes sur les communautés touchées

Aucun impact négatif important lié aux actions de développement économique n'a été identifié.

[S3-4-34-(a)] → Description des mesures prévues ou en cours pour atténuer les risques matériels découlant des impacts et des dépendances sur les communautés touchées et de la manière dont l'efficacité est suivie.

Non concerné, pas de risque matériel lié aux politiques de développement économique.

[S3-4-34-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en relation avec les communautés affectées.**[S3-4-31] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux communautés affectées [voir ESRS 2 - MDR-A].****[S3-4-35] → Divulcation de la question de savoir si et comment il est garanti que les propres pratiques ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les communautés affectées.**

L'ensemble des points de rencontre indiqués précédemment permet aux partenaires territoriaux d'indiquer si des impacts négatifs sont générés, ce qui n'a pas été le cas.

[S3-4-36] → [S3] Divulcation des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux communautés affectées.

[G1-1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.

[S3-4-38] → [S3] Divulcation des ressources allouées à la gestion des impacts matériels

- ◆ Ressources liées aux équipes de développement économique et d'emploi, formation, insertion, à Paris-CDG et à Paris-Orly.
- ◆ Plan quinquennal de soutien financier d'un montant de 90 000 euros afin de diversifier les acteurs, les territoires et les activités économiques soutenus.

[S3-4-AR 25-(a)] → [S3] Divulcation des approches générales et spécifiques pour traiter les impacts négatifs importants

Aucun impact négatif important lié aux actions de développement économique n'a été identifié.

[S3-4-AR 25-(b)] → [S3] Divulcation de l'investissement social ou d'autres programmes de développement visant à contribuer à des impacts positifs supplémentaires

L'ensemble de la stratégie et des actions mises en place pour le développement économique et sociétal (emploi-formation-insertion) des territoires correspond à des programmes à impact positif.

[S3-4-AR 25-(c)] → [S3] Information sur les progrès réalisés par l'entreprise en matière d'efforts au cours de la période couverte par le rapport

En ce qui concerne le développement économique au cours de l'année 2024, un plan quinquennal de soutien aux partenaires liés au développement de l'entrepreneuriat a été mis en place, avec un apport financier de 30 000 euros par an.

Par ailleurs, le premier exercice du programme *Smart Territories* visant à mettre en lumière dix solutions locales d'innovation a vu le jour et sera renouvelé chaque année.

Des comités techniques et de pilotage sont également mis en place dans le cadre du suivi des chartes et conventions.

Plus de détails sur les progrès réalisés en 2024 sont indiqués dans [S3-4-31] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux communautés affectées [voir ESRS 2 - MDR-A].

[S3-4-AR 25-(d)] → [S3] Divulgence des objectifs d'amélioration continue

En termes de développement économique, 3 objectifs d'amélioration continue sont visés :

- ◆ la mise en place de ressources dédiées à chaque territoire (nord et sud), permettant de faciliter l'ancrage d'ADP SA ;
- ◆ le suivi des impacts de la stratégie et des actions par une étude spécifique à réaliser en 2026 ;
- ◆ l'intégration des activités liées à l'ESS, pourvoyeur important de développement économique tant en nombre d'entreprises/associations que de chiffre d'affaires associé.

En matière d'emploi-formation-insertion, les objectifs sont les suivants :

- ◆ mise en place d'une équipe sur le territoire du Grand Orly pour plus de proximité et de spécialisation, à l'image du fonctionnement en place pour le Grand Roissy ;
- ◆ 4 événements AEROWORK dédiés 100 % à l'aéroportuaire (ADP SA est en charge au sein de l'AIRH) : Deux sur le Grand Roissy et deux sur le Grand Orly ;
- ◆ mise en œuvre du partenariat régional France Travail - AIRH avec efforts sur :
 - ◆ l'acculturation aéroportuaire des conseillers France Travail (visites aéroport, webinaires thématiques, appropriation fine de la démarche AEROWORK),
 - ◆ la construction du parcours d'accompagnement des candidats AEROWORK refusés volontaires.

S3-5 — Objectifs ciblés en matière de développement économique local, d'emploi et d'insertion

[S3-5-41] → Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux communautés affectées [voir ESRS 2 - MDR-T].

Il n'y a pas d'objectif groupe au sens des ESRS néanmoins ADP SA suit les indicateurs ci-dessous :

- ◆ le taux de création d'entreprises ;
- ◆ le solde entre le nombre de créations et de liquidations d'entreprises ;
- ◆ plus spécifiquement pour les pépinières d'entreprises implantées sur Paris-CDG et Paris-Orly : le taux moyen d'occupation annuel des locaux, la durée de vie des entreprises implantées, leur chiffre d'affaires ;
- ◆ les liens contractuels découlant de projets internes tels que le *Smart Territories*.

Les objectifs relevant de l'ensemble des actions d'emploi, formation et insertion, s'évaluent actuellement au moyen de quatre indicateurs :

- ◆ nombre de jeunes des territoires accueillis en stage ;

- ◆ nombre de recrutés sur nos aéroports *via* la démarche AEROWORK avec focus sur ceux résidant sur nos départements d'emprise ;
- ◆ part de postes offerts par Groupe ADP pourvus par des locaux par rapport au nombre de postes pourvus en externe ;
- ◆ nombre d'entreprises membres d'AEROWORK.

[S3-5-42-(a)] → Divulgence de la manière dont les communautés affectées ont été directement impliquées dans la définition des objectifs

Les objectifs d'attractivité économique sont connus et reconnus par l'ensemble des acteurs économiques territoriaux.

En ce qui concerne l'AIRH et AEROWORK, les objectifs de recrutement sont définis collectivement.

Les interactions avec les acteurs économiques territoriaux contribuent à la définition des objectifs d'ADP SA en termes de développement économique et d'emploi, formation, insertion.

[S3-5-42-(b)] → Divulgence de la manière dont les communautés affectées ont été directement impliquées dans le suivi des performances par rapport aux objectifs

Nos partenaires têtes de réseaux économiques (CCI, EPCI, syndicats d'entreprises...) suivent en propre plusieurs ratios indiqués.

Pour le suivi de performance des associations partenaires, ces ratios sont intégrés dans le suivi régulier des programmes soutenus lors de bilans ou de COPIL.

Le reporting des pépinières d'entreprises a été élaboré en concertation avec les gestionnaires des pépinières.

Enfin le reporting interne aux contractualisations découlant des sourcings locaux est partagé avec les partenaires territoriaux qui y participent. Pour l'emploi, les résultats obtenus dans le cadre d'AEROWORK sont partagés à l'ensemble des membres de l'AIRH par la société qui l'accompagne dans son fonctionnement.

De plus, les membres de l'AIRH partagent ces résultats avec l'ensemble de leurs partenaires, *via* des webinaires avec France Travail, ou des comités techniques.

Pour l'orientation, le partage des résultats obtenus par ADP SA se fait avec l'Éducation nationale, mais aussi *via* des comités techniques dans le cadre de la mise en œuvre des conventions de partenariat avec certains départements ou structures associatives.

[S3-5-42-(c)] → Divulgence de la manière dont les communautés affectées ont été directement impliquées dans l'identification des leçons ou des améliorations résultant de la performance de l'entreprise

Il n'y a pas d'objectifs groupe au sens des ESRS.

4.3.4. Consommateurs et utilisateurs finaux RD-PV

Référence	4.3.4.1	4.3.4.2	4.3.4.3
Enjeu	SURETÉ & SÉCURITÉ PUBLIQUE AÉROPORTUAIRE	ACCÈS À LA PLATEFORME ET MULTIMODALITÉ	HOSPITALITÉ POUR TOUS
IRO	Cet enjeu consiste à prendre l'ensemble des mesures nécessaires pour assurer la sûreté et la sécurité sur les plateformes aéroportuaires, pour maintenir la confiance dans le réseau aérien. Les risques associés, en cas d'incidents majeurs (accidents graves, attentats, pandémies etc.), peuvent être importants pour le groupe, en entraînant des conséquences opérationnelles et financières, une dégradation de son image et des responsabilités pénales. Toutefois, en garantissant la conformité des procédures de sûreté et de sécurité, le Groupe ADP saisit ces engagements comme des opportunités d'amélioration de sa crédibilité et de son image. Les impacts négatifs potentiels, tels que les accidents liés aux infrastructures, les menaces terroristes, les accidents sur les biens et les personnes, les contaminations infectieuses, justifient l'importance de cette vigilance puisque les dommages causés aux consommateurs et utilisateurs finaux peuvent être dans les cas les plus extrêmes, irrémediables. Les effets anticipés des impacts positifs sont liés à la facilitation, permise par les plateformes aéroportuaires, des échanges internationaux de toute nature (commercial, culturel, politique, social) générant <i>in fine</i> , un effet bénéfique sur la société dans son ensemble.	L'accès à la plateforme de multimodalité a des impacts négatifs lorsque des perturbations et accidents dans les transports affectent les déplacements des clients. En revanche, l'accès pour tous aux plateformes offre un service de transport de qualité aux travailleurs, communautés locales et clients, apaisant le climat sociétal. Les risques incluent saturation et limitation des moyens d'accès, impactant l'image et causant des retards passagers avec des risques financiers et opérationnels. Toutefois, cela présente une opportunité d'améliorer l'image de l'aéroport. Au-delà de ces impacts négatifs identifiés lors de l'analyse de double matérialité d'autres risques ont été identifiés notamment l'anxiété et la pénibilité, la pollution sonore et atmosphériques liés aux déplacements vers/depuis les plateformes, les impacts environnementaux des nouveaux développements d'infrastructures de mobilités ainsi que l'acceptabilité de ces nouvelles infrastructures pour les territoires riverains.	Avec sa raison d'être « Accueillir les passagers, exploiter et imaginer les aéroports de manière responsable et à travers le monde », le groupe ADP place l'Hospitalité pour tous au cœur de ses préoccupations. L'hospitalité pour tous favorise l'inclusion sociale un climat sociétal apaisé par la prise en compte de tous les publics dont les plus fragiles ou présentant des particularités. L'absence d'atteinte des objectifs d'hospitalité présente des risques principalement réputationnels ou liés à la performance commerciale. Les améliorations des infrastructures pour garantir l'accessibilité, le développement des attentions pour les passagers, et le déploiement d'une offre de services et de lieux d'accueil adaptés sont autant d'opportunités positives pour l'image et l'attractivité des aéroports.
Explication de l'enjeu pour ADP	Garantir la conformité sûreté et sécurité dans les meilleurs standards de l'industrie du transport aérien, et viser l'excellence opérationnelle, l'hospitalité et la fluidité dans la mise en œuvre des mesures.	◆ Améliorer/diversifier l'accessibilité aux plateformes pour les clients passagers, ainsi que pour les salariés, pour les travailleurs de la plateformes et pour les communautés affectées ◆ Garantir la fluidité des accès aux plateformes ◆ Décarbonner les accès aux plateformes aéroportuaire ◆ Réduire nos externalités négatives sur les territoires environnant (bruit, pollution liés aux mobilités)	L'hospitalité est un des axes clés de la raison d'être du groupe. ◆ Garantir l'accessibilité (a/ physique + b/ informationnelle) des plateformes et de ses services, à tous les passagers, quels que soient leurs conditions âge, leur mode de déplacement ou leur handicap, de manière aisée ◆ Assurer l'accueil et l'inclusion de tous les types de passagers, quels que soient leur langue maternelle, leur régime alimentaire, leur religion, la composition de leur groupe de voyageurs (famille avec enfants), etc. sans aucune discrimination pour assurer une expérience passager mémorable.
Périmètre*	ADP SA- Plateformes franciliennes	ADP SA- Plateformes franciliennes	Groupe ADP

Politique	◆ Pioneers 2025 ◆ Politique Hospitalité ◆ Qualité de service ◆ Réglementations européenne, nationale, et locale ◆ Système de gestion de la sécurité	◆ Pioneers 2025 ◆ Politique de gestion des accès à la plateforme Paris-Orly ◆ Politique de gestion des accès à la plateforme Paris-CDG ◆ Politique de gestion des accès à la plateforme Paris-Le Bourget ◆ Feuille de route intermodalité Air-fer	◆ Pioneers 2025 ◆ Politique Hospitalité ◆ Qualité de Service -FDR PSH -FDR Direction de l'immobilier 2024/28
Action	Pour la sécurité aéronautique : ◆ Mettre en place un système de gestion de la sécurité (SGS) et un processus de surveillance interne visant à garantir la conformité et à maintenir le certificat de sécurité aéroportuaire de chacune des plateformes Pour la sécurité et la sûreté : ◆ Appliquer le plan Vigipirate ◆ Réaliser des moyens de protection physique et de vidéoprotection des personnes et des biens ◆ Relayer la communication de l'État sur la conduite à tenir ◆ Mesures liées à la mise en œuvre d'une surveillance sous la forme de rondes, patrouilles ou autres contrôles physiques à différents endroits de l'aéroport ◆ Mise en œuvre de moyens techniques ou humains visant à détecter des articles prohibés à bord des aéronefs; ◆ Contrôles de sûreté sur les bagages, le fret et le courrier pour prévenir l'introduction d'articles prohibés à bord des aéronefs ◆ Contrôles des accès et des habilitations côté piste pour prévenir l'entrée de personnes ou de véhicules non autorisés	◆ Plan d'action relatif au stationnement piloté par la Direction Client : ◆ Augmenter la qualité de service de l'offre de stationnement actuelle et des accès aux aéroports ◆ Être présent au moment du choix du mode d'accès ◆ Accompagner l'essor des mobilités durables afin de réduire l'impact carbone sur les plateformes). ◆ Plan d'actions mobilité : ◆ décarboner l'activité aéroportuaire, ◆ créer de valeur <i>via</i> nos infrastructures multimodales ◆ augmenter la qualité de service envers nos clients passagers aériens et voyageurs ◆ développer des liens avec les territoires en permettant l'accès aux emplois, en permettant l'arrivée de nouveaux transports desservant, en diminuant nos externalités négatives liées aux flux routiers et aux pollutions induites ◆ Feuille de route stratégique pour le développement de l'intermodalité air/fer ◆ Capter un trafic qui ne passait pas précédemment par les aéroports ◆ Créer de la valeur en densifiant nos installations aéroportuaires par le remplacement de mouvements courts/moyens courriers par des mouvements moyens/longs courriers à plus forte contribution, en développant une offre côté ville à destination des voyageurs en train ou cars ◆ Contribuer à l'acceptabilité des aéroports en proposant le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement en fonction de la distance à parcourir ◆ Plan d'actions ADP/IdFM : permettre le bon accueil des transports en commun et l'optimisation de l'usage des transports en commun par rapport aux besoins des voyageurs, des salariés et des riverains.	Accessibilité universelle : ◆ Informer et aider à la préparation en amont du voyage ◆ Améliorer l'accueil de nos passagers en situation de handicap ◆ Faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap en toute autonomie ◆ Déploiement des services pour assurer l'accessibilité pour tous au sein des aéroports ◆ Formation et sensibilisation aux handicaps de l'ensemble de la communauté aéroportuaire ◆ Experience passager mémorable ◆ Qualité de service : ◆ Déploiement de la marque Extime autour des 3 piliers suivants : l'excellence du design des lieux, de l'offre commerciale et servicielle et du service et de l'accueil ◆ Informer et aider à la préparation du voyage en amont <i>via</i> l'écosystème digital ◆ Analyser et utiliser les résultats Skytrax, du baromètre ASQ-ACI et de l'ensemble des études permettant d'améliorer la connaissance du niveau de satisfaction et des attentes passagers. ◆ Développement d'un plan de courtoisie et serviabilité à l'attention des acteurs de la communauté aéroportuaire ◆ Amélioration de la maîtrise du temps en zone publique ◆ Modernisation de zones de check-ins, développement de lignes de PIF et installation de lignes PARAFE élargies à plus de nationalités. ◆ Plan d'action Familles : facilitation à l'attention du public familial

Cible	L'engagement d'un vol en toute sécurité avec le meilleur confort possible Par ailleurs, il existe des cibles à caractère confidentiel, relevant du système de gestion de la sécurité et de la sûreté propre à ADP SA	Objectif de +29 % de part modale transport en commun pour les passagers de l'aéroport d'Orly à horizon 2035 Objectif de +27 % de part modale transport en commun pour les passagers à CDG à horizon 2050 Pour le stationnement : Part du digital dans le stationnement : >50 % de réservation en ligne en 2025 Qualité de service : note ACI ASQ > 3,85 sur la qualité des parkings Nombre de BRVE : objectif 1000 points de charge en 2025 et 2500 en 2030	◆ Installer Paris-CDG dans le top 10 du classement Skytrax des meilleurs aéroports mondiaux, ainsi que 4 aéroports dans le Top 50 et 8 aéroports dans le Top 100 parmi tous les aéroports du groupe ◆ Atteindre une note ASQ - ACI de 4/5 en matière de satisfaction passagers aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP, de plus de 3 millions de passagers ◆ Déployer le concept Extime retail et hospitalité à Paris et et engager le déploiement de deux pans d'activités en dehors des plateformes parisiennes ◆ Proposer à 50 % des passagers une facilitation biométrique ◆ Sensibiliser/former l'ensemble des acteurs de la communauté aéroportuaire à la connaissance des enjeux et besoins des passagers en situation de handicaps
Indicateurs	Classements Skytrax Notes ASQ- ACI Nombre de réclamations traitées Par ailleurs, Il existe des indicateurs à caractère confidentiel relevant du système de gestion de la sécurité et de la sûreté propre à ADP SA	Parts modales des passages et des salariés Taux de passagers en correspondance air-fer	Classements Skytrax Notes ASQ- ACI Indicateurs de maîtrise du temps Nombre de réclamations traitées

* Le périmètre consolidé est tel que celui décrit dans le DR BP-1.

Les parties suivantes pour l'année 2024 concernant la sûreté et la sécurité se concentrent uniquement sur les plateformes parisiennes. Les autres aéroports du Groupe ADP opèrent dans des contextes réglementaires distincts avec un partage de responsabilités entre les autorités publiques et les opérateurs aéroportuaires différents.

S4.SBM-3 — Cadrage : Analyse des IRO de l'ESRS 4 sur les consommateurs et utilisateurs finaux, lié à l'activité du Groupe ADP, incluant la description des types de consommateurs et d'utilisateurs finaux sur lesquels l'entreprise est susceptible d'avoir des impacts négatifs

L'analyse des IROS de l'ESRS S4 consommateurs et utilisateurs finaux a permis d'identifier 3 enjeux matériels :

- ◆ la sûreté et sécurité publique et aéroportuaire ;
- ◆ l'accès aux plateformes et multimodalités ;
- ◆ l'hospitalité pour tous.

Les consommateurs-utilisateurs sont principalement les passagers qui fréquentent les infrastructures mises à leur disposition dans le cadre de leurs voyages.

Néanmoins, nous pourrions considérer plus largement comme consommateurs et utilisateurs finaux, celles et ceux qui empruntent les accès ou fréquentent les infrastructures du Groupe ADP (accompagnants, communauté aéroportuaire, compagnies aériennes, services de l'État, taxis, VTC...) ou plus spécifiquement les clients immobiliers (entreprises locataires, collaborateurs, hôteliers, clients, visiteurs...).

[S4-ESRS 2 SBM-3-10] → Tous les consommateurs et utilisateurs finaux susceptibles d'être matériellement affectés par l'engagement sont inclus dans le champ d'application de l'ESRS 2.

Voir ESRS 2.

[S4-ESRS 2 SBM-3-10-(a)] → Description des types de consommateurs et d'utilisateurs finaux soumis à des impacts matériels

Les consommateurs et utilisateurs finaux susceptibles d'être soumis à des impacts matériels sont principalement les passagers, la communauté aéroportuaire et les riverains.

[S4-ESRS 2 SBM-3-10-(a)-i, S4-ESRS 2 SBM-3-10-(a)-ii, S4-ESRS 2 SBM-3-10-(a)-iii, S4-ESRS 2 SBM-3-10-(a)-iv] → Type de consommateurs et d'utilisateurs finaux soumis à des impacts matériels dans le cadre de leurs propres activités ou de la chaîne de valeur

Au cœur de la chaîne de valeur, de l'écosystème des aéroports du groupe, les passagers apparaissent par nature comme les premiers à pouvoir être soumis à des impacts dans le cadre de leur passage par les infrastructures, ou l'usage des services mis à leur disposition. En outre, les consommateurs et utilisateurs finaux qui pourraient être soumis à des impacts matériels dans le cadre de leurs propres activités sont les acteurs nombreux et divers de la communauté aéroportuaire dont les collaborateurs du groupe ainsi que les riverains des territoires d'implantation des aéroports.

[S4-ESRS 2 SBM-3-10-(b)] → Incidences négatives importantes (consommateurs et utilisateurs finaux)

Les impacts négatifs matériels sont à regarder au travers des 3 enjeux matériels identifiés.

Pour la sûreté et sécurité publique et aéroportuaire

L'absence de sécurité et/ou de garantie de l'intégrité physique de l'ensemble des parties prenantes exposerait ces dernières à des impacts négatifs matériels comme des accidents graves, des risques terroristes ou sanitaires. Si cela peut conduire dans les cas les plus extrêmes à des conséquences irrémédiables pour les passagers, l'ensemble des opérations peuvent également être mises en péril. Cela pourrait empêcher les acteurs de la communauté aéroportuaire d'accomplir leurs missions dans les meilleures conditions.

Pour l'accès aux plateformes et multimodalités

Une limitation forte ou une saturation des modes d'accès aux plateformes (absence ou dégradation du service ferré, congestion routières...) peut occasionner des retards pour les passagers, perturber le service et l'expérience voyageurs.

De même, une fluidité non assurée de l'accès aux plateformes et des multimodalités aux collaborateurs membres de la communauté aéroportuaire et plus largement du territoire connecté peut affecter la qualité de service, l'attractivité économique du groupe et des territoires concernés.

Pour l'hospitalité pour tous

L'exclusion de publics fragiles ou particuliers d'accès aux services proposés aux passagers.

Une absence de réponse adaptée aux besoins et attentes des consommateurs et utilisateurs finaux qui se traduirait par un niveau de qualité de service non adapté et inférieur aux standards internationaux.

Les impacts négatifs matériels précédemment décrits altèreraient la raison d'être du groupe « Accueillir les passagers, exploiter et imaginer les aéroports de manière responsable et à travers le monde », sa performance commerciale, son attractivité auprès des parties prenantes et sa réputation.

[S4-ESRS 2 SBM-3-10-(c)] → Description des activités qui ont un impact positif et des types de consommateurs et d'utilisateurs finaux qui sont affectés positivement ou qui pourraient l'être.

Pour la sûreté et sécurité publique et aéroportuaire

L'ensemble des politiques en matière de sûreté et sécurité publique et aéroportuaire visent à garantir l'intégrité physique de tous les publics évoluant sur les plateformes aéroportuaires du groupe dans le respect des normes et certifications applicables et en coordination avec les services étatiques. Cela se concrétise par des mesures de prévention et de protection envers les consommateurs-utilisateurs finaux afin d'assurer la continuité de l'activité et des opérations dans un climat apaisé apprécié des passagers mais également de l'ensemble des salariés de la communauté aéroportuaire.

Pour l'accès aux plateformes et multimodalités

L'accès pour tous aux plateformes permet à tous les publics de bénéficier d'un service de transport de qualité. Cela concerne directement l'expérience des voyageurs qui fréquentent les plateformes mais aussi les salariés de la communauté aéroportuaire, ou plus largement les riverains.

Pour l'hospitalité pour tous

L'hospitalité pour tous se concentre sur l'inclusion sociale de tous les publics. Les sujets d'accueil, d'information, d'orientation, de services sont la base de l'efficacité des process et de la fluidité du parcours passager.

La direction de l'Immobilier intègre pleinement les enjeux d'hospitalité au bénéfice de ses clients afin de contribuer à un climat sociétal apaisé.

[S4-ESRS 2 SBM-3-10-(d)] → Description des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances à l'égard des consommateurs et des utilisateurs finaux

Les risques matériels et opportunités sont décrits en ESRS2 SBM-3-48 pour chacun des enjeux ci-dessous :

- ◆ la sûreté et sécurité publique et aéroportuaire ;
- ◆ l'accès aux plateformes et multimodalités ;
- ◆ l'hospitalité pour tous.

[S4-ESRS 2 SBM-3-11] → Informations sur la manière dont l'entreprise a développé une compréhension des risques accrus de préjudice pour les consommateurs et utilisateurs finaux ayant des caractéristiques, contextes ou activités spécifiques.

Le Groupe ADP attache une importance toute particulière à assurer la meilleure accessibilité aux services proposés et ainsi s'assurer que l'hospitalité pour tous tende vers l'accessibilité universelle.

Fondés sur des audits réguliers et l'écoute des parties prenantes, des plans d'actions adaptés et partagés permettent d'appréhender les risques et de les prévenir notamment pour les publics suivants : familles, personnes en situation de handicap visible ou non visible, public devant suivre un régime alimentaire particulier.

[S4-ESRS 2 SBM-3-12] → Divulgence des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances sur les consommateurs et les utilisateurs finaux qui sont des impacts sur des groupes spécifiques.

Voir [S4-ESRS 2 SBM-3-11] → Informations sur la manière dont l'entreprise a développé une compréhension des risques accrus de préjudice pour les consommateurs et utilisateurs finaux ayant des caractéristiques, contextes ou activités spécifiques.

4.3.4.1. Sûreté et sécurité publique aéroportuaire RD-PV

La confiance et la satisfaction des passagers sur le niveau de sûreté et de sécurité des aéroports est au centre des priorités d'ADP SA.

Le risque d'atteinte à la sécurité ou la sûreté a une forte criticité. Cela est dû :

- ◆ au contexte géopolitique mondial sous tensions : ADP SA peut être exposé à des actes de malveillance sur les personnes, dans ses installations ou sur les actifs qu'il exploite ;
- ◆ au cœur de métier du groupe ;

- ◆ aux fortes exigences réglementaires et normes de sécurité de l'aviation civile contraignantes ;
- ◆ à la gravité des conséquences potentielles sur les personnes.

Pour ces raisons, ce risque est ainsi évalué comme le risque brut le plus élevé de la cartographie des risques Droits Humains du groupe. L'expertise et les actions mises en œuvre par ADP SA avec les services compétents de l'État et la communauté aéroportuaire permettent néanmoins de déclasser ce risque dans la catégorie nette « Vigilance à poursuivre » (cf. Introduction 4.3 Enjeux sociaux et sociétaux – Démarche générale de vigilance Droits Humains).

S4-1 — Politique Groupe ADP en matière de sûreté et sécurité publique et aéroportuaire

L'engagement d'ADP SA en matière de sûreté et de sécurité se traduit par l'application et le contrôle des plus hauts standards en vigueur dans l'industrie du transport aérien.

La politique de sûreté et de sécurité s'inscrit également dans la feuille de route stratégique 2025 *Pioneers* qui vise l'excellence opérationnelle et l'hospitalité et la fluidité des parcours au service de ses clients voyageurs.

Les utilisateurs et consommateurs finaux pris en compte pour ce chapitre sont :

- ◆ les clients voyageurs et leurs accompagnants ;
- ◆ les personnels travaillant sur les plateformes ;
- ◆ les populations survolées.

Définitions liées à la sécurité et la sûreté

La sécurité aéronautique englobe l'ensemble des mesures techniques, organisationnelles et opérationnelles visant à réduire le risque d'accidents ou d'incidents impliquant un aéronef.

La sûreté de l'aviation est définie comme la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger l'aviation civile d'actes d'intervention illicite malveillants mettant en péril l'aviation civile. La sûreté de l'aviation civile contribue à la sécurité publique incombant à l'État pour assurer la protection des biens et des personnes. La sécurité privée peut également contribuer à cette finalité dans la limite des attributions qui lui sont fixées par la loi.

La sécurité publique est définie comme la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger les espaces publics contre les actes d'agression, de malveillance, de délinquance, d'incivilités, de terrorisme ou des troubles à l'ordre public.

[S4-1-15] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 MDR-P].

La sûreté et la sécurité de l'aviation civile sont une priorité du secteur du transport aérien ainsi que la sécurité publique. Les standards de sûreté et de sécurité aéronautique sont établis à l'échelle mondiale sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La sécurité publique relève des réglementations nationales.

Pour les aéroports situés dans des États tiers à l'Union européenne, le Groupe ADP se soumet aux règles en vigueur localement au travers desquelles est vérifiée la conformité aux spécifications applicables.

Pour les aéroports situés dans l'Union européenne et en France, le cadre juridique applicable est fixé par le droit communautaire sous l'égide de la Commission européenne avec également des compléments fixés par le droit national des États membres.

En France, les exigences de sûreté et de sécurité sont mises en œuvre par ADP SA, en tant qu'exploitant d'aérodrome, sous le contrôle de l'État. Celui-ci conserve les pouvoirs de police inhérents à l'exploitation aéroportuaire et s'assure du maintien de l'ordre public.

Les autorités publiques assument ainsi directement certaines prérogatives nécessaires à l'exploitation des aérodromes :

- ◆ la lutte contre les actes d'agression, de malveillance, de délinquance, d'incivilités, de terrorisme, des troubles à l'ordre public, et le maintien de la paix, pour la sécurité côté ville (par l'intermédiaire des forces de l'ordre) ;
- ◆ la vérification des antécédents des personnes habilitées à entrer en zone côté piste (par le biais des services de renseignement) ;

- ◆ la supervision et le contrôle de la bonne application des mesures de sûreté et de sécurité par ADP et les agents de sûreté (par le biais des services de la Direction de l'Aviation civile) ;

- ◆ la gestion des situations dégradées ou de crise (accident, crise sanitaire, etc.).

ADP SA contribue à la gestion par l'État des situations dégradées ou de crise, réalise et met en œuvre des plans de continuité d'activité.

Sur délégation du Président directeur général, les Directeurs d'aéroport d'ADP SA ont autorité sur l'ensemble des autres directeurs d'ADP en matière de sûreté et sécurité et sont le niveau hiérarchique le plus élevé dans l'organisation de l'entreprise dans ces domaines. À noter cependant qu'en matière de sûreté, la mise en œuvre des obligations légales et réglementaires s'effectue toujours sous le contrôle et la direction d'officiers de police judiciaire s'agissant d'une mission régalienne incombant par nature à l'État.

Concernant la sécurité publique sur les plateformes franciliennes

Les services de l'État sont en charge de la sécurité dans les zones publiques. ADP SA y contribue dans la limite de ses compétences en ayant comme politique de/d' :

- ◆ appliquer le plan Vigipirate ;
- ◆ réaliser des moyens de protection physique et de vidéoprotection des personnes et des biens ;
- ◆ relayer la communication de l'État à destination des groupes spécifiques, des consommateurs et utilisateurs finaux sur la conduite à tenir, et modalités associées ;
- ◆ de réaliser des rondes et patrouilles dans les terminaux, leurs abords ainsi que dans les zones et les bâtiments sensibles ;
- ◆ de signaler les incidents aux services de l'État.

Par ailleurs, la lutte contre la pauvreté et les exclusions est une politique publique relevant de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics dont les centres communaux et intercommunaux d'action sociale, les organismes de sécurité sociale ainsi que les institutions sociales et médico-sociales (cf. Code de l'action sociale et des familles). ADP SA, au même titre que tout citoyen ou association, peut de sa propre initiative concourir à la réalisation des objectifs de lutte contre l'exclusion des personnes sans domicile fixe en veillant toutefois à ce que cette intervention soit compatible avec son intérêt social et sans se substituer aux missions relevant d'organismes réglementés (action médico-sociale, centre d'hébergement etc.). Les mesures d'encadrement de la présence des personnes sans domicile fixe impliquent de tenir compte de la liberté fondamentale d'aller et venir qui est un droit fondamental de la personne et une composante essentielle de la liberté personnelle.

Enfin, ADP SA met en œuvre les mesures relevant de sa responsabilité, et applique strictement les règles et normes en vigueur afin de prévenir les accidents liés aux bâtiments, aux infrastructures ou les contaminations infectieuses.

[S4-1-15] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux communautés affectées, y compris des groupes spécifiques ou tous les consommateurs/utilisateurs finaux

Les mesures de sûreté et de sécurité s'appliquent sans distinction aux communautés affectées et à tous les consommateurs/utilisateurs finaux, y compris les groupes spécifiques

En matière de sûreté sur les plateformes franciliennes

L'annexe 17 de la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (dite annexe 17 de l'OACI) propose les normes et pratiques recommandées internationales applicables en matière de sûreté.

Dans l'Union européenne, c'est le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile qui donne l'interprétation de cette annexe 17 et fixe les normes de base communes en matière de sûreté applicables au sein des États membres. En pratique, les mesures détaillées de mise en œuvre de ces normes de base communes sont prévues au sein d'une annexe fréquemment mise à jour par la Commission européenne et dont la dernière version relève du règlement n° 2015/1998 du 5 novembre 2015 modifié fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Cette annexe reprend dans 12 domaines les obligations auxquelles sont tenus de se conformer les États membres et les différents acteurs du transport aérien, au premier rang desquels figurent les exploitants d'aérodrome. L'application de ces obligations se traduit concrètement par la mise en place des fonctions suivantes :

- ♦ l'inspection/filtrage des personnes et des bagages *via* la mise en œuvre de moyens techniques ou humains visant à détecter des articles prohibés à bord des aéronefs ;
- ♦ les contrôles de sûreté sur les bagages, le fret et le courrier pour prévenir l'introduction d'articles prohibés à bord des aéronefs ;
- ♦ les contrôles des accès et des habilitations côté piste pour prévenir l'entrée de personnes ou de véhicules non autorisés ;
- ♦ les mesures liées à la mise en œuvre d'une surveillance sous la forme de rondes, patrouilles ou autres contrôles physiques à différents endroits de l'aéroport.

En France, l'encadrement de la sûreté relève de différents codes et textes. Le cadre général est fixé par le Code des transports qui prévoit que les mesures de sûreté sont mises en œuvre par les différents acteurs du transport aérien sous l'autorité du titulaire du pouvoir de police. Il légalise également la possibilité, notamment pour les exploitants d'aérodrome, de recourir à des agents privés pour réaliser les opérations d'inspection-filtrage des personnes, de leurs effets personnels et de leurs bagages ainsi que les opérations d'inspection des véhicules dont ils ont la charge.

Un régime d'autorisations administratives individuelles est prévu au Code de l'aviation civile pour s'assurer de la probité de ces agents. Ce code reprend également différentes mesures de police applicables sur les aérodromes. Les modalités d'application des règles de sûreté de l'aviation civile font l'objet d'arrêtés conjoints pris par le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et, dans le cas où ces mesures concernent la sûreté du fret aérien, le ministre chargé des douanes. L'arrêté du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile qui fixe ainsi la majeure partie des obligations à la charge des exploitants d'aérodrome.

Aussi, pour chaque aérodrome, un arrêté fixant les dispositions locales des mesures de sûreté applicables est adopté par le préfet compétent (définition des différentes zones, contrôles des accès...).

L'application des mesures fait l'objet de contrôles réguliers de la part des autorités compétentes européennes, et nationales.

Au niveau national, la supervision de la bonne application des mesures de sûreté est ainsi assurée par la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) qui agit en tant qu'autorité compétente au sens de la réglementation européenne. Elle dispose d'équipes locales qui suivent au quotidien la bonne application des règles de sûreté sur les plateformes.

[S4-1-16] → Description des engagements pertinents en matière de droits de l'homme pour les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe

Par ailleurs, parmi les équipements de sûreté, l'utilisation des scanners de sûreté fait l'objet d'un cadre juridique spécifique garantissant la dignité des personnes et le respect de la vie privée.

Il résulte de la lecture combinée de l'article 4.1 règlement d'exécution de la Commission (UE) 2015/1998 et de l'article L. 6342-4 du Code des transports que l'utilisation des scanners de sûreté dans les aéroports n'est possible qu'aux conditions suivantes :

- ♦ seuls les scanners n'utilisant pas de rayonnements ionisants sont autorisés.
- ♦ Ses utilisations sont facultatives et le passager a le droit de refuser. Dans ce cas, il sera contrôlé par un autre moyen ;
- ♦ des informations complètes sur la technologie utilisée doivent être transmises au passager avant son contrôle ;
- ♦ le passager a la possibilité de choisir le sexe de la personne qui analysera l'image corporelle ;
- ♦ cette personne ne se trouvera pas au même endroit que le passager et ne pourra pas le voir ;
- ♦ l'image sera floue afin que le passager ne puisse pas être identifié et ne pourra pas être copiée, stockée ou imprimée.

NB : les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly font partie de la liste des aéroports dans lesquels le recours au contrôle par dispositif d'imagerie utilisant les ondes millimétriques est autorisé (art. L. 6342-4 précité et arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile).

[S4-1-16-(a)] → Divulgence de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme des consommateurs et des utilisateurs finaux

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S4-1-16-(b)] → Divulgence de l'approche générale en matière d'engagement avec les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S4-1-16-(c)] → [S4] Communication de l'approche générale concernant les mesures visant à fournir et (ou) à permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet, à toute personne ayant intérêt à agir, de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentale, ou à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance).

cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport du présent rapport.

[S4-1-17] → [S4] Description de l'alignement des politiques sur les instruments pertinents reconnus au niveau international et de la manière dont elles sont alignées sur ces instruments.

Cf. S4-1-15.

[S4-1-17] → [S4] Indiquer l'ampleur et la nature des cas de non-respect des principes directeurs de l'ONU sur les entreprises et les droits de l'homme, de la déclaration de l'OIT sur les droits au travail, ou des principes de l'OCDE pour les multinationaux concernant les consommateurs et/ou utilisateurs finaux

Aucune alerte éthique émise par ou concernant un consommateur et/ou utilisateur final (cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport).

[S4-1-AR 9] → [S4] Explication des changements significatifs apportés aux politiques adoptées au cours de l'année de référence.

Les politiques de sûreté et de sécurité relèvent d'engagements permanents de l'entreprise.

Dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques 2024, en complément des mesures permanentes existantes, les dispositifs spécifiques suivants ont été mis en œuvre sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Concernant la sécurité publique sur les plateformes franciliennes

Un renfort des équipes de sécurité pour la sécurisation hors et en aérogare et des moyens de sécurité et de sûreté spécifiques pour les installations déployées pour les JOP (pour le traitement des bagages enregistrés au village olympique traités dans la Bag Factory, pour la salle d'embarquement dédiée pour les délégations Jeux olympiques et paralympiques de Paris-Charles de Gaulle).

Un centre d'accueil de jour des SDF a été ouvert à Paris-Charles de Gaulle et à Paris-Orly. Financé par l'État et animé par des travailleurs sociaux de la Croix-Rouge, ces accueils de jour sont chargés d'accompagner les SDF dans leurs démarches et de les orienter vers des centres d'hébergement adaptés. Les locaux dédiés aux accueils de jour sont mis à disposition gratuitement par ADP.

Un centre de supervision de vidéosurveillance a été expérimenté sur Paris-Charles de Gaulle.

Le système de vidéosurveillance a fait l'objet d'améliorations ergonomiques et d'un déploiement d'environ 1 000 caméras supplémentaires. Les utilisateurs des services de l'État, d'ADP SA et de ses prestataires ont été formés.

Une nouvelle application informatique de suivi et de traçabilité des objets délaissés a été mise en service.

Concernant la sûreté sur les plateformes franciliennes

Faisant suite aux tests opérationnels réalisés à Paris-Orly fin 2022-début 2023, le déploiement de systèmes de détection d'explosifs pour bagages cabine (EDS Cabine) s'est poursuivi. Les EDS cabine apportent une plus grande qualité de service avec une facilitation pour la préparation des bagages en l'absence de séparation des articles (appareils électroniques de grandes tailles) et une hospitalité accrue pour les passagers. Ainsi, à fin 2024, ADP SA dispose de 10 « EDS Cabine » déployés sur les terminaux T1 Jonction, 2E hall K, 2BD de Paris-Charles de Gaulle et Orly 3 de Paris-Orly.

Le système de détection de drones déjà présent à Paris-Orly a été étendu à Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et aux aérodromes.

Un système d'électrification et de détection d'intrusion périmétrique a été installé sur les trois aéroports parisiens sur les parties les plus sensibles des clôtures.

[S4-1-AR 13] → [S4] Communication d'une illustration des types de communication de ses politiques aux personnes, groupes de personnes ou entités pour lesquels elles sont pertinentes.

Illustration concernant les mesures de sûreté, extraite du site www.parisaeroport.fr.



S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés à la sécurité et la sûreté

[S4-2-20] → Information sur la manière dont les perspectives des consommateurs et des utilisateurs finaux éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

Les acteurs concourant à la sécurité et à la sûreté sur les aéroports organisent de manière régulière tout au long de l'année, des points de situation, des comités de pilotage ou des plans d'actions, en lien direct avec l'écosystème en responsabilité (préfecture, services compétents de l'État, partenaires privés, tiers, etc.).

Les passagers peuvent eux-mêmes contribuer à la sûreté/sécurité en signalant toute situation qui leur paraît anormale.

Concernant la sécurité aéronautique

Il n'est pas prévu de processus d'interaction avec les utilisateurs finaux. Par contre, ADP SA a mis en place sur ses plateformes des instances de gouvernance et d'interaction avec les acteurs opérationnels concernés (compagnies aériennes, assistants en escale, prestataires de services navigation aérienne).

Sur chaque plateforme un système de notification des événements de sécurité est mis en place pour l'ensemble des acteurs opérationnels. Ces événements sont analysés par une équipe dédiée en lien avec les activités opérationnelles et partagés lors des revues locales de sécurité (RLS). Les événements et les enseignements tirés donnent lieu à un retour d'expérience, alimentent la cartographie des risques locale et conduisent à la mise en place de moyens de mitigation des causes des risques identifiés.

L'État reste *in fine* le garant de la surveillance du niveau de sécurité des aéroports dans l'intérêt général de tous.

[S4-2-20-(a)] → L'engagement se fait directement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

Les instruments d'écoute et d'évaluation de l'expérience client mis en œuvre par ADP SA permettent de comparer la satisfaction des utilisateurs finaux en matière de sûreté par rapport aux attendus et d'assurer une homogénéité des services rendus.

Les instruments sont :

- ◆ le classement Skytrack ;
- ◆ l'enquête ASQ (Airport Service Quality) ;
- ◆ les visites mystère.

Voir [RD][PV] S4-2 « Hospitalité pour tous ». Idem pour les chapitres [S4-2-20 (b) et (d)].

[S4-2-20-(b)] → [S4] Divulgence de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

Cf. [RD][PV] S4-2 « Hospitalité pour tous ».

[S4-2-20-(c)] → [S4] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats éclairent l'approche de l'entreprise.

Le pouvoir de prendre toutes les mesures pour assurer le bon maintien en état, l'adaptation et le respect des normes applicables aux installations, infrastructures et ouvrages dépendant de leurs directions, ainsi que les mesures d'application du cahier des charges applicable à ADP et les consignes d'exploitation a été confié sur leurs périmètres respectifs aux Directeurs de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

[S4-2-20-(d)] → Divulgence de la manière dont l'efficacité de l'engagement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux est évaluée

Pour les aéroports parisiens, le passage à l'inspection filtrage au départ figure dans les items évalués dans les outils de connaissance, d'écoute et de mesure de la satisfaction de tous les clients comme :

- ◆ le classement Skytrack ;
- ◆ l'enquête ASQ (Airport Service Quality) ;
- ◆ les visites mystère.

[S4-2-21] → Communication des mesures prises pour mieux connaître les points de vue des consommateurs et des utilisateurs finaux / des consommateurs et des utilisateurs finaux qui peuvent être particulièrement vulnérables aux incidences et (ou) marginalisés.

Il n'y a pas d'action spécifique en la matière.

[S4-2-AR 15] → [S4] Type de rôle ou de fonction en rapport avec l'engagement

Cf. S4-1-15 Politique de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux consommateurs finaux et S4-2-20-© Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise.

S4-3 — Mécanismes de réclamation et de réparation des impacts mis à la disposition des consommateurs et utilisateurs finaux concernant la sécurité et la sûreté

[S4-3-25-(a)] → Divulgence de l'approche générale et des procédures pour apporter ou contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a constaté qu'elle était liée à un impact négatif important sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Les remontées des consommateurs-utilisateurs finaux, s'effectuent au travers de plusieurs canaux de communication ouverts à cet effet : un service de ligne téléphonique (3950) et un formulaire de contact accessible sur le site officiel Paris Aéroport.

De plus, les instruments d'écoute et d'évaluation de l'expérience client permettent de recueillir des informations sur la sûreté et la sécurité.

L'ensemble des informations et préoccupations recueillies viennent ainsi nourrir les plans d'actions visant à améliorer l'expérience des clients-passagers (voir S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés au traitement des passagers sur une plateforme du Groupe ADP).

Par ailleurs, le dispositif d'alerte éthique Groupe permet en outre, à toute personne ayant intérêt à agir, de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentale, ou à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance). cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport du présent rapport.

[S4-3-25-(b)] → Communication des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux consommateurs et aux utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Cf. éléments décrits dans S4-3-25 (a) et [RD] [PV] S4-3 Hospitalité pour tous concernant les réclamations.

[S4-3-25-(c)] → [S4] Communication des procédures par lesquelles l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux.

Cf. éléments décrits dans [RD] [PV] S4-3 Hospitalité pour tous concernant les réclamations.

[S4-3-25-(d)] → [S4] Communication de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et dont l'efficacité des canaux est assurée

Cf. éléments décrits dans [RD] [PV] S4-3 Hospitalité pour tous concernant les réclamations.

[S4-3-26] → Divulgence de la manière dont il est évalué que les consommateurs et les utilisateurs finaux connaissent et font confiance aux structures ou aux processus comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre.

Cf. éléments décrits dans [RD] [PV] S4-3 Hospitalité pour tous concernant les réclamations.

[S4-3-26] → [S4] Mise en place de politiques de protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins

Cf. éléments décrits dans [RD] [PV] S4-3 Hospitalité pour tous concernant les réclamations.

S4-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la sécurité et à la sûreté

[S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ERS 2 - MDR-A].

Concernant la sécurité aéronautique

ADP SA a mis en place sur chacune de ses plateformes un système de gestion de la sécurité (SGS) et un processus de surveillance interne visant à garantir la conformité et à maintenir le certificat de sécurité aéroportuaire délivré à chacune de nos plateformes par l'autorité compétente (DGAC). Par ailleurs, une cartographie des risques par plateforme est établie avec mise en place de son suivi dans des instances de gouvernance dédiées.

La gestion des risques dans le cadre des événements notifiés est indiquée en S4-3-25-(a).

Par ailleurs, pour prévenir le risque animalier et améliorer la lutte contre les incendies, des formations et entraînements spécifiques sont organisés pour garantir un haut niveau de sécurité et l'efficacité des agents de la direction des aires aéronautiques ainsi que des processus.

Concernant la sécurité publique dans les aéroports franciliens, les principales actions menées sont les suivantes :

- ♦ ADP SA contribue à la sécurité publique dans la limite de ses compétences en actualisant périodiquement une cartographie des menaces et des risques en coordination avec les services de l'État, et en adéquation avec le plan Vigipirate ;
- ♦ ADP SA a recours à différents moyens humains et physiques de protection et de sécurité adaptés aux zones et aux risques : agents de sécurité privée dans les terminaux et leurs abords, moyens de vidéoprotection, moyens de protection contre les actes malveillants et terroristes, de traitement des objets délaissés, de lutte contre le racolage des taxis ou de VTC, de lutte contre les taxis, VTC clandestins et l'emballage illégal de bagages, ainsi que de lutte contre les agressions et les incivilités. Les plans d'action et les ressources font l'objet d'ajustements et d'améliorations en fonction des besoins et en coordination avec les services de l'État ;
- ♦ ADP SA relaie la communication de l'État en matière de sécurité publique et Vigipirate via des affiches ou écrans vidéo et, le cas échéant, par des annonces sonores, ainsi que lors d'échanges avec la communauté des entreprises aéroportuaires, et peut apporter des compléments particuliers ;
- ♦ concernant les sans-domicile fixe, ADP SA réalise des maraudes quotidiennes en aéroports et dans les zones fermées au public pour aller à la rencontre des SDF et proposer une première assistance sociale, médicale ou psychologique. Depuis avril 2024, tant sur Paris-Orly que sur Paris-Charles de Gaulle, ADP SA met à disposition de locaux hébergeant des permanences sociales de jour animées par la Croix-Rouge et financées par l'État afin d'assurer l'accompagnement social des sans domicile fixe.

Concernant la sûreté sur les plateformes franciliennes :

- ♦ sous l'autorité du préfet de police de Paris, assisté d'un préfet délégué pour la sécurité et la sûreté des plateformes aéroportuaires et sous le contrôle des services de l'État, Aéroports de Paris est ainsi tenu de mettre en place :
 - ♦ un service d'inspection filtrage de 100 % des passagers et de tous les bagages de cabine ou effets personnels au moyen d'équipements de détection (portiques et appareils à rayon X notamment) et, le cas échéant, de fouilles et palpations. Depuis le 31 janvier 2014, les liquides, aérosols

et gels autorisés font l'objet de contrôles aléatoires réalisés au moyen d'équipements dédiés à la détection d'explosifs pour ce type de produit. Depuis le 1^{er} septembre 2015, les postes d'inspection filtrage sont équipés de nouveaux matériels pour permettre également la détection de traces d'explosifs à la fois sur les passagers et les bagages cabine,

- ♦ un service d'inspection filtrage de 100 % des bagages de soute présentés par les transporteurs aériens selon des moyens définis par l'État et qui sont essentiellement des appareils de détection d'explosifs généralement intégrés dans le dispositif de traitement des bagages des plateformes, éventuellement, complété d'équipes cynotechniques,
- ♦ des mesures d'inspection filtrage des personnels, de leurs effets personnels et des véhicules à chacun des accès à la zone de sûreté à accès réglementé des aéroports, ainsi que des mesures de contrôle d'accès, en recourant en particulier à la biométrie,
- ♦ des mesures d'inspection filtrage de fournitures,
- ♦ des procédures de sûreté d'utilisation des installations mises à la disposition de ses partenaires (comptoirs d'enregistrement, salles d'embarquement, etc.),
- ♦ des aménagements spécifiques en aérogares et hors aérogares : séparation physique des flux avec les passagers en provenance de pays ou d'aéroport n'étant pas reconnus comme ayant un niveau de sûreté équivalent, installations permettant l'inspection filtrage unique des passagers ou des bagages lors des correspondances pour certains vols en provenance de pays ou d'aéroports appliquant des mesures de sûreté reconnues comme équivalentes, vidéoprotection des postes d'inspection filtrage et des accès des personnels, clôtures de sûreté, sorties de secours sécurisées, portes et couloirs anti-retour, etc.,
- ♦ des procédures de rondes et surveillances de la frontière sûreté ainsi que du contrôle en PCZSAR (partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé) des titres de circulation aéroportuaire et des laissez-passer véhicules.

ADP SA a mis en place sur chacune de ses plateformes un programme de sûreté, transmis pour instruction aux services de l'Aviation civile. Les programmes de sûreté précisent les missions, les lieux, les moyens et les procédures mises en œuvre, et sont complétés par des plans de formations relatifs au recrutement et à la formation des personnes œuvrant dans le domaine de la sûreté, ainsi que des programmes d'assurance qualité qui décrivent notamment le dispositif de contrôle par Aéroports de Paris des entreprises prestataires de sûreté. Les directeurs de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget sont responsables dans leurs périmètres respectifs de la mise œuvre des programmes de sûreté.

Les programmes de sûreté donnent lieu à la délivrance d'un agrément de sûreté d'une durée maximale de 5 ans délivré par le préfet délégué. Pour Paris-Le Bourget, le programme de sûreté a ainsi été approuvé par arrêté préfectoral à compter du 30 juin 2022 pour une durée de 5 ans. Il en est de même pour ceux de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle qui ont été approuvés par arrêté préfectoral à compter du 29 mars 2023 pour une durée de 5 ans.

Ces actions s'inscrivent dans une démarche d'amélioration continue. Ainsi, en lien avec les services compétents de l'État, la direction de la Sûreté adapte en permanence le programme de sûreté en conciliant la prévention efficace des actes d'intervention illicite avec la fluidité du trafic passagers.

Elle s'assure de la conformité réglementaire des mesures de sûreté réalisées pour le compte de l'État à travers des tests quotidiens, des missions d'expertise régulières et le suivi de la mise en œuvre du programme d'assurance qualité des plateformes, tant en région parisienne qu'à l'international.

Elle participe également au traitement des éventuels constats de manquement et des événements significatifs survenus dans le domaine de la sûreté aéroportuaire et s'associe aux entités concernées pour proposer les mesures préventives et/ou correctives.

À ce titre, la direction de la Sûreté surveille les résultats des tests en situation opérationnelle, le taux de conformité constaté lors des contrôles réalisés dans le cadre de l'assurance qualité sous le pilotage des plateformes ou encore le taux de réalisation des plans de formation.

Elle participe aux différents réseaux de partenaires sûreté sur chaque plateforme. Elle accompagne également les audits DGAC, inspections européennes ou les dossiers d'agrément préfectoraux, en collaboration avec les équipes opérationnelles.

Elle établit la doctrine en matière de formation sûreté et accompagne les activités sûreté sur ce sujet, tant pour la formation des personnels d'Aéroports de Paris que pour le contrôle de la formation réalisée par les prestataires de sûreté.

Elle coordonne également la démarche d'assurance qualité, met en place et gère l'outil de contrôle/reporting. Enfin, elle vise à mettre en place un système de management de la sûreté (SeMS) pour intégrer systématiquement la gestion du risque de sûreté au fonctionnement quotidien des plateformes. Des revues annuelles de sûreté sont assurées sur chaque plateforme avec toutes les parties prenantes.

Les services de sûreté aéroportuaire représentent ADP SA dans l'ensemble de ses relations avec les services compétents de l'État et les instances nationales, européennes et internationales, ainsi que le pilotage des sujets transversaux aux aéroports du réseau.

Cet ancrage permet de développer les meilleurs standards, de mettre en place un dispositif de management de la conformité groupe et de déployer un réseau sûreté groupe qui :

- ◆ définira une politique opérationnelle et harmonisée entre les aéroports pour la sûreté côté piste et ville et le contrôle aux frontières ;
- ◆ garantira l'homogénéité inter-plateformes dans ces domaines sur les prescriptions communément applicables ;
- ◆ garantira la mise en œuvre de standards communs de sûreté côté piste et ville au sein du réseau, afin de soutenir le modèle d'excellence opérationnelle. Parmi les principales missions de ce dispositif, on relève notamment ;
- ◆ consolider la vision transversale de la conformité réglementaire : anticiper les évolutions réglementaires, économiques et technologiques ;
- ◆ gérer les projets structurants, ceux liés à la diffusion ou l'expérimentation d'innovations ou des meilleures pratiques organisationnelles et technologiques, et les projets de déploiement de normes ;
- ◆ mettre en œuvre des politiques et produire des référentiels, marchés, suivre les réglementations et leur déclinaison ;
- ◆ exécuter des missions d'expertises dans le cadre des programmes d'assurance qualité et la préparation des missions d'audit et d'inspection ;
- ◆ coordonner la communication autour de la sûreté aéroportuaire et du contrôle aux frontières ;
- ◆ porter l'expertise au niveau national, communautaire et international ;
- ◆ animer le réseau sûreté du Groupe ADP et coordonner la participation d'experts aux instances d'influence.

[S4-4-31-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les consommateurs et les utilisateurs finaux

Afin de faciliter les contrôles de sûreté tout en garantissant la conformité réglementaire, les plateformes parisiennes s'efforcent de :

- ◆ sécuriser le bon dimensionnement des équipes d'inspection filtrage ;
- ◆ activer de nouvelles mesures spécifiques à l'occasion des grands départs (accueil renforcé avec des formations spécifiques, zones de queue ajustées, recours à des volontaires, lissage de la présentation des passagers en adéquation avec l'horaire des vols départs des passagers) ;
- ◆ communiquer sur la façon de mieux se préparer au contrôle à travers une campagne d'affichage et simplifier le passage en positionnant des tables de préparation en amont des files ;
- ◆ prendre soin des plus vulnérables comme les familles avec enfant(s) en bas âge en les priorisant dans les files d'attente.

[S4-4-31-(b)] → Description de l'action visant à fournir ou à permettre de remédier à une incidence matérielle réelle

Cf. éléments décrits dans [RD] [PV] S4-3 Hospitalité pour tous concernant les réclamations.

[S4-4-31-(c)] → Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif premier est de produire des effets positifs pour les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Il n'y a pas d'action supplémentaire en la matière.

[S4-4-31-(d)] → Description des modalités de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions ou des initiatives à produire des résultats pour les consommateurs et les utilisateurs finaux

Les principaux résultats des actions engagées au bénéfice des consommateurs et les utilisateurs finaux en matière de sûreté sur les aéroports franciliens sont présentés lors des commissions consultatives économiques des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

[S4-4-32-(a)] → Description de l'approche adoptée pour déterminer les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif matériel particulier, réel ou potentiel, sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Cf. S4-4-30.

Cf. éléments décrits dans [RD] [PV] S4-3 Hospitalité pour tous concernant les réclamations.

[S4-4-32-(b)] → Description de l'approche adoptée pour prendre des mesures en rapport avec des incidences matérielles spécifiques sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Cf. S4-4-30.

Cf. éléments décrits dans S4-5 Objectifs ciblés en matière de sécurité et de sûreté.

Cf. éléments décrits dans [RD] [PV] S4-3 Hospitalité pour tous concernant les réclamations.

[S4-4-32-(c)] → Description de l'approche visant à garantir la disponibilité et l'efficacité de la mise en œuvre et des résultats des processus destinés à fournir ou à permettre des mesures correctives en cas d'incidences négatives importantes sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Cf. S4-4-30.

Cf. éléments décrits dans S4-5 Objectifs ciblés en matière de sécurité et de sûreté.

Cf. éléments décrits dans [RD] [PV] S4-3 Hospitalité pour tous concernant les réclamations.

[S4-4-33-(a)] → Description des mesures prévues ou en cours pour atténuer les risques matériels découlant des incidences et des dépendances sur les consommateurs et les utilisateurs finaux, ainsi que des modalités de suivi de l'efficacité.

Cf. S4-4-30.

Cf. éléments décrits dans S4-5 Objectifs ciblés en matière de sécurité et de sûreté.

La garantie permanente de la conformité sûreté et sécurité dans le déploiement des mesures vise à éviter les risques matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux.

[S4-4-33-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en rapport avec les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Il n'existe pas d'action planifiée dans ce domaine.

[S4-4-34] → Divulgence de la manière dont il est garanti que les propres pratiques ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Il n'y a pas de communication spécifique. Le Groupe ADP s'inscrit dans le respect des réglementations locales applicables.

[S4-4-35] → [S4] Divulgence des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux consommateurs et/ou aux utilisateurs finaux.

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet, à toute personne ayant intérêt à agir, de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales, à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance) – cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S4-4-37] → [S4] Divulgence des ressources allouées à la gestion des impacts matériels

ADP SA a mis en place dans son organisation des entités en charge de la sûreté et la sécurité.

Pour la sûreté, environ 250 personnes sont employées par Aéroports de Paris pour assurer directement les fonctions sûreté et près de 5 000 personnes sont employées par des entreprises prestataires spécialisées pour exercer les missions d'inspection filtrage. Ces sociétés sont sélectionnées par Aéroports de Paris, pour le compte de l'État, à l'issue d'une procédure de passation de marché avec publicité et mise en concurrence. Les prestataires de sûreté sont titulaires d'une autorisation d'activité et les agents, tous certifiés, possèdent un titre de circulation aéroportuaire (TCA) délivré après enquête des autorités compétentes de l'État.

[S4-4-AR 25-(a)] → [S4] Divulgence des approches générales et spécifiques pour traiter les impacts négatifs matériels

ADP diffuse dans les aéroports, ou par l'intermédiaire des réseaux de télécommunication les informations disponibles ou utiles aux passagers dans le cadre de leur voyage.

Par ailleurs, ADP SA dispose d'approches générales et spécifiques à caractère confidentiel, relevant du système de gestion propre à l'entreprise et qui ne sont pas à ce titre communiquées.

[S4-4-AR 25-(b)] → [S4] Communication des initiatives visant à contribuer à des impacts matériels positifs supplémentaires

Il n'y a pas d'initiatives supplémentaires.

[S4-4-AR 25-(c)] → [S4] Communication de l'état d'avancement des efforts déployés par l'entreprise au cours de la période couverte par le rapport

Il n'y a pas de communication spécifique en la matière.

[S4-4-AR 25-(d)] → [S4] Communication des objectifs d'amélioration continue

Il n'existe pas de communication spécifique en la matière.

S4-5 — Objectifs ciblés en matière de sécurité et de sûreté

[S4-5-38-(a)] → [S4] L'entreprise communique les cibles assorties d'échéances et axées sur les résultats qu'elle peut avoir fixées concernant : La réduction des impacts négatifs sur les consommateurs et utilisateurs finaux ; et/ou

Il existe des cibles à caractère confidentiel, relevant du système de gestion de la sécurité et de la sûreté propre à ADP SA.

[S4-5-38-(b)] → [S4] L'entreprise communique les cibles assorties d'échéances et axées sur les résultats qu'elle peut avoir fixées concernant : la promotion des impacts positifs sur les consommateurs et utilisateurs finaux ; et/ou

ADP SA communique sur l'engagement d'un vol en toute sécurité avec le meilleur confort possible.

[S4-5-38-(c)] → [S4] L'entreprise communique les cibles assorties d'échéances et axées sur les résultats qu'elle peut avoir fixées concernant : la gestion des risques et opportunités matériels liés aux consommateurs et utilisateurs finaux.

Il existe des cibles à caractère confidentiel, relevant du système de gestion de la sécurité et de la sûreté propre à ADP SA.

[S4-5-40] → [S4] La description succincte des cibles relatives à la gestion des impacts, risques et opportunités matériels liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux contient les informations requises en vertu d'ESRS 2 MDR-T

Les éléments seront précisés sur le prochain exercice.

[S4-5-41] → [S4] Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-T].

En garantissant la conformité à la sûreté et la sécurité, l'engagement d'ADP SA est d'assurer un vol en toute sécurité avec le meilleur confort possible.

Concernant la sécurité aéronautique

Dans le cadre de la cartographie des risques établie et de l'identification des dangers, des programmes de sécurité sont établis. Par ailleurs, pour chaque événement redouté identifié, des cibles sont définies. Celles-ci sont définies, dans une approche *Collaborative Decision Making* (CDM) B2B, en coordination avec le prestataire de services navigation aérienne et les compagnies aériennes et ne concernent pas directement les utilisateurs finaux. Elles traitent des incursions de piste, du risque animalier, des risques de collision au sol et des dommages avion liés au souffle ou aux objets trainants au sol (FOD). Elles sont suivies par l'autorité compétente (DGAC).

L'ensemble est revu régulièrement dans le cadre des instances de gouvernance du système de gestion de la sécurité (COPIL SGS, *Safety Review Board*). Les dérives identifiées donnent lieu à la mise en place d'actions correctives.

Concernant la sûreté

ADP SA adapte en permanence les programmes de sûreté des plateformes parisiennes, en lien avec les services compétents de l'État, en fonction de l'évolution des risques, de la réglementation, des équipements et des résultats des contrôles internes et externes effectués sur le terrain. Par ailleurs, des indicateurs de performance sont définis et suivis, en coordination avec les prestataires de sûreté, la Préfecture déléguée pour la sûreté et la sécurité des plateformes parisiennes et la Direction générale de l'Aviation civile. On peut citer, par exemple, le respect des procédures, la disponibilité des équipements, la conformité des formations des agents... Ces objectifs ne concernent pas directement les utilisateurs finaux néanmoins, ils font partie intégrante de la démarche d'assurance qualité.

ADP SA vise à déployer sur les plateformes franciliennes des services de sûreté conciliant la conformité réglementaire et la performance opérationnelle des prestataires et des équipements utilisés.

Il existe par ailleurs des cibles à caractère confidentiel, relevant du système de gestion de la sécurité et de la sûreté propre à ADP SA.

[S4-5-41-(a)] → [S4] Divulgaration de la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement impliqués dans la définition des objectifs.

Les consommateurs et les utilisateurs finaux ne sont pas directement impliqués dans la définition des objectifs. Pour autant, les informations collectées *via* les instruments d'écoute et d'évaluation de l'expérience client sont prises en compte dans la définition des objectifs.

Cf. S4-2-20.

[S4-5-41-(b)] → [S4] Information sur la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement impliqués dans le suivi des performances par rapport aux objectifs.

Les consommateurs et les utilisateurs finaux ne sont pas directement impliqués dans le suivi des performances.

Cf. S4-2-20.

[S4-5-41-(c)] → [S4] Communication de la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement associés à l'identification des enseignements ou des améliorations résultant des performances de l'entreprise.

Les consommateurs et les utilisateurs finaux ne sont pas directement associés.

4.3.4.2. Accès à la plateforme et multimodalité RD-PV

Les accès aux plateformes et la multimodalité étant les mêmes pour l'ensemble des utilisateurs : salariés, personnels travaillant sur les plateformes, riverains en tant que communautés affectés ou utilisateurs et consommateurs finaux que sont les passagers, le parti a été pris de décrire les accès aux plateformes et la multimodalité uniquement dans le chapitre S4 pour ne pas créer de redondance qui alourdiraient le document.

Lorsque nécessaire, les usages sont distingués par typologie d'utilisateurs.

Les typologie d'utilisateurs décrits dans ce chapitre sont donc :

- ♦ les clients voyageurs aériens ou ferroviaires ;
- ♦ les personnels travaillant sur les plateformes tels que taxis, VTC ou salariés ;
- ♦ les riverains ;
- ♦ les personnes en Intermodalité se servant des pôles multimodaux développés dans les aéroports par opportunité sans qu'il n'y ait de lien avec l'activité aéroportuaire.

Pour l'année 2024, ce chapitre se concentre sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

S4-1 — Politique Groupe ADP en matière d'accès à la plateforme et de multimodalité

[S4-1-15] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 MDR-P].

Voir paragraphe suivant.

[S4-1-15] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux communautés affectées, y compris des groupes spécifiques ou tous les consommateurs/utilisateurs finaux

LA POLITIQUE DE GESTION DES ACCÈS ET DE LA MULTIMODALITÉ À LA PLATEFORME DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

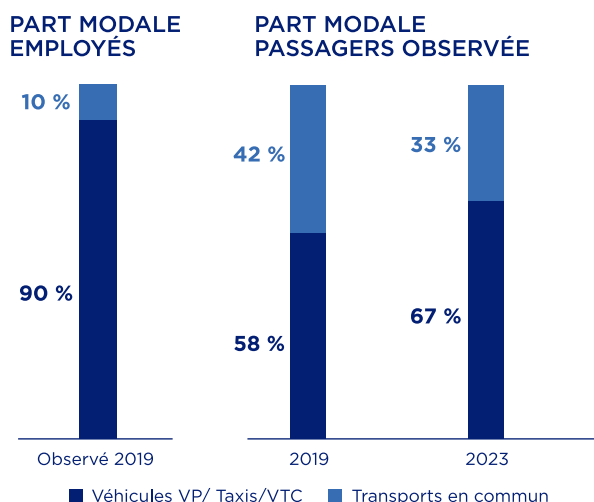
La plateforme de Paris-Charles de Gaulle est desservie par un réseau de transport routier et ferroviaire qui la rend accessible pour les passagers, les transporteurs de fret et le personnel des entreprises exerçant leur activité sur l'aéroport. Cela la place à la pointe des pôles aéroportuaires en termes d'intermodalité.

L'aéroport est actuellement accessible grâce à la proximité d'autoroutes, d'une gare TGV au cœur du terminal 2, de deux stations de RER et d'une gare routière située en zone Roissy-Pôle (proche RER CDG1 et reliée à CDG2 *via* le CDGVal) connectée *via* des bus depuis Paris et depuis les territoires environnants.

Du point de vue routier, le contournement Est de la Francilienne, opération sous maîtrise d'ouvrage de l'État, a été mis en service en 2023 et permet d'améliorer les conditions générales d'accès à l'aéroport tant pour les passagers que pour les salariés. Ce contournement va décharger l'accès principal par l'autoroute A1 et améliorer la desserte des nouvelles installations de la zone orientale de la plateforme aéroportuaire. L'objectif est de rééquilibrer les accès en facilitant les mouvements « est-ouest » et en déchargeant les mouvements « nord-sud ». Ainsi à terme, la plateforme devrait être desservie par un tiers de véhicules provenant de l'est de la plateforme et deux tiers de l'ouest.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle compte actuellement environ 28 000 places de parking dont 19 600 sont situées au contact direct des terminaux (cela inclut les parkings passagers, VTC et salariés, et les parkings loueurs, mais n'intègre pas les dépose-minutes).

Le voiture reste le mode d'accès privilégié à la plateforme, cf. le graphique ci-dessous. Les données 2023 présentées ci-dessous ont été récupérées en 2024.



Du point de vue des transports en commun existants

La gare Roissypôle-Aéroport Paris-Charles de Gaulle 1, qui accueille la gare routière et une station du RER B, est la porte d'entrée de l'aéroport pour les terminaux T1 et T3. Elle a été rénovée afin d'améliorer sa lisibilité et ses services.

La gare Paris-Charles de Gaulle 2 accueille une seconde station du RER B et une gare de TGV. Elle est située au cœur des terminaux 2ABCD et 2EF.

Une desserte interne à l'aéroport en transport en commun se fait grâce à un système de transport automatique CDGVal qui relie les 3 terminaux de la plateforme, les gares RER-TGV, la gare routière et les parcs de stationnement longue durée de Roissypôle.

Les transports en commun prospectifs sont décrits au paragraphe S4-4-31(a).

Les pistes cyclables

Les pistes cyclables sont peu développées au sein de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Toutefois une piste cyclable est en cours de construction dans le cadre du Réseau vélo Ile-de-France. Celle-ci sera mise en service mi-2025. Elle permettra d'assurer d'une part

- ♦ la continuité au sein de la plateforme entre la zone sud ouest de l'aéroport et le pôle multimodal de Roissypôle où se situe le RER CDG1 et la gare routière. C'est un des maillons de la ligne V2 allant de Velizy-Villacoublay à Roissypôle en traversant Paris par Châtelet Les Halles ;
- ♦ d'autre part la continuité le long de la route périphérique sud.

LA POLITIQUE DE GESTION DES ACCES À LA PLATEFORME DE PARIS-ORLY

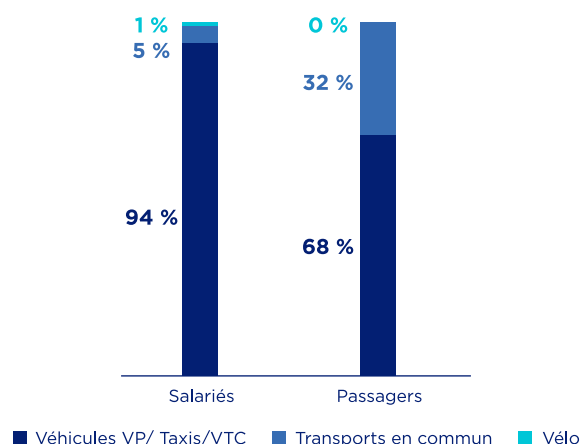
Du point de vue routier

La plateforme de Paris-Orly se situe à la jonction des autoroutes A6 et A10 et proche de l'autoroute A86. Elle est également desservie et traversée par la RD/N7.

L'aéroport de Paris-Orly compte environ 18 000 places de parking, dont 10 000 situées en parcs proches, au contact direct des terminaux. Cela inclut un complément d'environ 1 800 places qui ont été mises en service en avril 2023 dans un parking silo construit à proximité du pôle multimodal accueillant la nouvelle ligne de métro automatique 14 et la nouvelle gare routière.

La voiture reste le mode d'accès privilégié à la plateforme, cf. le graphique ci-dessous.

PARTS MODALES 2019 AÉROPORT D'ORLY



Du point de vue des transports en commun existants

Jusqu'en juin 2024, la plateforme de Paris-Orly est principalement desservie par :

- ♦ le RER B combiné avec une ligne dédiée de métro automatique, dénommée Orlyval entre la gare d'Anthony et l'aéroport moyennant une rupture de charge ;
- ♦ un bus nommé Orlybus depuis la station Denfert-Rochereau au centre de Paris ;
- ♦ la ligne 7 du tramway qui a été mise en service en 2013 et permet de relier directement l'aéroport et le quartier « Cœur d'Orly » à la ligne 7 du métro parisien.

Depuis le mois de juin 2024, la plateforme de Paris-Orly est desservie par le prolongement de la ligne 14 de métro automatique dans le cadre du déploiement des nouvelles lignes du « Grand Paris Express ». L'aéroport Paris-Orly est désormais relié à la capitale en 27 minutes vers la station Châtelet-les-Halles au centre de Paris, ou en 40 minutes vers Saint-Denis Pleyel.

Ce nouveau mode d'accès à l'aéroport emporte un franc succès depuis sa mise en service.

Pour accompagner la mise en service de la ligne 14, une nouvelle gare routière a été mise en service courant mai 2024. Celle-ci comporte 20 quais, soit 5 de plus que la gare actuelle pour l'accueil des bus de liaisons avec les territoires et accompagner la mise en service des cars express régionaux.

Les transports en commun prospectifs sont décrits au paragraphe S4-4-31(a).

Les pistes cyclables

Plusieurs continuités cyclables ont été mises en service en 2024 pour compléter le maillage existant en liaison avec les territoires riverains. Ces pistes permettent une continuité depuis le nord-est de la plateforme au pôle multimodal constitué de la ligne 14 et de la gare routière en passant par le front des terminaux 3 et 4. Le pôle multimodal a été équipé de stationnements sécurisés pour les vélos.

LA POLITIQUE DE GESTION DES ACCÈS À LA PLATEFORME DE PARIS-LE BOURGET

Du point de vue routier

L'aéroport du Bourget est desservi par l'autoroute A1 et la RN2 mais aussi à proximité des autoroutes A3 et A86. L'aéroport étant un aéroport d'aviation d'affaire, il y a peu de parking pour les clients passagers mais essentiellement des parkings pour les salariés.

Du point de vue des transports en commun existants

Le Groupe ADP a lancé en 2022 la mise en place de navettes électriques entre la gare RER B existante de la ville du Bourget et l'aéroport pour améliorer l'accès principalement pour les salariés. Ce projet a fait l'objet d'un partenariat avec le musée de l'Air et de l'Espace, Dassault, et l'entreprise Manutan, il est plébiscité par les utilisateurs.

Les transports en commun prospectifs sont décrits au paragraphe S4-4-31(a).

Les pistes cyclables

Le projet de piste cyclable du réseau vélo Ile de France précédemment appelé « RER Vélo » améliorera la desserte de l'aéroport en 2025, il offrira un nouveau mode d'accès à la plateforme depuis Paris intramuros. Ce projet en matière de mobilité douce est complété par la création de voiries dédiées aux vélos qui permettront à terme de faire le tour complet de l'aéroport pour faciliter le déplacement des salariés et des populations riveraines.

RISQUES IDENTIFIÉS EN MATIÈRE D'ACCÈS AUX PLATEFORMES PARISIENNES ET À L'INTERMODALITÉ

Comme indiqué dans les paragraphes précédents, les modes d'accès aux plateformes aéroportuaires restent aujourd'hui essentiellement routiers. Les flux routiers depuis et vers les plateformes d'ORLY, CDG et LBG représentent donc des millions de trajets annuels.

Les risques identifiés sont les suivants :

La congestion routière

Ces millions de trajets annuels contribuent à la congestion existante à l'échelle de l'île-de-France, au-delà vers le nord sur l'autoroute A1 et en particulier sur les axes desservant les aéroports (à titre d'exemple en 2019, il pouvait y avoir des temps d'accès atteignant pour le client passager 45 minutes entre l'entrée Sud-Ouest de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle et le Terminal 2E). Néanmoins ces déplacements en zone publique représentent une part significative de l'expérience client passager et ils sont vitaux pour l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire (salariés, marchandises...). À parts modales constantes, la croissance des aéroports dans les années à venir ne ferait qu'amplifier encore la congestion déjà en cours.

L'anxiété et la pénibilité

Elles vont de pair avec la congestion. En effet, la congestion augmentant, le temps passé sur la route va aussi en augmentant ce qui a un impact négatif sur le ressenti des clients. Cela augmente encore la part d'incertitude sur les

temps d'accès aux aéroports, les marges à prendre en amont de l'heure de départ d'un avion pour faire face aux aléas et créé par conséquent de l'anxiété. Pour le salarié qui fait ce trajet quasi quotidiennement cela augmente la pénibilité.

Cela concerne de prime abord les passagers venant par eux-mêmes à l'aéroport, mais également les professionnels assurant le transport (taxis, VTC, bus). 40 % des modes d'accès étant à ce jour assurés par les taxis, VTC.

L'impact environnemental quant aux nouveaux développements d'infrastructures permettant l'accessibilité aux plateformes

Ces infrastructures ont une empreinte foncière, génèrent la plupart du temps des mouvements de terres, de l'imperméabilisation et nécessitent des matériaux de constructions ayant un bilan carbone non neutre. De plus pendant la période de construction, les travaux nécessitent l'usage d'engins de chantier gérant également un bilan carbone. Ces nouvelles infrastructures doivent donc être développées avec parcimonie et pour permettre un croissance des modes d'accès les plus décarbonés.

Les pollutions liées à l'usage des différents modes d'accès

Ces pollutions peuvent être atmosphériques (carbone, particules fines, cf. ESRS E2), sonores (bruits liés au roulage des véhicules et aux avertisseurs sonores) ou lumineuses (candélabres éclairants la voirie et phares des véhicules).

À l'échelle du système aéroportuaire francilien, ADP SA doit adopter des actions volontaristes sur la mobilité sous peine de ne pas réduire les émissions carbone de façon suffisamment significative. Les actions de décarbonation à entreprendre doivent se concentrer sur la période 2022-2030 pour permettre d'inverser la tendance.

L'acceptabilité

La congestion et les pollutions générées par les mobilités majoritairement routières aux aéroports sont des externalités négatives de l'activité aéroportuaire. Cela rend la présence des aéroports de plus en plus contestée auprès des territoires riverains.

OPPORTUNITÉS EN MATIÈRE D'ACCÈS AUX PLATEFORMES PARISIENNES ET À L'INTERMODALITÉ

En tant qu'infrastructures intégratrices de mobilités, les aéroports peuvent jouer un rôle important dans la politique de mobilité des territoires d'influence de nos plateformes, des régions île-de-France et Hauts-de-France. Endosser ce rôle repose sur l'engagement du collectif des entreprises des plateformes et la construction de partenariats durables avec les collectivités pour favoriser l'intégration et le développement de nos plateformes dans leur écosystème territorial.

En effet, l'ensemble des transports en commun prospectifs décrits dans les paragraphes ci-dessus montrent à quel point il est essentiel de mieux desservir les aéroports, d'en faire des *hubs* multimodaux afin d'augmenter la part modale des transports en commun au détriment de la part modale de la voiture. Le développement de ces *hubs* multimodaux au sein des aéroports bénéficiera également à l'ensemble des populations riveraines qui en verront leur offre de transports accrue. L'accessibilité à ces *hubs* multimodaux doit également être améliorée pour les derniers kilomètres grâce à des continuités cyclables avec les territoires leur permettant d'en bénéficier au maximum.

L'ensemble de ces risques et opportunités font l'objet d'un plan d'actions qui sera décrit aux paragraphes S4-4.

[S4-1-16] → Description des engagements pertinents en matière de droits de l'homme pour les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux

Les modes d'accès aux aéroports sont libres d'utilisation. Les consommateurs et/ou utilisateurs finaux peuvent s'y déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour l'individu, la collectivité ou l'entreprise.

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet en outre, à tout tiers ayant intérêt à agir, de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave à l'environnement, aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales, à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance). – cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S4-1-16-(a)] → Divulgaration de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme des consommateurs et des utilisateurs finaux

Voir paragraphe S4-1-16.

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S4-1-16-(b)] → Divulgaration de l'approche générale en matière d'engagement avec les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux

Les approches générales et spécifiques pour traiter les impacts négatifs matériels sont des informations dont la diffusion est à caractère confidentiel et restreint aux services compétents de l'État.

[S4-1-16-(c)] → [S4] Communication de l'approche générale concernant les mesures visant à fournir et (ou) à permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme

Voir paragraphe S4-1-16.

[S4-1-17] → [S4] Description de l'alignement des politiques sur les instruments pertinents reconnus au niveau international et de la manière dont elles sont alignées sur ces instruments.

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S4-1-17] → [S4] Indiquer l'ampleur et la nature des cas de non-respect des principes directeurs de l'ONU sur les entreprises et les droits de l'homme, de la déclaration de l'OIT sur les droits au travail, ou des principes de l'OCDE pour les multinationales concernant les consommateurs et/ou utilisateurs finaux

Non concerné.

Aucune alerte éthique émise par ou concernant un consommateur et/ou utilisateur final - cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S4-1-AR 9] → [S4] Explication des changements significatifs apportés aux politiques adoptées au cours de l'année de référence.

En ce qui concerne les politiques d'accès aux plateformes et d'intermodalité adoptées au cours des deux dernières années (2023 et 2024) et même à plus long terme, les

infrastructures de transports nécessitant un long temps d'étude et de travaux, il y a eu des changements significatifs pour les consommateurs et/ou utilisateurs finaux et les salariés :

- ◆ une volonté de mieux se connecter aux territoires environnants ;
- ◆ de limiter les externalités négatives en limitant la congestion et les pollutions grâce à la fin de la politique tout voiture mais un plan d'actions en faveur du report modal ;
- ◆ une politique salariale accompagnant la transition vers d'autres modes de transport que la voiture.

Elles se traduisent par exemple par :

La mise en service de nouveaux modes d'accès :

- ◆ la mise en service d'une nouvelle gare routière et du prolongement de la ligne de métro automatique 14, constituant un nouveau pôle d'accès multimodal sur l'aéroport d'Orly. Celui-ci se veut désormais la principale porte d'entrée à l'aéroport ;
- ◆ la mise en service de continuité cyclables sur Orly également.

L'amélioration de la qualité de service en gare de CDG2 avec le changement de la signalisation et des élévations en collaboration avec la SNCF ou une continuité de la prise en charge des passagers en situation de handicaps lors des correspondances entre le TGV et l'avion.

La refonte de certaines fonctionnalités routières :

- ◆ la mise en service de contournement Est de la Francilienne sur CDG ;
- ◆ la mise en service d'un parking silo à Orly à proximité immédiate du pôle multimodal ;
- ◆ la création d'une nouvelle dépose minute pour Orly 1 2 3, ainsi qu'un niveau linéaire de dépose pour les professionnels (taxis, VTC) ;
- ◆ la reconfiguration de la dépose minute de CDG 2E ;
- ◆ la mise en service d'une offre de parking Valet à Orly (service de voituriers).

Pour les salariés, deux mesures importantes ont été mises en place. Tout d'abord, une mesure RH de prime a été adoptée pour encourager l'utilisation du vélo. En outre, la politique de télétravail a été amendée depuis le 1^{er} janvier 2024. Elle permet aux salariés éligibles de travailler à distance jusqu'à 60 % de leur temps de travail.

[S4-1-AR 13] → [S4] Communication d'une illustration des types de communication de ses politiques aux personnes, groupes de personnes ou entités pour lesquels elles sont pertinentes.

En ce qui concerne la communication des politiques, le Groupe ADP s'assure de diffuser les informations pertinentes par divers médias selon les personnes auxquelles elles s'adressent.

Pour les clients passagers, le site www.parisaroport.fr décrit l'ensemble des modes d'accès y compris les plus récents avec des plans, les tarifs et les durées de trajet. À ce stade, les modes actifs ne sont toutefois pas décrits mais ils s'adressent plus aux salariés qu'aux clients voyageurs.

Les offres de stationnement sont également disponibles sur le site extime.com.

Cela peut également être fait sous forme de communiqués de presse.

À titre d'exemples :

- ◆ le communiqué de presse suivant :

<https://presse.groupeadp.fr/2025pioneer-vf/?lang=fr>

Présente la feuille de route stratégique 2022-2025 Pioneers pour construire un modèle aéroportuaire durable dans laquelle l'un des sujets majeurs est l'évolution des aéroports vers des *hubs* multimodaux.

Le communiqué de presse suivant :

<https://presse.groupeadp.fr/paris-orly-by-cycle-2030/?lang=fr>

Présente l'ambition de l'aéroport de Paris-Orly en termes de développement sur les mobilités cyclables : Paris-Orly By Cycle 2030.

Les plateformes communiquent régulièrement avec les associations de taxis et VTC pour partager les évolutions liées aux infrastructures ou aux offres proposées, par exemple au travers du magazine *Paris vous aime* qui comprend une section dédiée à ce sujet.

Pour les salariés du groupe ADP :

- ◆ la communication peut se faire par mail ou *via* l'Intranet ;
- ◆ à titre d'exemple, dans le cadre des négociations annuelles obligatoires de 2024, il a été décidé entre les organisations syndicales représentatives et la direction des ressources humaines de mettre en place une indemnité annuelle de 150 euros pour les salariés qui effectuent leur trajet domicile-travail en vélo personnel, ainsi qu'une indemnité annuelle de 50 euros pour le remboursement de la révision des organes de sécurité du vélo. Par ailleurs, pour les salariés se rendant uniquement à vélo au travail, l'aide accordée est de l'ordre du montant du pass Navigo annuel ;
- ◆ ces informations ont été communiquées à l'ensemble des salariés ADP par e-mail, leur permettant ainsi de bénéficier de ces avantages et de contribuer à la réduction de l'impact environnemental des déplacements domicile-travail.

Pour les communautés aéroportuaires :

- ◆ il n'y a pas à ce stade d'organe de communication bien défini. C'est un levier à perfectionner dans les années à venir.

S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés à l'accès à la plateforme et la multimodalité

[S4-2-20] → Information sur la manière dont les perspectives des consommateurs et des utilisateurs finaux éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

Écoute et intégration du point de vue du client voyageur

Pour les clients passagers voir : S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés au traitement des passagers sur une plateforme du Groupe ADP.

Écoute et intégration du point de vue des travailleurs

Des réunions régulières sont également organisées avec les associations professionnelles (taxis, VTC) et avec les enseignes de locations de voitures pour prendre en compte leur retour d'expérience et pour qu'ils fassent part de leurs demandes.

Écoute et intégration du point de vue des territoires environnants les aéroports

De nombreuses réunions ont lieu tout au long de l'année avec les communes d'emprise ou de proximité des aéroports, avec les communautés d'agglomération, avec des intercommunalités, dans le cadre de projet partenarial d'aménagement, de groupement d'intérêt public...

Les territoires se font les porte-paroles de leurs administrés mais aussi des salariés des plateformes qui peuvent être leurs habitants.

Ces réunions sont l'occasion d'échanger des informations, de recueillir des expressions de besoin ou des doléances. Les sujets portant sur l'accessibilité aux aéroports, les mobilités, les nuisances générées par celles-ci sont nombreux. Ces sujets sont analysés par le Groupe ADP et selon leur degré d'importance peuvent faire l'objet d'une action spécifique portée dans le cadre du plan d'actions mobilité ou dans la feuille de route sur l'intermodalité.

Ces acteurs des territoires peuvent également demander un soutien au Groupe ADP pour le développement d'un nouveau projet de transport en commun ou d'une nouvelle infrastructure routière. En effet, en tant qu'infrastructures intégratrices de mobilités, les aéroports et donc le Groupe ADP peut jouer un rôle important dans la politique de mobilité des territoires d'influence de nos plateformes, des régions Île-de-France et Hauts-de-France et peut favoriser le dialogue avec l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, IdFM.

Par exemple :

- ◆ dans le cadre du Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires, le Groupe ADP a contribué à des aménagements routiers faisant l'objet de congestion à proximité des aéroports, à la réalisation de continuités cyclables avec les territoires, etc. ;
- ◆ dans le cadre de la concertation publique d'Orly-2035, les territoires environnant la plateforme ont demandé le soutien du Groupe ADP pour porter auprès d'Île-de-France Mobilités leur volonté de voir se prolonger l'activité du OrlyVal. Le Groupe ADP a donc initié des réunions sur ce sujet auprès d'IdFM.

À ce titre, le Groupe ADP a mis en place depuis 2023, le suivi d'un plan d'actions commun avec IdFM qui fait l'objet d'une revue annuelle et de réunions plus fréquentes par thématique.

Écoute d'un panel d'experts représentatifs des divers clients du Groupe ADP

Créé en 2021, le comité des parties prenantes est constitué de 16 experts externes et a pour objectif d'ouvrir un dialogue sur l'ensemble des enjeux stratégiques du Groupe ADP. Ils échangent sur tout sujet portant sur une thématique suscitée ou tout autre sujet pouvant être assimilé à un sujet émergent en matière de RSE :

<https://www.parisaeroport.fr/groupe/rse/comite-des-parties-prenantes>



Le comité des parties prenantes a déjà été sollicité sur le sujet des mobilités le 2 juin 2022. Il a émis un certain nombre de recommandations qui ont été prises en compte dans le cadre des plans d'actions en cours.

6 réunions sont prévues en 2025 dont l'une doit porter sur les mobilités.

Les conclusions de ce panel d'experts pourront venir amender le plan d'actions des mobilités ou la feuille de route intermodalité fer-air.

[S4-2-20-(a)] → L'engagement se fait directement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-2-20-(a)] → L'engagement se fait directement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

[S4-2-20-(b)] → [S4] Divulgence de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-2-20-(b)] → [S4] Divulgence de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement.

[S4-2-20-(c)] → [S4] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats éclairent l'approche de l'entreprise.

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-2-20-(c)] → [S4] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats éclairent l'approche de l'entreprise.

[S4-2-20-(d)] → Divulgence de la manière dont l'efficacité de l'engagement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux est évaluée

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-2-20-(d)] → Divulgence de la manière dont l'efficacité de l'engagement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux est évaluée

[S4-2-21] → Communication des mesures prises pour mieux connaître les points de vue des consommateurs et des utilisateurs finaux / des consommateurs et des utilisateurs finaux qui peuvent être particulièrement vulnérables aux incidences et (ou) marginalisés.

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-2-21] → Communication des mesures prises pour mieux connaître les points de vue des consommateurs et des utilisateurs finaux / des consommateurs et des utilisateurs finaux qui peuvent être particulièrement vulnérables aux incidences et (ou) marginalisés.

[S4-2-22] → Déclaration dans le cas où l'entreprise n'a pas adopté de processus général pour s'engager avec les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux

Non concerné.

[S4-2-22] → Communication du calendrier pour l'adoption d'un processus général d'engagement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux au cas où l'entreprise n'a pas adopté de processus général d'engagement.

Non concerné.

[S4-2-AR 15] → [S4] Type de rôle ou de fonction en rapport avec l'engagement

Non concerné.

S4-3 — Mécanismes de réclamation et de réparation des impacts mis à la disposition des consommateurs et utilisateurs finaux concernant accès à la plateforme et la multimodalité

Cette partie se concentre uniquement sur les plateformes parisiennes.

[S4-3-25-(a)] → Divulcation de l'approche générale et des procédures pour apporter ou contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a constaté qu'elle était liée à un impact négatif important sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet en outre, à toute personne ayant intérêt à agir, de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier des faits de corruption, fraude, conflit d'intérêt... (périmètre de la loi Sapin II), ou une atteinte grave aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentale, ou à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance), cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S4-3-25-(b)] → Communication des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux consommateurs et aux utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-3-25-(b)] → Communication des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux consommateurs et aux utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

[S4-3-25-(c)] → [S4] Communication des procédures par lesquelles l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux.

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-3-25-(c)] → [S4] Communication des procédures par lesquelles l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux.

[S4-3-25-(d)] → [S4] Communication de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et dont l'efficacité des canaux est assurée

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-3-25-(d)] → [S4] Communication de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et dont l'efficacité des canaux est assurée.

[S4-3-26] → Divulcation de la manière dont il est évalué que les consommateurs et les utilisateurs finaux connaissent et font confiance aux structures ou aux processus comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre.

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-3-26] → Divulcation de la manière dont il est évalué que les consommateurs et les utilisateurs finaux connaissent et font confiance aux structures ou aux processus comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre.

[S4-3-26] → [S4] Mise en place de politiques de protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins

Voir paragraphe 4.3.4.3 [S4-3-26] → [S4] Mise en place de politiques de protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins.

S4-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à l'accès à la plateforme et à la multimodalité

[S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-A].

Les plans d'actions suivants traitent des accès aux plateformes et de la multimodalité :

- ◆ le plan d'action relatif au stationnement piloté par la direction Client ;
- ◆ le plan d'actions mobilité ;
- ◆ la feuille de route stratégique pour le développement de l'intermodalité air/fer ;
- ◆ le plan d'actions ADP/IdFM.

Ces trois derniers plans d'actions sont pilotés par le département DDDM - Master planning et Mobilités dont le pôle Mobilité a été créé à cet effet. Il a été constitué au cours des années 2023 et 2024 et est maintenant composé de 5 personnes qui assurent la coordination avec l'ensemble des directions de l'entreprise qui s'occupent de mobilités. Dans chaque direction un correspondant mobilité a été nommé pour participer au réseau mobilité qui se réunit à un rythme mensuel pour échanger des informations et faire un point d'avancement des actions.

Ces plans d'actions font soit l'objet d'études internes, soit l'objet d'études externes auprès d'expert du domaine.

Description du plan d'actions relatif au stationnement

le plan d'action relatif au stationnement piloté par la direction Client s'intègre pleinement dans la stratégie du groupe au travers des axes suivants : 1. Augmenter la qualité de service de l'offre de stationnement actuelle et des accès aux aéroports 2. Être présent au moment du choix du mode d'accès 3. Accompagner l'essor des mobilités durables afin de réduire l'impact carbone sur les plateformes.

Descriptif du plan d'actions mobilité

Le Groupe ADP travaille depuis plusieurs années à l'accueil des transports alternatifs à la voiture sur les plateformes parisiennes. Depuis juin 2022, il a intensifié et diversifié ses leviers en mettant en place un plan d'actions pour continuer à modifier structurellement l'accès des plateformes parisiennes. Les actions engagées se sont concentrées en première approche sur la mobilité des salariés, ambition d'ores et déjà communiquée dans la feuille de route Pioneers 2025 mais certaines des actions sont communes entre les salariés et les clients voyageurs.

Ce plan d'actions consolidé répond à 4 grands objectifs :

- ◆ **décarboner l'activité aéroportuaire** : le Groupe ADP s'est engagé à diminuer l'empreinte carbone sur le périmètre géographique des aéroports parisiens. Cet objectif passe par une favorisation du report modal vers les transports en communs (notamment grâce à l'arrivée de nouvelles lignes de métro, CDG Express et le futur TER Roissy-Picardie) et par l'accompagnement de l'électrification du parc automobile ;
- ◆ **création de valeur *via* nos infrastructures multimodales** : les flux liés à la mobilité sur les plateformes d'ORY et CDG représentent des millions de trajets annuels. Ils ont été peu explorés par rapport au flux historique des passagers aérien. Augmenter le niveau de connaissance de ces flux permettra de mieux les valoriser. Ils constitueront alors de nouveaux relais de croissance pour le groupe ;
- ◆ **augmenter la qualité de service envers nos clients passagers aériens et voyageurs** : les déplacements en zone publique représentent une part significative de l'expérience client. Ils sont aussi vitaux pour l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire. Proposer un traitement et une offre plus performante et plus fluide permettra de faire croître la satisfaction des passagers mais aussi de nos clients B2B et partenaires ;
- ◆ **développer des liens avec les territoires en permettant l'accès aux emplois** : en permettant l'arrivée de nouveaux transports les desservant, en diminuant nos externalités négatives liées aux flux routiers et aux pollutions induites.

Il s'agit principalement de bâtir des solutions durables d'alternatives au véhicule individuel pour venir et repartir des aéroports. Au-delà de la réduction de l'empreinte environnementale, il s'agit de mener une politique volontariste et partenariale en faveur du développement de l'intermodalité qui doit améliorer significativement la qualité de service en dé saturant les accès routiers. Ce dispositif s'appuie sur les nouveaux transports en commun qui desservent les plateformes, de nouveaux projets de covoiturage, l'accélération du télétravail et le déploiement progressif de pistes cyclables en liaison avec les territoires riverains pour réduire de manière drastique la part du véhicule individuel.

Son ambition est de pousser à une mobilisation immédiate du groupe pour atteindre les objectifs fixés aux horizons courts termes, 2030, 2040 et 2050.

Pour les objectifs de long termes, à partir de 2035, l'ambition est en cours de construction au travers de la refonte des plans directeurs des aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-le Bourget.

Description de la feuille de route stratégique pour le développement de l'intermodalité Air-Fer

L'objectif de cette feuille de route est de rendre concurrentiel la correspondance Fer-Air avec la correspondance Air-Air.

Les enjeux liés à l'intermodalité Air-Fer se concentrent à CDG, autour de la gare de CDG 2 et de son module d'échange où la gestion des parcours clients doit être améliorée et où une évolution de l'infrastructure va s'avérer nécessaire.

Sur Orly, les correspondances Air-Fer existent dans une moindre proportion *via* la gare TGV de Massy-Palaiseau avec des liaisons taxis et bus à l'aéroport. Ce parcours va s'améliorer avec la mise en service du métro de la L18 qui permettra la correspondance en quelques stations puis avec une nouvelle gare TGV à Pont de Rungis (vers 2035) à une station de l'aéroport en L14.

Cette feuille de route est même étendue à des réflexions sur le report des clients voyageurs qui viennent de loin en voiture pour prendre l'avion à une alternative en bus longue distance ou en train.

Ce plan d'actions répond à 3 grands objectifs :

- ◆ capter un trafic qui ne passait pas précédemment par les aéroports (voyageurs origine-destination en trains ou cars) ;
- ◆ créer de la valeur en densifiant nos installations aéroportuaires par le remplacement de mouvements courts/moyens courriers par des mouvements moyens/longs courriers à plus forte contribution, en développant une offre côté ville à destination des voyageurs en train ou cars ;
- ◆ contribuer à l'acceptabilité des aéroports en proposant le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement en fonction de la distance à parcourir (diminution des émissions CO₂ et du bruit liée à la suppression des vols courts et moyens courriers).

Elle fait l'objet d'un travail partenarial entre le Groupe ADP, le Groupe Air France et sa filiale Transavia et le Groupe SNCF et en particulier SNCF Réseaux, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs qui s'est initié à l'automne 2023.

Description du plan d'actions ADP/IDFM

Ce plan d'actions prend en charge le suivi de l'ensemble des sujets communs entre le Groupe ADP et l'Autorité Organisatrice des Transports en Île-de-France pour permettre le bon accueil des transports en commun et l'optimisation de l'usage des transports en commun par rapport aux besoins des voyageurs, des salariés et des riverains.

Il fait l'objet de groupes de travail spécifiques par thématiques et d'une revue annuelle de l'avancement des actions.

Il a été initié en octobre 2023.

Description des plans de mobilité employeurs et des associations les portants

Le Groupe ADP est également engagé auprès des associations mobilité :

- ◆ **pour Paris-Charles de Gaulle** : l'association R'Pro'Mobilité, créée en 2014, comprend 15 entreprises membres, représentant environ 50 % des salariés de la plateforme. Elle est présidée par Air France et le Vice-Président est issu d'Aéroports de Paris SA ;
- ◆ **pour Paris-Orly** : l'association Orly'Pro'Mobilité, créée en 2019, comprend 11 entreprises membres, représentant environ 40 % des salariés de la plateforme. Elle est présidée par Aéroports de Paris SA et le Vice-Président est issu d'Air France ;

	R. PRO MOBILITE	ORLY PRO MOBILITE
Entreprises :	15 entreprises :	11 Entreprises :
Membres :	Présidence : Air France Vice-Présidence : Aéroports de Paris	Présidence : Aéroports de Paris Vice-Présidence : Air France
	CIF KEOLIS – FEDEX – Aéroville – Bolloré – LA POSTE (PIC Roissy Hub) – Hub one – SAFESQUARE – DHL Aviation – DB SCHENKER – DHL Forwarding Europe Handling – ATH – OTESSA	Transavia – Hub One – STEFF – GSF – RATP – GEH – Safesquare – EPT12 – ADOR94
Nouveaux adhérents cibles en 2024 :	Servair – associations des hôteliers – Atalian et GSF...	La Semmaris – Atalian – La Poste...
Budget 2024 :	90,5 k€	20,1 k€

♦ **pour Paris-Le Bourget** : l'association Le Bourget Mobilité, relancée en 2023, comprend 4 entreprises membres. Elle est présidée par Aéroports de Paris SA.

Ces associations portent les plans de mobilité employeurs communs. Elles ont été mises en place pour promouvoir les modes de transport durables et porter conjointement des actions communes en informant les pouvoirs publics des besoins des entreprises et salariés et en agissant au sein des entreprises sur des actions concrètes.

Elles ont plusieurs objectifs :

- ♦ améliorer les conditions d'accessibilité et de déplacements sur les plateformes aéroportuaires et renforcer l'attractivité des transports collectifs publics ;
- ♦ favoriser l'échange de bonnes pratiques entre les entreprises adhérentes sur les questions de mobilité et réduire les déplacements inutiles et accessoires ;
- ♦ maintenir et développer les relations avec les différentes instances ou organismes intervenant ou susceptibles d'intervenir directement ou indirectement dans la gestion, l'orientation, le développement de services liés à la mobilité sur la plateforme Paris-Charles de Gaulle ;
- ♦ renforcer l'attractivité des transports collectifs publics ;
- ♦ renforcer les possibilités d'usage des modes de « circulation douce » ;
- ♦ développer un emploi raisonné de l'automobile.

Les chambres de commerce et d'industrie, respectivement du Val-d'Oise pour Paris-Charles de Gaulle et du Val-de-Marne pour Paris-Orly, animent et conseillent les associations. Elles réalisent pour elles un diagnostic de son accessibilité, une enquête auprès des salariés des entreprises et les des plans d'actions triennaux. Aujourd'hui, les CCI fédèrent les entreprises des territoires pour faire émerger des plans de mobilité employeurs communs (futurs plans de mobilité) aux avantages multiples pour les entreprises, les collectivités et les salariés, etc.

[S4-4-31-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les consommateurs et les utilisateurs finaux

Cette partie vise à décrire les principales actions planifiées ou en cours des plans d'actions présentés au paragraphe précédent.

Actions du plan stationnements

- ♦ augmenter la qualité de service de l'offre de stationnement actuelle et des accès aux aéroports ;
- ♦ ouvrir le parking P3 à Orly (1 800 places) ;
- ♦ rénover le parking P2 à Orly (en cours, réouverture mi-2025) ;

♦ développer des nouveaux parkings VTC/taxis pré-réservés à Orly (Orly 12 et Orly 3) et un nouveau linéaire de dépose pour les professionnels (taxis/VTC) à Orly (été 2024) ;

♦ regrouper les loueurs à CDG2 (ouverture début 2026) avec des espaces totalement réaménagés (bornes de recharge, zones de préparation rapide, nouveaux comptoirs, fonctionnement « lean ») ;

♦ mettre en place un service de voiturier à Orly (Parking P1 Valet) en novembre 2023 ;

♦ reconfigurer la dépose-minute du 2E à CDG et développer une nouvelle dépose-minute à Orly 1 2 3 (été 2024) pour réduire drastiquement la congestion ;

♦ faire évoluer la tarification des dépose-minutes pour inciter à la fluidité ;

♦ être présent au moment du choix d'accès : renforcer la visibilité par l'intégration des offres de stationnement sur les plateformes de distribution digitale (One Park, Indogo, Neo) et une offre de réservation des parkings dans l'écosystème digital Extime ;

♦ accompagner l'essor des mobilités durables : déploiement de plus de 700 bornes de recharge de véhicules électriques (BRVE), avec une combinaison de bornes ultra-rapides en sortie de plateforme (pour les accompagnants et passagers), rapides (pour les taxis, VTC et loueurs) et lentes (pour les salariés et passagers) afin de satisfaire l'ensemble des clients.

Actions du plan d'actions mobilité

Développer à horizon 2025 une base de données centralisant les données de mobilités intitulée « l'observatoire des mobilités » en charge de l'administration des jeux de données liés aux mobilités non aériennes (routières, ferrées) sur nos plateformes.

L'objectif est de permettre de quantifier les flux, leurs évolutions, l'impact des actions entreprises et de suivi des indicateurs. Une description plus détaillée est disponible au paragraphe S4-5-AR 42-(b).

Se doter à horizon 2025 de modèles de simulation multimodale permettant d'anticiper l'impact de nouveaux systèmes de transport.

Accueillir les nouveaux transports en commun publics (Métro/car express/TCSP...)

Les équipes du Groupe ADP travaillent en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des nouveaux transports en commun pour permettre la meilleure insertion possible de ces nouvelles lignes au sein des plateformes. Des réservations foncières pour les transports en commun prévus à long terme sont même prévues dans nos plans directeurs.

Concrètement les transports en commun prospectifs en cours d'étude ou de travaux sont les suivants :

Pour l'aéroport de Paris - CDG

La plateforme de Paris-Charles de Gaulle accueillera au sein de la gare intermodale de CDG2 :

- ◆ à l'horizon 2027 une liaison ferroviaire entre l'Aéroport de Paris-CDG et la région des Hauts-de-France, projet « Roissy-Picardie ». Cette ligne, dont le protocole de financement a été signé le 3 mai 2017, a vocation à assurer une liaison TGV avec Amiens et à renforcer l'accessibilité par le ferroviaire de la partie sud de la région Hauts-de-France et du nord-est du Val d'Oise à l'aéroport *via* la circulation de TER ;
- ◆ quelques mois plus tard le CDG Express décrit ci-dessous :
 - ◆ CDG Express est un projet de liaison ferroviaire rapide entre la gare de l'est à Paris et la gare de CDG2 à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle,
 - ◆ à la fin de l'année 2024, 70 % du projet a été réalisé. La gare de CDG2 est terminée et livrée à SNCF Gare et Connexion. A la Toussaint 2024, une Interruption Temporaire de Circulation (ITC) exceptionnelle a permis de réaliser la première partie des travaux structurants du renouvellement du pont des cathédrales qui sera lancé fin février 2025 ;
- ◆ puis en 2030, la ligne 17 décrite ci-dessous :
 - ◆ le projet du « Grand Paris Express » reliera l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle à Saint-Denis Pleyel par la ligne de métro 17 à l'horizon 2030. Cette ligne, qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret du 14 février 2017 sera également intégrée au pôle intermodale de CDG2. La plateforme sera alors située à 35 minutes de La Défense et à 33 minutes de la gare Saint-Lazare avec une correspondance à Saint-Denis-Pleyel,
 - ◆ la plateforme de Paris-Charles de Gaulle accueillera au sein de sa gare routière située sur Roissypôle :
 - entre 2025 et 2030, 7 nouveaux cars express pour la desserte des territoires environnant ;
 - en 2030 deux nouvelles lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) permettant une meilleure desserte des villes du département du Val d'Oise (Ligne Villiers-le-Bel – Roissypôle et Ligne Garges-lès-Gonesse – Roissypôle).

Pour l'aéroport de Paris-Orly

Plusieurs projets de transports en commun ou d'Intermodalité sont en cours ou à l'étude afin d'améliorer la desserte de la plateforme.

Les travaux de prolongement du tramway T7 jusqu'à Juvisy, important nœud de transport relié aux lignes C et D du RER, ont été lancés sous maîtrise d'ouvrage Ile de France Mobilité pour une mise en service estimée à l'horizon 2030.

Le projet du « Grand Paris Express » se poursuit avec les travaux de la future nouvelle ligne de métro automatique 18. Celle-ci reliera Paris-Orly au plateau de Saclay en 2027 ce qui permettra une correspondance fer-air plus aisée, en 4 stations de métro, entre l'aéroport et la gare TGV de Massy. À partir de 2030, la ligne devrait être ouverte jusqu'à Versailles. La ville sera alors accessible en 30 minutes. À plus long terme, une prolongation est prévue jusqu'à Nanterre. La déclaration d'utilité publique de la ligne 18 a été obtenue en mars 2017. Le tunnelier de la ligne 18 a atteint l'aéroport, en juin 2023 avec 4 mois d'avance sur le planning initial. Depuis octobre 2023, des compléments de génie civil post-passage du tunnelier ont démarré. La pose des rails par la SGP est prévue à partir de septembre 2025. La réception de la gare est demandée par la SGP fin juin 2027 pour une mise en service envisagée en octobre 2027.

Ile-de-France Mobilité étudie actuellement un nouveau projet de bus à haut niveau de service (BHNS), le Sénia-Orly, permettant une meilleure desserte locale entre les villes du Val-de-Marne et le pôle multimodal de l'aéroport. Ce BHNS qui empruntera sur la plateforme une bonne partie du tracé du T7, a obtenu sa déclaration d'utilité publique en décembre 2022 et devrait être mis en service en 2030.

Enfin, la SNCF conduit les études d'une gare TGV qui pourrait également être créée à l'horizon 2035 à Pont de Rungis, au nord est de la plateforme, améliorant encore l'accès de la plateforme au vaste réseau de desserte TGV français et européen *via* une station de métro de la ligne 14.

Pour l'aéroport de Paris - LBG

Le projet du « Grand Paris Express » reliera l'aéroport de Paris-Le Bourget à Saint-Denis Pleyel par la ligne de métro 17 à l'automne 2026. Cette ligne, qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret du 14 février 2017 sera située en plein centre de l'aéroport, en face du Musée de l'Air et de l'Espace. La plateforme sera alors située à 28 minutes de La Défense et à 22 minutes de la gare Saint-Lazare avec une correspondance à Saint-Denis-Pleyel.

Développer des Transports en Commun internes

Les équipes du Groupe ADP travaillent à développer la desserte interne de transports en commun à horizon 2035 sur Paris-Orly et 2050 à Paris CDG.

Assurer des continuités cyclables qualitatives avec les territoires environnants et un maillage interne

Des modes de transport actifs décarbonés tels que les vélos sont en cours de développement : des pistes cyclables sont actuellement en construction sur les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle avec mises en services prévues en 2025.

Développer l'usage du covoiturage (principalement à CDG)

Les équipes du Groupe ADP étudient l'opportunité pour des lignes de covoiturage spécifiques à la desserte aéroportuaire et à développer des navettes interentreprises domicile-travail :

- ◆ le manque de rapidité de l'électrification des flottes de véhicules côté ville ;
- ◆ mettre en place des bornes de recharge (VL et vélos) à un rythme soutenu voir indicateur au paragraphe SE-5-AR 42-(c) ;
- ◆ développer des incitations tarifaires/salariales voir indicateur au paragraphe SE-5-AR 42-(c) ;
- ◆ ouvrir ou convertir des stations en stations multi-énergie (ex. inauguration de bornes de recharge rapide à la station Total à CDG le 24 octobre 2024).

Actions de la feuille de route stratégique pour le développement de l'intermodalité air/fer

En 2025 le plan d'actions pour le développement de l'intermodalité air/fer s'attachera à :

- ◆ développer l'intermodalité air-fer/capter du trafic (GT1) ;
 - ◆ consolider l'étude sur le potentiel de captation de trafic grâce à la connectivité air/fer à Paris-CDG à partir de données/hypothèses complémentaires de la SNCF ;
 - ◆ établir une étude sur le potentiel de captation de trafic grâce à la connectivité air/fer à Paris-Orly ;
- ◆ contribuer au développement du réseau ferroviaire atteignant CDG et Orly (GT2) ;
 - ◆ consolider l'étude capacitaire sur les flux en gare de CDG2 (pax en CNT Air-Fer/voyageurs OD/voyageur CNT Fer-Fer/voyageur en transit intersecteur) ;
 - ◆ développer la vision prospective du réseau pour une meilleure desserte de CDG/ORLY ;

- ◆ travailler à l'amélioration/facilitation des parcours passagers en intermodalité sur Paris-CDG à moyen et long terme (GT3) ;
- ◆ travailler à l'amélioration/facilitation des parcours passagers en intermodalité sur Paris-Orly (GT3) ;
- ◆ évaluer le modèle de régulation et de tarification et proposer un modèle en faveur de l'intermodalité Fer-Air (GT4) ;
- ◆ améliorer l'attractivité du produit « correspondance train-avion » (GT5).

Actions du plan d'action ADP/IDFM

En 2025 le plan d'actions commun ADP/IDFM se concentrera :

Sur l'ensemble des plateformes parisiennes :

- ◆ automatiser le partage des données ;
- ◆ suivre le déploiement des nouveaux car express ;
- ◆ suivre les études des lignes de covoiturage.

Sur la plateforme de Paris-Orly :

- ◆ lancer une étude sur le devenir d'OrlyVal suite à l'ouverture de la L14 et à la diminution de son usage ;
- ◆ suivre les études de l'arrivée du TCSP Sénia sur Orly ;
- ◆ suivre les avancées de l'étude de pôle d'Orly nécessaire à la mise en service de la nouvelle gare routière et la L14 ;
- ◆ faciliter le passage des bus 480 et 191-100 sur la route de service ADP (rue du Musée/RD7) pour éviter l'engorgement de la RN7 et les difficultés de régularité ;
- ◆ suivre les études de la prolongation du T7 vers le Sud ;
- ◆ accompagner les territoires dans leur demande de prolonger le L14 vers Morangis ;
- ◆ accompagner les territoires dans leur demande de prolonger la L18 plus à l'Est jusqu'à Boissy-St-Léger ;
- ◆ accompagner les territoires dans leur demande de prolonger le T9 jusqu'à l'aéroport ;
- ◆ soutenir la réalisation du barreau ferroviaire Massy Valenton. La finalisation du projet de dédoublement d'un tronçon de voie unique entre la LGV et les voies partagées avec le RER C permettra d'accroître la capacité du tronçon et la desserte depuis l'Ouest de la France de la gare TGV de Massy ;

Sur la plateforme de Paris-CDG :

- ◆ suivre les travaux de la L17 ;
- ◆ suivre les travaux de la ligne de bus express dite SME20 entre Meaux et l'aéroport ;
- ◆ suivre les travaux et permettre l'intégration des trois lignes de BHNS du Grand Roissy reliant les principales villes du département du Val d'Oise à l'aéroport ;
- ◆ obtenir une étude de pôle pour la gare de Roissypôle. En effet, avec l'arrivée du TER Roissy-Picardie, de la Ligne 17, des futurs BHNS du Val d'Oise, bus express du pays de Meaux et des lignes de cars express la gare routière de Roissypôle, l'une des plus importante au niveau régional, pourrait voir son trafic évoluer de façon significative. Le Groupe ADP souhaite anticiper cette évolution potentielle en travaillant avec les équipes d'IdFM sur l'évaluation des flux O/D mais aussi en correspondance ;
- ◆ suivre les études de l'éventuelle ligne 19 du Grand Paris Express qui relirait Nanterre-la-Folie à l'aéroport en passant pas La Défense et le Val-d'Oise.

Sur la plateforme de Paris-LBG :

- ◆ suivre les études du pôle du Bourget nécessaires à la mise en service de la nouvelle gare routière et la L17.

Actions 2024 des plans de mobilité employeurs et des associations les portants

Sur les aéroports de Paris-Orly et Paris-CDG :

- ◆ proposer des animation covoiturage dans les entreprises membres avec Karos (contrat renouvelé) ;
- ◆ à partir de l'enquête mobilité et de l'analyse des fichiers RH des entreprises membres, étudier de faisabilité pour la mise en place de navettes employeurs intra plateforme ;
- ◆ proposer un webinaire de restitution des résultats de l'enquête mobilité : septembre 2024.

Sur l'aéroport de Paris-Orly :

- ◆ mettre en place des prêts de 40 vélos électriques avec le partenaire GoodWatt et Cyclez, en mai-juin 2024 ;
- ◆ proposer des stages de remise en selle pour 50 salariés - printemps 2024 ;
- ◆ avec Cyclez, mettre à disposition en E-learning, une formation à la sécurité routière pour le vélo, disponible un an à tous les salariés ADP ; reste à programmer la communication et la diffusion des accès ;
- ◆ finaliser le site internet de l'association.

Sur l'aéroport de Paris-CDG :

- ◆ former à la fresque de la mobilité pour 2 personnes par entreprise membre, 2 sessions ;
- ◆ réaliser une infographie avec les informations clés à connaître sur les impacts liés aux JO.

[S4-4-31-(b)] → Description de l'action visant à fournir ou à permettre de remédier à une incidence matérielle réelle

Toutes les actions décrites ci-dessus permettent de :

- ◆ décongestionner les accès aux plateformes ;
- ◆ augmenter la qualité de service envers nos clients passagers aériens et voyageurs ;
- ◆ décarboner l'activité aéroportuaire, cf. paragraphe E1-1 — Plan de transition : leviers, ressources (présentation générale) ;
- ◆ développer des liens avec les territoires, cf. paragraphe S3-1 — Politique d'écoute et de dialogue mise en place avec les parties prenantes territoriales ;
- ◆ contribuer à l'acceptabilité.

[S4-4-31-(c)] → Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif premier est de produire des effets positifs pour les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Pas d'initiative supplémentaire par rapport aux actions décrites au chapitre [S4-4-31-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

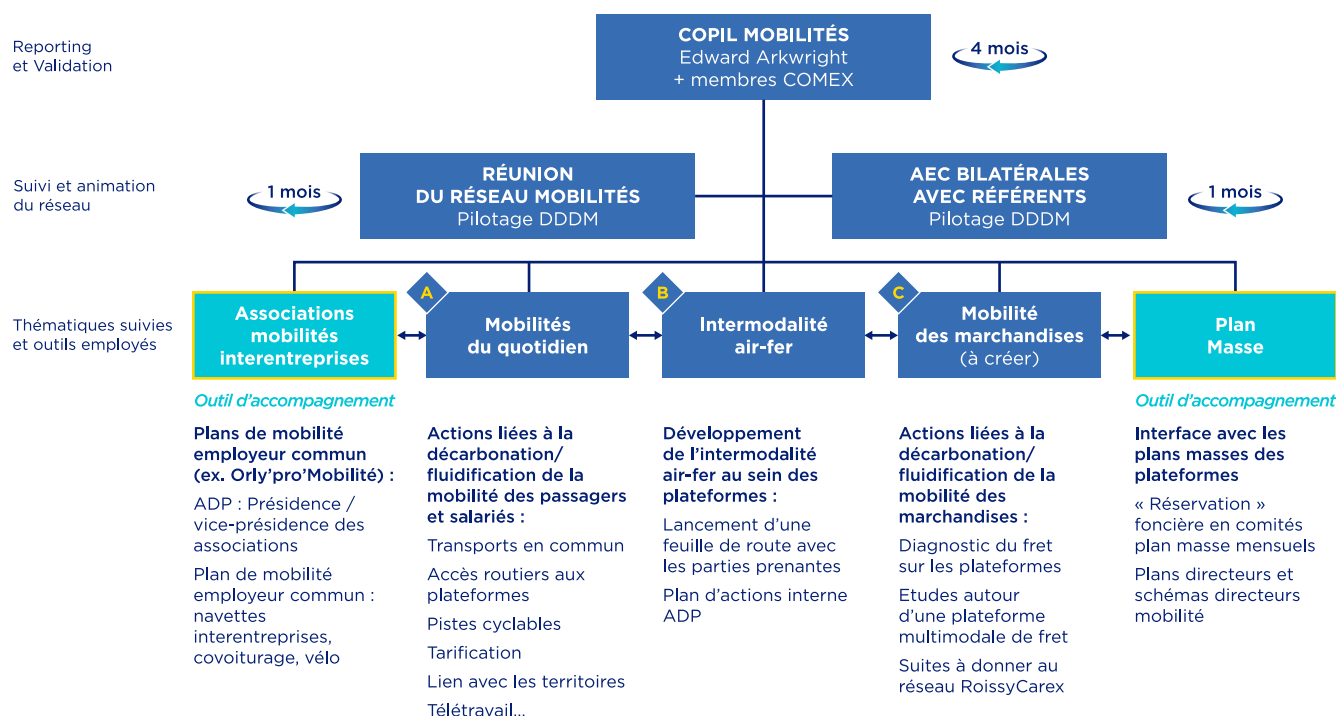
[S4-4-31-(d)] → Description des modalités de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions ou des initiatives à produire des résultats pour les consommateurs et les utilisateurs finaux

Modalité de suivi du plan d'actions stationnement de la direction clients

L'efficacité du plan d'actions est évaluée au travers des enquêtes ASQ (mesurant la qualité de service au travers de questions spécifiques), de l'analyse systématique des Google Reviews et Avis vérifiés.

Voir [S4-2-20-(a)] → L'engagement se fait directement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

Modalité de suivi du plan d'actions des mobilités



Le plan d'actions des mobilités fait l'objet :

- ◆ de réunions d'avancement techniques par action,
- ◆ d'une réunion mensuelle du réseau mobilité piloté par le pôle mobilité DDDM avec l'ensemble de référents mobilité de chaque direction ;
- ◆ de réunion en bilatéral entre le pôle mobilité DDDM et chacun des référents ;
- ◆ d'un comité de pilotage dirigé par DGE 2 à 3 fois par ans pour passer en revue l'avancement de l'ensemble des actions.

Modalité de suivi de la feuille de route sur l'intermodalité air/fer

La feuille de route sur l'intermodalité Fer/Air fait l'objet de :

- ◆ réunions d'avancement techniques par groupe de travail ;
- ◆ d'un comité de pilotage 3 à 4 fois par an regroupant le Groupe ADP, AIR France, SNCF Voyageurs éventuellement précédé d'un Cotech préparatoire ;
- ◆ d'un comité de pilotage 3 à 4 fois par an regroupant le Groupe ADP, SNCF Réseau et SNCF G&C éventuellement précédé d'un Cotech préparatoire ;
- ◆ de réunions bilatérales entre le Groupe ADP et AIR France/ Transavia ;
- ◆ il est question de mettre en place un comité stratégique piloté par DGE une fois par an dont les modalités ne sont pas définies à ce jour.

Modalité de suivi des associations portant les plans mobilité employeurs

Le suivi des associations de mobilité employeur R'PRO mobilité et Orly PRO mobilité fait l'objet de :

- ◆ réunions d'avancements périodique avec les membres des associations ainsi que ses coordinateurs des Chambre de Commerce et d'industrie ;
- ◆ préparations et tenus d'assemblées générale annuelles.

L'évaluation des mesures se fait :

- ◆ soit par le suivi d'indicateurs qui seront présentés dans le chapitre S4-5 ;
- ◆ soit par la mise en service d'un service complémentaire ou d'une infrastructure complémentaire. À titre d'exemple, la ligne 14 a été mise en service en juin 2024 sur l'aéroport de Paris-Orly de même que des continuités cyclables.

[S4-4-32-(a)] → Description de l'approche adoptée pour déterminer les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif matériel particulier, réel ou potentiel, sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

L'approche adoptée pour déterminer les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif est décrite dans la partie [S4-2-20] → Information sur la manière dont les perspectives des consommateurs et des utilisateurs finaux éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S4-4-32-(b)] → Description de l'approche adoptée pour prendre des mesures en rapport avec des incidences matérielles spécifiques sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

La description de l'approche adoptée pour prendre des mesures en rapport avec des incidences matérielles spécifiques est décrite dans la partie [S4-2-20] → Information sur la manière dont les perspectives des consommateurs et des utilisateurs finaux éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S4-4-32-(c)] → Description de l'approche visant à garantir la disponibilité et l'efficacité de la mise en œuvre et des résultats des processus destinés à fournir ou à permettre des mesures correctives en cas d'incidences négatives importantes sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Groupe ADP supervise en temps réel les différents accès à ses plateformes, par voie routière ou ferroviaire notamment, ainsi que les circulations au cœur même des plateformes depuis l'APOC (*Airport Operations Center*).

En cas d'aléas pouvant entraîner des perturbations pour les passagers, Groupe ADP :

- ◆ informe les compagnies aériennes du retard potentiel de leurs passagers, afin qu'elles puissent prendre les dispositions nécessaires le cas échéant ;
- ◆ se coordonne avec ses partenaires (préfecture, forces de l'ordre, opérateurs de transport public, etc.) ;
- ◆ propose des solutions de substitution dans la mesure du possible pour maintenir les déplacements des passagers (itinéraires de substitution, navettes, etc.).

[S4-4-33-(a)] → Description des mesures prévues ou en cours pour atténuer les risques matériels découlant des incidences et des dépendances sur les consommateurs et les utilisateurs finaux, ainsi que des modalités de suivi de l'efficacité.

Voir parties S4-4-31(a) et (d).

[S4-4-33-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en rapport avec les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Voir parties S4-4-31(a) et (d).

[S4-4-34] → Divulgaration de la manière dont il est garanti que les propres pratiques ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

L'ensemble des pratiques sont analysées au travers des dispositifs d'échanges avec les utilisateurs finaux.

Voir S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés au traitement des passagers sur une plateforme du Groupe ADP.

[S4-4-35] → [S4] Divulgaration des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux consommateurs et/ou aux utilisateurs finaux.

Aucune alerte éthique émise par ou concernant un consommateur et/ou utilisateur final - cf. Dispositif d'alerte éthique - Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S4-4-37] → [S4] Divulgaration des ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Les plans d'actions sont pilotés par le département DDDM - Master planning et Mobilités dont le pôle Mobilité a été créé à cet effet. Il a été constitué au cours des années 2023 et 2024 et est maintenant composé de 5 personnes qui assurent la coordination avec l'ensemble des directions de l'entreprise qui s'occupent de mobilités. Dans chaque direction un correspondant mobilité a été nommé pour participer au réseau mobilité qui se réunit à un rythme mensuel pour échanger des informations et faire un point d'avancement des actions.

Ces plans d'actions font soit l'objet d'études internes, soit l'objet d'études externes auprès d'expert du domaine.

[S4-4-AR 25-(a)] → [S4] Divulgaration des approches générales et spécifiques pour traiter les impacts négatifs matériels

Voir chapitres S4-4-30 et S4-4-31(a).

[S4-4-AR 25-(b)] → [S4] Communication des initiatives visant à contribuer à des impacts matériels positifs supplémentaires

Voir paragraphe S4-1-AR-13.

[S4-4-AR 25-(d)] → [S4] Communication des objectifs d'amélioration continue

[S4-5-41] → [S4] Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-T].

[S4-4-AR 41] → [S4] Description des fonctions internes impliquées dans la gestion des impacts et types de mesures prises par les fonctions internes pour traiter les impacts négatifs et promouvoir les impacts positifs.

Les fonctions internes impliquées dans la gestion des impacts et types de mesures prises pour traiter les impacts négatifs et promouvoir les impacts positifs sont :

- ◆ la direction Clients ;
- ◆ le département Master planning et Mobilités ;
- ◆ les correspondants mobilités du réseau mobilité ;
- ◆ l'ensemble des directions s'occupant de mobilité et d'intermodalité.

S4-5 — Objectifs ciblés en matière d'accès à la plateforme et de multimodalité

Cette partie traite des aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle.

[S4-5-38-(a)] → [S4] L'entreprise communique les cibles assorties d'échéances et axées sur les résultats qu'elle peut avoir fixées concernant : La réduction des impacts négatifs sur les consommateurs et utilisateurs finaux ; et/ou

Pas de cible établie à date.

[S4-5-38-(b)] → [S4] L'entreprise communique les cibles assorties d'échéances et axées sur les résultats qu'elle peut avoir fixées concernant : la promotion des impacts positifs sur les consommateurs et utilisateurs finaux ; et/ou

- ◆ Objectif de +29 % de part modale transport en commun pour les passagers de l'aéroport d'Orly à horizon 2035.
- ◆ Objectif de +27 % de part modale transport en commun pour les passagers à CDG à horizon 2050.

Pour le stationnement : part du digital dans le stationnement : >50 % de réservation en ligne en 2025.

Nombre de BRVE : objectif 1 000 points de charge en 2025 et 2 500 en 2030.

[S4-5-38-(c)] → [S4] L'entreprise communique les cibles assorties d'échéances et axées sur les résultats qu'elle peut avoir fixées concernant : la gestion des risques et opportunités matériels liés aux consommateurs et utilisateurs finaux.

Qualité de service : note ACI ASQ > 3,85 sur la qualité des parkings.

[S4-5-40] → [S4] La description succincte des cibles relatives à la gestion des impacts, risques et opportunités matériels liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux contient les informations requises en vertu d'ESRS 2 MDR-T

Les éléments seront précisés sur le prochain exercice.

[S4-5-41] → [S4] Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-T].

Les objectifs fixés par la feuille de route stratégique « 2025 Pioneers »

Le communiqué de presse du 16 février 2022 fait la mention suivante :

- ♦ « le Groupe ADP se dote d'une feuille de route stratégique 2022-2025 pour construire le socle d'un nouveau modèle aéroportuaire orienté vers la durabilité et la performance, en phase avec les attentes sociétales et environnementales. Cette feuille de route s'accompagne d'une trajectoire financière ;
- ♦ dans cette vision de long terme, le groupe souhaite faire de ses aéroports des plateformes (*hubs*) multimodales et multi-énergies conçues et exploitées de manière durable. Il vise l'excellence de l'hospitalité et de la fluidité des parcours au service de ses clients voyageurs et la performance opérationnelle et environnementale au service de ses clients compagnies ».

L'évolution des aéroports vers des *hubs* multimodaux suppose que les aéroports :

- ♦ ne seront plus seulement un lieu où l'on prend l'avion, mais un lieu où l'on bénéficie d'une connectivité renouvelée qui offre le choix au client voyageur entre différents modes de déplacement (ferroviaire à longue et à courte distance,

bus, mobilité douce...), et dans lequel la correspondance fer-air porte une partie croissante du développement des plateformes du Groupe ADP ;

- ♦ verront les infrastructures existantes densifiées et les capacités des gares et pôles de multimodalités étendues, en utilisant de nouveaux modes de construction innovants et au plus faible impact environnemental ;
- ♦ s'intégreront dans une planification urbaine globale, en s'insérant au cœur des territoires sur les questions d'immobilier, d'énergie ou de mobilité.

En particulier, parmi les 20 actions prioritaires pour la période 2022-2025, les objectifs liés aux mobilités qui ont été définis sont les suivants :

N° 7 - ONE AMBITION - imaginer l'aéroport durable de demain

Devenir leader en matière de correspondance train-avion : installer les plateformes parisiennes au meilleur niveau européen en matière de correspondance train-avion en augmentant de 50 % à Paris-CDG le nombre de passagers en correspondance train-avion et en le doublant à Paris-Orly.

N° 9 - ONE AMBITION - imaginer l'aéroport durable de demain

Ouvrir le nouveau pôle multimodal de Paris-Orly, avec la mise en service de la gare de la ligne 14, en 2024 et rendre possible la mise en service ou la construction de 8 lignes supplémentaires de transports en commun pour connecter les aéroports franciliens aux territoires riverains

Les objectifs de la feuille de route stratégique RSE « 2025 Pioneers For Trust »

Pour atteindre ces objectifs ambitieux, le Groupe ADP se dote d'une feuille de route stratégique RSE *2025 Pioneers For Trust* avec des pratiques sociales et environnementales responsables et engagées.

ÊTRE PIONNIER DANS LA CONNECTIVITÉ DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES AUX TERRITOIRES

NOTRE PROMESSE

Renforcer la connectivité au service des utilisateurs locaux

NOTRE DÉMARCHE

Permettre l'émergence d'une pluralité de modes de transports du quotidien, connectés, au cœur des plateformes aéroportuaires et au bénéfice des passagers, des salariés et des habitants des territoires

PRÉPARER DEMAIN

Poursuite des travaux en cours :

CDG Express (2027),

—
Ligne 14 (2024),

—
Ligne 17 (2027),

—
Desserte cyclable
le long de la RN7 (2022+)

CONNECTER LES PROJETS

de mobilités des territoires
avec le déploiement
du nouveau Schéma Directeur
de Mobilités d'ADP

DÉPLOYER LA STRATÉGIE

d'accessibilité aux plateformes
et les mobilités douces
pour réduire le recours
au véhicule individuel

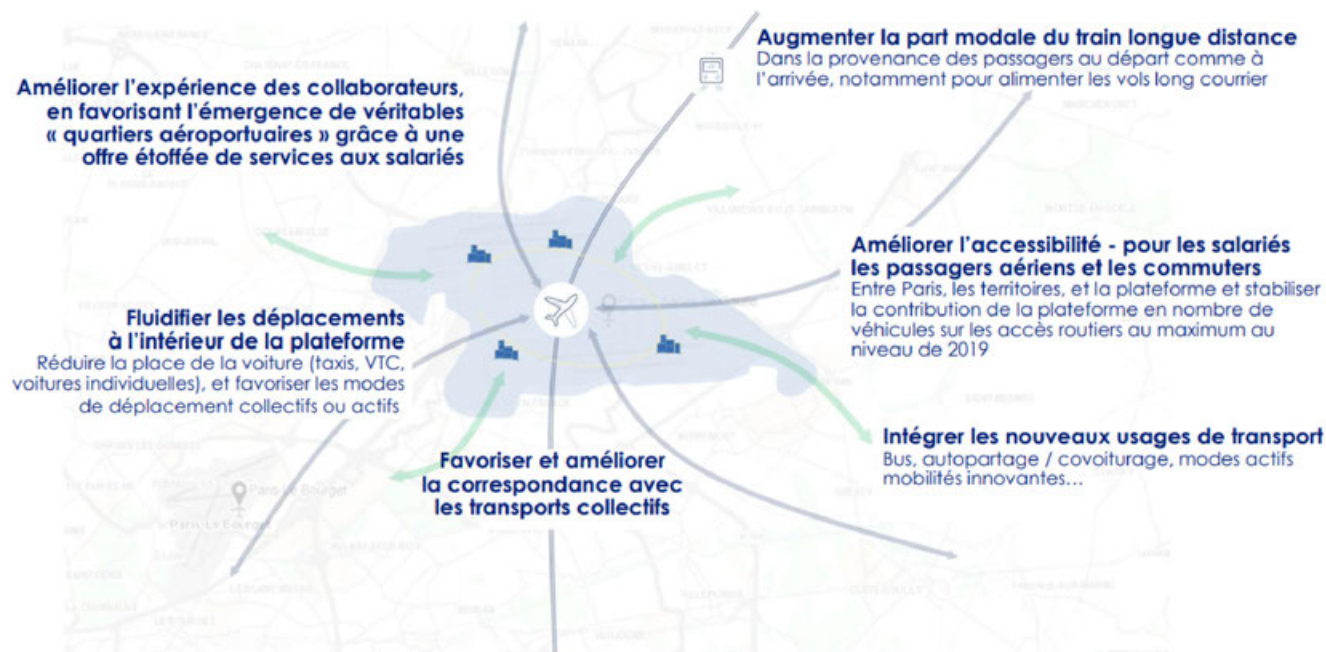


**NOS
OBJECTIFS
QUANTIFIÉS**

Ouvrir **LE NOUVEAU PÔLE MULTIMODAL DE PARIS-ORLY**, avec la mise en service de la gare de la ligne 14, en 2024, et rendre possible la mise en service ou la construction de **8 LIGNES SUPPLÉMENTAIRES DE TRANSPORT EN COMMUN** pour connecter les aéroports franciliens aux territoires riverains

ÊTRE PIONNIER DANS L'OFFRE MULTIMODALE

Vers un nouveau rapport aux territoires aéroportuaires à Paris-Charles de Gaulle



Dans le cadre de cette feuille de route, l'objectif concernant les accès et la multimodalité est le suivant :

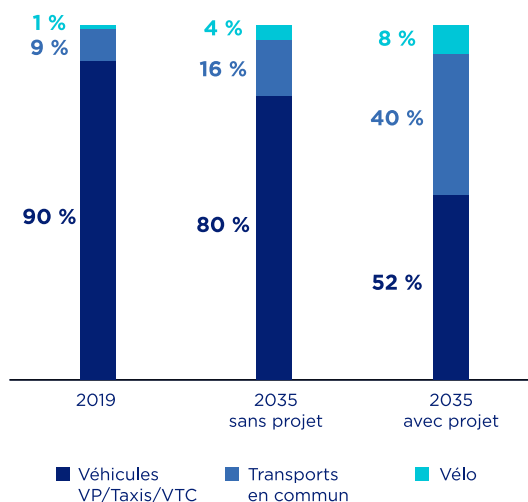
KPI 4 : Augmentation du pourcentage d'utilisation des transports en commun (études R'Pro, Orly'Pro, PCA...) :

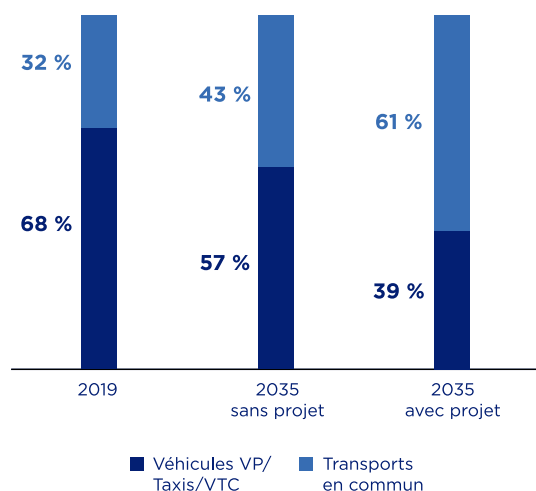
- ◆ pourcentage de passagers accédant à la plateforme aéroportuaire en transport en commun, covoiturage, modes actifs (vélo, trottinette, à pied...) : l'enjeu de cet indicateur est de connaître la part des passagers utilisant des moyens décarbonés pour accéder la plateforme ;
- ◆ pourcentage de salariés accédant à la plateforme aéroportuaire en transport en commun, train, avion, covoiturage, modes actifs (vélo, à pied, trottinette...) : l'enjeu de cet indicateur est de connaître la part des salariés utilisant des moyens décarbonés pour accéder la plateforme.

Les objectifs qui ont été fixés dans le cadre des concertations publiques volontaires sont les suivants :

Pour l'aéroport de Paris-Orly

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES SALARIÉS (FLUX VÉHICULES À L'HEURE DE POINTE)

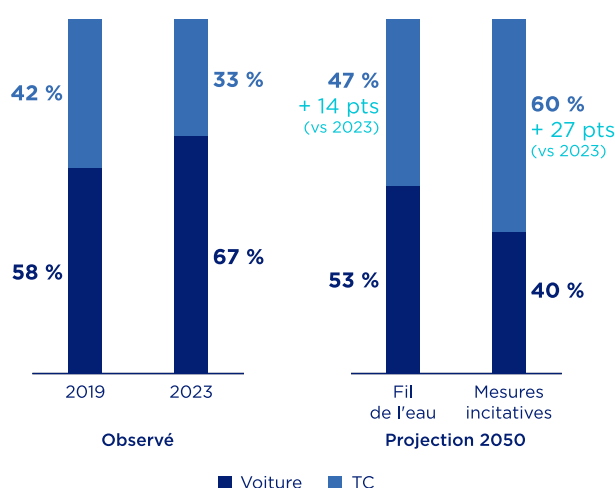


ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES PASSAGERS
(FLUX VÉHICULES À L'HEURE DE POINTE)

Pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Les données présentées ci dessous ont été récupérées en 2024.

PARTS MODALES PAX



Les objectifs et indicateurs suivis pour le stationnement

- ♦ part du digital dans le stationnement : > 50 % de réservation en ligne en 2025 ;
- ♦ qualité de service : note ACI ASQ > 3,85 sur la qualité des parkings ;
- ♦ nombre de BRVE : objectif 1 000 points de charge en 2025 (et 2 500 en 2030).

[S4-5-41-(a)] → [S4] Divulgarion de la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement impliqués dans la définition des objectifs.

Des enquêtes sont menées régulièrement auprès des utilisateurs finaux dans les terminaux.

Un questionnaire est mené sur les modes d'accès des usagers de manière trimestrielle.

Par ailleurs, une enquête plus poussée sur les choix modaux des passagers a été menée ponctuellement du 30 mars au 17 avril 2024 (hors jours de grève) de 05h à 23h.

Des interrogations en salle d'embarquement ont eu lieu de manière aléatoire auprès des passagers pour être représentatifs de tous les profils. Les questionnaires ont été remplis en auto-administré sur tablette, avec aide au remplissage par l'enquêteur pour la partie simulation du futur trajet avec le Grand Paris Express. Le questionnaire était disponible en 7 langues (français, anglais, allemand, italien, espagnol, portugais, chinois). Les thématiques abordées étaient les suivantes :

- ♦ l'accès à l'aéroport pour le voyage du jour ;
- ♦ les raisons de choix du mode d'accès à l'aéroport ;
- ♦ simulation et projection sur les nouveaux modes avec le Grand Paris Express et tests des scénarios de rupture ;
- ♦ informations sur le voyage du jour et socio-démographique. Redressement des données par terminal, mode d'accès, tranches horaire, genre, âge, CSP, lieu de résidence, fréquence de voyage, principales nationalités à partir des résultats issus de l'Observatoire au départ 2022.

Ces enquêtes permettent de tester la pertinence de certains objectifs éventuels que pourrait envisager le Groupe sur le sujet.

[S4-5-41-(b)] → [S4] Information sur la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement impliqués dans le suivi des performances par rapport aux objectifs.

Voir paragraphe 4.3.4.2 [S4-5-41-(b)] → [S4] Information sur la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement impliqués dans le suivi des performances par rapport aux objectifs.

[S4-5-41-(c)] → [S4] Communication de la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement associés à l'identification des enseignements ou des améliorations résultant des performances de l'entreprise.

Voir paragraphe précédent et S4-1-AR-13.

[S4-5-AR 42-(b)] → [S4] Informations sur la stabilité dans le temps de l'objectif en termes de définitions et de méthodologies pour permettre la comparabilité

Les objectifs ont été définis récemment, par conséquent il n'y a pas encore de suivi à long terme de la méthodologie pour permettre la comparabilité.

Par exemple pour la partie stationnement les objectifs sont suivis depuis 2021.

Un observatoire des mobilités est toutefois en cours d'industrialisation. Il sera mis en production début 2025 et sera le principal outil permettant de suivre l'évolution des indicateurs.

L'observatoire des mobilités est un tableau de bord, qui permet d'avoir accès à une multitude de données et d'indicateurs sur les thématiques de mobilité.

Les objectifs de l'observatoire sont :

- ♦ dresser un inventaire de toutes les données de mobilités disséminées dans les différentes directions et l'achèvement de la collecte des données selon les sujets (notamment sur le ferroviaire, les mobilités actives et le transport de marchandises) ;
- ♦ homogénéiser, centraliser et augmenter la récurrence du reporting autour de la mobilité ;
- ♦ fournir un accès facilité et fiable aux données de mobilités.

Les données collectées porteront dans un premier temps sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly.

Dans cet observatoire, les données ne sont pas affichées en temps réel. Une mise à jour de ces données est effectuée régulièrement, sur une base mensuelle, trimestrielle, annuelle, ou tri-annuelle (cela dépend de la fréquence d'obtention de la mise à jour de la donnée considérée).

Dans l'Observatoire, plusieurs onglets seront mis à disposition des utilisateurs, en fonction des données recherchées :

- ◆ « sommaire », qui retrace un indicateur principal de fréquentation pour chaque autre onglet de l'observatoire ;
- ◆ « données générales », qui retrace des indicateurs sur le trafic pax, sur les salariés et sur les parts modales ;
- ◆ « trafic routier », qui retrace des informations sur l'état du trafic routier sur les plateformes ;
- ◆ « parkings et Dépose Minute », qui retrace les fréquentations des parkings et dépose minute, ainsi que des informations sur les abonnés et voitures de location ;
- ◆ « gares routières et ferroviaires », qui retrace les fréquentations des gares ;
- ◆ « APM » (*Airport People Mover*), qui retrace les fréquentations des APM ;
- ◆ « plan Stratégique et Mobilité », qui retrace les correspondances Train-Avion, les données de covoiturage, et les informations sur les bornes de recharge des véhicules électriques (BRVE) ;
- ◆ pour les différents indicateurs, des filtres peuvent être appliqués afin d'obtenir le niveau de granularité souhaité (notamment mois/année, plateforme).

[S4-5-AR 42-(c)] → [S4] Divulgarion des références aux normes ou aux engagements sur lesquels l'objectif est fondé.

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site :

- ◆ la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur (PME) ;
- ◆ l'intégration d'un volet mobilité dans les négociations annuelles obligatoires (NAO).

Ces deux critères sont respectés puisque :

- ◆ le Plan de Mobilité Employeur est en place depuis 2014 sur Paris-Charles de Gaulle, 2019 sur Paris-Orly et 2023 sur Paris-Le Bourget par le biais des associations mobilités R'Pro'Mobilité, Orly'Pro'Mobilité et Le Bourget Mobilité ;
- ◆ le volet mobilités a été intégré aux NAO et a mené à diverses décisions de l'entreprise :
 - ◆ prise en charge du pass Navigo à 100 % pour les salariés se rendant sur leur lieu de travail en transport en commun,
 - ◆ distribution d'une indemnité kilométrique pour les salariés se rendant sur leur lieu de travail en véhicule individuel,
 - ◆ distribution d'une indemnité vélo pour les salariés se rendant sur leur lieu de travail à bicyclette (cf. S4-1-AR 9).

Forfait mobilité durable

ADP SA n'a pas mis en place de Forfait de Mobilité Durable (FMD) pour ses salariés en tant que tel, car les indemnités de trajet susmentionnés dépassent les montants préconisés par le FMD (500 euros par an et par salarié).

La loi Climat et Résilience du 22 août 2021

Par ailleurs, la loi Climat et Résilience complète la loi LOM en imposant des quotas de véhicules électriques aux entreprises ayant plus de 100 voitures de service selon le calendrier suivant :

- ◆ 10 % à partir du 1^{er} janvier 2022 ;
- ◆ 20 % à partir du 1^{er} janvier 2024 ;
- ◆ 35 % à partir du 1^{er} janvier 2027 ;
- ◆ 50 % à partir du 1^{er} janvier 2030.

Le calendrier d'achat de véhicules à faible émission (VFE) est respecté côté ADP, puisque 46 % des véhicules professionnels sont électrifiés à Paris-Orly, 35 % à Paris-CDG et 45 % à Paris-Le Bourget.

La loi prévoit également que les entreprises doivent alimenter leur parking avec « un circuit électrique spécialisé pour permettre la recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ». Ce pré-équipement ne concerne cependant qu'une partie du parc de l'entreprise et dépend notamment des caractéristiques du bâtiment, du nombre de places de stationnement dont il dispose et de leur usage.

Ces critères sont respectés par ADP SA puisqu'à ce stade, environ 500 bornes de recharge pour véhicules électriques (BRVE) ont été déployées :



Paris CDG

Parkings publics 122

PRO (taxis-VTC) 36

Mise en service à venir sous réserve de validation de la CDS :
+32 points de charge 3,5kW au PAB
+32 points de charge 3,5kW au PEF



Paris ORY

Parkings publics 194

PRO (taxis-VTC) 34

Pour 2025 :
◆ Une borne rapide de 90 kVA sur le parking Pro 4
◆ 5 bornes de 24 kVA sur le parking Valet 351
◆ 210 points de charge normale au niveau -2 du parking P2 lors de sa réouverture en juin 2025

Points de charge

La même loi Climat et Résilience, interdit l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'une alternative en train satisfaisante en termes de service existe en moins de 2h30 avec un décret en Conseil d'État pour déterminer les conditions d'application.

Les actions de la feuille de route stratégique sur l'intermodalité Air/Fer ont vocation à répondre à cette loi.

Recommandations du CEREMA quand aux infrastructures cyclables

Conformément aux recommandations du CEREMA, les largeurs des pistes cyclables récemment construites sur l'emprise de l'aéroport sont de 2,5 m (2 m minimum) pour les pistes unidirectionnelles et 3,5 m (3 m minimum) pour les pistes bidirectionnelles.

4.3.4.3. Hospitalité pour tous RD-PV

S4-1 — Politique Groupe ADP en matière d'hospitalité pour tous et d'universalité de l'accueil des clients

Le Groupe ADP porte l'ambition de devenir la référence aéroportuaire du futur et est pleinement engagé pour la construction d'un nouveau modèle aéroportuaire basé sur l'hospitalité, l'accessibilité et la performance.

Dans cette perspective, la raison d'être du groupe annoncé en 2020 : « Accueillir les passagers, exploiter et imaginer les aéroports de manière responsable et à travers le monde » trouve sa traduction dans la feuille de route stratégique « 2025 Pioneers ». L'hospitalité mobilise l'ensemble du comité exécutif et se décline en 3 axes ci-dessous décrits.

Dans cette partie, nous entendons par consommateurs et utilisateurs finaux principalement les passagers, et pour l'immobilier les locataires.

[S4-1-15] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 MDR-P].

L'Hospitalité pour tous consiste à accorder la plus grande attention à chaque passager, depuis la préparation en amont de leur séjour dans l'aéroport jusqu'à leur embarquement vers la destination. Elle vise à offrir une expérience mémorable en matière d'hospitalité partout où le groupe opère.

Cette politique qualité de service concerne tous les passagers et accompagnants qui fréquentent les infrastructures au départ, à l'arrivée ou en correspondance. Les aéroports accueillent une grande diversité de profils et de nationalités. Aussi le Groupe ADP s'attache à assurer le respect de chacun selon sa culture, sa religion (présence de lieux de culte), son régime alimentaire ou sa langue (signalétique et information digitale en plusieurs langues) notamment.

Le pilotage de cette politique est sous la responsabilité du comité exécutif du Groupe ADP.

1. Avec la marque Extime, l'ambition est d'offrir l'excellence en matière d'hospitalité à tous les passagers

L'hospitalité fait depuis toujours partie de l'ADN du Groupe ADP. En 2022, le Groupe ADP intensifie sa démarche autour de l'hospitalité, en créant un projet novateur en matière d'hospitalité aéroportuaire : le projet Extime.

Extime est une nouvelle marque de Paris Aéroport qui s'exprime en amont de l'arrivée à l'aéroport *via* les outils digitaux, puis *in situ*, une fois que le passager a passé les contrôles, en zone réservée.

Inspirée des boutiques-hôtels, la marque Extime souhaite transformer les zones réservées des aéroports pour offrir aux passagers l'excellence en matière d'hospitalité et de qualité de service. Une fois les contrôles de sûreté passés, le voyageur se laisse surprendre et profite des nouveaux standards qui lui sont proposés, dont l'excellence est revendiquée autour de trois piliers :

- ◆ l'excellence du design des lieux : des espaces intimes, à taille humaine, singuliers par leur architecture, design intérieur, et fortement intégrés entre la zone commerciale et la salle d'embarquement. Chaque terminal est unique ;
- ◆ l'excellence de l'offre commerciale et servicielle : la présence d'un Maître de Maison, un marqueur fort de l'hospitalité Extime. Son rôle est d'animer et de fédérer la communauté des acteurs d'hospitalité en zone réservée pour offrir la meilleure expérience possible aux passagers ;
- ◆ l'excellence du service et de l'accueil au sein du Boutique Terminal : une large proposition de boutiques et restaurants, adaptée à la typologie de trafic dans chaque terminal.

2. L'hospitalité pour tous c'est aussi tendre vers l'accessibilité universelle au sein des aéroports

Depuis 2008, Aéroports de Paris assure l'assistance aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite (PHMR) dans les aéroports franciliens. L'accessibilité de nos installations répond à un enjeu sociétal majeur de besoin d'autonomie des personnes en situation de handicap. Au-delà de l'accessibilité réglementaire, Aéroports de Paris a pour principe directeur d'être un véritable acteur de l'inclusion et de rejoindre les meilleurs standards mondiaux. Aussi, l'assistance doit être positionnée comme un recours choisi lors du passage dans les installations. Le travail sur l'accessibilité universelle s'articule autour de cinq axes :

- ◆ informer et aider à la préparation du voyage en amont ;
- ◆ améliorer l'accueil de nos passagers en situation de handicap ;
- ◆ faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap en toute autonomie ;
- ◆ déployer des services pour rendre accessibles nos aéroports ;
- ◆ améliorer les services d'assistance fournis par le Groupe ADP.

Par ailleurs, TAV Airports Holding a mis en œuvre une politique *Barrier-Free Airport*, en commençant par l'aéroport Atatürk d'Istanbul, présenté comme exemple lors d'un forum des Nations unies à New York, afin de répondre aux besoins et aux attentes des groupes défavorisés et de créer une expérience de voyage accessible à tous. Ce modèle a été appliqué successivement aux aéroports d'Ankara Esenboğa et d'Izmir Adnan Menderes. Au fil du temps, il s'est étendu à tous les aéroports desservis par TAV, devenant un élément de la conception de nos nouveaux aéroports. L'accessibilité a été améliorée en mettant à disposition des personnes à mobilité réduite du matériel spécifique, *via* des dispositifs audios ou encore grâce à une formation du personnel aux bases de la langue des signes.

3. Un écosystème digital au service de tous les consommateurs - utilisateurs finaux en amont de l'arrivée à l'aéroport et tout au long de son séjour/parcours

L'écosystème digital Extime permet en outre d'accéder à l'ensemble des informations relatives à l'offre commerciale et de restauration (boutiques, restaurants...) et de bénéficier de remises et d'avantages exclusifs à l'aéroport *via* son programme de fidélité gratuit. Il offre également un vaste choix de services réservables *via* sa boutique en ligne, comme la location de voitures, la réservation d'une place de parking, de produits duty free, d'un vol ou d'un hôtel.

À l'image de ce qui a été développé au sein de Paris Aéroport, chaque aéroport du groupe dispose d'un dispositif digital (site Internet, application) permettant aux passagers de préparer leurs voyages, leurs visites et parcours au sein des infrastructures mises à leur disposition.

Au delà du passager, l'Hospitalité pour tous accorde également la plus grande attention à l'ensemble des acteurs des plateformes aéroportuaires. La Direction de l'Immobilier porte cet engagement envers ses clients immobiliers ainsi qu'à l'ensemble des usagers des plateformes.

Faire du lieu de travail, un lieu de vie

Cela se traduit par la mise en place de solutions innovantes favorisant la convivialité et le bien-être, telles que l'animation dans les immeubles avec des propositions de services aux locataires de type « conciergerie », une offre de restauration variée.

Le Groupe ADP est signataire de la Charte « un immeuble, une œuvre ». Cette initiative enrichit la démarche initiale d'une architecture « fonctionnelle », en contribuant à rendre les lieux de vie et de travail plus agréables, plus beaux, en les associant entre eux dans une vision de « quartier intégré », à l'attention de tous les publics.

" Sur ses plateformes de Paris-Charles de Gaulle, de Paris Orly, de Paris-le Bourget et des aéroports d'aviation générale, le Groupe ADP investit dans des programmes immobiliers variés : hôtels, commerces, parcs d'activité, immobilier industriel et bureaux. Ceci répond aux besoins de l'écosystème aéroportuaire comme à ceux des territoires. Notre souci d'hospitalité, pour les passagers et les collaborateurs, se traduit par un cadre paysager et urbain de qualité, ainsi que par une politique culturelle qui propose deux expositions par an dans son musée du Hall M à CDG et plus de 20 expositions permanentes dans l'ensemble de nos terminaux et des collaborations régulières avec des artistes. En signant la charte « un immeuble une œuvre », nous étendons cette démarche à l'ensemble de nos actifs immobiliers et sommes heureux de contribuer au développement de la scène contemporaine Française."

Augustin de Romanet, Président-directeur général, Groupe ADP

[S4-1-15] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux communautés affectées, y compris des groupes spécifiques ou tous les consommateurs/utilisateurs finaux

Les politiques décrites ci-dessus concernent l'ensemble des utilisateurs finaux. Les plans d'action relatifs aux politiques visant les publics spécifiques sont décrits en S4-4-30.

[S4-1-16] → Description des engagements pertinents en matière de droits de l'homme pour les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S4-1-16-(a)] → Divulgaration de l'approche générale en matière de respect des droits de l'homme des consommateurs et des utilisateurs finaux

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S4-1-16-(b)] → Divulgaration de l'approche générale en matière d'engagement avec les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux

Cf. §4.3.b. sur la démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S4-1-16-(c)] → [S4] Communication de l'approche générale concernant les mesures visant à fournir et (ou) à permettre des recours en cas d'impact sur les droits de l'homme

Le dispositif d'alerte éthique Groupe permet en outre, à tout tiers ayant intérêt à agir, de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave à l'environnement, aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales, à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le devoir de vigilance). – cf. dispositif d'alerte éthique - section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S4-1-17] → [S4] Description de l'alignement des politiques sur les instruments pertinents reconnus au niveau international et de la manière dont elles sont alignées sur ces instruments.

Sur la politique Droits Humains Groupe - cf. Introduction 4.3 Enjeux sociaux et sociétaux du présent rapport sur la Démarche générale de vigilance Droits Humains du Groupe.

[S4-1-17] → [S4] Indiquer l'ampleur et la nature des cas de non-respect des principes directeurs de l'ONU sur les entreprises et les droits de l'homme, de la déclaration de l'OIT sur les droits au travail, ou des principes de l'OCDE pour les multinationales concernant les consommateurs et/ou utilisateurs finaux

Aucune alerte n'a été émise par les consommateurs et/ou utilisateurs finaux – cf. Dispositif d'alerte éthique, section 4.4.2.4 du présent rapport.

Le Groupe ADP attache un intérêt tout particulier à ses relations avec les passagers et à la qualité des biens et services proposés.

[S4-1-AR 9] → [S4] Explication des changements significatifs apportés aux politiques adoptées au cours de l'année de référence.

Les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 comme un accélérateur de l'inclusion des Personnes en Situation de Handicap.

Des actions particulières sont définies pour les populations les plus sensibles comme les passagers en situation de handicap visible ou non, familles, enfants voyageant seuls, personnes âgées nécessitant une assistance particulière. Une feuille de route portant sur l'accessibilité a été définie en lien avec des organismes et associations expertes dans le domaine de l'accessibilité.

Cette année, les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 ont permis l'accélération du calendrier de déploiement d'initiatives clés (conserver l'usage du fauteuil roulant depuis et jusqu'à la porte de l'avion, cordons tournesols). Une avancée majeure vers des aéroports plus inclusifs pour les personnes en situation de handicap a ainsi été franchie laissant un véritable héritage.

[S4-1-AR 13] → [S4] Communication d'une illustration des types de communication de ses politiques aux personnes, groupes de personnes ou entités pour lesquels elles sont pertinentes.

Le cordon Tournesol est une initiative de l'organisme *Hidden Disabilities Sunflower*.

Il s'agit d'un cordon destiné aux personnes ayant un handicap invisible, leur permettant de signaler tout au long de leur parcours dans l'aéroport, qu'elles pourraient avoir besoin d'un peu plus d'aide, de temps et d'attention. Paris Aéroport s'est engagé sur cette initiative en 2024 et a donc formé et sensibilisé l'ensemble de ses collaborateurs et plus largement la communauté aéroportuaire durant le 1^{er} trimestre. En effet, la reconnaissance du cordon Tournesol implique pour le personnel d'être attentif aux besoins du passager qui porte le cordon et de lui proposer de l'aide en cas de besoin, d'être patient, de ne pas juger et de faire preuve de respect. Enfin pour celles et ceux qui le souhaitent (le port du cordon Tournesol relève d'un choix personnel) les cordons Tournesol sont disponibles aux comptoirs Assistance mobilité (10 espaces à Paris - CDG - 3 espaces à Paris-Orly) ou sur le site internet de l'organisme : <https://hdsunflower.com/uk/>.

La mise en œuvre de cette initiative a été communiquée largement auprès des parties prenantes concernées, associations et institutions.



S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés au traitement des passagers sur une plateforme du Groupe ADP

[S4-2-20] → Information sur la manière dont les perspectives des consommateurs et des utilisateurs finaux éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

L'Hospitalité pour tous faisant partie intégrante de son modèle d'affaires, le groupe ADP entretient des relations étroites avec l'ensemble de ses parties prenantes et tout particulièrement avec ses clients et utilisateurs finaux les passagers.

Pour assurer le meilleur dialogue, Paris Aéroport s'attache tout d'abord à partager les informations utiles vers les clients-passagers notamment en ligne et via l'écosystème digital. Cela pour les aider à préparer en amont leur voyage et faciliter l'utilisation de l'ensemble des services mis à leur disposition.

Le client-passager peut également interagir directement avec Paris Aéroport via le 3950 et les réseaux sociaux. De plus des équipes d'accueil et d'hospitalité sont présentes 24/7 et à disposition de l'ensemble des clients-passagers afin de faciliter le parcours, l'orientation et le meilleur accès aux services de tous. Soit autant d'opportunités directes d'interactions et de marques d'hospitalité.

Le Groupe ADP s'est doté depuis de nombreuses années d'un ensemble d'outils de connaissance, d'écoute et de mesure de la satisfaction de tous ses clients passagers vis-à-vis de la démarche hospitalité

Concernant la connaissance Clients et la mesure de la satisfaction, le Groupe ADP dispose de deux outils majeurs :

1. La participation à l'enquête ASQ (Airport Service Quality) de l'ACI (Airports Council International) réalisée depuis 2007 dans nos terminaux mais également dans près de 400 aéroports dans le monde, permet, grâce à un questionnaire commun à tous les aéroports de connaître le profil de nos clients au Départ, de mesurer leur satisfaction sur l'ensemble des étapes de leur parcours (33 critères évalués : accès, contrôles, frontières, commerces et services, orientation dans l'aéroport, salles d'embarquement,

correspondance ...) et de comparer ces données (profil + satisfaction) à celles des autres aéroports participant à l'étude ; parmi eux, de nombreux aéroports du Groupe ADP (dont les principaux aéroports des groupes TAV Airport).

Pour Aéroports de Paris (Paris-CDG et Paris-Orly), plus de 20 000 enquêtes sont réalisées chaque année auprès des passagers au Départ, interrogés en salle d'embarquement. (en 2024 : estimé 26 000 enquêtes soit + 30 % vs 2023). L'échantillon est représentatif du trafic accueilli en termes de vols et selon la destination et les compagnies (répartition des enquêtes, tout au long de l'année sur l'ensemble des créneaux horaires, ainsi qu'en termes de jours de semaine vs jours week-end).

Toujours pour Aéroports de Paris, le questionnaire commun est complété d'un questionnaire spécifique visant à collecter des informations plus fines sur les passagers et la satisfaction vis-à-vis de l'offre et de services disponibles dans nos terminaux.

En début d'année 2024, le Groupe ADP a estimé en 2023 la réalisation de plus de 47 000 enquêtes ASQ-ACI : 20 000 pour Aéroports de Paris et 27 000 auprès des passagers ayant fréquenté les autres aéroports du groupe exploités par TAV Airport ou AIG notamment.

2. La réalisation d'une enquête barométrique aux Arrivées, permet de la même manière de connaître le profil des clients à l'arrivée, de mesurer leur satisfaction sur l'ensemble des étapes de leur parcours (du débarquement de l'avion à la prise du moyen de transport pour quitter l'aéroport). Cette enquête, réalisée sur le périmètre parisien, consiste également en la réalisation d'environ 20 000 interviews par an.

Le Groupe ADP dispose également d'un partenariat avec la société Skytrax (organisme de référence dans le secteur aérien et qui dispose d'une expertise mondiale et reconnue concernant la qualité de service délivrée par les aéroports et par les compagnies aériennes).

Ce partenariat consiste en la réalisation chaque année d'audits des plateformes parisiennes par les auditeurs Skytrax. Ces audits sont centrés sur la vision passagers en termes de qualité de service rendue et donnent lieu à une liste d'améliorations à mettre en place pour viser les meilleurs benchmarks internationaux.

Cette démarche, initiée à Paris en 2019 s'est étendue à de nombreux autres aéroports du groupe depuis 2020. Elle donne lieu à des plans d'actions communs ou propres à chaque plateforme aéroportuaire. Ces plans d'action sont suivis et arbitrés lors de chaque Comité Qualité de Service dont la tenue est trimestrielle.

Reconnaissance de la qualité de service des aéroports du groupe par le classement Skytrax 2024

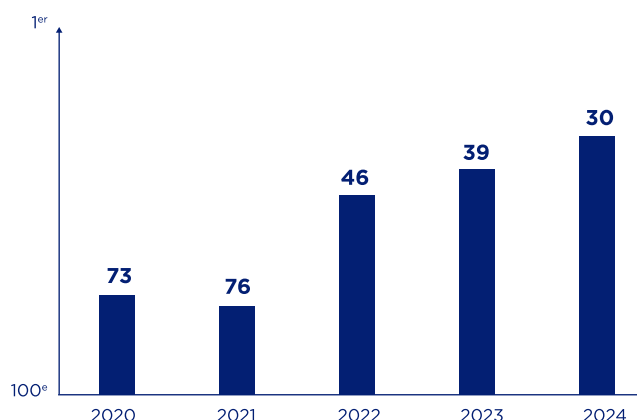
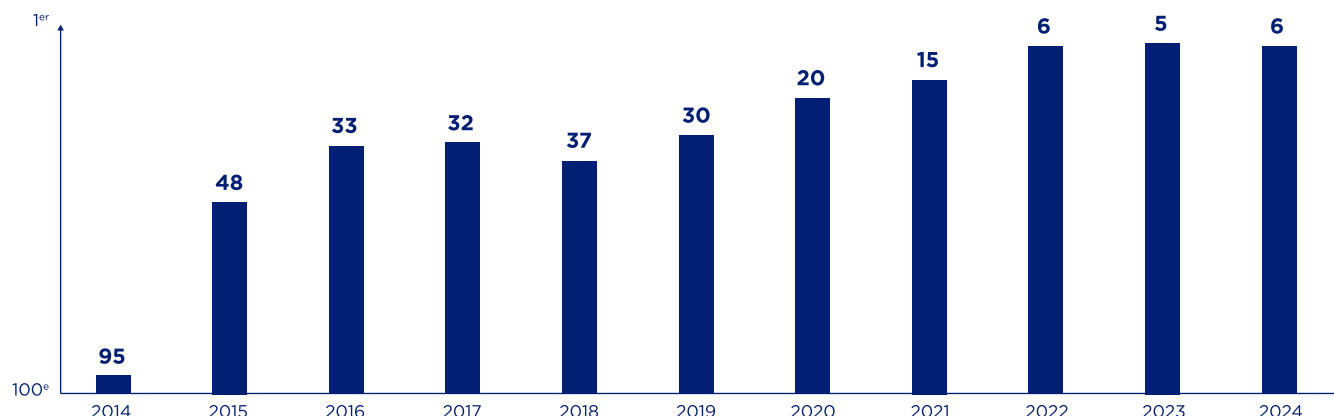
En 2024, 6 aéroports du groupe figurent parmi les 100 meilleurs aéroports mondiaux en matière de qualité de service selon le classement des World Airport Awards de l'organisme Skytrax.

Les aéroports parisiens à la tête de l'Europe : Paris-CDG conserve sa place de meilleur aéroport d'Europe pour la troisième année consécutive, et s'établit comme 6^{ème} meilleur aéroport au monde (contre 5^{ème} en 2023 et 6^{ème} en 2022). Paris-Orly continue sa nette progression, au 30^{ème} rang mondial (contre 39^{ème} en 2023 et 46^{ème} en 2022) et est nommé meilleur aéroport régional en Europe

Notons aussi que Paris-CDG est au 1^{er} rang mondial des aéroports de 60-70 Mpax et au 4^e rang mondial concernant le shopping (meilleure place depuis 2014).

Les aéroports parisiens s'imposent comme des références au niveau international, et se classent parmi les meilleurs au monde. Au dernier classement Skytrax, Paris-Charles de Gaulle est 6^{ème} mondial, meilleur européen depuis 3 ans et Paris-Orly entre dans le TOP 30.

POSITIONNEMENT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE ET PARIS-ORLY DANS LE CLASSEMENT SKYTRAX DES 100 MEILLEURS AÉROPORTS AU MONDE



Pour les clients de la direction de l'Immobilier, une mesure de la satisfaction est évaluée par plateforme, par bâtiment *via* un outil de mesure dédié. (Archibus lancé en 2021). Cela intègre les prestations multi-techniques, multi-services, la maintenance corrective, l'entretien des espaces verts et le nettoyage par exemple.

De plus, un contrôle qualité des prestations et des interventions techniques est réalisé systématiquement avec des équipes dédiées. Cela contribue à garantir la sécurité, la performance et la pérennité des installations notamment.

Si la direction de l'Immobilier privilégie une approche proactive en matière de services, cela s'intègre dans un processus d'amélioration continue basé sur l'évaluation de la perception des utilisateurs finaux et un contrôle qualité constant.

[S4-2-20-(a)] → L'engagement se fait directement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles.

En complément des instruments d'écoute pertinents et barométriques reconnus au niveau international décrits précédemment [voir S4-17], le Groupe ADP dispose d'outils pour évaluer l'expérience clients pour des besoins ponctuels :

- ◆ des études ad hoc (quantitatives, qualitatives) sur des problématiques particulières afin d'évaluer l'opportunité de lancer de nouveaux projets d'amélioration de l'expérience clients ;

- ◆ des visites mystère afin de mesurer la conformité de l'expérience en aéroport par rapport aux attendus. Ces visites concernent par exemple l'accueil, l'inspection filtrage, le service d'assistance aux personnes à mobilité réduite, mais également l'expérience en zone commerciale et dans les espaces de stationnement.

À titre d'exemple Extimé Duty Free Paris a développé son propre outil de suivi de satisfaction clients *via* la réalisation de visites mystère, au sein de de chaque terminal chaque mois *via* un programme baptisé OSAR (*Open Smile Consider Assist Recognize*). Cette démarche vise à assurer l'homogénéité de la qualité de service et de l'expérience client au sein de l'ensemble des points de vente concernés sur les 2 plateformes parisiennes. Des démarches similaires existent pour Extimé Travel Essentials Paris et Extimé Food & Beverage Paris notamment.

Aéroports de Paris a également créé une « Communauté Client », aujourd'hui composé de 1 000 clients (francophones et anglophones). Cette communauté permet au groupe :

- ◆ d'entretenir un lien privilégié avec les voyageurs ;
- ◆ d'écouter, comprendre et analyser leurs attentes ;
- ◆ de capter/tester des insights en mode agile ;
- ◆ de créer de la visibilité et de l'expertise autour de l'aéroport de demain.

Dans le cadre de sa démarche d'amélioration continue et de veille de l'écoute client, le Groupe ADP analyse l'ensemble des remontées clients provenant de plusieurs sources :

- ◆ les *Google Reviews* :
 - ◆ analyse des notes et des commentaires postés sur les pages Google Paris-CDG et Paris-Orly, ainsi que sur les pages des différents points de vente (boutiques, bars et restaurants) situés sur les deux plateformes parisiennes. Ces analyses permettent d'identifier les points de douleur des passagers, d'identifier des axes d'amélioration et de mettre en place des plans d'action,
 - ◆ la réponse à l'ensemble des commentaires postés sur ces mêmes pages est en cours de déploiement ;
- ◆ les commentaires postés sur les réseaux sociaux (X, Instagram...) : analyse et réponse aux commentaires ;
- ◆ les réclamations clients provenant des appels au numéro unique 3950 et issues du formulaire disponible sur le site internet Paris Aéroport

[S4-2-20-(b)] → [S4] Divulgence de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement.

Ce dispositif complet d'écoute client est assorti d'un système de gouvernance dédiée à la qualité de service en interne et vis-à-vis des parties prenantes, parmi lesquels :

- ♦ en interne, un comité de qualité de service trimestriel piloté par la direction Clients réunissant les directions des deux plateformes est organisé pour partager les résultats des indicateurs et construire les plans d'actions d'amélioration ;
- ♦ en 2024, un comité de qualité de service international s'est mis en place associant Aéroports de Paris, TAV Airports et AIG pour partage des priorités et des meilleures pratiques ;
- ♦ les résultats de qualité de service et les plans d'actions associés sont présentés aux compagnies aériennes lors de la commission consultative économique dédiée à la qualité de service chaque année ;
- ♦ des comités des parties prenantes sont organisés et pilotés par le Groupe ADP avec un exposé des actions mises en place ;
- ♦ des consultations publiques sont lancées dans les plateformes Paris-ORLY et Paris-CDG afin de sonder les particuliers et organismes publics sur des sujets de développement ;
- ♦ la mesure de la satisfaction et les actions réalisées font également partie du questionnaire extra financier (le questionnaire DGSi) auquel ADP participe chaque année.

[S4-2-20-(c)] → [S4] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats éclairent l'approche de l'entreprise.

Si le pilotage de la stratégie hospitalité est sous la responsabilité de la direction Clients du Groupe ADP, l'ensemble de la gouvernance du Groupe ADP est engagé autour de l'hospitalité pour tous : COMEX, Comité stratégique des investissements, directions des plateformes, direction générale des Opérations, Communication, direction de l'Immobilier. Les résultats et plans d'action sont également partagés en conseil d'administration.

Plus largement, l'ensemble des collaborateurs est mobilisé autour de l'hospitalité pour tous. En plus des équipes dédiées à l'expérience clients sont présentes dans les fonctions support et dans les plateformes parisiennes, de nouvelles fonctions - des responsables hospitalité - ont été créés au sein des terminaux parisiens.

Enfin, dans le cadre de la fixation des objectifs individuels d'une grande partie des collaborateurs, se trouve la « satisfaction d'ensemble » de l'étude ASQ-ACI avec un impact financier dans la rémunération des équipes.

[S4-2-20-(d)] → Divulgence de la manière dont l'efficacité de l'engagement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux est évaluée

Le classement annuel Skytrax, les baromètres ASQ-ACI sont autant de mesures de l'efficacité de l'engagement constant du Groupe ADP avec ses consommateurs - utilisateurs finaux. En effet, ils sont suivis tout au long de l'année, font l'objet de plans d'actions d'amélioration avec l'objectif d'atteindre les meilleurs standards internationaux. [voir ESR4 -I-17].

En outre, les réseaux sociaux permettent également en temps réel de prendre le pouls de la satisfaction des passagers et d'échanger directement, partager l'ensemble des initiatives réalisées autour de la qualité de service. La communauté client consultée toute l'année est un dispositif qui permet de co-construire l'expérience souhaitée avec nos clients.

Enfin, le programme de fidélité Extime Rewards lancé en 2023 compte aujourd'hui près de 3 millions de membres illustrant ainsi l'intérêt des passagers pour l'écosystème digital Extime et l'ensemble des services offerts.

[S4-2-21] → Communication des mesures prises pour mieux connaître les points de vue des consommateurs et des utilisateurs finaux / des consommateurs et des utilisateurs finaux qui peuvent être particulièrement vulnérables aux incidences et (ou) marginalisés.

Le groupe interroge directement les clients passagers au travers de baromètres de satisfaction. Ce baromètre est représentatif de tous les passagers, couvre l'ensemble des infrastructures avec un excellent niveau de granularité (jusqu'au Terminal, la salle d'embarquement). Il offre, de plus, l'opportunité de comparatifs sectoriels source d'amélioration continue.

Par ailleurs, dans le cadre de sa démarche continue d'écoute des besoins de ses consommateurs finaux, Paris Aéroport enrichit ce questionnaire par l'ajout de questions ouvertes et spécifiques. L'analyse qualitative réalisée par les équipes en charge de l'expérience client offre une compréhension approfondie et précieuse des attentes et besoins exprimés par ces derniers.

De même, le comité des parties prenantes qui a pour objectif d'ouvrir un dialogue libre sur l'ensemble des enjeux stratégiques du groupe dont l'hospitalité pour tous, compte en son sein un représentant de la communauté des clients-passagers.

Enfin Paris Aéroport ouvre ses groupes de travail visant à améliorer l'expérience de ses clients-passagers aux représentants de la communauté des clients-passagers.

Ainsi pour ce qui concerne le public en situation de handicap, le Comité Consultatif des Personnes en Situation de Handicap (CCPSH) réunissait cette année la gouvernance du Groupe ADP et des experts externes issus du Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées (CNCPH), de la délégation interministérielle à l'accessibilité du ministère des transports, et du monde Handisport compte tenu de l'actualité des jeux olympiques et paralympiques. Dans cet esprit le CNCPH sera remplacé en 2025 par un comité stratégique Accessibilité et Accueil des PSH qui intégrera la gouvernance et des représentants de tous les types de handicap. Cela permettra de valider les orientations stratégiques du groupe pour améliorer l'accueil des PSH. Enfin preuve de l'importance portée à l'universalité de l'hospitalité, un réseau d'experts de personnes en situation de handicap est en cours de création pour tester *in situ* et valider les solutions techniques proposées.

Une équipe dédiée travaille également à l'analyse des informations émanant des réseaux sociaux comme les *Google Reviews* concernant Paris Aéroport et les commerces présents. L'objectif est d'être à l'écoute afin de prendre en compte en temps réel les attentes exprimées par tous les passagers et accompagnants.

[S4-2-22] → Déclaration dans le cas où l'entreprise n'a pas adopté de processus général pour s'engager avec les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux

Non concerné.

[S4-2-22] → Communication du calendrier pour l'adoption d'un processus général d'engagement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux au cas où l'entreprise n'a pas adopté de processus général d'engagement.

Non concerné.

[S4-2-AR 15] → [S4] Type de rôle ou de fonction en rapport avec l'engagement

Voir [S4-2-20-(c)] → [S4] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats éclairent l'approche de l'entreprise.

S4-3 — Mécanismes de réclamation et de réparation des impacts mis à la disposition des consommateurs et utilisateurs finaux concernant l'hospitalité sur les plateformes aéroportuaires

[S4-3-25-(a)] → Divulgaration de l'approche générale et des procédures pour apporter ou contribuer à apporter une solution lorsque l'entreprise a constaté qu'elle était liée à un impact négatif important sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Au-delà de l'analyse constante de la qualité de service offerte aux consommateurs -utilisateurs finaux pour une meilleure prise en compte de leurs préoccupations, Paris Aéroport s'attache à entretenir un dialogue permanent avec ses consommateurs - utilisateurs finaux. L'ensemble des informations et préoccupations recueillies viennent ainsi nourrir les plans d'actions visant à améliorer l'expérience des clients-passagers, la qualité des offres et services proposés.

Voir S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés au traitement des passagers sur une plateforme du Groupe ADP.

TAV Airport recueille au travers de son nouveau système CRM central l'ensemble des informations clients recueillies au travers d'adresses email dédiées et couvrant Ankara Enseboga Airport, Alanya Gazipasa Airport, Izmir Andan Menderes Airport et Macedonia Airport. 19 000 commentaires ont ainsi été pris en compte en 2024 avec pour objectif d'améliorer l'expérience des passagers.

Enfin, la direction de l'immobilier est en contact quotidien avec ses différents locataires et veille à répondre au mieux à leurs problématiques (services, énergies,...), à leurs besoins voire à les anticiper.

Le Dispositif d'alerte éthique Groupe permet en outre, à toute personne ayant intérêt à agir, de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier des faits de corruption, fraude, conflit d'intérêt ... (périmètre de la loi Sapin II), ou une atteinte grave aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentale, ou à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le Devoir de vigilance). cf. Dispositif d'alerte éthique - Section 4.4.2.4 du présent rapport du présent rapport.

[S4-3-25-(b)] → Communication des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux consommateurs et aux utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Dans le cas spécifique des réclamations passagers, les remontées des consommateurs-utilisateurs finaux, s'effectuent au travers de plusieurs canaux de communication ouverts à cet effet :

- ♦ un service de ligne téléphonique dédiée : le numéro 3950 est accessible à tous 7j/7 et 24h/24 pour le BOT et 7j/7 de 08h00 à 20h00 pour les conseillers ;
- ♦ pour les usagers des services Parcs et stationnement un numéro d'appel spécifique et gratuit permet d'entrer en contact avec un conseiller pour répondre à toute question relative à une réservation de parking. Ce service est disponible 7j/7 de 8h à 20h ;

- ♦ en complément, les clients-passagers peuvent utiliser le formulaire de contact en ligne directement accessible sur le site officiel de Paris Aéroport et d'extime.com, contacter le service client via l'application mobile Paris-Aéroport, les réseaux sociaux ou envoyer un courrier à notre adresse postale.

Les canaux de communication ci-dessous sont ouverts à tous et l'accompagnement offert pour les appelants francophones et anglophones.

Au delà du contact via site internet, TAV Airport a intégré la solution de centres d'appels Genesys : une ligne téléphonique dédiée permet en temps réel d'analyser les demandes, les catégoriser et ainsi assurer un traitement personnalisé.

AIG offre de nombreuses opportunités d'échanges directs avec les passagers permettant de recenser les préoccupations des passagers afin d'apporter les réponses adaptées : QR codes présents dans le terminal, site internet AIG (www.aig.aero) ou QAIA (www.qaiairport.com) , réseaux sociaux, email et ligne téléphonique dédiés. A cela s'ajoute les remontées émanant directement des collaborateurs qui sont inventoriés et traités par l'équipe *Customer Knowledge and Satisfaction*.

Pour les clients de la direction de l'immobilier, les remontées des besoins s'effectuent au travers de différents canaux à leur disposition :

- ♦ tout d'abord, une équipe dédiée de régisseurs assure la liaison de proximité avec les clients, sur chacune des plateformes aéroportuaires. Cette équipe peut être sollicitée via un canal digital spécifique ;
- ♦ pour toute demande d'intervention, les clients immobiliers peuvent se connecter à un outil dédié : ARCHIBUS ;
- ♦ en cas d'urgence technique, le maintenance est joignable les jours ouvrés de 07h00 à 19h00, sur une ligne téléphonique dédiée ;
- ♦ en cas d'urgence Malveillance/Incendie, les clients ont à leur disposition H24 - 7/7, un poste de contrôle (PCS) joignable via une ligne téléphonique dédiée ; ainsi que les numéros de secours : 17 et 18.

Enfin, en dehors des heures et des jours ouvrés, une astreinte décisionnelle fonctionnant week-ends et jours fériés, de 19h00 à 07h00, intervient en cas d'urgence.

[S4-3-25-(c)] → [S4] Communication des procédures par lesquelles l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux.

Des équipes dédiées respectivement au sein de la Direction Clients, de l'Airport Operational Center (APOC) et de la communication du Groupe ADP ont la responsabilité d'assurer une relation client de haute qualité via le bon fonctionnement de canaux de communication. A cet égard, une synthèse hebdomadaire et mensuelle de l'ensemble des données clés permettant de valider l'efficacité des outils mis à la disposition des clients consommateurs-finaux (taux de réponse aux appels, % des appels allant au terme du process) est communiquée à l'ensemble des acteurs concernés. De plus, la qualité des interactions observée au travers de mesures à chaud systématiques en fin de communication fait également l'objet d'un suivi lors de comités de pilotage trimestriels.

[S4-3-25-(d)] → [S4] Communication de la manière dont les questions soulevées et traitées sont suivies et contrôlées et dont l'efficacité des canaux est assurée.

Paris-Aéroport traite 100 % des réclamations des consommateurs utilisateurs finaux (voyageurs, accompagnants...) fréquentant les aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly avec un délai de traitement suivi.

Une revue trimestrielle de l'ensemble des résultats quantitatifs et qualitatifs du process est partagée avec l'ensemble des parties prenantes dont la direction Clients du Groupe ADP, la direction de Paris-CDG et de Paris-Orly.

Ceci participe pleinement de la bonne prise en compte en temps réel des préoccupations de tous les clients et du renforcement de la qualité de service offert par la mise en place de plans d'actions adaptés.

À titre d'exemple, une dégradation du taux de qualité de service a été observé au terminal 2F de Paris-CDG en avril 2024. Une analyse de la situation a été réalisée et l'ensemble des équipes mobilisées pour mettre en œuvre un plan d'action autour de 3 sujets clés :

- ◆ éviter la saturation de certains espaces contraints : en collaboration avec la compagnie Air France, l'affectation des vols par porte d'embarquement a été retravaillé pour assurer le meilleur espace aux passagers ;
- ◆ offrir plus d'assises en salles d'embarquement : compte tenu de la volumétrie croissante sur ce terminal un plan de densification des assises est déployé pour assurer le meilleur confort aux passagers ;
- ◆ assurer la meilleure propreté de la zone : compte tenu de la croissance de la fréquentation une attention particulière est portée sur l'entretien de l'ensemble des espaces. avec une création de poste dédié.

[S4-3-26] → Divulgarion de la manière dont il est évalué que les consommateurs et les utilisateurs finaux connaissent et font confiance aux structures ou aux processus comme moyen de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'y répondre.

Aéroports de Paris a mis en place plusieurs canaux de communication, directement accessibles et ouverts à tous.

Voir [S4-3-25-(b)] → Communication des canaux spécifiques mis en place pour permettre aux consommateurs et aux utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins directement à l'entreprise et d'y répondre.

Le suivi régulier du nombre de demandes, de leur traitement permet entre autres de s'assurer de la robustesse des process mis en œuvre.

Voir [S4-3-25-(c)] → [S4] Communication des procédures par lesquelles l'entreprise soutient ou exige la mise à disposition de ces canaux.

De plus, Aéroports de Paris est adhérent de MTV : le Médiateur du Tourisme et du Voyage, ce qui permet à nos clients passagers en cas de litiges de pouvoir solliciter un tiers neutre et expert.

Pour la direction de l'immobilier, des indicateurs permettent de suivre les interventions dans les bâtiments et quartiers dont une enquête de satisfaction locataire.

[S4-3-26] → [S4] Mise en place de politiques de protection contre les représailles pour les personnes qui utilisent les canaux pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins

Tout d'abord, Aéroports de Paris encourage pleinement les interactions avec ses utilisateurs finaux en mettant à la disposition de ces derniers de très nombreux canaux d'échanges (voir S4-3-25(b)) et au-delà un dispositif d'écoute client très large (voir S4-2-20). L'ensemble de ces interactions se déroulent dans le respect de la réglementation (RGPD). Enfin, les remontées anonymes sont également prises en compte (même si elles ne permettent pas par nature d'établir un dialogue).

Enfin, le dispositif d'alerte éthique mis en place par le Groupe ADP permet d'assurer la confidentialité des communications et la protection des lanceurs d'alertes - cf. Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S4-3-AR 20] → [S4] Indiquer si et comment les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux peuvent accéder aux canaux au niveau de l'entreprise qui les concerne.

Des procédures clairement établies permettent la meilleure résolution des réclamations en tenant compte de la nature de la demande, de sa complexité, des préjudices ou impacts subis par le consommateur utilisateur final mais également des entreprises concernées. Ainsi selon la nature de sa demande d'information ou de réclamation, le consommateur-utilisateur final est redirigé immédiatement vers le bon contact au sein de l'entreprise concernée de la communauté aéroportuaire (prestataires, compagnies aériennes, services compétents de l'État, ambassades...).

[S4-3-AR 21] → [S4] Les mécanismes de tiers sont accessibles à tous les consommateurs et/ou utilisateurs finaux.

Les organismes tiers peuvent parfois être sollicités et sont accessibles. Le Médiateur du Tourisme et du Voyage, les associations de consommateurs (comme UFC-Que choisir) les assurances (dans le cas de dégâts matériels) peuvent par exemple relayer des demandes des consommateurs-utilisateurs finaux.

[S4-3-AR 22] → [S4] Les réclamations sont traitées de manière confidentielle et dans le respect du droit à la vie privée et à la protection des données.

Aéroports de Paris s'assure du bon respect du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur l'ensemble de ses interactions avec les passagers.

[S4-3-AR 22] → Les consommateurs et les utilisateurs finaux sont autorisés à utiliser des canaux anonymes pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins.

Les cas spécifiques de demandes anonymes sont pris en compte à titre d'information venant nourrir les process d'amélioration ; en revanche ils ne peuvent pas faire l'objet d'un véritable dialogue ou d'une quelconque réparation dans le cas d'un impact négatif subi par le demandeur.

[S4-3-AR 23] → Nombre de plaintes reçues de la part de consommateurs et/ou d'utilisateurs finaux au cours de la période couverte par le rapport.

En début d'année 2024, Aéroports de Paris a estimé pour 2023 avoir accueilli 99,7 millions de passagers et traité 292 000 appels clients *via* le canal ligne téléphonique dédiée. Près de 75 000 ont fait l'objet d'un échange avec nos équipes de téléconseillers (- 27 % vs 2022). Les équipes clients ont assuré au total la gestion d'environ 18 000 réclamations issues des autres canaux de communication.

TAV Airport a traité en 2024 plus de 17 000 appels *via* son centre d'appel dédié. Une nette progression (+ 53 % vs 2023) illustrant l'efficacité du nouveau système de relation client mis en place.

S4-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à l'hospitalité sur les plateformes aéroportuaires

[S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-A].

Au travers de l'Hospitalité pour tous, le Groupe ADP place le meilleur accueil donc la qualité de service et la satisfaction de ses consommateurs - utilisateurs finaux comme priorité majeure.

Ce marqueur incontournable de l'activité trouve son expression au travers des plans d'actions visant à offrir la meilleure expérience de tous les clients.

Les plans d'actions s'articulent autour de 2 axes principaux :

- ◆ la qualité de Service ;
- ◆ une expérience accessible à tous.

Parmi les plans d'action autour de la Qualité de Service

- ◆ Utilisation des résultats Skytrax : les plans d'action sont initiés ou révisés à la suite de chaque audit annuel par les directions des plateformes aéroportuaires concernées, la direction Clients et les équipes process passagers.

À titre d'exemple, l'affichage en temps réel des temps de parcours pour rejoindre les portes d'embarquement a fait l'objet d'un plan d'action d'amélioration continue.

- ◆ Utilisation des résultats du baromètre ASQ-ACI : les résultats sont analysés mensuellement et partagés au sein du comité Qualité de Service. Les directions opérationnelles en assurent par la suite le bon déploiement. Des revues trimestrielles des résultats sont également réalisées afin d'assurer la dynamique d'amélioration continue engagée.

À titre d'exemple en 2024, à la suite des analyses du baromètre ASQ-ACI, un plan autour de la courtoisie et serviabilité du personnel a été mis en œuvre avec pour objectif d'engager l'ensemble de la communauté aéroportuaire autour du « savoir-vivre », du « savoir-être » pour réserver le meilleur accueil aux passagers au sein des infrastructures. Dispositif de formation, communications régulières plaçant l'hospitalité pour tous au cœur des échanges, et enfin formation dédiée à l'accueil des volontaires et auprès des équipes opérationnelles à l'occasion des JOP ont été déployés. L'ensemble a fait l'objet d'une charte Qualité Communauté Aéroportuaire largement diffusée.



L'amélioration de la courtoisie et serviabilité doit naturellement contribuer à l'atteinte des objectifs de satisfaction des consommateurs - utilisateurs finaux et participer à la bonne réputation du groupe.

- ◆ Maîtrise du temps en zone publique : tout au long de 2023 et en 2024, Paris Aéroport est resté attentif à préserver l'expérience client tout au long du parcours, dans un contexte de trafic passagers dynamique. La maîtrise du temps en zone publique est une attente clé pour les voyageurs. Aussi elle est suivie au travers de 7 indicateurs qui sont analysés et suivis avec précision et font l'objet de plans d'action adaptés.

- ◆ Pour chacun, un plan d'actions est bâti autour de 4 thématiques : les outils, les process, l'humain et les petites attentions, qui visent à traiter les principales sources d'inconfort.

- ◆ Quelques exemples de plans d'actions relatifs à la partie process : la modernisation de zones de check-ins, le développement de lignes de PIF permettant de pas ressortir de liquides, l'installation de lignes PARAFE élargies à plus de nationalités.

- ◆ En outre, la signalétique la plus efficace est déployée pour faciliter l'orientation des passagers-voyageurs.

- ◆ Expérience Extime en zone réservée : pour assurer la meilleure expérience aux passagers-voyageurs, le projet Extime a été déployé dans l'ensemble des terminaux de Paris-CDG et Paris-Orly. L'excellence du design, l'excellence de l'offre et des services est ainsi offerte à tous les consommateurs utilisateurs finaux dans chacun des terminaux transformés en lieux uniques.

Pour répondre à la recherche d'une expérience optimale, des plans d'amélioration continue sont suivis à des échéances court et moyen terme pour garantir la meilleure qualité des infrastructures. Ainsi la rénovation des salles d'embarquement est couverte par un plan d'investissement construit sur plusieurs années en 2024 à Paris-CDG, le terminal 2EK a engagé de lourds travaux d'infrastructures qui ont débuté courant 2023 et devraient se terminer à échéance 2026/2027. De même l'offre commerciale et de services est sans cesse repensée ou renouvelée pour répondre aux attentes des passagers : dans cet esprit la création à Paris-Orly 4 de la Rue Parisienne Départs Internationaux (RPDI) zone de commerces et de restauration, a été lancée en 2024 et se poursuivra les prochaines années.

Parmi les plans d'actions pour une expérience accessible à tous

L'universalité de l'accueil réservé aux consommateurs-utilisateurs finaux fait l'objet de nombreuses initiatives à l'attention des familles, de la clientèle internationale, ou des personnes en situation de handicap. Les plans d'action sont portés par l'ensemble des équipes du Groupe ADP : Direction Clients, Direction Générale des Opérations, Direction des plateformes.

- ◆ Plan d'action Familles : Paris Aéroport met œuvre une démarche de facilitation à l'attention du public familial avec l'objectif d'atteindre les meilleurs standards internationaux. Création de coupe-fil, de poste Inspection, Filtrages/Police aux frontières systématiques afin de limiter le temps d'attente à sa plus simple expression, déploiement d'espaces de jeux pour enfants de 4-8 ans, et offre de services dédiés.

- ◆ Accueil de tous les publics :

Paris Aéroport veille à offrir une expérience optimale à tous les usagers, quels que soient leurs besoins, tout au long de leur parcours dans chaque terminal.

Pour répondre aux attentes de chacun :

- ♦ espaces spirituels : des lieux de culte sont mis à disposition pour permettre à chacun de se recueillir ;
- ♦ espaces de travail : des zones dédiées équipées de prises électriques et d'une connexion Wi-Fi sont accessibles pour les voyageurs souhaitant travailler ;
- ♦ espaces de détente et de loisirs : les voyageurs en quête de divertissement peuvent profiter d'espaces de jeux, d'installations d'« Entertainment », avec notamment des retransmissions en direct d'événements sportifs (comme lors des Jeux olympiques et paralympiques).

De plus, le terminal 2E de Paris-Charles de Gaulle accueille l'Espace Musées, qui propose des expositions temporaires régulièrement renouvelées grâce à des partenariats avec de grands musées nationaux et franciliens, permettant ainsi aux passagers de découvrir des trésors culturels uniques.

Enfin, depuis son site web, ou *via* l'application mobile, Paris Aéroport fournit des informations pratiques pour préparer le passage à l'aéroport en fonction des besoins (services pour les familles, pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite). Tout au long de son parcours, *via* la fonctionnalité « Mon Assistant de voyage », le passager a accès à des informations personnalisées sur le statut du vol, terminal de départ, zone d'enregistrement et d'embarquement, et dernièrement, les temps d'attente aux contrôles en temps réel et les notifications de suivi de vol sur smartphone.

« Mon Assistant de Voyage » permet également de visualiser le cheminement dans le terminal sur un plan interactif et d'accéder ainsi aux différents services en aérogare. L'ensemble des terminaux sont équipés d'un Wi-Fi gratuit haut débit et illimité permettant aux voyageurs de rester connectés durant leur parcours.

Pour les personnes en situation de handicap, Paris Aéroport porte une feuille de route ambitieuse et des plans d'action autour de 4 thématiques pour couvrir l'ensemble des handicaps visibles et non visibles.

Informier et aider à la préparation du voyage en amont

Mise à disposition d'outils adaptés quel que soit le type de handicap comme l'initiative Facile à lire et à comprendre (FALC) aujourd'hui disponible pour les départs – arrivées et les correspondances. Un projet de déploiement d'audioguide est en cours de mise en œuvre.

Améliorer l'accueil de nos passagers en situation de handicap

Formation et sensibilisation aux handicaps de l'ensemble de la communauté aéroportuaire : en 2024 l'ensemble des collaborateurs ont pu bénéficier d'un module de e-learning de sensibilisation aux handicaps visibles et non visibles et les équipes opérationnelles se sont vues offrir l'opportunité de suivre une journée de formation complète sur le sujet.

Déploiement du cordon tournesol permettant au personnel aéroportuaire de reconnaître les personnes en situation de handicap non visible pour pouvoir leur apporter une attention spécifique

Faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap en toute autonomie

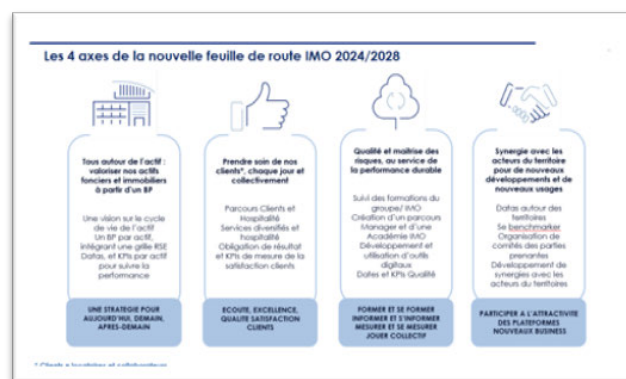
- ♦ Déploiement de bornes de guidages pour les personnes malvoyantes ou aveugles programmé en 2025 sur les 2 plateformes.
- ♦ Développer et pérenniser la possibilité de conserver le fauteuil jusqu'à la porte de l'avion au départ et d'en prendre possession à la porte de l'avion à l'arrivée.

Déployer des services pour assurer l'accessibilité pour tous au sein des aéroports

- ♦ Mise en place de salles de change pour adulte accessibles sur les parcours passagers : aujourd'hui Paris Aéroport en compte 8 réparties comme suit : 6 à Paris-Charles de Gaulle et 2 à Paris-Orly.
- ♦ Mise en place de bornes à induction magnétique pour les voyageurs sourds – malentendants et les annonces en langue de signes internationale.
- ♦ Mise à disposition de salles sensorielles ou de solutions intermédiaires comme le fauteuil OTO actuellement en expérimentation.

De plus le Groupe ADP attache la plus grande importance au service d'assistance proposé aux passagers-voyageurs demandeurs avec l'objectif d'améliorer l'efficacité opérationnelle et l'accompagnement proposé. Un plan d'action d'amélioration du service Assistance Mobilité a été construit sur la base du suivi des retours clients (études, réclamations, Comité Consultatif...) avec les prestataires partenaires et les compagnies aériennes. Il s'articule autour de 4 objectifs prioritaires : l'accueil client (formation et sensibilisation des équipes d'assistance), la réassurance client (mise à disposition d'informations en amont et pendant le parcours passager), le confort lors de l'attente et la prise en charge (conserver le fauteuil, mise à disposition de fauteuils confortables...) et la rapidité de prise en charge (amélioration du flux d'information entre les acteurs tout au long du parcours).

- ♦ La Direction de l'Immobilier met en œuvre sa nouvelle feuille de route stratégique 2024/28 qui intègre pleinement les enjeux d'hospitalité, de responsabilité et de durabilité du Groupe ADP au travers des 4 axes :
- ♦ tous autour de l'actif et des quartiers,
- ♦ prendre soin de nos clients, chaque jour et collectivement,
- ♦ qualité et maîtrise des risques au service de la performance durable,
- ♦ synergie avec les acteurs du territoire pour de nouveaux développements et de nouveaux usages.



[S4-4-31-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les consommateurs et les utilisateurs finaux

Voir [S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-A].

[S4-4-31-(b)] → Description de l'action visant à fournir ou à permettre de remédier à une incidence matérielle réelle

Voir [S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-A].

[S4-4-31-(c)] → Description d'initiatives ou de processus supplémentaires dont l'objectif premier est de produire des effets positifs pour les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Les plans de formation et de sensibilisation à l'hospitalité déployés par ADP SA auprès des acteurs de la communauté aéroportuaire en contact avec les passagers. (collaborateurs, salariés des équipes commerciales et de restauration, prestataires d'accueil information - orientation, prestataires de sûreté...). Ces initiatives vont s'accélérer auprès des équipes Extime grâce à la mise en place du Campus Extime inauguré en 2024.

[S4-4-31-(d)] → Description des modalités de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions ou des initiatives à produire des résultats pour les consommateurs et les utilisateurs finaux

L'ensemble des actions est évalué au travers du système de gouvernance décrit ci-après [S4-2-20-(b)] → [S4] Divulgaration de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement.

[S4-4-32-(a)] → Description de l'approche adoptée pour déterminer les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif matériel particulier, réel ou potentiel, sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Voir [S4-2-20-(b)] → [S4] Divulgaration de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement.

[S4-4-32-(b)] → Description de l'approche adoptée pour prendre des mesures en rapport avec des incidences matérielles spécifiques sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

L'ensemble des informations remontées au travers des dispositifs d'écoute et les travaux menés en concertation avec les parties prenantes contribuent à la définition des plans d'actions visant à remédier aux impacts négatifs matériels. Les enquêtes réalisées sont décrites ci-après : [S4-2-20-(a)] → L'engagement se fait directement avec les consommateurs et les utilisateurs finaux ou leurs représentants légitimes, ou avec des mandataires crédibles. Et [S4-2-20-(b)] → [S4] Divulgaration de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement.

[S4-4-32-(c)] → Description de l'approche visant à garantir la disponibilité et l'efficacité de la mise en œuvre et des résultats des processus destinés à fournir ou à permettre des mesures correctives en cas d'incidences négatives importantes sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Le comité de qualité de service veille à la mise en place de procédures permettant d'apporter les mesures correctives en cas d'impacts négatifs matériels.

Voir [S4-2-20-(b)] → [S4] Divulgaration de l'étape à laquelle l'engagement a lieu, du type d'engagement et de la fréquence de l'engagement.

[S4-4-33-(a)] → Description des mesures prévues ou en cours pour atténuer les risques matériels découlant des incidences et des dépendances sur les consommateurs et les utilisateurs finaux, ainsi que des modalités de suivi de l'efficacité.

Voir [S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-A].

[S4-4-33-(b)] → Description des actions planifiées ou en cours pour saisir les opportunités matérielles en rapport avec les consommateurs et les utilisateurs finaux.

Voir [S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-A].

[S4-4-34] → Divulgaration de la manière dont il est garanti que les propres pratiques ne causent pas ou ne contribuent pas à des impacts négatifs importants sur les consommateurs et les utilisateurs finaux.

L'ensemble des pratiques relatives à l'Hospitalité pour tous sont analysées au travers des outils précédemment évoqués ce qui permet d'éviter tout impact négatif. L'ensemble des outils sont décrits ci-après : [S4-2-20] → Information sur la manière dont les perspectives des consommateurs et des utilisateurs finaux éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S4-4-35] → [S4] Divulgaration des problèmes et incidents graves en matière de droits de l'homme liés aux consommateurs et/ou aux utilisateurs finaux.

Non concerné.

Aucune alerte émise par ou concernant un consommateur et/ou utilisateur final - cf. Dispositif d'alerte éthique : Section 4.4.2.4 du présent rapport.

[S4-4-37] → [S4] Divulgaration des ressources allouées à la gestion des impacts matériels

L'hospitalité et la qualité de service pour tous est un axe clé de la stratégie du Groupe ADP. A ce titre l'ensemble des collaborateurs œuvre pour offrir l'excellence en matière d'hospitalité pour tous. Voir ESRS S4-2 20(b).

Aux plans d'actions programmés sont associées les investissements nécessaires à leurs bons déploiements.

Voir [S4-2-20-(c)] → [S4] Communication de la fonction et du rôle le plus élevé au sein de l'entreprise qui a la responsabilité opérationnelle de veiller à ce que l'engagement ait lieu et que les résultats éclairent l'approche de l'entreprise.

[S4-4-AR 25-(a)] → [S4] Divulgaration des approches générales et spécifiques pour traiter les impacts négatifs matériels

Voir [S4-1-15] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux communautés affectées, y compris des groupes spécifiques ou tous les consommateurs/utilisateurs finaux.

[S4-4-AR 25-(b)] → [S4] Communication des initiatives visant à contribuer à des impacts matériels positifs supplémentaires

Toutes les actions menées sont décrites dans [S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-A].

[S4-4-AR 25-(c)] → [S4] Communication de l'état d'avancement des efforts déployés par l'entreprise au cours de la période couverte par le rapport

Voir [S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-A].

[S4-4-AR 25-(d)] → [S4] Communication des objectifs d'amélioration continue

Voir [S4-5-41] → [S4] Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-T].

[S4-4-AR 27] → Divulgaration de la manière dont l'entreprise cherche à utiliser l'effet de levier des relations commerciales pertinentes pour gérer les impacts négatifs significatifs affectant les consommateurs et les utilisateurs finaux [S4].

Le groupe engage la communauté aéroportuaire autour d'initiatives transverses. Ainsi la charte Qualité communauté aéroport engage l'ensemble des acteurs de la communauté aéroportuaire autour de l'amélioration de la courtoisie et serviabilité.

Voir [S4-4-30] → Plans d'action et ressources pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-A].

[S4-4-AR 28] → [S4] Communication de la manière dont la participation à des initiatives sectorielles ou multipartites et l'engagement de l'entreprise elle-même visent à remédier aux impacts significatifs.

La participation aux enquêtes ASQ-ACI et le partenariat Skytrax sont de bons exemples d'initiatives sectorielles visant à développer la qualité de service au sens large et donc à contribuer à une meilleure Hospitalité pour Tous.

S4-5 — Objectifs ciblés en matière d'hospitalité pour tous**[S4-5-38-(a)] → [S4] L'entreprise communique les cibles assorties d'échéances et axées sur les résultats qu'elle peut avoir fixées concernant : La réduction des impacts négatifs sur les consommateurs et utilisateurs finaux ; et/ou**

Sensibiliser/former l'ensemble des acteurs de la communauté aéroportuaire à la connaissance des enjeux et besoins des passagers en situation de handicaps.

[S4-5-38-(b)] → [S4] L'entreprise communique les cibles assorties d'échéances et axées sur les résultats qu'elle peut avoir fixées concernant : la promotion des impacts positifs sur les consommateurs et utilisateurs finaux ; et/ou

Déployer le concept Extime retail et hospitalité à Paris et engager le déploiement de deux pans d'activités en dehors des plateformes parisiennes.

Proposer à 50 % des passagers une facilitation biométrique.

[S4-5-38-(c)] → [S4] L'entreprise communique les cibles assorties d'échéances et axées sur les résultats qu'elle peut avoir fixées concernant : la gestion des risques et opportunités matériels liés aux consommateurs et utilisateurs finaux.

Installer Paris-CDG dans le top 10 du classement Skytrax des meilleurs aéroports mondiaux, ainsi que 4 aéroports dans le Top 50 et 8 aéroports dans le Top 100 parmi tous les aéroports du groupe.

Atteindre une note ASQ - ACI de 4/5 en matière de satisfaction passagers aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP, de plus de 3 millions de passagers.

[S4-5-40] → [S4] La description succincte des cibles relatives à la gestion des impacts, risques et opportunités matériels liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux contient les informations requises en vertu d'ESRS 2 MDR-T**[S4-5-41] → [S4] Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-T].**

Le Groupe ADP au travers de sa feuille de route Pioneers 2025 place L'Hospitalité au cœur de sa stratégie et donc le passager au centre de ses préoccupations. Ce dernier n'est pas seulement le consommateur-utilisateur final de nos aéroports mais est au cœur de l'intégralité de l'écosystème des plateformes.

Pour couvrir les ambitions du groupe en termes d'Hospitalité pour tous et de qualité de service pour tous, les objectifs fixés permettent d'assurer la fluidité et la rapidité des parcours en zone publique, l'excellence de l'expérience en zone réservée et l'universalité de l'accueil offert aux consommateurs- utilisateurs finaux.

Ainsi avec la feuille de route stratégique Pioneers 2025, le Groupe ADP souhaite atteindre un niveau d'excellence en termes de d'hospitalité et de qualité de service pour tous traduit par les objectifs suivants :

- ♦ installer Paris-CDG dans le top 10 du classement Skytrax des meilleurs aéroports mondiaux, ainsi que 4 aéroports dans le Top 50 et 8 aéroports dans le Top 100 tous les aéroports du groupe ;
- ♦ atteindre une note ASQ - ACI de 4/5 en matière de satisfaction passagers aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP, de plus de 3 millions de passagers ;
- ♦ déployer le concept Extime retail et hospitalité à Paris et et engager le déploiement de deux pans d'activités en dehors des plateformes parisiennes ;
- ♦ proposer à 50 % des passagers une facilitation biométrique.

En outre, acteur de l'inclusion, le Groupe ADP a pour ambition d'atteindre les meilleurs standards internationaux pour l'accueil de tous les consommateurs-utilisateurs finaux dans l'ensemble de ses infrastructures.

Pour les familles, cela pourrait se traduire par intégrer le classement TOP 10 Most Family Friendly Airports in the world proposé par Skytrax.

Au-delà des indicateurs Clients, le Groupe ADP s'est fixé des objectifs à atteindre concernant les principales attentes des passagers en termes de maîtrise de leur temps sur les étapes obligatoires du parcours en aéroport.

Ces indicateurs sont les suivants : temps d'attente aux postes contrôles inspection bagages et frontières, temps d'accès aux plateformes, temps de livraison bagages, facilité de correspondance et facilité d'orientation, ponctualité des vols. L'un d'entre eux, l'attente au contrôle Police fait l'objet d'un communiqué de presse mensuel qui permet une totale transparence vis-à-vis de l'externe et de nos passagers.

Enfin, prendre soin de nos clients, chaque jour et collectivement. Cet axe de la nouvelle feuille de route stratégique de la direction de l'Immobilier illustre l'engagement envers le client :

Créer et de développer des expériences positives et durables à chaque prise de contact pour nourrir et établir une relation de confiance à long terme.

Cela implique, une écoute active, une réponse réactive aux besoins et une anticipation des tendances pour proposer des solutions toujours plus adaptées. La collaboration interne est encouragée pour que chaque équipe contribue à une relation client d'excellence basée sur la confiance, la transparence et la proximité. Avec par exemple :

- ◆ accompagnement clients au quotidien (par nature relation B2B) et dans leur besoin de développement à court, moyen et long terme ;
- ◆ rencontres régulières avec nos clients lors d'assemblées générales de locataires.

[S4-5-41-(a)] → [S4] Divulgarion de la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement impliqués dans la définition des objectifs.

Les objectifs ont été définis pour répondre non seulement aux exigences réglementaires/de conformité, à l'appréciation des risques mais surtout aux attentes des passagers. L'écoute et le dialogue permanent installé avec les consommateurs – utilisateurs finaux et l'ensemble des parties prenantes permettent de prioriser les plans d'actions et de définir les objectifs adaptés.

Voir S4-2 — Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés au traitement des passagers sur une plateforme du Groupe ADP.

[S4-5-41-(b)] → [S4] Information sur la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement impliqués dans le suivi des performances par rapport aux objectifs.

Voir [S4-2-20] → Information sur la manière dont les perspectives des consommateurs et des utilisateurs finaux éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S4-5-41-(c)] → [S4] Communication de la manière dont les consommateurs et les utilisateurs finaux ont été directement associés à l'identification des enseignements ou des améliorations résultant des performances de l'entreprise.

Voir [S4-2-20] → Information sur la manière dont les perspectives des consommateurs et des utilisateurs finaux éclairent les décisions ou les activités visant à gérer les impacts réels et potentiels.

[S4-5-AR 42-(a)] → Communication des résultats escomptés dans la vie des consommateurs et des utilisateurs finaux

Aéroports de Paris communique très régulièrement les résultats associés aux différents objectifs : communication mensuelle des temps d'attente par plateforme, communication autour des nouvelles infrastructures, du déploiement de la marque Exttime, des réalisations visant à faciliter le parcours et l'expérience des personnes en situation de handicap.

Les médias mobilisés pour ces communications sont nombreux comme par exemple :

- ◆ communiqués de presse ;
- ◆ réseaux sociaux ;
- ◆ campagne media ;
- ◆ communication *in situ* sur les plateformes aéroportuaires ;
- ◆ informations BtoB vers les compagnies et les parties prenantes.

Cela est mesuré également quantitativement par l'expression des objectifs déclinés ci-après : [S4-5-41] → [S4] Objectifs fixés pour gérer les impacts matériels, les risques et les opportunités liés aux consommateurs et aux utilisateurs finaux [voir ESRS 2 - MDR-TJ].

[S4-5-AR 42-(b)] → [S4] Informations sur la stabilité dans le temps de l'objectif en termes de définitions et de méthodologies pour permettre la comparabilité

Aéroports de Paris adhère depuis 2007 à l'enquête ASQ de l'ACI (Airports Council International). Les enquêtes sont réalisées également dans 400 aéroports dans le monde sur la base d'un questionnaire commun robuste et éprouvé. Il permet en outre d'établir des comparaisons de données avec les autres aéroports et ainsi d'emmener l'ensemble des acteurs vers les meilleures pratiques. (voir S4-1-17).

Aéroport de Paris suit donc les scores de satisfaction issus de l'enquête ASQ-ACI depuis plus de 15 ans dans un processus d'amélioration continue et de définition d'objectifs ambitieux au travers de 12 indicateurs :

- ◆ 3 indicateurs de performance globale (satisfaction d'ensemble, facilité de correspondance...);
- ◆ 9 indicateurs d'hospitalité (satisfaction vis-à-vis de l'ambiance, de la propreté, de la facilité d'orientation...).

Le Groupe ADP dispose également depuis 2019 pour Aéroports de Paris et 2020 pour les autres aéroports du groupe d'un partenariat avec la société Skytrax (organisme de référence dans le secteur aérien et qui dispose d'une expertise mondiale et reconnue concernant la qualité de service dans les aéroports). Ce partenariat consiste en la réalisation chaque année d'audits centrés sur la vision passagers en termes de qualité de service, de progrès réalisés et donnent lieu à une liste d'améliorations continues à mettre en place pour viser les meilleurs *benchmarks* internationaux.

L'audit Skytrax couvre l'ensemble des infrastructures ouvertes aux passagers depuis les différents accès à la plateforme, à la salle d'embarquement. Il est effectué au travers d'une grille composée de plus de 600 critères et traite de l'ensemble des thématiques suivante vision passager : signalisation, écrans, zones PIF, PAF, service de Douanes, Enregistrement, Correspondance, Transports, Propreté, Ambiance des terminaux, Sièges, Climatisation, Zones fumeurs, Blocs sanitaires, Internet et Wifi, Applications mobiles et sites Internet, Annonces sonores, Publicité, Services bagages et bagage reclaim, chariots, poussettes, Services loisirs, lounges, hôtels, espaces prières, commerces...

4.4 ENJEUX GOUVERNANCE

INTRODUCTION SUJETS GOUVERNANCE

La conduite des affaires du Groupe ADP est en ligne avec :

- ♦ sa raison d'être : « accueillir les passagers, exploiter et imaginer des aéroports, de manière responsable et à travers le monde » ;
- ♦ ses valeurs « Responsabilité et Hospitalité » :
 - ♦ l'hospitalité, c'est accueillir les passagers, exploiter et imaginer des aéroports, de manière responsable et à travers le monde,

- ♦ la responsabilité vient enrichir la notion d'hospitalité en renvoyant au professionnalisme des collaborateurs du groupe mais aussi, à la façon dont le groupe s'engage au quotidien et prend en compte les enjeux de demain.

Cette ligne de conduite du groupe se décline auprès des fournisseurs et sous-traitants de sa chaîne de valeur (Partie 4.1), dans la conduite éthique de ses affaires (Partie 4.2), et dans sa politique fiscale (Partie 4.3).

4.4.1. Démarche générale de vigilance fournisseurs et sous-traitants PV

4.4.1.1. Identification des risques achats

Les risques posés par les achats du Groupe ADP sont évalués au travers des pratiques suivantes :

1. élaboration des cartographies des risques opérationnels et RSE élaborées respectivement selon la méthodologie Kraljic d'une part (risques achat-approvisionnement), et selon le référentiel du Groupe ADP d'autre part (risques métiers & RSE). Ce référentiel a été constitué à partir du cadre de référence de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) et des préconisations de l'Association pour le Management des Risques et des Assurances des Entreprises (AMRAE). Notre méthode a été confortée par la vision apportée par la CSRD et sa structuration d'analyse des risques en double matérialité ; elle a été déployée dans chaque entité et pour chaque pays d'intervention opérationnelle des 7 filiales, ces cartographies des risques couvrant les 3 piliers RSE adressés par la CSRD ;
2. mobilisation de l'expérience des équipes d'achat (élargies aux autres directions fonctionnelles référentes en tant que de besoin) au sein de ces filiales ;
3. utilisation de sources publiques reconnues et permettant d'obtenir des informations plus générales sur le contexte social et sociétal dans chaque pays d'implantation des filiales, tel que perçu par des Organisations Non Gouvernementales (ONG) internationalement référencées en particulier.

Les Impacts, Risques, et Opportunités (IRO) sont évalués et pondérés en tenant également compte des contributions relatives en termes d'importance des dépenses d'achat pour chaque entité à l'intérieur du Groupe ADP. Les activités externalisées par le Groupe ADP à sa chaîne de valeur sont essentiellement présentes en France (environ 85 % des dépenses du groupe sont représentées par celles concernant le périmètre ADP SA, EXTIME & Hub One), dans un contexte législatif évolué et avec une très forte empreinte locale (environ 96 %) qui rendent les risques pays relativement faibles dans le reste du périmètre opérationnel consolidé. Dans les principaux pays concernés par le reste des dépenses (Turquie, Jordanie), la charte RSE Fournisseurs & Partenaires, telle que déclinée dans les filiales, tient compte des spécificités locales et sont signées par les titulaires de contrats.

Une évaluation fine des « risques pays » spécifiques aux travailleurs de la chaîne de valeur : l'exercice de la CSRD nous a donné l'occasion d'analyser l'ensemble des enjeux sociaux concernant les travailleurs de la chaîne de valeur

dans le périmètre des pays où exercent les filiales consolidées et leurs principales régions d'approvisionnement. En 2024, la cartographie des risques d'achat a donc été révisée et complétée par les dimensions d'impacts positifs et d'opportunités, s'ajoutant aux analyses de risques et d'impacts négatifs menées antérieurement au titre du Devoir de vigilance (voir détails ci-après). Elle a d'autre part été partagée avec l'ensemble des assets (périmètre consolidé et non consolidé), de façon à permettre sa mise à jour par les directeurs Achats, et de leur laisser s'approprier la méthodologie et la dérouler dans leurs contextes spécifiques par les directeurs Achat ; les réglementations locales, les écosystèmes de fournisseurs et prestataires différant selon leurs pays d'implantation et d'activité).

Nous avons ainsi pu confirmer l'analyse des chaînes de valeurs des gestionnaires aéroportuaires du groupe (périmètre consolidé) selon 2 principaux cercles de proximité et d'influence concernant plus spécifiquement les risques auxquels sont exposés les travailleurs de la chaîne de valeur (amont pour les achats, aval pour les activités de vente) :

1. les entreprises prestataires et partenaires intervenant *in situ* c'est à dire sur les périmètres aéroportuaires : ce sont celles pour lesquelles existent à la fois de nombreuses contraintes liées aux qualifications techniques et administratives exigées de la part de leurs salariés (ex. badges d'accès pour les différents secteurs de sûreté), divers risques liés à la co-activité, mais également de nombreux représentants des services décentralisés et déconcentrés de l'État qui sont aptes à déceler ou témoigner de tout dysfonctionnement apparent ;
2. les fournisseurs et entreprises prestataires de livrables produits ou réalisés à l'extérieur des aéroports : elles sont subdivisées en deux types selon la profondeur de la prescription exigée par le Groupe ADP :
 - 2a) ceux qui font l'objet de propriétés spécifiques aux besoins métier de Groupe ADP par ses prescripteurs, lui permettant d'exercer un minimum d'influence en amont de la chaîne de valeur (en proportion de ses parts de marchés),
 - 2b) ceux qui sont achetés « sur étagère » ou en tant que produits et services standardisés, et pour lesquels le Groupe ADP n'a aucune influence significative en amont de la chaîne de valeur, ne représentant le plus souvent qu'une infime partie des marchés et des clients de ces distributeurs.

En conformité avec son Devoir de vigilance, ADP SA cartographie les risques d'atteinte envers les Droits Humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes, et l'environnement, résultant des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels la société entretient une relation commerciale établie.

Ainsi, chaque typologie d'achat (450 segments d'achats qui couvrent l'ensemble des produits/services utilisés par l'entreprise) a fait l'objet d'une évaluation des risques couvrant 10 domaines de risques environnementaux et 4 domaines de risques sociaux/Droits Humains/libertés fondamentales.

Regroupée en familles d'achats pour une meilleure lisibilité, cette analyse fait ressortir les risques saillants suivants (voir tableau ci-dessous, périmètre ADP SA) :

		ACHATS GÉNÉRAUX	ÉNERGIES	ÉQUIPEMENTS AÉROPORTUAIRES	INFORMATIQUE ET TÉLÉCOM	BÂTIMENT : GROS ŒUVRE	PRESTATIONS DE SERVICES D'EXPLOITATION
Capacité d'influence							
Chaîne de valeur		En amont				Sur site	
Exposition Pays		✓		✓	✓		
SANTÉ SÉCURITÉ AU TRAVAIL	Contraintes physiques marquées : travail répétitif, manutentions manuelles de charges, postures pénibles, vibrations mécaniques	♦	♦	♦	♦	♦	♦
	Environnement physique agressif : agents chimiques dangereux, conditions/températures extrêmes, bruit	♦	♦	♦	♦	♦	♦
	Rythmes de travail : horaires décalés, travail en équipes successives alternantes, communément appelé travail posté, travail de nuit	♦	♦	♦	♦	♦	♦
DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES	Travail dissimulé	♦	♦	♦	♦	♦	♦
	Discrimination	♦	♦	♦	♦	♦	♦
ENVIRONNEMENT	Risque climat	♦	♦	♦	♦	♦	♦
	Biodiversité : déforestation et artificialisation	♦	♦	♦	♦	♦	♦
	Pollution air ou eau ou sols	♦	♦	♦	♦	♦	♦
	Production de déchets	♦	♦	♦	♦	♦	♦
	Épuisement des ressources naturelles (bois, eau,...) et artificielles (papier, carton,...)	♦	♦	♦	♦	♦	♦
Effets : ♦ Fort ♦ Modéré ♦ Limité							

Les atteintes potentielles aux domaines Santé/Sécurité/Droits Humains dans les marchés à forte composante de main-d'œuvre, comme les services réalisés sur site, sont modérées, compte tenu :

- ♦ de la réglementation sociale française. En 2024, 96 % des fournisseurs d'ADP SA sont basés en France;
- ♦ des mesures de prévention et de remédiations mises en place.

L'impact des activités des fournisseurs d'ADP SA sur le changement climatique (incluant le risque lié aux émissions de carbone) fait l'objet d'une évaluation approfondie démontrant la nécessité de prendre en compte ce risque de façon proportionnée sur toutes les familles d'achats (mais principalement les familles d'achat de travaux de bâtiment et d'infrastructures, les équipements aéroportuaires et d'informatique & télécom).

Il en ressort ainsi des opportunités pour les partenaires volontaires qui apprécient la mesure, la valorisation et la reconnaissance de ces démarches.

La cartographie des risques achats permet de mesurer le niveau d'exposition, ainsi que le niveau d'influence et de dépendance d'ADP SA sur ces segments d'achats.

Les risques identifiés sont différenciés selon leurs positionnements sur la chaîne d'approvisionnement et notre capacité à remédier le risque au regard du droit applicable. La capacité d'influence est évaluée selon la typologie de la commande (sur catalogue, ou sur mesure), du fournisseur (grossiste, producteur) et du montant. Elle s'interprète comme la latitude du donneur d'ordre de définir plus ou moins ses exigences vis-à-vis du fournisseur et d'exercer un niveau de contrôle attendu sur la chaîne de valeur.

Les principaux risques d'ADP SA se situent :

- ♦ en amont de la chaîne de valeur pour les équipements aéroportuaires et les énergies;
- ♦ en phase d'exécution pour les prestations de services et les travaux;
- ♦ en fin de chaîne pour le traitement des déchets.

[cf. Enjeu vigilance détaillé en Section 4.2.5 du présent rapport sur l'Économie circulaire et le traitement des déchets].

Aucune des prestations achetées ne génère de risque « extrême » type explosifs ou extraction de minerais.

L'identification des risques d'achat a été mise en place selon une méthode identique et une trame partagée dans le cadre de l'analyse des IRO de la CSRD, correspondant aux environnements de l'ensemble des filiales du périmètre consolidé.

Les risques saillants ont été illustrés au § [S2-ESRS 2 SBM-3-11].

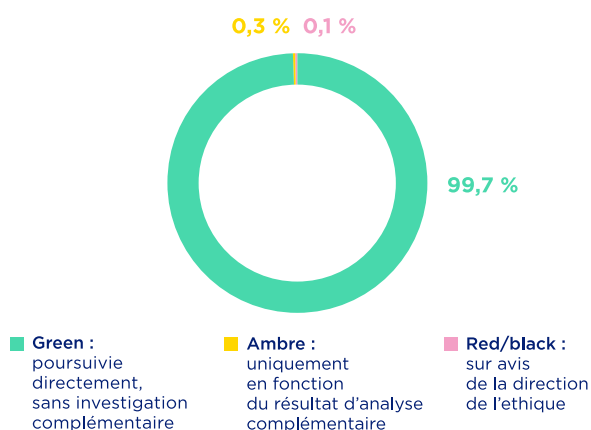
L'outil d'évaluation des tiers déployé sur l'ensemble du Groupe ADP ¹ permet de détecter les risques éthiques et compliance en amont de la sélection des candidats à appel d'offre, et durant l'exécution d'un marché.

¹ Cf. Détails du Process d'évaluation des tiers paragraphe [G1-1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires.

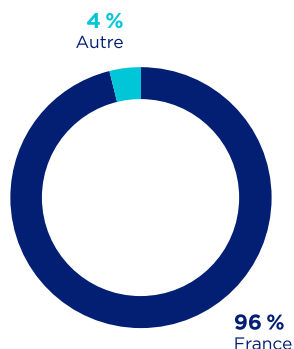
Au sein d'ADP SA l'évaluation des tiers a notamment permis d'identifier les fournisseurs potentiels en alerte (0,2 %) et de prendre des mesures de prévention de l'impact négatif auquel l'entreprise s'exposait ou risquait de s'exposer en contractualisant avec eux (voir diagrammes ci-dessous).

À partir des enseignements de cette cartographie, les dispositifs de vérification de la conformité, le contrôle interne, la mesure de la performance fournisseurs et les audits fournisseurs permettent de s'assurer que les risques sont traités par les dispositifs mis en place, que les résultats sont conformes aux attentes, et que des plans d'actions sont formalisés et déployés en cas d'écarts.

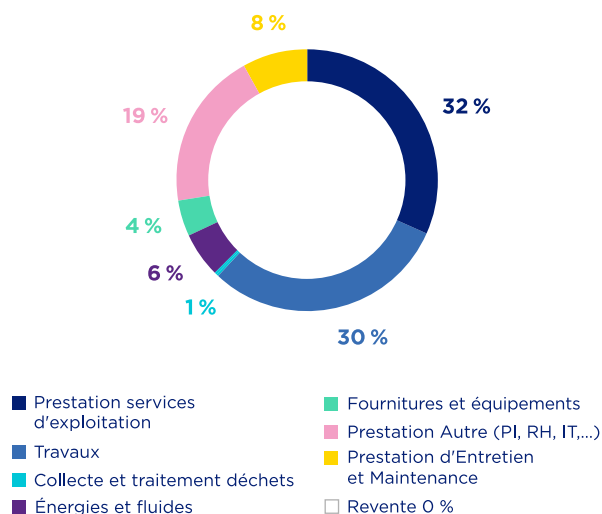
RÉPARTITION RÉSULTAT DES ÉVALUATIONS FOURNISSEURS



RÉPARTITION RÉSULTAT DES ÉVALUATIONS FOURNISSEURS



CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT 2024



SEGMENTATION DES ACHATS ÉTABLIE SUR LA BASE D'UNE ANALYSE DES RISQUES (ADP SA)



4.4.1.2. Actions de prévention et d'atténuation

Politique Achat Groupe

En 2022-2023, une nouvelle politique Achat Groupe a été signée par l'ensemble des filiales du périmètre consolidé du Groupe ADP. Elle vise à en garantir la durabilité et la robustesse, en conformité avec la stratégie du groupe et la politique Qualité en vigueur de la direction SLA de manière transversale au Groupe ADP.

En complément à cette politique Achat Groupe, une Politique Achats Durables & Responsables, détaillant les nouvelles mesures RSE mises en œuvre par les Directions Achats des filiales du périmètre consolidé est en cours de signature pour application courant 1^{er} trimestre 2025. Cette

politique est développée et mise en œuvre depuis juin 2022 par la direction Services Logistique Achats (SLA) d'ADP SA, qui intervient depuis 2021 en coordination des directions Achats des filiales du Groupe ADP (signée dans le périmètre consolidé qui est animé depuis 2021, puis élargie au périmètre non consolidé qui est animé depuis 2024) ; s'inscrit pleinement dans la réponse aux orientations stratégiques en matière de RSE du Groupe ADP. Elle découle de la stratégie globale du Groupe à long terme - la période actuelle étant couverte par « Pioneers 2025 », déclinée par la stratégie RSE du Groupe « Pioneers 2025 for trust ».

Le déploiement de cette politique se fait depuis les segments d'achats à forts enjeux vers ceux à moindres enjeux, tout au long du cycle de vie des marchés.

L'ensemble de ces documents sont disponibles sur le site internet du Groupe ADP :

[<https://www.parisaeroport.fr/entreprises/fournisseurs/les-achats-chez-groupe-adp/achats-responsables>]

Charte RSE Fournisseurs, Partenaires et prestataires

La Charte RSE Fournisseurs & Partenaires est intégrée dans les pièces contractuelles de chaque marché. Elle détaille les engagements du Groupe partagés avec l'ensemble des titulaires de marchés (ADP SA) ou avec les fournisseurs les plus stratégiques (dans les filiales du périmètre consolidé). Ce document a été approprié et décliné formellement selon les pays où interviennent les filiales consolidées, en tenant compte des réglementations et des pratiques achats locales (entre 66 % et 100 % de fournisseurs signataires selon les risques et les entités du périmètre consolidé, qui se sont appropriées ce document en l'adaptant à leurs enjeux) pour sensibiliser la ligne managériale prescriptrice interne et entraîner notre écosystème de fournisseurs vers la mise en œuvre d'actions d'amélioration continue sur l'ensemble des domaines et enjeux de la RSE (cf. §[S2-1-18]).

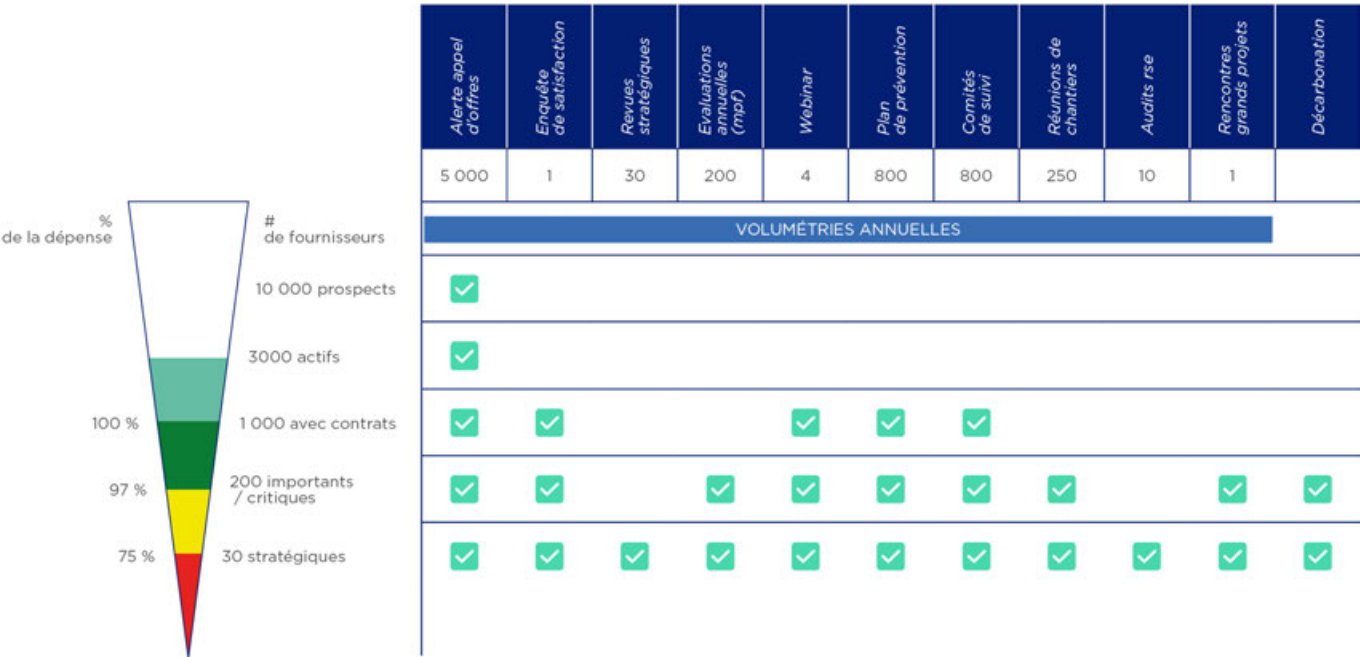
Évaluation et animation des fournisseurs, prestataires et partenaires : elles sont effectuées tout au long des consultations et de l'exécution des contrats, notamment lors des étapes clés présentées dans le diagramme suivant :



Elles concernent diverses populations de fournisseurs, de prestataires et partenaires, selon les risques à traiter, et qui sont propres à chacun en fonction des analyses menées au préalable à la signature des contrat et en continu dans le cadre de leur exécution.

Les principales volumétries par type d'action figurent dans le diagramme suivant :

ANIMATION ÉCOSYSTÈME FOURNISSEURS



Un retour d'Expérience (regroupant les résultats des Mesure de la Performance Fournisseurs, des Comités de suivis, des Dossiers et événements de remise d'ouvrages, des audits sociaux et/ou environnementaux, etc...) est réalisé en fin de marchés - en particulier les prestations récurrentes, afin de tirer un enseignement des meilleures pratiques avant de lancer de nouvelles consultations. Ces bilans peuvent donner lieu à une restitution aux prestataires concernés, au même titre que la Mesure de la Performance Fournisseurs.

Actions structurantes de la démarche d'atténuation des risques RSE

Les réflexions menées par les directions Achat du groupe, nourries par les cartographies des risques et analyses de double matérialité, nous conduisent à présenter un plan d'action composé d'actions génériques permettant de réduire les risques relatifs aux enjeux RSE et déployées de longue date (périmètre ADP SA) – notamment ceux du domaine social – et d'approfondir les démarches de progrès pour chaque enjeu matériel ou non, avec des plans d'actions plus détaillés en fonction de la criticité des risques RSE.

Chaque entité du périmètre consolidé partage la feuille de route RSE Groupe, et dispose de son propre plan d'actions pour faire converger les efforts vers la feuille de route, selon la maturité des pratiques et la criticité des enjeux locaux.

Ainsi et dans le prolongement des Politique Achat Groupe et Charte RSE Fournisseurs & Partenaires exposées ci-avant, le Groupe ADP déploie depuis quelques années diverses actions centrales et progressivement étendues au sein des périmètres des filiales aéroportuaires consolidé et non consolidé :

1. élaboration des Cahiers de Stratégie Achat (CSA) intégrant les orientations RSE (principaux sous-critères, pondérations) propres à chaque famille d'achat ;
2. intégration des considérants sociaux et environnementaux dans l'élaboration des cahiers des charges (écoconception, rationalisation, sobriété, innovation vertueuse, ...) ;
3. choix des fournisseurs dans le cadre de nos consultations reposant sur la mise en place de dispositifs RSE/domaine social, dont le niveau d'exigence correspond au niveau des risques identifiés et pondérés, et dont l'importance en termes de notation augmente progressivement, représentant entre 5 et 20 % du total (ce critère s'ajoutant à la RSE/ Domaine environnemental, ainsi qu'à la notation technique et à la notation financière). Les documents d'appels d'offres sont publics et fournis aux candidats depuis notre place de marché accessible gratuitement « Spartacus » (pratique d'ADP SA) accessible ici :
[<https://fournisseurs.aeroportsdeparis.fr/page.aspx/fr/usr/login?ReturnUrl=%2fpage.aspx%2ffr%2fbuy%2fhomepage>] ;
4. l'objectif d'inclusion de dispositifs RSE (critères sociaux et/ou environnementaux de sélection des offres) dans 100 % de nos consultations est mis en place à compter de 2025 : les domaines social/environnemental sont critérisés dès lors qu'un ou plusieurs risques sont identifiés par la cartographie des risques, appliquée à chaque consultation ;
 - 4.1. Analyses systématiques des questionnaires, mémoires RSE et autres dispositifs conçus en interne, et monitorés dans le sens d'une intégration permanente des meilleures pratiques RSE ; grâce à l'affectation de moyens humains dédiés ;
 - 4.2. Auditions, accompagnement, évaluations fines des maturités RSE des candidats pour les différents enjeux sociaux les plus critiques de nos cartographies des risques lors des négociations (pratique d'ADP SA) ;

À titre d'exemple, concernant l'engagement de décarbonation du scope 3 qui fait partie intégrante de la démarche de transformation du Groupe visant la neutralité carbone (cf. Section 2 du Rapport de Durabilité « Changement climatique » et des autres enjeux environnementaux), des mesures adéquates sont déployées comme l'évaluation d'un critère carbone dans les appels d'offres et la mise en place de plans de décarbonation par les fournisseurs durant la période d'exécution contractuelle. Ces démarches s'inscrivent dans la mesure continue des impacts liés au changement climatique et concernant les différents enjeux environnementaux de nos activités.

5. en phase d'exécution, Mesure de la Performance Fournisseurs, incluant les aspects relatifs à la CSR durant l'exécution contractuelle pour tous les contrats & comités de suivis pour les marchés stratégiques ;
6. en phase d'exécution, audits sociaux et/ou environnementaux des fournisseurs stratégiques réalisés par un cabinet d'avocats selon le référentiel du Groupe, afin de vérifier que les engagements contractuels sont remplis, et de proposer des plans d'action complémentaires (pratique d'ADP SA) ;
7. webinaires d'information des fournisseurs et prospects, incluant l'exposé de la stratégie RSE du Groupe ADP (périmètre ADP SA).

Plus spécifiquement concernant les enjeux matériels de la CSRD, un focus est mis en œuvre depuis plusieurs années sur le domaine social de la démarche RSE dans le but :

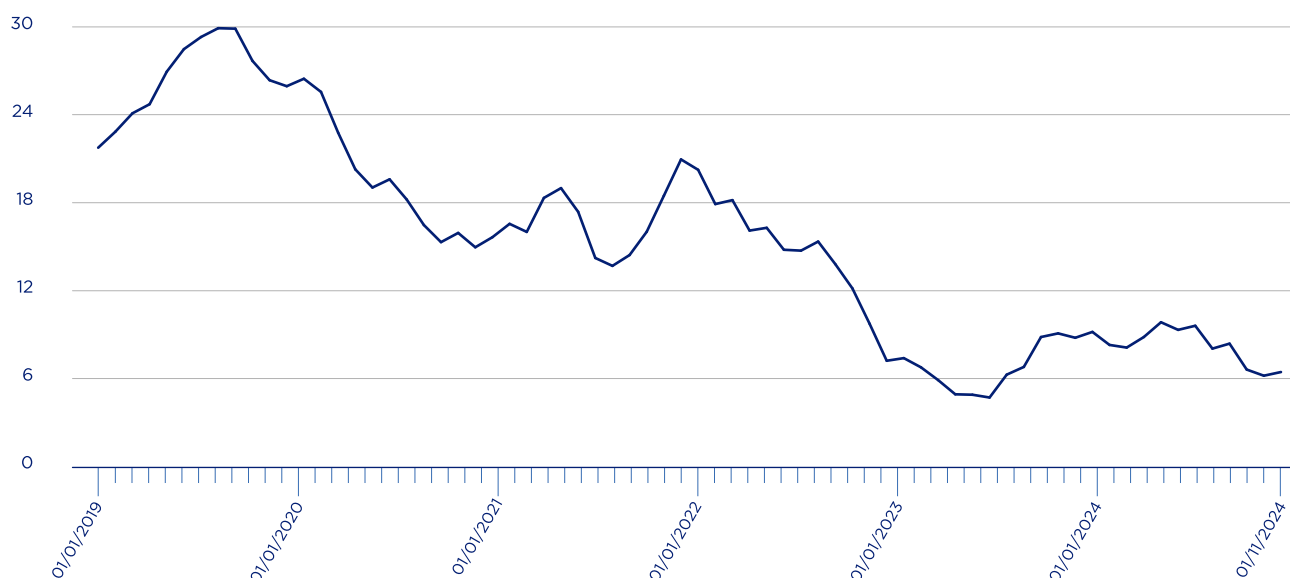
1. d'évaluer l'accidentologie au travail sur site (système d'alerte en temps réel, synthèses annuelles pour les fournisseurs stratégiques) afin de réagir au plus vite et d'enrichir la prévention par analyse des causes ;
2. de faire déployer par les entreprises de grands travaux les 12 règles d'or de la sécurité sur les chantiers, définies par la direction Engineering & Capital Projects (ECP) ;
3. de rallonger de la durée des marchés et des contrats, notamment pour les services aéroportuaires (jusqu'à une durée de 8 ans et plus dans certains cas particuliers), afin de permettre une visibilité étendue dans les processus de formation, de recrutement et de déroulement de carrière pour les salariés de nos titulaires de marché ;
4. de suivre les effectifs affectés à la réalisation des prestations, de leurs qualifications, de leurs éléments de rémunération et de leurs formation notamment pour les salariés travaillant sur site pour les activités de services aéroportuaires et de travaux : que ce soit sur le plan de l'évaluation des aspects réglementation du travail, de la nature des différents types de contrats de travail (et leur niveau de précarité), sur la connaissance de la masse salariale dont la part dédiée à la formation des travailleurs concernés, ou bien sur l'adéquation des compétences aux exigences opérationnelles pour maîtriser la qualité de service.

Travailleurs de la chaîne de valeur

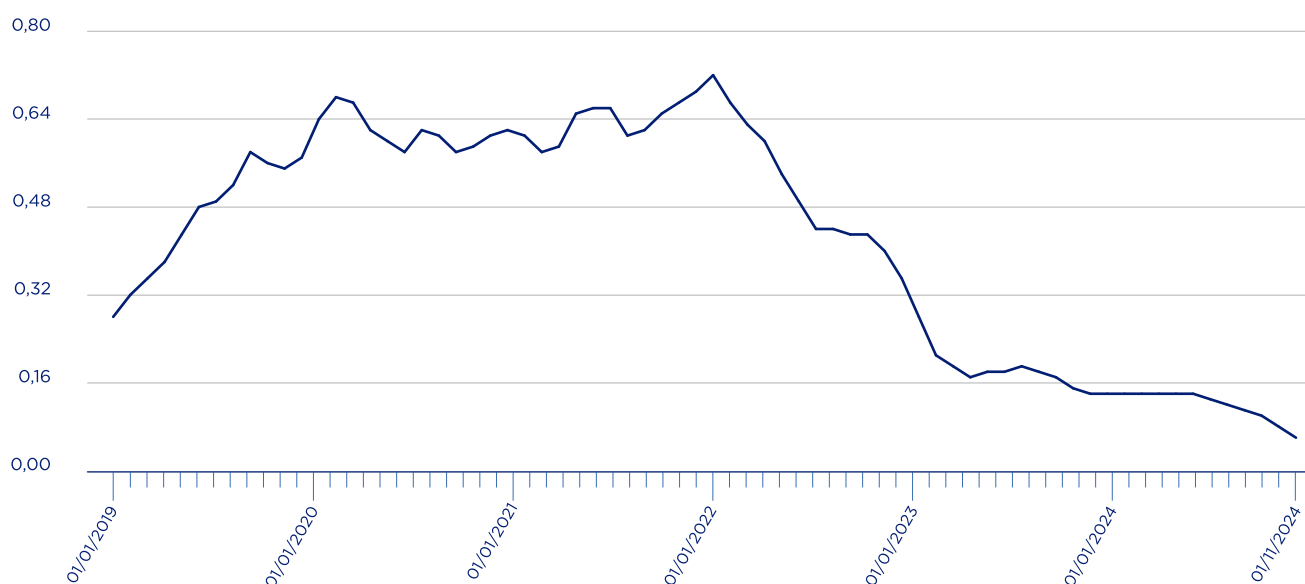
Sur la maîtrise des risques pour les travailleurs de la chaîne de valeur, se reporter à la section 4.3.2 du présent rapport.

À titre d'illustration des résultats obtenus concernant la santé et la sécurité au travail (SST), enjeu important et matériel, dans le domaine des grands travaux d'ADP SA menés par la Direction Engineering & Capital Projects (ECP) pour la période 2019-2024, le suivi des taux de fréquence et de gravité a fait l'objet d'une évolution favorable aux travailleurs des entreprises concernées sur les sites parisiens, cf. les deux courbes ci-dessous :

ÉVOLUTION DU TAUX DE FRÉQUENCE SUR 12 MOIS DE JANVIER 2019 À DÉCEMBRE 2024



ÉVOLUTION DU TAUX DE GRAVITÉ SUR 12 MOIS DE JANVIER 2019 À DÉCEMBRE 2024



4.4.1.3. Démarche de progrès au titre des Achats Responsables & Durables

Ces actions concernent principalement l'attention particulière accordée aux délais de paiement des fournisseurs, au processus de médiation en cas de litige, et à l'accompagnement de la démarche d'achats responsables et durables au sein du Groupe.

◆ Délais de paiement des fournisseurs

Parmi les engagements du Groupe ADP (cas de la Direction SLA d'ADP SA) pris au titre de sa labellisation Relations Fournisseurs & Achats Responsables (RFAR), figurent ceux d'un traitement équitable des fournisseurs et d'un respect des délais de règlement contractuels. Des Comités RSE ont lieu environ 6 fois par an entre les directions des Comptabilité (DCO) et des Achats (SLA). Ces réunions sont l'occasion de partager l'ensemble des indicateurs relatifs à la comptabilité fournisseurs, aux délais de règlements par typologie de fournisseurs (incluant TPE-PME, ETI et grands comptes), aux natures et volumétries des litiges, au traitement des retards ; en vue de résoudre les difficultés et de fluidifier les échanges économiques avec l'écosystème des fournisseurs.

Les leviers d'action dépendent de chaque contexte particulier aux marchés et aux prestations associées, et nécessitent une analyse précise des différentes étapes du processus dématérialisé d'achat-approvisionnement-facturation, pour déceler les points de blocage et y remédier.

◆ Médiation interne en cas de litige fournisseur

Il existe au sein du corpus documentaire et du processus achat de Groupe ADP un système de médiation interne pour aplanir tout litige fournisseur en amont d'un possible recours juridique (pratique d'ADP SA). Ainsi en cas de litige ne pouvant être résolu par l'entreprise titulaire de marché avec le prescripteur et/ou avec l'acheteur, celle-ci a la possibilité de saisir le médiateur interne d'ADP SA *via* un système d'alerte en ligne disponible sur le site internet d'ADP SA rubrique Achats Responsables :

[<https://www.parisaeroport.fr/entreprises/fournisseurs/les-achats-chez-groupe-adp/achats-responsables>]

Si cette médiation interne - indépendante de la direction SLA et des directions prescriptrices - échoue, l'entreprise a alors la faculté de s'adresser au médiateur national des entreprises (rattaché au Ministère français en charge de l'économie et des finances).

Aucune alerte n'a été émise depuis plusieurs années par ce canal de la médiation interne, ce qui prouve la bonne écoute dont font l'objet les fournisseurs, prestataires et partenaires de l'entreprise auprès de leurs interlocuteurs naturels.

Le Groupe ADP a été distingué pendant deux exercices par l'organisme français ALTARES comme étant la société de plus de 500 salariés avec le meilleur taux de respect de ses paiements fournisseurs, supérieur à 97 % (98,1 % en 2024) et aux valeurs habituelles dans les grands groupes (généralement autour des 90 % dans les cas les plus favorables). Ce résultat est le fruit d'un travail de longue haleine, qui repose sur des échanges réguliers entre la Direction des Comptabilité et la Direction Services Logistique Achats d'ADP SA afin de scruter l'ensemble des retards de paiement sur un pas de temps régulier (bimensuel en 2024), et de mettre en place des solutions pour corriger si possible par le process et au besoin en relation directe avec les fournisseurs, ces cas particuliers.

Les résultats en cumul annuel des 10 dernières années figurent dans le graphique ci-dessous, démontrant une amélioration continue de nos délais de règlement fournisseurs, prestataires et partenaires au fil du temps.

La facturation électronique dématérialisée « intelligente » qui sera déployée pour une mise en production courant 2026 devrait achever de sécuriser les quelques centaines de factures encore réglées en retard pour diverses raisons.

◆ Réseau Achat Groupe, levier de la responsabilité sur la chaîne de valeur amont

La *purchasing network* PNM+, initié en 2021, réunit chaque mois les responsables achat des entités consolidées et non consolidées des sociétés Aéroports de Paris, AIG, Hub One et TAV Airports et Liège Airport, Nuevo Pudahuel Airport, Ravalina Airports, Zagreb Airport autour des enjeux de performance, de RSE et de gestion de risques de la fonction achat.

Le Devoir de vigilance et la CSRD constituent un défi majeur et un accélérateur pour de la démarche RSE.

L'intégration des filiales consolidées dans l'exercice de la CSRD a été le chantier majeur du réseau en 2024. L'exercice a été mené en 4 temps :

- ◆ le cadrage de la démarche sur le périmètre international avec notamment la détermination des entités du Groupe concernées et les contours de l'implication de la fonction achat ;
- ◆ la sensibilisation des responsables achats des entités consolidées, notamment étrangers à la législation européenne CSRD : principes et finalités, obligations, déclinaison pour le périmètre achat, méthode, planning, contributions attendues ;
- ◆ la réalisation de l'exercice IRO sur l'ESRS S2 à l'échelle locale et l'identification des sujets matériels ;
- ◆ l'élaboration des plans d'actions locaux.

Ces échanges intenses ont contribué à nourrir les feuilles de route RSE locales et à renforcer la mobilisation de l'ensemble des membres du réseaux sur les enjeux gouvernance, environnementaux et sociaux de la fonction achat.

La généralisation de l'utilisation de la grille d'analyse RSE des offres au sein des entités consolidées permet d'intégrer une note RSE dans le choix des fournisseurs et de sensibiliser les acteurs locaux sur ces enjeux. A ce titre, A.I.G. a réalisé une première en mettant en œuvre une grille d'analyse RSE pour la passation d'un contrat majeur de prestations de nettoyage.

Les premiers pas d'une démarche de décarbonation commune :

- ◆ La CSRD a permis d'accélérer le travail des entités consolidées sur la réalisation d'un bilan carbone du Scope 3 amont achat. L'exercice a abouti à clarifier et rapprocher les méthodes d'élaboration et d'en synchroniser l'exécution. Ce travail ouvre la porte aux prochaines étapes de fiabilisation des méthodes et d'actions de réduction ;
- ◆ Cartographies des risques, un ancrage dans les pratiques Achat Groupe :

L'actualisation des cartographies de risques (10 contrôles clés, Achats stratégiques et plan B, Fournisseurs stratégiques, Cartographie des process achat, Cartographie des risques de corruption et Enquête Éthique) a été réalisée cette année encore, marquant un peu plus l'ancrage de cette démarche dans les pratiques des membres du réseau. Un accent particulier est porté à l'identification des risques communs et des spécificités locales ainsi qu'à la construction des plans de maîtrise des risques opérationnels. Le partage des bonnes pratiques est ici au cœur de ce travail.

En conclusion, fort de sa feuille de route commune, de feuilles de route RSE locales coordonnées et de l'implication de ses membres, le réseau a su franchir un nouveau cap et est en passe, sur le périmètre consolidé, de relever les défis du devoir de vigilance comme de l'entrée en application de la CSRD pour la chaîne de valeur amont. Une collaboration dynamique qui doit permettre d'approfondir en 2025 les différentes initiatives, notamment sur la décarbonation et la recherche de synergies.

Nos actions phares pour 2025 sont :

1. La continuité du « réseau PNM » et des Plans d'actions d'amélioration déclinés par entité ;
2. La mise en œuvre de la Politique achats durables Groupe et le déploiement Politique Droits Humains Groupe ;
3. La révision et la standardisation de la charte RSE Fournisseurs.

Le tableau ci-dessous récapitule les principaux indicateurs d'achats responsables (périmètre ADP SA) pour la période 2022-2024 :

Thématique	Principaux Indicateurs Achats Responsables - Périmètre ADP SA - données cumulées	2022	2023	2024	Objectif 2025
Gouvernance	Mise en place d'une politique achats groupe avec un pilier RSE	1 ^{ère} politique Achat Groupe 2015	Nouvelle politique achat Groupe 2022	Nouvelle politique achat Groupe 2022	Politique Achats durables & responsables groupe
	Signature systématique d'une charte RSE par tous les fournisseurs sous contrat	100 %	100 %	100 %	100 %
	Notation extra-financière (Achats, changement de référentiel en 2023)	87 %	84 %	84 %	Amélioration
Performances RSE des fournisseurs 	% de marchés avec critères RSE	84 %	95 %	96 %	100 %
	% des marchés critiques couverts par des audits sociaux (31) et environnementaux (7)	80 %	90 %	90 %	90 %
Achats solidaires 	Développement des achats auprès des ESAT (objectif 2024 : 1 M€)	620 K€	920 K€	1 390 K€	1 000 K€
	Développement de l' insertion sociale (% d'heures)	5,50 %	5,80 %	5,8 % (est.)	5 %
Ancrage territorial 	Taux d' achats locaux (< 150 Kms de Paris)	83,85 %	85,40 %	84,20 %	80 %
	Taux d'achats locaux vers les TPE, PME, ETI	22,10 %	23,20 %	25,90 %	20 %
Fournisseurs	Taux de respect des échéances de paiement	86,43 %	97,40 %	98,10 %	100 %
	Taux de conformité des documents administratifs	87 %	83 %	80 %	80 %
	Émissions équivalentes du scope 3 (CO ₂ e) ¹	386 923	448 551	480 130	0
Revente/ Eco. Circulaire	Chiffre d'affaires	385 K€	2 000 K€	2 100 K€	2 000 K€
	Nombre d'équipements	95	478	2 448	0
	Poids total des équipements (T)	65	273	390	0
	Émissions de CO₂e évitées (T CO ₂ e) ²	0	1 600	2 100	0

¹ Selon les facteurs d'émissions financiers de l'ADEME.

² Selon l'analyse « Product Carbon Footprint » sur cycle de vie, compatible avec l'ISO 14067.

4.4.2. Enjeux Ethique et compliance **RD-PV**

Référence	§ 4.4.2
Enjeu	ENJEUX ÉTHIQUE ET COMPLIANCE
IRO	Risques financiers et réputationnels, perte d'engagement des collaborateurs, perte d'attractivité auprès des parties prenantes
Explication de l'enjeu pour ADP	Diffuser un programme Éthique et Compliance et promouvoir une culture destinés à : ◆ Détecter et prévenir les risques en matière de probité (Loi SAPIN II), de protection des données personnelles (RGPD et équivalents hors UE), ou de vigilance (Loi Potier - Environnement, Droits Humains ou Santé-sécurité des personnes) ; ◆ Faire cesser les atteintes/violations en matière d'éthique et compliance ; ◆ Protéger les personnels, les dirigeants et les sociétés du groupe (personne morale) de poursuites et des sanctions associées ; ◆ Préserver la réputation, le capital confiance et l'attractivité du Groupe auprès de ses parties prenantes actuelles ou futures (collaborateurs, clients, investisseurs, partenaires, fournisseurs/sous-traitants...) ; ◆ Faciliter, recueillir et traiter les signalements en respectant la confidentialité et en protégeant des représailles (Lois Sapin II, Potier et Wasserman) ; ◆ Favoriser une démarche de progrès continu dans la maîtrise des risques Éthique et compliance et vigilance.
Périmètre*	Groupe - Ensemble du périmètre consolidé.
Politique	◆ Code de conduite éthique et compliance (opposable aux collaborateurs du Groupe) complété par différentes procédures : cadeaux et invitations, conflits d'intérêts, mécénat, évaluation des tiers, sanctions internationales/embargos, éthique dans le process RH etc. ; ◆ Politique Droits Humains ; ◆ Politique de protection de l'information, sa charte d'application (Plateforme de pilotage de conformité RGPD) et la méthodologie groupe d'Analyse d'impact à la Protection des Données ; ◆ Charte de traitement des alertes et guide enquêteur.
Action	Programme Éthique et compliance (E&C) du Groupe ADP déployé : ◆ Engagement des dirigeants (vidéo, intégration dans les instances, lettres d'engagement...) ; ◆ Cartographies des risques (corruption/trafic d'influence, fraude, Droits Humains) ; ◆ Réseau de 26 référents Éthique et Compliance et 20 relais dans les directions supports de la maison mère ; ◆ Process d'évaluation des tiers et audits de pré-acquisitions (compliance, Droits Humains dont protection des données, cybersécurité, environnement) donnant lieu à des plans d'actions et si nécessaire à un audit post-acquisition ; ◆ Dispositif d'alerte accessible sur intranet et sur internet ; Équipe d'enquêteurs interne dédiée, formée et indépendante ; ◆ Plan de vigilance et une feuille de route ; ◆ Des contrôles Éthiques et compliance intégrés au dispositif de contrôle interne et une identification des contrôles E&C dans le manuel Administratif Comptable et Financier ; ◆ Matrice d'articulation des 3 niveaux de contrôle ; ◆ Clauses éthiques et compliance et charte RSE Fournisseurs ; ◆ Plan d'action et Score-card par entité consolidée ; ◆ Plan de communication, sensibilisation et formation Groupe ; ◆ Un Comité éthique pour traiter les enjeux émergents (Intelligence Artificielle...) ; ◆ Mesure annuelle du climat éthique ; ◆ Adhésions associatives pour challenger et partager les bonnes pratiques : Global compact, CEA, EDH, RHSF, IFACI, EpE, AFCDP.
Indicateurs	Nombre de tiers évalués Nombre d'alertes et leur typologie Niveau de notoriété et de confiance dans le système d'alerte Taux de formations (module général, personnels exposés/fonctions clés) Nombre d'incidents de corruption

* Le périmètre consolidé est tel que celui décrit dans le DR BP-1.

Les points relatifs aux Droits Humains et à la protection des données personnelles sont des enjeux éthiques et compliance relevant également du Plan de vigilance du groupe ADP.

4.4.2.1. Prise en compte des enjeux Éthique et Compliance dans la Gouvernance

[G1-ESRS 2 GOV-1] Rôle des organes d'administration, de gestion et de surveillance dans la prévention des risques éthiques et compliance (dont la corruption)

[G1-ESRS 2 GOV-1-5-(a)] → Divulgence du rôle des organes d'administration, de gestion et de surveillance en ce qui concerne la conduite des affaires

La Directrice Éthique et Données personnelles est rattachée fonctionnellement à la Direction Audit, Sécurité et Maîtrise des risques, et hiérarchiquement au Président-directeur général s'agissant de l'indépendance du traitement des alertes. Elle a un point mensuel avec lui. La direction Éthique et Données personnelles définit et copilote le plan d'actions Éthique et Compliance avec la direction juridique et des Assurances, un point hebdomadaires permet d'identifier les enjeux communs à traiter.

Pour TAV et AIG, les référents Éthique et Compliance ont également des points récurrents avec leur Président-Directeur général.

Le programme Éthique et Compliance est suivi par le Comité exécutif, le Comité Social et Économique et le Conseil d'administration (Comité d'audit et des risques et Comité RSE).

Chaque mois, les sujets Éthique et Compliance sont également abordés lors d'un tour de table réalisé en COMEX.

Le Comité RSE du Conseil d'administration revoit en particulier les actions relatives à la diffusion de la culture éthique et compliance notamment les résultats du Baromètre du climat éthique.

	COMEX	Comité RSE du CA	Comité Audit et Risques du CA	CA
Baromètre du Climat Éthique	03/06/24	09/06/24		21/06/24
Plan de vigilance	13/05/24	04/10/24	09/10/24	16/10/24
Engagements Droits Humains	03/06/24	04/10/24	09/10/24	16/10/24
Cartographie corruption	23/09/24	-	09 /10/24	16/10/24
Bilan annuel du Programme Éthique et compliance (dont bilan Protection des données personnelles)	03/12/24		09/12/24	18/12/24

Le Groupe ADP a mis en place une gouvernance dédiée aux engagements Éthique et Compliance.

La direction Éthique a été créée en 2018. En 2021, elle a élargi son périmètre en intégrant l'équipe Protection des données personnelles, la coordination du devoir de vigilance et de sa dimension « Droits Humains ». Elle est devenue direction de l'Éthique et des Données personnelles en 2021 en intégrant les enjeux de protection des données personnelles.

En 2023, elle a revu son organisation en cinq pôles pour répondre aux nouveaux enjeux et à l'accroissement du périmètre de déploiement :

- ◆ déploiement du programme et pilotage des contrôles Éthique et Compliance ;
- ◆ protection des données personnelles ;
- ◆ devoir de vigilance et Droits Humains ;
- ◆ prévention des risques projets et Évaluation des tiers ;
- ◆ enquêtes et Diffusion de la culture éthique et compliance ;

Pour décliner le programme Éthique et Compliance dans les filiales du groupe, ces directions s'appuient sur les référents Éthique et Compliance de ses filiales. Pour assurer la proximité de la démarche, 26 référents situés dans les filiales contrôlées et les filiales filles des filiales contrôlées, soit 1 pour 1 000 collaborateurs environ, permettent de promouvoir la culture éthique et compliance mais aussi de suivre la mise en œuvre des référentiels auprès des équipes concernées. En complément de ces référents, 20 relais sont nommés au sein des directions supports au niveau de la maison-mère pour irriguer les différents process des pratiques Éthiques et Compliance et ainsi prévenir les risques afférents. Ce réseau contribue également à la mise en œuvre des bonnes pratiques telle que la remontée des registres Cadeaux et invitations et conflits d'intérêts tous les ans.

DÉPLOIEMENT DU PROGRAMME ÉTHIQUE & COMPLIANCE* DANS LES ACTIFS

Déploiement du programme ADP	Déploiement d'un programme conjoint en accord avec les partenaires respectant les principes du groupe ADP	Promotion et partage des principes et des bonnes pratiques notamment via les assets managers
ACTIFS CONTRÔLÉS	JV/CO-CONTRÔLÉS	ACTIFS NON CONTRÔLÉS
◆ TAV et ses filiales ◆ Extime duty free / SDA Croatia ◆ Hologarde ◆ Campus Extime ◆ ADP International Americas/Merchant Aviation ◆ AIG/JAM/Airport International Company for Training and development ◆ Hub One ◆ Paris experience Group ◆ Extime PS (ex-The Private Suite)	◆ Nuevo Pudahuel ◆ Hydrogen Airport ◆ Extime Travel Essential ◆ Extime Media ◆ Extime Food & Beverage ◆ Embassair/Future Stewart Partners/Gate301 Miami	◆ GMR ◆ MZLZ ◆ Ravinala ◆ Liège
→ 1 référent par filiale → Réalisation d'une score card pour mesurer le niveau de déploiement	→ Proposition d'un autodiagnostic comme analyse initiale pour l'anticorruption et la protection des données → Partage des outils	→ Proposition d'un autodiagnostic comme analyse initiale pour l'anticorruption et la protection des données → Partage des outils

* (Anticorruption, protection des données personnelles, vigilance/Droits Humains)

[G1-ESRS 2 GOV-1-5-(b)] → Divulgarion de l'expertise des organes d'administration, de gestion et de surveillance en matière de conduite des affaires

cf. Matrice de compétence des administrateurs _ Chapitre 3, section 3.2.2

Le Directeur juridique et des Assurances, membre du COMEX, est présent dans toutes les instances et copilote le Programme Éthique et Compliance avec la Directrice de l'éthique et des données personnelles.

En décembre 2024, ADP SA a ouvert l'ensemble des modules E-learning Éthique et compliance à ses administrateurs pour qu'ils puissent les réaliser et s'assurer de la bonne diffusion de la culture éthique et compliance au sein du Groupe.

4.4.2.2. Identification des risques Éthique et compliance

G1.IRO-1 — Description des procédures d'identifications des IRO liés à l'enjeu Prévention des risques d'éthique et de compliance (dont la corruption)

Les enjeux de gouvernance ont fait d'objet de l'analyse de matérialité décrite en Partie 1.4 Analyse IRO du présent rapport (cf. SBM-3 — Synthèse de l'analyse IRO : enjeux matériels et description des risques principaux et de leur impact sur la stratégie, le modèle d'affaires et la position financière de l'entreprise (présentation de l'analyse de double matérialité).

LA DÉTECTION DES RISQUES EN MATIÈRE D'ÉTHIQUE ET COMPLIANCE

Des cartographies des risques spécifiques sont réalisées en matière éthique et compliance. Elle repose toutes sur une méthodologie Groupe avec les ajustements nécessaires au regard des attentes des autorités externes.

Les risques en matière de corruption (loi Sapin 2) sont identifiés via une cartographie spécifique réalisée tous les 3 ans sur toutes les entités soumises à la loi Sapin II et déjà présentes dans le Groupe. Pour toute nouvelle intégration d'actif, le groupe réalise une cartographie dans l'année. La cartographie des risques de corruption identifie les scénarii ainsi que que les tiers et les populations à risque. Des plans d'actions sont mis en place à l'issue de chaque exercice, le dernier datant de 2024. Ils seront formalisés en lien avec les exercices de contrôle interne et d'audit. En parallèle, une revue du plan d'audit est réalisée chaque année pour y intégrer les enjeux détectés dans la cartographie des risques corruption ou via les alertes traitées.

Les risques en matière de fraude : Une cartographie des risques a été initiée en 2024.

Les risques en matière de Droits Humains, Santé et sécurité **RD-PV**

(Cf. §4.3.b sur la Démarche générale Droits Humains du groupe).

Une première cartographie spécifique a été finalisée début 2023 dans le cadre du Devoir de vigilance du Groupe (Loi Potier). Elle a permis de cibler les principaux risques d'impact négatifs des activités du groupe et de sa chaîne de valeur envers ses parties prenantes : collaborateurs, fournisseurs et sous-traitants (et leurs collaborateurs), communautés locales/riverains et clients. Une mise à jour de cette cartographie est prévue en 2025.

Les risques en matière de Protection des Données personnelles **RD-PV**

Les risques sont inclus dans le périmètre de la cartographie des risques Droits Humains, Santé-sécurité et plus largement dans la cartographie des risques groupe. Dans le cadre de ses activités, le Groupe ADP traite des données à caractère personnel concernant les salariés, les clients/prospects, les passagers, les partenaires, les prestataires, etc. Chaque nouveau projet incluant des données à caractère personnel

identifié par le réseau de correspondants dans les directions est inscrit dans le registre permettant le pilotage de la conformité RGPD, dès la conception du projet (*Privacy By Design*). Des plans d'actions sont formalisés et sont suivis par l'équipe Déléguée à la Protection des Données.

Le traitement et la conservation de ces données appellent des actions destinées à prévenir d'éventuelles violations de la sécurité entraînant, de manière accidentelle ou illicite, la destruction, la perte, l'altération, la divulgation ou l'accès non autorisé à des données personnelles.

La vigilance sur la protection des données personnelles est accentuée au regard du contexte mondial d'augmentation des cyberattaques, le Groupe ADP pouvant être exposé à des actes de malveillance sur ses systèmes d'information.

Malgré l'augmentation des cyberattaques dans le monde, le Groupe ADP n'a pas été confronté à des violations de données liées à ce phénomène.

L'ensemble des risques Éthique et Compliance sont inclus dans la cartographie des risques du groupe.

4.4.2.3. Engagements et déploiement de la culture éthique du Groupe

[G1-1] Politiques de conduite des affaires et culture d'entreprise

[G1-1-7] → Les politiques relatives aux questions de conduite des affaires et la manière dont l'entreprise promeut sa culture d'entreprise. **RD-PV**

Pour le Groupe ADP, l'éthique et la compliance recouvrent le respect des lois et règlements¹ et des valeurs du groupe « Responsabilité et Hospitalité ».

Le Groupe ADP est convaincu qu'aucun compromis ne peut être fait en matière d'éthique et de compliance. Cette conviction se retrouve dans notre démarche de progression continue dans l'exercice de notre devoir de vigilance.

Le programme Éthique et compliance du Groupe ADP, qui est alimenté par les cartographies, s'appuie notamment sur :

- ◆ un code de conduite déployé en 9 langues accessibles sur les sites intranet et internet adresse les différents risques liés à la probité. Il est complété par différentes procédures : cadeaux et invitations, conflits d'intérêts, mécénat, évaluation des tiers, sanctions internationales/embargos, éthique dans le process RH, etc.;
- ◆ une politique de protection des données à caractère personnel, et sa charte d'application, mises en place dans le respect du Règlement général sur la Protection des données Personnelles (RGPD) du 27 avril 2016 et de la loi n° 78-17 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, dite « Informatique et Libertés » du 6 janvier 1978 ;
- ◆ un plan de vigilance répondant aux exigences de la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au Devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre (cf. introduction Partie 4 : Plan de vigilance - Cadre et clés de lecture) ;
- ◆ des cartographies des risques détaillées au précédent paragraphe ;

- ◆ des formations/sensibilisations pour tous les collaborateurs ainsi que des modules spécifiques pour les populations exposées ;
- ◆ un réseau de 26 référents Éthique et Compliance, dont un référent par filiale de TAV Airports en plus de l'équipe de la holding et 20 relais dans les directions supports de la maison mère ;
- ◆ un process d'évaluation des tiers et une méthodologie développement pour les pré-acquisitions sur les sujets compliance ;
- ◆ un dispositif d'alerte accessible sur intranet et sur internet ;
- ◆ un dispositif de contrôle interne sur le programme anti-corruption et la gestion des données à caractère personnel.

LES POLITIQUES ÉTHIQUE ET COMPLIANCE DU GROUPE ADP

Code de conduite Éthique et Compliance

Depuis 2019, le groupe ADP est doté d'un code de conduite Éthique et Compliance qui regroupe l'ensemble des enjeux dont les 10 principes du *Global compact* des Nations Unies et est applicables à toutes les entités tous les actifs contrôlés, soumis aux lois anticorruption dont la loi Sapin II.

Les principes Éthique et Compliance énoncés dans ce Code ont pour but d'aider chaque collaborateur du groupe dans ses pratiques professionnelles quotidiennes. Ces règles reposent sur trois principes qui doivent guider les comportements de travail : responsabilité, intégrité et respect d'autrui.

Le Code énonce des règles et pose les bonnes pratiques sur les différents enjeux tels la lutte contre les atteintes à la probité, la prévention de la corruption et du trafic d'influence, les conflits d'intérêts, la protection de l'information et des données personnelles, le respect des collaborateurs et partenaires du groupe, le dispositif d'alerte du groupe et la protection des lanceurs d'alerte. Les bonnes pratiques et des illustrations pour chacun des enjeux s'inspirent de scénarii de la cartographie des risques ou de cas traités via le dispositif d'alerte.

¹ Notamment :

- ◆ le Règlement général sur la Protection des données Personnelles (RGPD) du 27 avril 2016 et de la loi n° 78-17 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, dite « Informatique et Libertés » du 6 janvier 1978 ;
- ◆ la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016, dite « Loi Sapin II », relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique ;
- ◆ la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017, dite « Loi Potier », relative au Devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre ;
- ◆ la loi n° 2022-401 du 21 mars 2022, dite « Loi Waserma », visant à améliorer la protection des lanceurs d'alerte.

Il est annexé au Règlement intérieur d'ADP SA et rendu opposable, selon les lois locales, aux collaborateurs des autres entités du groupe.

Il a été mis à jour pour la dernière fois en juillet 2023, et fait l'objet d'une révision régulière pour y intégrer notamment les enseignements des exercices de cartographie des risques.

Corruption

Le Groupe ADP a déployé un Programme Éthique et Compliance dont le cœur est l'anti-corruption, s'appuyant sur le Code de conduite et des procédures, un réseau pour déployer la culture et un plan de formation et communication pour outiller les collaborateurs.

Cf. G1-3 et G1-4.

Droits Humains RD-PV

La direction Éthique et Données personnelles assure également la coordination du Plan de vigilance et la structuration de la démarche générale Droits Humains (cf. §4.3.b du présent rapport) dans le cadre de la gouvernance dédiée au devoir de vigilance du groupe (Loi Potier).

En 2024, le socle de la politique Droits Humains du Groupe ADP a été formalisé puis validé par les filiales et sociétés contrôlées.

Protection des données personnelles RD-PV

Si la protection des données n'est pas ressorti comme un élément matériel, cet enjeu fait partie intégrante de la culture éthique et compliance et a été identifié comme l'un des risques de la cartographie Droits Humains mais aussi de la cartographie Groupe.

Que ce soit en Turquie ou en Jordanie, des lois similaires au règlement général de protection des données (RGPD) existent. Si la mise en conformité est propre au pays, le Groupe ADP partage l'ensemble de ces outils avec les filiales pour les aider dans la mise en conformité.

Aéroports de Paris SA a désigné un Délégué à la Protection des Données (DPD) avec une adresse dédiée pour recevoir les demandes d'exercices de droits (Informatique.libertes@adp.fr). Un Correspondant spécifique à la Protection des Données (CPD), est nommé dans chaque direction pour assurer un rôle de support et de conseil mais aussi détecter en amont (*Privacy by design*) et garantir la conformité des projets. Chaque filiale du groupe soumise au RGPD nomme également un Délégué à la Protection des Données. Des comités groupe de protection des données se réunissent 2 fois par an pour la coordination entre entités.

Définie depuis 2019, la Politique groupe de protection des données (PGPD) s'appuie sur la Politique de Sécurité des Systèmes d'Information et la Politique générale de protection de l'information. Elle couvre les objectifs suivants :

- ◆ définir les engagements du Groupe ADP pour protéger les Données à Caractère Personnel (DCP) de ses parties prenantes et assurer la conformité aux réglementations en la matière ;
- ◆ établir l'organisation mise en place à cet effet ;
- ◆ préciser les principes et les règles permettant de garantir une protection adéquate des données à caractère personnel collectées dans le cadre des activités du groupe.

À disposition de l'ensemble des collaborateurs, la charte d'application de la politique de protection des données complète cette politique depuis 2021.

Des principes groupe relatifs à la protection des données personnelles ont été formalisés au sein du code de conduite Éthique et compliance en 2023.

[G1-1-9] → Description de la manière dont l'entreprise établit, développe, promeut et évalue sa culture d'entreprise. RD-PV

L'Éthique et Compliance est un changement de culture avant d'être un changement de procédures. Depuis 2018, le Groupe ADP s'attache à développer la culture éthique et la compliance à tous les niveaux dans l'entreprise en s'appuyant sur les points clés du programme, la diffusion de politiques et toutes autres actions permettant d'acculturer l'ensemble de nos parties prenantes.

C'est pourquoi le programme Éthique et Compliance accorde une large part à la communication sensibilisation, la formation et la « culture de la prise de parole »¹. Il porte également une attention particulière sur la compréhension et la perception des collaborateurs, ainsi que sur l'exemplarité du management.

Des pratiques régulièrement questionnées et révisées

Afin d'observer les meilleurs pratiques et nourrir sa réflexion, Aéroports de Paris SA adhère à différentes initiatives pour partager les bonnes pratiques, au bénéfice de l'ensemble du groupe :

- ◆ Global compact France depuis 2003 ;
- ◆ Transparency International depuis 2008 ;
- ◆ Cercle Éthique des Affaires depuis 2019 (la directrice de l'Éthique et des Données personnelles du Groupe en assure la présidence depuis juin 2023) ;
- ◆ Entreprises pour les Droits de l'Homme depuis 2021 ;
- ◆ Ressources Humaines Sans Frontières depuis 2023.

L'engagement de la gouvernance

Des lettres d'engagements sont signées par les membres du COMEX, les référents éthiques au sein des filiales (contresignées par les DG de filiales pour assurer leur autonomie), les actifs managers, les directeurs filiales, et le réseau Contrôle interne (CARE). En complément, les membres du COMEX remplissent une déclaration d'intérêts.

En 2024, le Président-Directeur Général a renouvelé son propre engagement à travers une lettre définissant les rôles et responsabilités de la direction de l'éthique et données personnelles et la direction Juridique et des assurances.

Plusieurs délégations de pouvoirs des membres du COMEX ont en outre été renouvelées en introduisant une clause spécifique portant sur l'éthique et la compliance.

Le Comité d'éthique

Le Comité Éthique est un espace de réflexion collectif et de travail sur les pratiques au sein de l'entreprise. Il définit, diffuse et renforce la culture éthique du groupe. Il éclaire les prises de décision en mettant en exergue tout questionnement ou enjeu éthique.

¹ « Une « Speak up culture », ou « culture de la prise de parole », est un environnement de travail où les employés se sentent à l'aise de dire ce qu'ils pensent, de partager leurs idées et de faire part de leurs préoccupations sans craindre de conséquences négatives. En d'autres termes, c'est un endroit où tous les employés se sentent en sécurité pour s'exprimer lorsqu'ils ont quelque chose à dire ; peu importe ce que c'est ». (Définition Hannah West, La culture Speak Up – Qu'est-ce que c'est et pourquoi est-ce important ? (goodcourse.co)).

Il est composé de 16 représentants du groupe aux expertises différentes et de deux personnalités extérieures qualifiées (un philosophe et un ex-directeur de l'éthique d'une grande entreprise et administrateur dans une ONG référente sur les enjeux d'intégrité).

La responsabilité éthique des entreprises s'élargit et intègre : l'environnement, la prévention du changement climatique, le respect des Droits Humains, la prévention des risques psychosociaux et les nouvelles organisations du travail dans l'entreprise.

En 2024, le Comité Éthique s'est réuni à deux reprises sur :

- ◆ les bonnes pratiques d'autres entreprises liées au recours à l'Intelligence Artificielle (IA) ;
- ◆ la révision du premier questionnaire IA défini pour évaluer les impacts des projets déployés au sein du groupe.

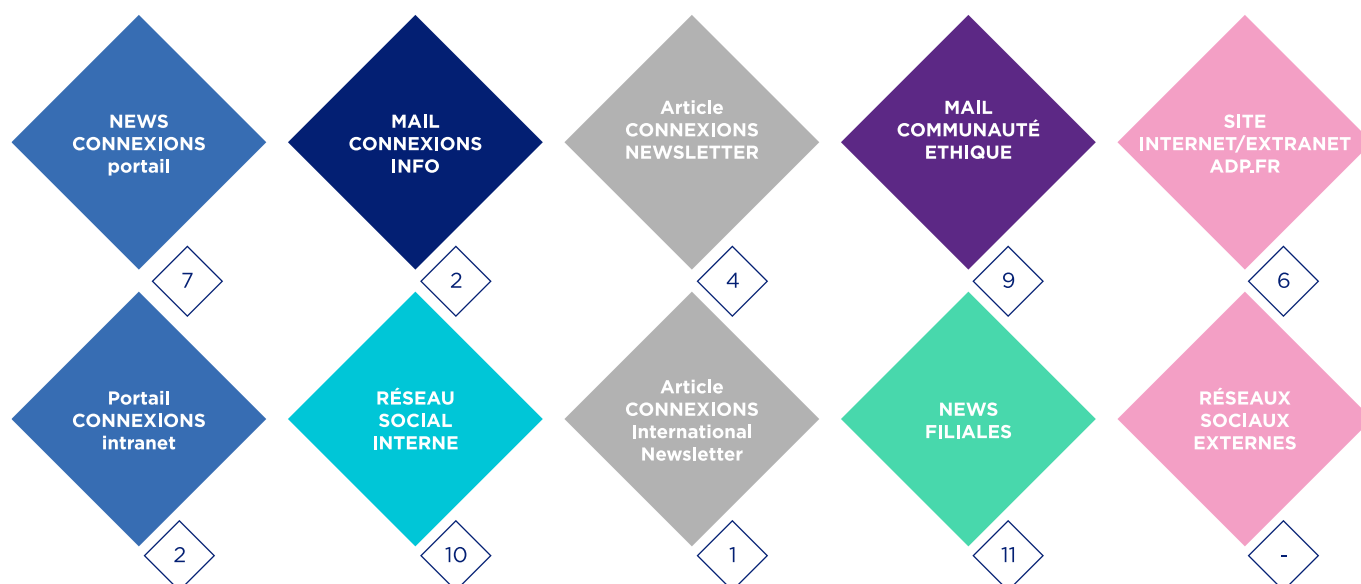
Le plan de communication annuel

Afin de promouvoir les sujets éthiques, le plan de communication annuel prévoit la diffusion des enjeux liés au programme *via* différents canaux (internet, extranet, intranet, mails, etc.).

Les sites Intranet, Internet (<https://www.parisaeroport.fr/groupe/rse/ethique-et-compliance>) et extranet (pour les filiales du Groupe ADP - <https://connexions.groupe-adp.com/ethics-compliance>) comportent tous trois un espace dédié au Programme Éthique et Compliance.

En 2024, 51 actions de communication ont été réalisées (contre 23 en 2023 ¹) pour renforcer la culture éthique et compliance, incluant la cartographie des risques corruption, le suivi de la Banque mondiale, la gestion des engagements collaborateurs et dirigeants, les pratiques collusoires, la fraude au Président.

NOMBRE D'ACTIONS DE COMMUNICATION ÉTHIQUES 2024 : 52



Une culture pour oser prendre la parole ²

Le Groupe ADP a organisé une journée de l'éthique accessible à tous les collaborateurs du groupe dédiée à la prévention de la corruption en 2021 et 2022. En 2023, l'exercice a été élargi à tous les sujets éthiques autour de 3 tables rondes : le système d'alerte, la perception de l'éthique, le baromètre éthique. Pour des raisons de contraintes opérationnelles, la prochaine journée de l'éthique a été décalée en avril 2025.

L'enjeu de cette journée est d'augmenter le capital confiance des collaborateurs dans un dispositif global et en particulier de développer la confiance et la notoriété du dispositif d'alerte afin de remonter les manquements et les dysfonctionnements en matière d'Éthique et de compliance et de les traiter en interne.

Un autre des forts enjeux est la prise en compte de l'éthique et de la compliance dans les relations d'affaires. Pour permettre aux managers de dialoguer sur ces sujets avec leurs équipes, un kit manager a été mis en place. Il est

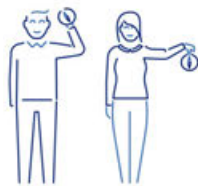
constitué de cas d'alertes traitées et anonymisées. Ce dialogue et cet entraînement permettent aux équipes de se préparer aux éventuelles situations délicates en développant l'intelligence collective et situationnelle. Pour faire vivre ce kit, il a été décidé d'intégrer des situations dans la formation *Horizon Managers* visant à faire réfléchir les managers à la culture de l'entreprise.

Le Baromètre du climat Éthique

Grâce au Baromètre du climat éthique réalisé chaque année, l'ensemble des collaborateurs sont invités à répondre et plus de 3 000 collaborateurs (échantillon redressé par l'institut de sondage pour être un échantillon représentatif) remontent leur compréhension sur les sujets Éthiques et compliance et le niveau de notoriété et de confiance dans le dispositif d'alerte tout en se comparant aux salariés des grandes entreprises. Le baromètre permet au Groupe d'orienter la sensibilisation pour s'assurer d'une culture éthique et compliance homogène.

¹ Communications 2023 sur la journée de l'éthique, le baromètre, la formation, les valeurs et la raison d'être, code de conduite, plan de vigilance, charte traitement des alertes, etc.

² « Une « Speak up culture », ou « culture de la prise de parole », est un environnement de travail où les employés se sentent à l'aise de dire ce qu'ils pensent, de partager leurs idées et de faire part de leurs préoccupations sans craindre de conséquences négatives. En d'autres termes, c'est un endroit où tous les employés se sentent en sécurité pour s'exprimer lorsqu'ils ont quelque chose à dire ; peu importe ce que c'est ». (Définition Hannah West, La culture Speak Up – Qu'est-ce que c'est et pourquoi est-ce important ? (goodcourse.co).



7^E ÉDITION BAROMÈTRE DU CLIMAT ÉTHIQUE Groupe ADP



L'Éthique et la Compliance reconnues comme une nécessité par les collaborateurs.

Le Groupe ADP (ADP SA, ADP International, TAV Airports et ses filiales, AIG et Hub One, Extime Duty Free) a mesuré la perception de ses collaborateurs en matière d'Éthique et de Compliance du 20 février au 20 mars 2024. Comparaison avec les salariés des grandes entreprises (Baromètre du Cercle éthique des affaires - CEA).

**UN TAUX DE PARTICIPATION ENCORE AMÉLIORÉ
DES SALARIÉS DU GROUPE**

47 %

**+ 2
pts**

vs 2023

1

UNE EXCELLENTE ACCULTURATION DES COLLABORATEURS



83 % des collaborateurs du Groupe pensent que l'Éthique et la Compliance sont une **nécessité** et **81 %** des collaborateurs sont en phase avec les valeurs du Groupe (Hospitalité et Responsabilité)

85 % considèrent que leurs managers et leurs entreprises agissent de manière éthique (+17 vs CEA 68%)

Plusieurs leviers contribuent à l'acculturation :

- ♦ **53 %** des collaborateurs relèvent une évolution positive des comportements individuels en matière d'Éthique et Compliance (vs CEA 40 %)
- ♦ **86 %** disent avoir été sensibilisés aux enjeux éthiques (vs CEA 59 %)
- ♦ **80 % (+3pts)** se disent informés des actions menées par toutes entités du Groupe (+26 vs CEA 54 %)

Néanmoins **82 %** des collaborateurs seraient prêts à quitter le Groupe pour un défaut d'exemplarité des managers (vs CEA 87 %) et **68 %** pour des pratiques frauduleuses au sein du Groupe (vs CEA 73 %).

2

LES RELAIS DE CONFIANCE EN MATIÈRE D'ÉTHIQUE



Des relais de confiance pour aborder les sujets d'Éthique et Compliance.

Les collaborateurs auraient confiance pour :

83 % en leurs managers (vs CEA 64 %)

77 % en la personne en charge de l'Éthique et la Compliance (vs CEA 61 %) bien que celle-ci reste connue par seulement **51 %** des salariés (vs CEA 28 %).

Une confiance croissante dans le dispositif d'alerte.

Le dispositif d'alerte est efficace et connu par

79 % des collaborateurs du Groupe (vs CEA 66 %)

71 % des collaborateurs font confiance au Groupe pour les protéger en cas de lancement d'une alerte (vs CEA 61 %)

La perception de la prise de risque lors d'une alerte diminue : **42 % (-2 pts vs CEA 47 %)**

3

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

3

UN BESOIN RENFORCÉ DE L'ACCOMPAGNEMENT PAR LES MANAGERS



via une posture exemplaire incluant le respect et la protection des collaborateurs pour

82 % d'entre eux (+23 % vs 87 % pour le CEA).

Les résultats du baromètre, et le plan d'actions qui en découle, sont partagés avec toutes les entités du groupe. Ils ont également été partagés au CSE en octobre 2024.

4.4.2.4. Les dispositifs de contrôle et d'alerte

[G1-1-10-(a)] → Description des mécanismes permettant d'identifier, de signaler et d'examiner les préoccupations relatives à un comportement illégal ou contraire à son code de conduite ou à des règles internes similaires. **RD-PV**

Déploiement, Plan d'actions et contrôles

Un pôle de la direction de l'éthique et des données personnelles pilote le déploiement du programme dans l'ensemble des actifs. Pour les actifs contrôlés par le Groupe ADP, le programme est déployé à l'identique avec à l'appui une *score card* annuelle. Pour les *joint-venture* et les actifs en co-contrôle, un échange avec les partenaires permet de définir les éléments du programme à déployer en s'assurant qu'ils couvrent à la fois l'ensemble des piliers et des principes du Groupe ADP. Enfin sur les actifs non-contrôlés, le Groupe ADP promeut les principes et le partage d'expériences pour identifier les bonnes pratiques et les axes d'amélioration. L'appui des actifs managers et des représentants du Groupe dans les instances de ces actifs est clé dans le déploiement du programme et la promotion des principes Éthique et compliance.

Un plan d'actions par entité contrôlée est élaboré et suivi chaque année. Il prend en compte les actions découlant de la cartographie des risques de corruption, du baromètre du climat éthique, du déploiement des contrôles Éthique et Compliance spécifiques, de la *score card* annuelle et les nouveaux éléments du programme à déployer.

En complément du risque Éthique et compliance intégré dans la cartographie du Groupe, une cartographie de corruption spécifique est réalisée régulièrement pour identifier les scénarii potentiels de risques corruption et définir des actions préventives. Le dernier exercice a été réalisé en 2024. Les résultats de cette cartographie sont partagés avec les instances dirigeantes des différentes filiales mais aussi avec les directions dans lesquelles se retrouvent les populations exposées. Ils font l'objet de plans d'actions suivi. Afin de suivre les plans d'actions sur une plus longue durée, il a été décidé de réaliser les exercices de cartographie tous les 3 ans à l'exception des nouveaux actifs pour lesquels la cartographie sera réalisée dans l'année de leur intégration.

Tout comme les autres dispositifs, l'Éthique et la compliance sont soumises aux contrôles classiques d'audit et de contrôle interne (1^{er} niveau/autoévaluations et 2nd niveau/tests terrain).

Le contrôle interne se base sur différents manuels des contrôles clés groupe :

- ◆ un manuel ACF identifiant des contrôles anti-corruption ;
- ◆ un manuel Éthique et compliance visant notamment à contrôler l'application des piliers du programme anti-corruption ;
- ◆ un manuel Protection des données visant à s'assurer de la conformité au RGPD.

Sur les actifs contrôlés, le Groupe ADP réalise des contrôles à blanc sur la base du questionnaire de l'Agence Française anticorruption : les actifs remplissent le questionnaire et réalisent une data room. En 2024, le Groupe a demandé une révision de cet exercice par un cabinet externe sur un périmètre restreint en lien avec la cartographie des risques de corruption. Cet exercice vient compléter l'ensemble des exercices de contrôles de premier niveau.

En 2024, le Groupe ADP a aussi reçu la confirmation de la levée de sanction de la part de la Banque Mondiale.

Prévention des risques projets et processus d'évaluation des tiers

La procédure groupe d'évaluation des tiers permet notamment de prévenir d'identifier et d'apprécier les risques relatifs à la corruption, aux conflits d'intérêts... auxquels s'expose le Groupe ADP dans ses relations d'affaires. Elle s'applique de ce fait à l'ensemble des tiers en amont de la relation d'affaires.

Cette évaluation vise à s'assurer :

- ◆ de leur probité en matière de corruption, de fraude, de blanchiment d'argent, de financement du terrorisme, d'atteinte aux Droits Humains et à l'environnement, à la protection des données personnelles, etc. ;
- ◆ de leur cohérence avec les principes éthiques du groupe ;
- ◆ la prise en compte des enseignements de la cartographie des risques de corruption mais aussi des exercices de contrôles décrits ci-dessus.

Indicateurs clés 2024

Près de 60 000 tiers évalués depuis le lancement de la plateforme en 2020, dont 8 000 en 2024 dont environ 40 % de clients, partenaires (économiques et associatifs) et 60 % de fournisseurs

100 % des actifs contrôlés évaluent leurs tiers à l'exception des actifs intégrés en 2024 pour lequel les dispositifs est en cours de déploiement.

En 2024, le groupe a continué l'uniformisation du processus d'évaluation des tiers : elle est déclinée en modes opératoires par chacune des entités. Ces derniers sont validés par les équipes de la direction de l'éthique et des données personnelles du Groupe. Les équipes en charge des tiers (acheteurs, équipe de développement...) sont formées à l'utilisation de l'outil dédié pour une usage autonome avec un appui du pôle de la direction l'éthique et des données personnelles.

Le degré d'évaluation varie selon la typologie des projets, le risque lié aux pays et le statut du tiers (client, fournisseur, partenaire, association). Il existe aujourd'hui 4 niveaux d'évaluation :

- ◆ niveau 0 : existence de sanctions internationales en cours ou ayant pris fin depuis moins de 5 ans, à l'encontre du tiers, existence de la violation d'un embargo ;
- ◆ niveau 1 : en plus des éléments recherchés en Niveau 0, présence de personnes politiquement exposées, condamnations des mandataires sociaux, de l'entreprise et des Personnes Politiques Exposées sur les cinq dernières années, relatives à une problématique éthique et compliance, éléments réputationnels, notamment articles de presse négatifs faisant état de comportements non-éthiques (soupçons de corruption, de blanchiment, de financement du terrorisme, et plus largement de fraude, atteinte aux Droits Humains ou à l'environnement) ;
- ◆ niveau 2 : enquête d'honorabilité réalisée par un analyste sur la base des éléments recueillis en open source ;
- ◆ niveau 2+ : enquête terrain.

L'ensemble des tiers évalués fait par ailleurs l'objet d'un monitoring en continu afin de détecter tout nouveau risque pour le Groupe ADP et de mettre en œuvre les mesures de remédiation nécessaires en cours d'exécution des contrats.

Sur les projets présentant un risque important relatif au pays et/ou au tiers, les règlements des comités des engagements prévoient une validation obligatoire par ces comités.

Enfin, l'évaluation des tiers peut conduire à abandonner le projet et ne pas rentrer dans une relation d'affaires lorsque les risques sont considérés comme trop importants et non remédiables.

À date, le Groupe n'a pas eu à rompre une relation d'affaires établie pour des faits éthiques et compliance.

Selon le type de relation, la nature du projet, le pays d'opération, l'évaluation des risques liées aux tiers comprend des diligences graduelles qui peuvent aller jusqu'au déclenchement :

- ◆ d'une enquête terrain;
- ◆ d'un audit de pré-acquisition dans le cadre d'un projet de fusion-acquisition. Les audits pré-acquisition initiés par le Groupe en 2024, peuvent, en fonction de la cible, porter sur les volets Éthique & Compliance, ESG (Environnement Social et Gouvernance), Cybersécurité, Droits Humains et/ou protection des données personnelles. Ils complètent les due diligences réalisées sur les volets juridiques, financiers habituels dans ce type d'opérations ;
- ◆ d'un plan d'actions mis en œuvre avant contractualisation et après acquisition le cas échéant, pouvant inclure si nécessaire un audit post-acquisition.

Le Pôle chargé de ces missions au sein de la Direction Éthique et Protection des données personnelles est également vigilant au caractère sensible des données qui peuvent être stratégiques et confidentielles.

Gestion des risques et de contrôle interne

Les dispositifs de cartographie des risques, de contrôle et d'audit interne constituent une démarche globale au service de la maîtrise des activités du groupe.

Le dispositif de contrôle s'articule sur 3 niveaux : autoévaluations ou évaluations par le métier, contrôles terrains et audit.

Sur la protection des données, des contrôles clés sont réalisés depuis 2021.

La plateforme de pilotage de conformité RGPD et les supports de documentation permettent de suivre les plans d'actions par traitements ou par directions.

Chaque nouveau projet traitant des données à caractère personnel identifié par le réseau CPD est inscrit dans la plateforme de pilotage de la conformité au RGPD (ARIEL). Ce principe permet de détecter les risques dès la conception du projet (*Privacy By Design*). Seules les données nécessaires sont collectées, traitées et conservées de façon sécurisée (*Privacy by Default*).

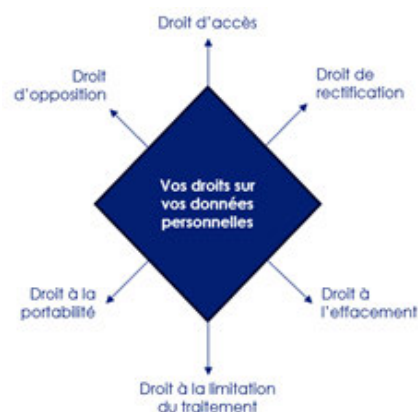
La plateforme de pilotage de conformité au RGPD (ARIEL) comporte les registres :

- ◆ des traitements ;
- ◆ des violations de données ;
- ◆ des demandes d'exercice de droits.

Une méthodologie groupe d'Analyse d'impact à la Protection des Données (AIPD). À l'issue d'une AIPD, un plan d'actions (définitions de clauses, conventions, encadrement des transferts éventuels hors UE, formations...) est établi et validé par le responsables de traitement qui en signant s'engage à suivre son déploiement.

Conscient de ces enjeux, Aéroports de Paris soumet Tout prestataire accédant à des informations sensibles à une stricte confidentialité : Clause du marché, Accord de non-divulgence-NDA, Règlement intérieur le cas échéant, etc.

Aéroports de Paris SA met en œuvre une procédure centralisée pour répondre aux demandes d'exercice de droits et gérer les violations de données et les documents dans la plateforme de pilotage de la conformité. Un dispositif d'astreinte et gestion de crise permet de les traiter dans les meilleurs délais. Une adresse électronique est accessible à l'ensemble de l'équipe DPD afin de traiter ces demandes : informatique.libertes@adp.fr



Les parties prenantes sont informées du traitement de leurs données aux endroits où la collecte de données a lieu : des mentions d'information sont présentes sur les formulaires de contact, pages web, outils informatiques. Une politique d'information des traitements de données à caractère personnel effectués par Aéroports de Paris et la Procédure de demande d'exercice de droits sont communiquées au public sur le site du Groupe ADP : Protection de vos données à caractère personnel – Paris Aéroport. Cette dernière a fait l'objet d'évolutions en 2024 dans une démarche d'amélioration continue d'information des droits des personnes.

Les équipes dédiées à la protection des données personnelles d'ADP SA, Hub One, Extime Duty Free Paris et Hologarde effectuent des auto-évaluations dans le cadre du contrôle interne, complétées ensuite par des tests terrain de l'équipe centralisée du Contrôle interne. Aéroports de Paris SA suit la mise en conformité des entités du groupe au travers notamment un comité groupe (deux à trois fois par an).

Sur le programme anticorruption, les contrôles sont menés depuis 2023 sur la base d'un Manuel des contrôles clés groupe. Ces contrôles, effectifs sur chaque pilier de la loi Sapin II permettent d'évaluer la conformité du dispositif et mettre en place les plans d'actions nécessaires.

La direction Éthique et données personnelles appuyée par les 26 référents Éthique et Compliance des entités contrôlées mènent les autoévaluations suivies de tests terrains réalisés par l'équipe centralisée du Contrôle interne (sauf pour les filiales du groupe TAV, pour lesquelles l'équipe Contrôle Interne de TAV Holding mène les tests terrains).

En 2024 les manuels des contrôles clés anticorruption et protection des données ont été revus dans l'optique d'une nouvelle campagne d'auto-évaluation en 2025.

En complément, l'articulation des trois niveaux de contrôle (auto-évaluation, contrôles terrain et audit) a été renforcée pour l'Éthique et la compliance afin de garantir la pleine couverture du périmètre à contrôler.

Le directeur de l'audit partage à la direction Éthique et données personnelles le plan d'audit afin de veiller à la bonne prise en compte des sujets éthiques.

Dispositif d'alerte Éthique Groupe

Le dispositif d'alerte est l'un des piliers du programme Éthique et Compliance. Il constitue un canal d'expression sécurisé ouvert aux parties prenantes du Groupe ADP. Il a fait l'objet, à son lancement, d'une information des instances représentatives du personnel. Un point sur le traitement des alertes fait l'objet d'une présentation annuelle au CSE depuis 2022.

La plateforme d'alerte (<https://alert.groupeadp.fr/entreprises>) est ouverte depuis 1^{er} octobre 2018. Elle répond aux exigences légales décrites ci-après, et de la loi n° 2022-401 du 21 mars 2022, dite « loi Waserman », visant à améliorer la protection des lanceurs d'alerte :

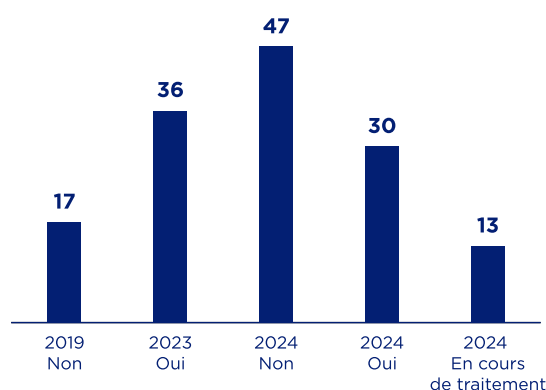
- ♦ le dispositif d'alerte est de ce fait accessible, 24h/24 et 7j/7, à tous les collaborateurs du groupe, aux collaborateurs externes et occasionnels, aux cocontractants ainsi que leurs sous-traitants et fournisseurs respectifs, *via* une plateforme externalisée et sécurisée ;

- ♦ il permet à chacun de poser des questions, ou de signaler des dysfonctionnements ou manquements au code de conduite, aux lois, règlements et aux valeurs de l'entreprise, notamment :

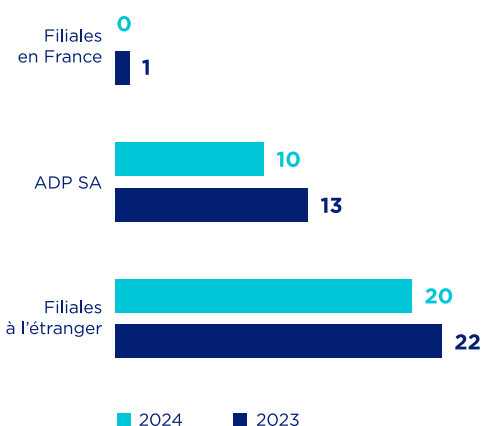
- ♦ les atteintes à la probité, en application de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016, dite « loi Sapin II », relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique,
- ♦ les atteintes graves à l'environnement, aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales ou à la santé-sécurité des personnes, en application de la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 dite « loi Potier », relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre.

En 2024, le groupe a traité 90 alertes, dont 30 ont été jugées recevables :

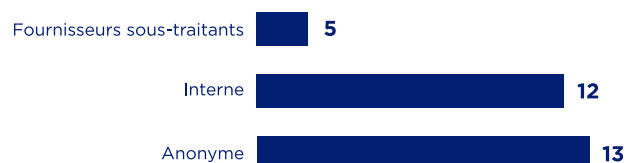
NOMBRE D'ALERTES RECEVABLES* 2024



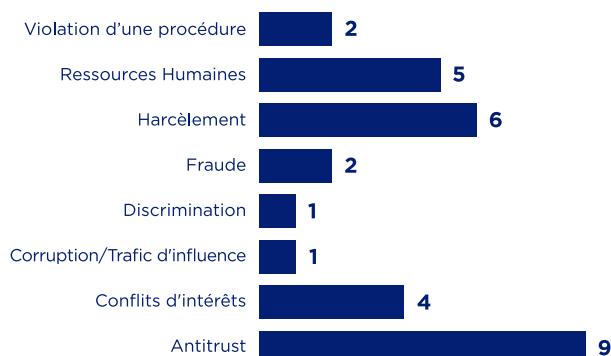
NOMBRE D'ALERTES RECEVABLES* PAR PÉRIMÈTRE GROUPE ADP



SOURCE DES ALERTES RECEVABLES* 2024



TYPLOGIE** D'ALLÉGATIONS DES ALERTES RECEVABLES* 2024



* Alerte recevable au sens des exigences légales mais qui ne sont pas nécessairement avérées.

** Typologie sélectionnée sur une liste déroulante par l'émetteur de l'alerte.

[G1-10-(b)] → Aucune politique de lutte contre la corruption ou les pots-de-vin conforme à la convention des Nations unies contre la corruption n'est en place.

Non applicable - Le Groupe ADP dispose déjà d'un Programme anti-corruption.

[G1-10-(b)] → Calendrier de mise en œuvre des politiques de lutte contre la corruption ou les pots-de-vin conformes à la convention des Nations unies contre la corruption

Non applicable - Le Groupe ADP dispose déjà d'un Programme anti-corruption.

[G1-10-(c)] → Divulgaration des garanties relatives à la notification des irrégularités, y compris la protection des personnes qui dénoncent des irrégularités

La Directrice de l'Éthique et des Données personnelles est garante du traitement des alertes et rattachée au Président-directeur général du groupe pour l'indépendance de ce traitement.

Une fois la recevabilité d'une alerte validée, elle a l'obligation de la traiter dans les meilleurs délais en s'appuyant sur un comité de traitement pour assurer la collégialité des décisions (stratégie d'enquête et recommandations post enquête). Ce comité peut dans ce cadre diligenter une vérification, une enquête ou un audit.

Le traitement des alertes et le processus d'enquête interne est encadré par une charte initialement. Pour valider la bonne prise en compte de la protection des lanceurs d'alerte et la confidentialité dans le processus de traitement des alertes, le Groupe ADP a fait réviser sa charte par Transparency International en 2018.

La charte est accessible à tous les collaborateurs du groupe sur la plateforme d'alerte et dans 9 langues.

En 2024, elle a été remise à jour notamment pour :

- ◆ renforcer les notions de confidentialité inhérentes au traitement des alertes ;
- ◆ s'assurer de la conformité à la loi Wasserman (protection des lanceurs d'alertes) ;
- ◆ renforcer le processus de traitement d'une alerte pouvant porter sur un fournisseur ou sous-traitant en application du devoir de vigilance, avec la complexité du traitement d'une alerte chez un co-contractant ou au sein de sa propre chaîne de valeur.

Une équipe d'enquête interne est dédiée, formée et soumise à des règles strictes de confidentialité intégrées à leur contrat. Elle s'appuie sur la charte de traitement des alertes, un guide

enquêteur et des procédures internes qui permettent de définir une méthodologie et ainsi garantir un traitement confidentiel, objectif, impartial, proportionné.

Tout au long de ce processus, l'identité du lanceur d'alerte est préservée. Les actes de représailles envers cette personne peuvent être sanctionnés. Aucune sanction n'a été prononcée sur le sujet.

La stratégie des enquêtes internes (proportionnalité des mesures, personnes à entendre, assurance d'un traitement à charge et à décharge, vérification des conflits d'intérêts, externalisation éventuelle de l'enquête...) est validée lors d'un comité de traitement, dont les membres dépendent de la typologie des alertes et sont soumis aux mêmes règles de confidentialité. Il valide de manière collégiale la stratégie ainsi que les conclusions et les recommandations.

Les mesures de protection sont étudiées au cas par cas et adaptées aux allégations.

L'identité du lanceur d'alerte reste préservée y compris après la fin du processus de traitement ; ce dernier étant invité à revenir vers la Direction de l'Éthique s'il observait des représailles à posteriori.

Des retours d'expériences sont organisés après les enquêtes pour mettre à jour les documents de référence. La charte de traitement a été mise à jour en 2020 notamment pour prendre en compte la parution de la Directive UE2019/1937 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union dite « Directive Lanceurs d'alerte » entrée en vigueur le 16 décembre 2019 et anticiper la transposition par la loi Wasserman en juillet 2021. Sa dernière mise à jour a été réalisée en 2024 pour les raisons détaillées au point précédent.

[G1-10-(d)] → Calendrier de mise en œuvre des politiques de protection des dénonciateurs

Non applicable - Le Groupe ADP a déjà déployé un processus de traitement incluant la protection des lanceurs d'alerte.

[G1-10-(e)] → L'entreprise s'engage à enquêter rapidement, de manière indépendante et objective, sur les incidents liés à la conduite des affaires. RD-PV

Les critères de recevabilité des alertes, tels qu'encadrés par la réglementation en vigueur, sont précisés dans cette charte.

En parallèle, la direction de l'éthique et des données a formalisé une grille de recevabilité pour permettre d'objectiver et de documenter chaque cas de non-recevabilité.

4.4.2.5. La sensibilisation et la formation sur les sujets Éthique et compliance RD-PV

[G1-1-10-(g)] → Informations sur la politique de formation à la conduite des affaires au sein de l'entreprise

La formation et la sensibilisation

En 2024, le plan de formation éthique a été renforcé avec un document décrivant ses modalités de mise en œuvre et notamment :

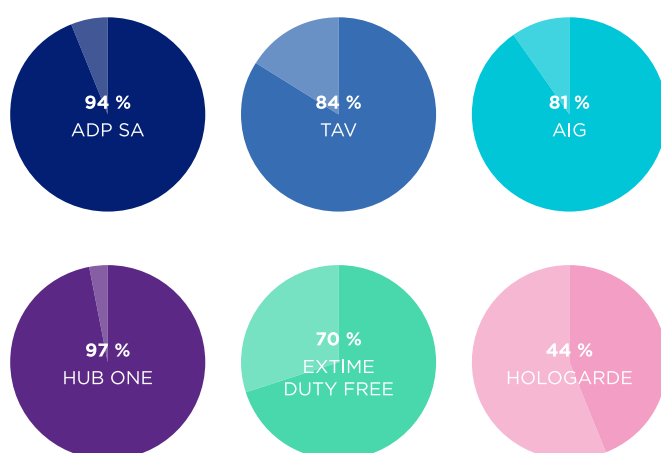
- ◆ les populations cibles ;
- ◆ les contenus de formation et sensibilisation en présentiel ou en e-learning ;
- ◆ la méthodologie d'identification des personnels exposés pour les collaborateurs du groupe ajustée en fonction de la cartographie des risques corruption.

Depuis 2019, le groupe déploie un module général e-learning éthique obligatoire qui a été suivi par plus de 10 000 collaborateurs.

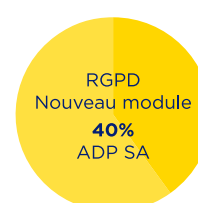
Le taux de réalisation de ce module générale par les collaborateurs est :

- ◆ un indicateur de la Feuille de route stratégique 2025 Pioneers (taux atteint 94 %) ;
- ◆ un objectif spécifique dans le calcul de l'intéressement versé chaque année aux collaborateurs d'Aéroports de Paris SA : 95 % en 2024.

Module Général Ethique & Compliance



Nouveau module RGPD – déployé en avril 2024



En parallèle, les formations ou sensibilisations en présentiel se sont poursuivies en 2024.

Depuis 2018, plus de 250 interventions au sein des instances (Codir, Réseaux, utilisateurs outils Ethique et Compliance..) du Groupe ADP ont été effectuées sur différents sujets du programme comme :

- ◆ le programme éthique et compliance ;
- ◆ l'évaluation des tiers ;
- ◆ la protection des données ;
- ◆ le Devoir de vigilance et les Droits Humains ;
- ◆ le kit manager reprenant des cas traités et anonymisés dans le cadre du dispositif d'alerte a été formalisé pour permettre aux principaux managers du groupe d'animer des sessions et s'entraîner à traiter des situations délicates.

Un des forts enjeux du Groupe ADP est l'intégration de ses nouvelles filiales au sein du dispositif éthique et compliance. Pour y contribuer, la direction de l'éthique et des données personnelles intervient régulièrement auprès de la communauté des *Assets managers* pour les acculturer aux nouveaux enjeux ou nouvelles procédures.

En 2021, les responsables des assets au sein de la direction des opérations ont notamment été formés afin de renforcer leur capacité à challenger les filiales sur leur programme

éthique et compliance au sein des instances dans lesquelles ils représentent le Groupe ADP. En 2022, les expatriés du groupe ont été sensibilisés à leur rôle d'ambassadeurs dans leurs missions au sein des actifs internationaux.

Les collaborateurs du groupe sur le périmètre soumis au RGPD (UE) sont sensibilisés à la protection des données à caractère personnel. En 2024, un nouvel e-learning a été redéployé pour l'ensemble des collaborateurs. Les personnes occupant des fonctions piliers pour la protection des données sont conviées à une formation en présentiel, sur les exigences du RGPD qu'ils doivent respecter et/ou faire appliquer au quotidien dans leurs activités.

Dans le cadre des partenariats avec Entreprises et Droits de l'Homme (EDH) et Ressources Humaines Sans Frontières (RHSF), des formations spécifiques aux Droits Humains ont pour le moment été proposées de manière progressive et sous couvert du volontariat aux experts de la vigilance (éthique, achats, contrôle interne, audit, juridique, droit social et RH) puis aux *Assets managers*.

Dans le cadre du plan d'actions, des sensibilisations et formations sur les Droits Humains et graduées selon les typologies de personnels (tout public, experts, populations exposées) seront déployées à plus grande échelle en 2025 et 2026.

4.4.2.6. Prévention et détection de la corruption

[G1-1-10-(h)] → Divulgaration des fonctions les plus exposées à la corruption et aux pots-de-vin

En 2024, 20 catégories de fonctions exposées à ces risques ont été identifiées réparties sur 289 fonctions. La liste a été réajustée à partir de l'exercice de cartographie des risques corruption de 2024. Cette liste est encore en cours de consolidation notamment au niveau des filiales du groupe. Elle sera mise à jour deux fois par an, en lien avec les filiales et sociétés contrôlées du groupe.

Catégories de fonctions exposées	Nombre de fonctions
Achats	10
Asset	1
Autres utilisateurs ADIT *	2
Clients/commercial	40
COMEX	5
Communication	10
Comptabilité	10
Développement	20
Finance	12
Gouvernance	6
Immobilier	7
Juridique	7
Membres CODIR	7
Opérations	105
Projets	14
Référents Éthique et Compliance	1
Relais Éthique et Compliance	3
Ressources Humaines	23
Parrainage, Mécénat	4
Parrainage, Mécénat/communication	2
TOTAL GÉNÉRAL	289

* Outil d'évaluation des tiers.

À partir de cette identification, un plan de formation adapté est défini (cf. G1-3-21).

[G1-1-11] → L'entité est soumise à des exigences légales en matière de protection des dénonciateurs.

Oui, cf. G1-1-10 (a).

[G1-3] Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin

[G1-3-18-(a)] → Informations sur les procédures mises en place pour prévenir, détecter et traiter les allégations ou incidents de corruption.

La loi du 9 décembre 2016 sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique, dite « Sapin II », a pour objectif la modernisation en profondeur de la législation française dans le respect de principes reconnus au niveau international, dont la Convention des Nations Unies du 2 décembre 2004 contre la corruption.

Le Programme Éthique et Compliance du Groupe ADP, décrit au G1-1-10(a), permet de répondre aux exigences de la loi Sapin II. la mise en place d'un dispositif d'alerte pour l'ensemble des salariés du Groupe mais aussi les collaborateurs des entités avec lesquelles le groupe est en relation d'affaires répond à la loi Wasserman et à la loi Potier.

[G1-3-18-(b)] → Les enquêteurs ou le comité d'enquête sont distincts de la chaîne de gestion impliquée dans la prévention et la détection de la corruption.

Plusieurs mesures préventives mises en place par le Groupe permettent de dissocier la chaîne de prévention et détection des la corruption et le traitement des alertes :

- ♦ La Directrice de l'Éthique et des Données personnelles est garante du traitement des alertes et rattachée au Président-directeur général du groupe pour l'indépendance nécessaire dans le cadre de ces missions ;
- ♦ Une équipe interne dédiée aux enquête interne lui est rattachée et est distincte des Pôles prévention des risques et déploiement du Programme Éthique et Compliance. Les enquêteurs sont en outre formés et soumis à des règles strictes de confidentialité, et s'appuient sur la charte de traitement des alertes, un guide enquêteur et des procédures internes qui permettent de détecter les conflits d'intérêts éventuels, et garantissent un traitement indépendant, confidentiel, objectif, impartial et proportionné ;
- ♦ Par ailleurs, le traitement de l'alerte n'associe aucun manager du périmètre concerné ;
- ♦ Le traitement de l'alerte est piloté par un comité de traitement qui permet de prendre des décisions collégiales (stratégie et recommandations).

[G1-3-18-(c)] → Informations sur le processus de communication des résultats aux organes d'administration, de gestion et de surveillance

Le programme Éthique et Compliance est suivi par le Comité Social et Économique, le Comité exécutif et le Conseil d'administration (Comité d'audit et des risques et Comité RSE) - Cf. Tableau récapitulatif 2024 au [G1-ESRS 2 GOV-1-5-(a)].

La cartographie des risques corruption est également présentée aux réseaux, aux comités de direction et aux organes de décision à chaque mise à jour (dernière mise à jour en 2024).

En 2022, le process enquête et le reporting relatif aux alertes ont été présentés au COMEX.

En 2024, une présentation au CSE a été faite sur :

- ♦ les évolutions règlementaires, notamment relatives au renforcement de la protection du lanceur d'alerte et du facilitateur et la prise en compte de celles-ci dans la charte de traitement des alertes et le guide enquêteur ;
- ♦ le traitement des alertes : le nombre d'alertes recevables, leur typologie, les enquêtes, les recommandations, les sanctions.

La directrice de l'éthique et des données personnelles a un point mensuel avec le Président-directeur général afin de lui apporter de la lisibilité sur les enjeux Éthiques et compliance et de recueillir son soutien autant que de nécessaire dans ses missions.

[G1-3-19] → Divulgaration des plans visant à adopter des procédures pour prévenir, détecter et traiter les allégations ou incidents de corruption ou de pots-de-vin en cas d'absence de procédure

Cf. [G1-1-10-(c)] → Garanties relatives à la notification des irrégularités, y compris la protection des personnes qui dénoncent des irrégularités.

[G1-3-20] → Informations sur la manière dont les politiques sont communiquées aux personnes concernées (prévention et détection de la corruption)

Cf. Programme de diffusion de la culture éthique détaillée ci-avant.

[G1-3-21(a)] → Informations sur la nature, la portée et l'ampleur des programmes de formation anti-corruption ou anti-corruption proposés ou exigés

Cf. [G1-3-AR 8] ci-après → Prévention et détection de la corruption - tableau des formations anti-corruption.

[G1-3-21(b)] → Pourcentage de fonctions à risque couvertes par des programmes de formation

100 % des populations exposées sont couvertes par le Plan de formation ; ce plan de formation est révisé à chaque exercice de cartographie des risques corruption, chaque intégration de nouvel asset, et autant que nécessaire (Cf. G1-1-10(h), G1-3-18(a) et G1-3-AR7).

[G1-3-21(c)] → Informations sur les membres des organes d'administration, de surveillance et de gestion concernant la formation à la lutte contre la corruption ou les pots-de-vin

Cf. [G1-ESRS 2 GOV-1-5-(b)] → Divulcation de l'expertise des organes d'administration, de gestion et de surveillance en matière de conduite des affaires.

[G1-3-AR 7] → Communication d'une analyse de ses activités de formation, par exemple par région de formation ou par catégorie.

Le plan de formation, validé en août 2024, détaille la manière dont le groupe déploie ses formations et ses sensibilisations au sein d'ADP SA et de ses filiales. En 2024, 25 entités (filiales et société contrôlées) présentes dans 10 pays différents ont identifié des personnels exposés (cf. détail ci-après).

[G1-3-AR 8] → Prévention et détection de la corruption - tableau des formations anti-corruption et pots-de-vin

Le plan de formation du Groupe ADP recense une liste de catégories et fonctions des personnes exposées au risque corruption et réalise une table de correspondance en indiquant la formation adéquate. Toutes les personnes assurant une fonction exposée doivent suivre le Module 1 général Éthique et Compliance et suivant leurs périmètres soit :

- ◆ Module 2 – Relation avec les fournisseurs, les clients et les intermédiaires ;
- ◆ Module 3 – Relation avec les autorités, la sphère politique et les associations ;
- ◆ Module 4 – Libre concurrence.

Groupe	Éthique et Compliance	Relations avec les fournisseurs, les clients et les intermédiaires	Relations avec les autorités, la sphère politique et les associations	Libre concurrence	Protection des Données à caractère personnel
Achats	◆	◆	◆	◆	◆
Sponsoring	◆		◆		◆
Juridique	◆	◆	◆	◆	◆
Développement	◆	◆	◆		◆
Finance	◆	◆	◆		◆
ASSET	◆	◆			◆
Opérations	◆	◆	◆		◆
Projets	◆	◆	◆	◆	◆
Gouvernance	◆	◆	◆	◆	◆
Clients/commercial	◆	◆	◆	◆	◆
Immobilier	◆		◆	◆	◆
Ressources humaines	◆				◆
Communication	◆		◆		◆
Comptabilité	◆		◆		◆
Relais Éthique et Compliance	◆	◆	◆	◆	◆
Référentéthique et Compliance	◆	◆	◆	◆	◆
Utilisateur ADIT * commercialisateur	◆	◆			◆
Utilisateur ADIT * autre	◆	◆			◆
COMEX (Comité Exécutif)	◆	◆	◆		◆
Membres CODIR (Comité de Direction)	◆	◆	◆	◆	◆
TOP 100	◆		◆		◆

* Outil d'évaluation des tiers.

[G1-4] Incidents de corruption ou de pots-de-vin

	2024
Nombre de condamnations pour violation des lois anti-corruption et anti-subornation	0
Montant des amendes pour violation des lois anti-corruption et anti-pots-de-vin	0

[G1-4-25-(a)] → Informations sur la nature des incidents de corruption confirmés

	2024
Nombre d'incidents confirmés de corruption ou de pots-de-vin	0
Nombre d'incidents confirmés au cours desquels des travailleurs propres ont été licenciés ou ont fait l'objet de mesures disciplinaires pour des faits de corruption ou des incidents liés à des pots-de-vin	0
Nombre d'incidents confirmés concernant des contrats avec des partenaires commerciaux qui ont été résiliés ou non renouvelés en raison d'infractions liées à la corruption.	0

[G1-4-25-(d)] → Informations sur les détails des affaires judiciaires publiques concernant la corruption ou les pots-de-vin intentées contre l'entreprise et ses propres travailleurs et sur l'issue de ces affaires

Aucune affaire judiciaire concernant la corruption ou les pots de vin.

4.4.3. DÉPLOYER UNE POLITIQUE FISCALE RESPONSABLE

Présent dans plus de 30 pays à travers près de 140 entités contrôlées dans le périmètre consolidé, le Groupe ADP adopte une démarche responsable et transparente de la fiscalité.

4.4.3.1. Politique et objectifs

La politique fiscale du Groupe ADP, signée par le Président-directeur général en 2017, vise à préserver la réputation et l'image du Groupe et à réduire les risques fiscaux auxquels il s'expose par l'exercice et le développement de ses activités.

Elle se conforme aux règles et principes édictés par l'OCDE, qui visent notamment à localiser et imposer les revenus là où sont exercées les activités du Groupe, tenant compte des fonctions exercées, des risques assumés et des actifs utilisés par les différentes entités impliquées.

La politique fiscale est déployée par le département fiscal du groupe autour de trois grands principes :

◆ la prévalence de l'activité économique :

La structuration fiscale des activités du Groupe est pensée et mise en œuvre au soutien d'une activité économique réelle, et exclut par principe les investissements dans les paradis fiscaux et les États et territoires non coopératifs s'ils ne correspondent pas à des activités industrielles et/ou commerciales effectives.

Ce principe de réalité sous-tend la politique des prix de transfert du Groupe. Ainsi, les transactions intra-groupe doivent être effectuées dans des conditions normales de marché, en tenant compte de l'environnement opérationnel, de la localisation des incorporels et des circonstances économiques ;

◆ la juste imposition des opérations :

Le Groupe ADP applique avec rigueur les règles fiscales nationales et internationales en vigueur et s'acquitte des impôts qui lui incombent dans les pays où il opère. Le respect de ce cadre n'exclut cependant pas une gestion fiscale efficace, proactive et équitable ;

◆ la maîtrise des risques fiscaux :

La gestion du risque fiscal est indispensable à la bonne gouvernance du groupe. Ainsi, la sécurisation des coûts fiscaux doit être constamment recherchée à travers la fiabilisation des données, la robustesse des positions techniques, la documentation des options fiscales, et l'amélioration continue du recensement et de la gestion des risques fiscaux au sein du Groupe ;

La transparence des opérations du groupe et l'établissement de relations coopératives avec les autorités fiscales concourent à la diminution des risques de remise en cause, de redressement et de dommage sur la réputation du groupe.

4.4.3.2. Organisation et gouvernance de la fonction fiscale

La fonction fiscale est organisée de façon à assurer la conformité du Groupe avec la réglementation fiscale en vigueur et ses évolutions dans les pays où il opère.

Le Département Fiscal Groupe fait partie intégrante de la Filière Finances du Groupe dirigée par le Directeur général adjoint en charge des Finances.

Il définit et met en œuvre la politique fiscale du Groupe en s'appuyant sur des relais locaux.

Il anime la filière fiscale, en diffusant la doctrine fiscale et les bonnes pratiques au sein du groupe. Il assure une veille fiscale régulière et met en place des actions de sensibilisation et de formation, notamment concernant les réformes fiscales en cours et à venir.

Il accompagne le Groupe dans son développement en France comme à l'international dans le respect des législations fiscales en vigueur, et s'attache à sécuriser les positions fiscales prises à cette occasion.

Il entretient des liens avec les différentes directions commerciale, financière, juridique, et autres, afin de se tenir informé des opérations menées au sein du groupe.

Il participe aux principaux organes de décisions relatives aux projets de développement du Groupe, en France comme à l'international, pour donner la position fiscale en conformité avec la politique fiscale et expliquer les contraintes fiscales éventuelles.

En lien avec la direction de l'Audit, la sécurité et la maîtrise des risques, il a mis en place un programme spécifique de contrôle interne sur les processus fiscaux au niveau central, qui est également décliné en local.

Avec l'appui de ses relais locaux, il mène une revue semestrielle des contrôles et contentieux fiscaux ainsi que des risques qui leur sont associés. Ce reporting, présenté annuellement au comité d'audit et des risques, permet de tenir à jour la cartographie des risques du Groupe et d'en assurer ainsi un suivi permanent.

4.4.3.3. Une démarche responsable et transparente

Le comportement fiscalement responsable du Groupe ADP se traduit par une juste contribution aux recettes des États et territoires dans lesquels il opère, en conformité avec les réglementations fiscales locales et internationales.

Les transactions intra-groupes transfrontalières sont valorisées conformément « au principe de pleine concurrence » consacré dans les recommandations de l'OCDE, et détaillées dans sa documentation en matière de prix de transfert. Elles sont communiquées aux autorités fiscales dans ses déclarations de politique de prix de transfert, et plus largement à travers ses déclarations fiscales annuelles.

Chaque année, le Groupe ADP dépose auprès de l'administration fiscale française la déclaration pays-par-pays (*Country by Country Reporting* ou CBCR). Ce document est communiqué aux autorités fiscales étrangères sur demande auprès des autorités fiscales françaises dans le cadre de l'échange d'informations.

Le Groupe s'efforce d'entretenir avec les autorités fiscales locales des relations constructives, coopératives et transparentes. Il s'engage, dans les délais impartis, à répondre à toutes leurs demandes, à respecter l'ensemble des exigences déclaratives et à s'acquitter de ses impôts et taxes.

Plan de vigilance - Table de concordance détaillée avec le Rapport de durabilité PV

La table de concordance simplifiée figurant en introduction de la Partie 4 avec pour clé d'entrée le Rapport de durabilité afin de permettre au lecteur d'identifier rapidement comment le Plan de vigilance s'y insèrait.

Cette table de concordance plus détaillée a cette fois-ci le Plan de vigilance pour clé d'entrée, afin de permettre au lecteur de retrouver les piliers du Devoir de vigilance pour chaque risque/enjeu vigilance.

I. DÉMARCHE GLOBALE D'IDENTIFICATION ET DE CARTOGRAPHIE DES RISQUES

Plan de vigilance Cartographies risques vigilance	Document d'Enregistrement Universel Facteurs de risques	Rapport de durabilité Enjeux matériels
Introduction du Chapitre 4 et des Titres E S G (v. ci-après)	Chapitre 2 - Facteurs de risques	Chapitre 4.1.-Informations générales dont le § SBM-3 - Synthèse de l'analyse IRO
4.2.b Démarche de vigilance Environnement	4 - A : Risques liés aux évolutions environnementales et aux effets du changement climatique	Atténuation du changement climatique/adaptation au changement climatique
4.3.b Démarche de vigilance Droits Humains	1 - C : Risques liés à la qualité de service	Hospitalité pour tous
	1 - D : Risques liés au modèle social	Santé et sécurité des salariés Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences Dialogue social
	2 - C : Risques de sûreté et sécurité	Sûreté et sécurité publique et aéroportuaire
	4-B : Risques liés à l'acceptabilité sociétale de nos activités	Réduction des nuisances sonores Développement économique local, insertion et emploi Qualité du dialogue avec les parties prenantes
4.4.1 Démarche de vigilance Fournisseurs & Sous-traitants	5 - A : Risques de corruption liés à l'intégrité des affaires	Prévention des risques d'éthique et compliance (dont la corruption)

La cartographie des parties prenantes et la prise en compte de leurs intérêts sont détaillés dans le § SBM-2 de la section 4.1.3. Stratégie & modèle d'affaires du présent rapport.

II. ÉVALUATION ET GESTION DES RISQUES ENVIRONNEMENT

Changement climatique	252
Risques	
4.1.4 Analyse IRO	240
4.2 Enjeux environnementaux – Introduction Démarche générale de vigilance	245
4.2.1 Changement climatique	
[E1-ESRS 2 IRO-1] - Identification et évaluation des impacts, risques et opportunités liés au climat	252
[E1-ESRS 2 IRO-1-20-(c)] - Processus d'identification des risques et opportunités de transition liés au climat	
[E1-ESRS 2 IRO-1-20-(c)] - Processus d'identification des risques et opportunités de transition liés au climat	
[E1-ESRS 2 IRO-1-AR 12-(a)] - Identification des événements liés à la transition	
[E1-ESRS 2 IRO-1-21] - Explication de la manière dont l'analyse de scénarios liés au climat a été utilisée pour éclairer l'identification et l'évaluation des risques et des opportunités de transition à court, moyen et long terme	
[E1-ESRS 2 SBM-3-18] - Type de risque lié au climat - Analyse risques bruts	
[E1-4-32] - Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T] - Poursuite des analyses des risques climatiques physiques nets	
E1-3 - Plan d'adaptation : risques climatiques physiques et risques de transition - Évaluation des risques climatiques physiques et de transition	
Actions de prévention, d'atténuation	
4.2 Enjeux environnementaux - Introduction à la Politique environnementale du Groupe ADP	245
4.2.1 Changement climatique	
E1-2 - Politique climatique	252
E1-3 - Plan d'adaptation : risques climatiques physiques et risques de transition)	
E1.SBM-3 - Analyse de résilience de l'entreprise au risque climatique	
[E1-ESRS 2 SBM-3-18] - Type de risque lié au climat - Analyse risques nets	
4.2.1.1. Adaptation du changement climatique	262
[E1-4-33] - Divulgaration de la manière dont les objectifs de réduction des émissions de GES et (ou) tout autre objectif ont été fixés pour gérer les impacts, les risques et les opportunités importants liés au climat	
E1-3 - Plan d'adaptation : risques climatiques physiques et risques de transition	
4.2.1.2. Atténuation du changement climatique	266
Suivi & Démarche de progrès	
4.2.1 Changement climatique	252
[E1-4-32] → Suivi de l'efficacité des politiques et des actions au moyen d'objectifs [voir ESRS 2 MDR-T]	
Pollution de l'air	327
Risques	
4.1.4 Analyse IRO	240
4.2 Enjeux environnementaux – Introduction Démarche générale de vigilance	245
4.2.2 Pollution	
4.2.2.1. Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air	328
E2.IRO-1 – Présentation des IRO liés à la pollution de l'air et de l'eau	
E2-5 - Focus sur les substances préoccupantes	
Actions de prévention, d'atténuation	
4.2 Enjeux environnementaux - Introduction à la Politique environnementale du Groupe ADP	245
4.2.2.1. Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air	328
E2-1 - Politique Groupe ADP pour gérer et atténuer la pollution de l'air	
E2-2 - Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixé	
E2-3 - Objectifs en matière de prévention, contrôle ou réduction des émissions de polluants	
Suivi & Démarche de progrès	
4.2.2.1. Limitation de nos impacts sur la qualité de l'air	328
E2-4 - Évaluation (méthode & résultats) des niveaux de rejets/émissions de polluants par Groupe ADP (y compris projection)	

Pollution de l'eau		334
Risques	4 .1.4 Analyse IRO	240
	4.2 Enjeux environnementaux – Introduction Démarche générale de vigilance	
	4.2.2 Pollution	
	E2.IRO-1 - Présentation des IRO liés à la pollution de l'air et de l'eau	
	4.2.2.2. Maîtrise de nos rejets en eau	
	E2-5 -Focus sur les substances préoccupantes	
Actions de prévention, d'atténuation	4.2 Enjeux environnementaux - Introduction à la Politique environnementale du Groupe ADP	245
	4.2.2.2. Maîtrise de nos rejets en eau	
	E2-1 - Politique Groupe ADP pour gérer et atténuer la pollution de l'eau	
	E2-2 - Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixés	
	E2-2 -Plan d'actions en cours et à venir pour mettre en œuvre la politique et atteindre les objectifs fixés	
	E2-3 - Objectifs en matière de prévention, contrôle ou réduction des émissions de polluants	
Suivi & Démarche de progrès	E2-4 - Évaluation (méthode & résultats) des niveaux de rejets/émissions de polluants par Groupe ADP (y compris projection)	338
Consommation de l'eau (ressources)		340
Risques	4 .1.4 Analyse IRO	240
	4.2 Enjeux environnementaux – Introduction Démarche générale de vigilance	
	4.2.2.3 Vigilance Maitriser nos ressources en eaux :	
	4.2.2.3.1. Description du risque	
Actions de prévention, d'atténuation	4.2 Enjeux environnementaux - Introduction à la Politique environnementale du Groupe ADP	245
	4.2.2.3 Maitriser nos ressources en eaux	
	4.2.2.3.2. Actions de prévention, d'atténuation	
Suivi & Démarche de progrès	4.2.2.3 Maitriser nos ressources en eaux	340
	4.2.2.3.3. Dispositif de suivi	
	4.2.2.3.4. Démarche de progrès	
Pollution des sols et eaux souterraines		342
Risques	4.2 Enjeux environnementaux – Introduction Démarche générale de vigilance	245
	4.2.2.3. Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines	340
	4.2.2.3.1. Description des Risques spécifiques vigilance	340
Actions de prévention, d'atténuation	4.2 Enjeux environnementaux - Introduction à la Politique environnementale du Groupe ADP	245
	4.2.2.3. Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines	340
	4.2.2.3.2. Actions de prévention et d'atténuation	341
Suivi & Démarche de progrès	4.2.2.3. Limiter la pollution des sols et des eaux souterraines	342
	4.2.2.3.3. Démarche de progrès	342

Biodiversité		344
Risques	4.1.4 Analyse IRO	240
	4.2 Enjeux environnementaux – Introduction Démarche générale de vigilance	245
	4.2.3. Biodiversité	344
	4.2.3.1. Limitation de nos pressions sur la biodiversité	
	IRO-1 « Présentation des IRO sur la biodiversité et les écosystème »	
Actions de prévention, d'atténuation	4.2.3.1. Limitation de nos pressions sur la biodiversité [E4-ESRS 2 IRO-1-17-(d)] → Indiquer si et comment les risques systémiques pour la société ont été pris en compte dans l'évaluation des risques liés à la biodiversité et aux écosystèmes [E4-ESRS 2 IRO-1-17-(e)] → Indiquer si des consultations ont été menées avec les communautés concernées sur les évaluations de la durabilité des ressources biologiques et des écosystèmes partagés, et de quelle manière. [E4-ESRS 2 IRO-1-19-(a)] → L'entreprise possède des sites situés dans des zones sensibles du point de vue de la biodiversité ou à proximité de celles-ci [E4-ESRS 2 IRO-1-19-(a)] → Les activités près des zones sensibles pour la biodiversité détériorent les habitats naturels et perturbent les espèces protégées, entraînant des effets négatifs sur ces zones. [E4-ESRS 2 IRO-1-19-(b)] → Il a été conclu qu'il était nécessaire de mettre en œuvre des mesures de mitigation de la perte de biodiversité. [E4-1-AR 1-(g)] → Les compensations de la biodiversité font partie du plan de transition E4-2 – Politique Groupe ADP en matière de préservation de la biodiversité et des écosystèmes E4-3 – Synthèse des actions en faveur de la biodiversité sur 2023 - 2024 (descriptif détaillé incluant évaluation monétaire)	345
Suivi & Démarche de progrès	4.2.3.1. Limitation de nos pressions sur la biodiversité [E4-ESRS 2 IRO-1-17-(e)-ii] → Indiquer si et comment les communautés ont été impliquées dans l'évaluation de l'importance relative. [E4-ESRS 2 IRO-1-18] → Le(s) modèle(s) d'entreprise a (ont) été vérifié(s) à l'aide d'une série de scénarios relatifs à la biodiversité et aux écosystèmes, ou d'autres scénarios avec modélisation des conséquences liées à la biodiversité et aux écosystèmes, avec différentes voies possibles. E4-1 – Résilience du modèle d'affaire Groupe ADP face au risque biodiversité E4-4 - E4-3 – Fixation d'objectifs biodiversité : seuils écologiques & méthodologie associée et Plan d'actions en faveur de la biodiversité E4-5 – Indicateurs d'impacts liés à l'altération de la biodiversité et des écosystèmes	345
Economie circulaire		362
Risques	4.2 Enjeux environnementaux – Introduction Démarche générale de vigilance	245
	4.2.4.1. Présentation des risques liés à l'utilisation des ressources, l'économie circulaire et les déchets ◆ Risques liés aux effets de la raréfaction des ressources ◆ Risques liés à la gestion des déchets	362
Actions de prévention, d'atténuation	4.2.4.2. Actions de prévention, d'atténuation et d'opportunités : dispositifs amont de maîtrise des risques	363
Suivi & Démarche de progrès	4.2.3 Démarche de progrès	342
Nuisances sonores		425
Risques	4.3.3. Communautés affectées S3.SBM-3 - « Cadrage : Analyse des IRO de l'ESRS 3 sur les communautés affectées par l'activité du Groupe ADP, incluant la description des communautés présentes »	420
Actions de prévention, d'atténuation	4.3.3.1 Nuisances sonores S3-1 – Politique de réduction des nuisances sonores S3-2 – Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans l'évaluation de l'impact des nuisances sonores S3-3 - Mécanismes de réclamation mis en place à disposition des communautés affectées par les nuisances sonores S3-4 - Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés aux nuisances sonores	425
Suivi & Démarche de progrès	4.3.3.1 Nuisances sonores [S3-4-AR 25-(d)] → [S3] Divulgarion des objectifs d'amélioration continue S3-5 - Objectifs ciblés de réduction des nuisances sonores	425

II. ÉVALUATION ET GESTION DES RISQUES DROITS HUMAINS

Pour les travailleurs de la chaîne de valeur cf. § suivant - III. Gestion des risques Fournisseurs et Sous-Traitants.

Personnels du Groupe - Santé, sécurité, Qualité de Vie et Conditions de travail		381
Risques	4 .1.4 Analyse IRO	240
	4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
	4.3.1 Personnels de l'entreprise [S1-ESRS 2 SBM-3-14-(d)] → Description des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances sur le propre personnel	376
	4.3.1.2 Qualité de Vie et Conditions de Travail (QVCT) 1. Identification du risque	389
	4.3.b.2 - Démarche générale de vigilance Droits Humains	371
Actions de prévention, d'atténuation	4.3.1.1 Santé et sécurité des Personnels de l'entreprise S1-1 — Politiques Groupe ADP concernant la santé sécurité des salariés S1-2 — Écoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'évaluation des impacts liés à la santé S1-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidences négatives et canaux de communications utilisés pour interagir avec le personnel au sujet de la santé et de la sécurité S1-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la santé sécurité des effectifs de l'entreprise S1-11 — Politiques du Groupe ADP concernant le cadre d'application de la protection sociale contre les pertes de revenus dues aux événements majeurs de la vie et panorama des salariés en bénéficiant ou n'en bénéficiant pas	381
	4.3.1.2 Qualité de Vie et Conditions de Travail (QVCT) 1. Description du risque SST élargi à la QVCT	389
	4.3.1.1 Santé et sécurité des Personnels de l'entreprise S1-5 — Objectifs ciblés en matière de santé sécurité des effectifs de l'entreprise	381
	4.3.1.2 Qualité de Vie et Conditions de Travail (QVCT) 2. Actions de prévention et d'atténuation	389
Personnels du Groupe - Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences		391
Risques	4 .1.4 Analyse IRO	240
	4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
	4.3.1 Personnels de l'entreprise [S1-ESRS 2 SBM-3-14-(d)] → Description des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances sur le propre personnel [S1-4-39] → Description du processus par lequel l'entreprise identifie les actions nécessaires et appropriées en réponse à un impact négatif particulier, réel ou potentiel, sur son propre personnel.	376
	4.3.b.2 - Démarche générale de vigilance Droits Humains	371
	4.3.1.3. Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise S1-1 — Politiques Groupe ADP concernant la sécurisation et l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise S1-2 — Écoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'évaluation des impacts liés à la sécurisation et à l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise S1-3 — Méthode de gestion des plaintes et des incidences négatives et canaux de communications utilisés pour interagir avec le personnel au sujet de la sécurisation et de l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise S1-4 — Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la sécurisation et à l'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise des effectifs de l'entreprise	391
Suivi & Démarche de progrès	4.3.1.3. Sécurisation et attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise S1-5 — Objectifs ciblés en matière de sécurisation et d'attractivité des métiers et des compétences dans l'entreprise des effectifs de l'entreprise S1-13 — Chiffres concernant les actions mises en place pour la formation des salariés (y compris par typologie de salarié)	391

Personnels du Groupe – Dialogue social	398
Risques	
4.1.4 Analyse IRO	240
4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
4.3.1 Personnels de l'entreprise [S1-ESRS 2 SBM-3-14-(d)] → Description des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances sur le propre personnel - DIALOGUE SOCIAL	376
4.3.1.4 Dialogue social S1-1 - Politiques Groupe ADP concernant le dialogue social [S1-1-19] → Politiques de gestion des impacts, risques et opportunités significatifs liés à ses propres effectifs [voir ESRS 2 MDR-P].	398
Actions de prévention, d'atténuation	
4.3.b.2 Démarche générale de vigilance Droits Humains	371
4.3.1.4 Dialogue social S1-1 - Politiques Groupe ADP concernant le dialogue social S1-2 - Écoute et intégration du point de vue des effectifs de l'entreprise dans l'évaluation des impacts reliés au dialogue social S1-3 - Méthode de gestion des plaintes et des incidences négatives et canaux de communications utilisés pour interagir avec le personnel au sujet du dialogue social S1-4 - Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés au dialogue social	398
Suivi & Démarche de progrès	
4.3.1.4 Dialogue social S1-5 - Objectifs ciblés en matière de dialogue social S1-8 - Couverture des salariés par des conventions collectives	398
Personnels du Groupe – Non-discrimination, diversité et inclusion	402
Risques	
4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
4.3.1.5 Non-discrimination, diversité et inclusion 1. Description du risque	402
Actions de prévention, d'atténuation, de suivi et progrès	
4.3.b.2 Démarche générale de vigilance Droits Humains	371
4.3.1.54 Non-discrimination, diversité et inclusion 2. Actions de prévention, d'atténuation et de suivi	402
Communautés – Dialogue et Respect des droits des communautés	420
Risques	
4.1.4 Analyse IRO	240
4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
4.3.3. Communautés affectées S3.SBM-3 - « Cadrage : Analyse des IRO de l'ESRS 3 sur les communautés affectées par l'activité du Groupe ADP, incluant la description des communautés présentes »	420
4.3.3.2 Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales	433
Actions de prévention, d'atténuation	
4.3.b.2 Démarche générale de vigilance Droits Humains	371
4.3.3.2 Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales S3-1 - Politique d'écoute et de dialogue mise en place avec les parties prenantes territoriales S3-2 - Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans la conception et la réalisation des actions de dialogue avec elles S3-3 - Initiatives, lieux et cadres de dialogues en place avec les parties prenantes territoriales	433
Suivi & Démarche de progrès	
4.3.3.2 Qualité du dialogue avec les parties prenantes territoriales [S3-4-AR 25-(d)] → [S3] Divulcation des objectifs d'amélioration continue S3-5 - Objectifs ciblés d'échanges avec les parties prenantes territoriales	433

Communautés – Création de valeur partagée avec les territoires d'opérations du Groupe

Risques	4 .1.4 Analyse IRO	240
	4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
	4.3.3. Communautés affectées S3.SBM-3 - Cadrage : Analyse des IRO de l'ESRS 3 sur les communautés affectées par l'activité du Groupe ADP, incluant la description des communautés présentes	420
	4.3.3.3 Développement économique local, emploi et insertion	439
Actions de prévention, d'atténuation	4.3.b.2 Démarche générale de vigilance Droits Humains	371
	4.3.3.3 Développement économique local, emploi et insertion S3-1 - Politique de développement économique local, d'emploi et d'insertion engagée par le Groupe ADP S3-2 - Écoute et intégration du point de vue des communautés affectées dans la conception et la réalisation de la politique de développement économique S3-3 - Initiatives, lieux et cadres de dialogues en place avec les communautés affectées au sujet du développement économique local, d'emploi et d'insertion S3-4 - Plans d'action mis en place pour améliorer le développement économique local, d'emploi et d'insertion	
Suivi & Démarche de progrès	4.3.3.3 Développement économique local, emploi et insertion S3-5 - Objectifs ciblés en matière de développement économique local, d'emploi et d'insertion [S3-4-AR 25-(d)] → [S3] Divulcation des objectifs d'amélioration continue	439

Consommateurs et utilisateurs finaux – Sûreté & sécurité publique aéroportuaire

Risques	4 .1.4 Analyse IRO	240
	4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
	4.3.4. Consommateurs et utilisateurs finaux S4.SBM-3 - Cadrage : Analyse des IRO de l'ESRS 4 sur les consommateurs et utilisateurs finaux, lié à l'activité du Groupe ADP, incluant la description des types de consommateurs et d'utilisateurs finaux sur lesquels l'entreprise est susceptible d'avoir des impacts négatifs [S4-ESRS 2 SBM-3-10-(b)] → Incidences négatives importantes (consommateurs et utilisateurs finaux) [S4-ESRS 2 SBM-3-11] → Informations sur la manière dont l'entreprise a développé une compréhension des risques accrus de préjudice pour les consommateurs et utilisateurs finaux ayant des caractéristiques, contextes ou activités spécifiques. [S4-ESRS 2 SBM-3-12] → Divulcation des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances sur les consommateurs et les utilisateurs finaux qui sont des impacts sur des groupes spécifiques.	446
	4.3.4.1 Sûreté et sécurité publique aéroportuaire - Introduction	449
Actions de prévention, d'atténuation	4.3.4.1 Sûreté et sécurité publique aéroportuaire S4-1 - Politique Groupe ADP en matière de sûreté et sécurité publique et aéroportuaire S4-2 - Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés à la sécurité et la sûreté S4-3 - Mécanismes de réclamation et de réparation des impacts mis à la disposition des consommateurs et utilisateurs finaux concernant la sécurité et la sûreté S4-4 - Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la sécurité et à la sûreté	449
Suivi & Démarche de progrès	4.3.4.1 Sûreté et sécurité publique aéroportuaire S4-4 - Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la sécurité et à la sûreté - Démarche de progrès S4-5 - Objectifs ciblés en matière de sécurité et de sûreté	449

Consommateurs et utilisateurs finaux – Accessibilité aux zones aéroportuaires et sécurité des transports	446
Risques	
4.1.4 Analyse IRO	240
4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
4.3.4. Consommateurs et utilisateurs finaux	446
S4.SBM-3 - Cadrage : Analyse des IRO de l'ESRS 4 sur les consommateurs et utilisateurs finaux, lié à l'activité du Groupe ADP, incluant la description des types de consommateurs et d'utilisateurs finaux sur lesquels l'entreprise est susceptible d'avoir des impacts négatifs	
[S4-ESRS 2 SBM-3-10-(b)] → Incidences négatives importantes (consommateurs et utilisateurs finaux)	
[S4-ESRS 2 SBM-3-11] → Informations sur la manière dont l'entreprise a développé une compréhension des risques accrus de préjudice pour les consommateurs et utilisateurs finaux ayant des caractéristiques, contextes ou activités spécifiques.	
[S4-ESRS 2 SBM-3-12] → Divulgaration des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances sur les consommateurs et les utilisateurs finaux qui sont des impacts sur des groupes spécifiques.	
4.3.4.2 Accès à la plateforme et multimodalité	457
[S4-1-15] → Politiques de gestion des impacts matériels, des risques et des opportunités liés aux communautés affectées, y compris des groupes spécifiques ou tous les consommateurs/utilisateurs finaux	
-> Risques identifiés en matière d'accès aux plateformes parisiennes et à l'intermodalité	
Actions de prévention, d'atténuation	
4.3.4.2 Accès à la plateforme et multimodalité	457
S4-1 - Politique Groupe ADP en matière d'accès à la plateforme et de multimodalité	
S4-2 - Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés à l'accès à la plateforme et la multimodalité	
S4-3 - Mécanismes de réclamation et de réparation des impacts mis à la disposition des consommateurs et utilisateurs finaux concernant accès à la plateforme et la multimodalité	
S4-4 - Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à l'accès à la plateforme et à la multimodalité	
Suivi & Démarche de progrès	
4.3.4.2 Accès à la plateforme et multimodalité	457
[S4-4-31-(a)] → Description des actions planifiées ou en cours pour prévenir, atténuer ou remédier aux impacts négatifs importants sur les consommateurs et les utilisateurs finaux (Projets et actions prévus à compter de 2025).	
S4-5 - Objectifs ciblés en matière d'accès à la plateforme et de multimodalité	

Consommateurs et utilisateurs finaux – Accessibilité au sein des zones aéroportuaires	446
Risques	
4.1.4 Analyse IRO	240
4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
4.3.4. Consommateurs et utilisateurs finaux	446
S4.SBM-3 - Cadrage : Analyse des IRO de l'ESRS 4 sur les consommateurs et utilisateurs finaux, lié à l'activité du Groupe ADP, incluant la description des types de consommateurs et d'utilisateurs finaux sur lesquels l'entreprise est susceptible d'avoir des impacts négatifs	
[S4-ESRS 2 SBM-3-10-(b)] → Incidences négatives importantes (consommateurs et utilisateurs finaux)	
[S4-ESRS 2 SBM-3-11] → Informations sur la manière dont l'entreprise a développé une compréhension des risques accrus de préjudice pour les consommateurs et utilisateurs finaux ayant des caractéristiques, contextes ou activités spécifiques.	
[S4-ESRS 2 SBM-3-12] → Divulgaration des risques matériels et des opportunités découlant des impacts et des dépendances sur les consommateurs et les utilisateurs finaux qui sont des impacts sur des groupes spécifiques.	
Actions de prévention, d'atténuation	
4.3.b.2 Démarche générale de vigilance Droits Humains	371
4.3.4.3. Hospitalité pour tous	474
S4-1 - Politique Groupe ADP en matière d'hospitalité pour tous et d'universalité de l'accueil des clients	
S4-2 - Écoute et intégration du point de vue des consommateurs et utilisateurs finaux dans l'évaluation des impacts liés au traitement des passagers sur une plateforme du Groupe ADP	
S4-3 - Mécanismes de réclamation et de réparation des impacts mis à la disposition des consommateurs et utilisateurs finaux concernant l'hospitalité sur les plateformes aéroportuaires	
S4-4 - Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à l'hospitalité sur les plateformes aéroportuaires	
Suivi & Démarche de progrès	
4.3.4.3. Hospitalité pour tous	474
S4-5 - Objectifs ciblés en matière d'hospitalité pour tous	

IV. ÉVALUATION ET GESTION DES RISQUES FOURNISSEURS ET SOUS-TRAITANTS

CHAÎNE DE VALEUR - Respect du Code de conduite du Groupe et de la réglementation ; Santé-Sécurité des travailleurs		407
Risques	4 .1.4 Analyse IRO	240
	4.3.b.1 Démarche générale de vigilance Droits Humains	369
	4.4.1 Démarche générale de vigilance Fournisseurs & Sous-traitant	486
	4.4.1.1. Identification des risques achat	
	4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur [S2-ESRS2-SBM-3] - Identification & Évaluation des Impacts, risques et opportunités liés aux travailleurs de la chaîne de valeur	407
Actions de prévention, d'atténuation	4.3.b.2 Démarche générale de vigilance Droits Humains	371
	4.4.1 Démarche générale de vigilance Fournisseurs & Sous-traitant	486
	4.4.1.2. Actions de prévention et d'atténuation	488
	4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur	407
	4.3.2.1 Santé et sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur aéroportuaire	410
	S2-1 - Politiques Groupe ADP concernant la santé sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur, notamment sur la gestion des risques associés et les engagements pris par le Groupe en la matière	
	S2-2 - Écoute et intégration du point de vue des travailleurs de la chaîne de valeur dans l'évaluation des impacts reliés à la santé sécurité	
Suivi & Démarche de progrès	S2-3 - Mécanismes de réclamation mis en place à disposition des travailleurs de la chaîne de valeur au sujet de la santé sécurité	
	S2-4 - Plans d'action mis en place pour prévenir, atténuer et réparer les impacts liés à la santé sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur	
	4.4.1 Démarche générale de vigilance Fournisseurs & Sous-traitant	486
	4.4.1.3. Démarche de progrès au titre des Achats Responsables & Durable	492
	4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur	407
	4.3.2.1 Santé et sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur aéroportuaire	410
	S2-5 - Objectifs ciblés en matière de santé sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur	

IV. DISPOSITIF D'ALERTE

Le Dispositif d'alerte éthique Groupe permet, à tout tiers ayant intérêt à agir, de signaler tout manquement aux dispositions de son Code de conduite, en particulier une atteinte grave à l'environnement, aux Droits de l'Homme, aux libertés fondamentales, à la santé-sécurité des personnes (périmètre de la loi Potier sur le Devoir de vigilance).

cf. Dispositif d'alerte éthique - Section 4.4.2.4 du présent rapport.

4.5 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES CONCERNANT LE RAPPORT DE DURABILITÉ

RAPPORT DE CERTIFICATION DES INFORMATIONS EN MATIÈRE DE DURABILITÉ ET DE CONTRÔLE DES EXIGENCES DE PUBLICATION DES INFORMATIONS PRÉVUES À L'ARTICLE 8 DU RÈGLEMENT (UE) 2020/852 DE LA SOCIÉTÉ AÉROPORTS DE PARIS

Exercice clos le 31 décembre 2024

A l'assemblée générale de la société Aéroports de Paris,

Le présent rapport est émis en notre qualité de commissaires aux comptes de la société Aéroports de Paris. Il porte sur les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024 et incluses dans le chapitre 5 « Rapport de durabilité » du rapport de gestion.

En application de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, la société Aéroports de Paris est tenue d'inclure les informations précitées au sein d'une section distincte de son rapport de gestion. Ces informations ont été établies dans un contexte de première application des articles précités caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes, le recours à des estimations significatives, l'absence de pratiques et de cadre établis notamment pour l'analyse de double matérialité ainsi que par un dispositif de contrôle interne évolutif. Elles permettent de comprendre les impacts de l'activité du groupe sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution des affaires du groupe, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise.

En application du II de l'article L. 821-54 du code précité notre mission consiste à mettre en œuvre les travaux nécessaires à l'émission d'un avis, exprimant une assurance limitée, portant sur :

- ♦ la conformité aux normes d'information en matière de durabilité adoptées en vertu de l'article 29 ter de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 (ci-après ESRS pour « *European Sustainability Reporting Standards* ») du processus mis en œuvre par la société Aéroports de Paris pour déterminer les informations publiées, et le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail ;
- ♦ la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le chapitre 5 du rapport de gestion avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS ; et
- ♦ le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

L'exercice de cette mission est réalisé en conformité avec les règles déontologiques, y compris d'indépendance, et les règles de qualité prescrites par le code de commerce.

Il est également régi par les lignes directrices de la Haute Autorité de l'Audit « Mission de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 ».

Dans les trois parties distinctes du rapport qui suivent, nous présentons, pour chacun des axes de notre mission, la nature des vérifications que nous avons opérées, les conclusions que nous en avons tirées, et, à l'appui de ces conclusions, les éléments qui ont fait l'objet, de notre part, d'une attention particulière et les diligences que nous avons mises en œuvre au titre de ces éléments. Nous attirons votre attention sur le fait que nous n'exprimons pas de conclusion sur ces éléments pris isolément et qu'il convient de considérer que les diligences explicitées s'inscrivent dans le contexte global de la formation des conclusions émises sur chacun des trois axes de notre mission.

Enfin, lorsqu'il nous semble nécessaire d'attirer votre attention sur une ou plusieurs informations en matière de durabilité fournies par la société Aéroports de Paris dans son rapport de gestion, nous formulons un paragraphe d'observations.

Limites de notre mission

Notre mission ayant pour objectif d'exprimer une assurance limitée, la nature (choix des techniques de contrôle) des travaux, leur étendue (amplitude), et leur durée, sont moindres que ceux nécessaires à l'obtention d'une assurance raisonnable.

En outre, cette mission ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de la société Aéroports de Paris, notamment à porter une appréciation, qui dépasserait la conformité aux prescriptions d'information des ESRS sur la pertinence des choix opérés par la société Aéroports de Paris en termes de plans d'action, de cibles, de politiques, d'analyses de scénarios et de plans de transition.

Elle permet cependant d'exprimer des conclusions concernant le processus de détermination des informations en matière de durabilité publiées, les informations elles-mêmes, et les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, quant à l'absence d'identification ou, au contraire, l'identification, d'erreurs, omissions ou incohérences d'une importance telle qu'elles seraient susceptibles d'influencer les décisions que pourraient prendre les lecteurs des informations objet de nos vérifications.

Notre mission ne couvre pas les éventuelles données comparatives. Elle ne porte pas non plus sur le respect par l'entité des dispositions légales et réglementaires relatives au plan de vigilance publié en application de l'article L. 225-102-1 du code de commerce, identifiées par un pictogramme, tel que présenté dans le paragraphe introductif « Fusion du Rapport de durabilité et du Plan de vigilance - Clés de lecture ».

Conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par la société Aéroports de Paris pour déterminer les informations publiées, et respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que :

- ◆ le processus défini et mis en œuvre par la société Aéroports de Paris lui a permis, conformément aux ESRS, d'identifier et d'évaluer ses impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de durabilité, et d'identifier ceux de ces impacts, risques et opportunités matériels qui ont conduit à la publication des informations en matière de durabilité dans le chapitre 5 du rapport de gestion, et
- ◆ les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

En outre, nous avons contrôlé le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions ou incohérences importantes concernant la conformité du processus mis en œuvre par la société Aéroports de Paris avec les ESRS.

Concernant la consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail, nous vous informons qu'à la date du présent rapport, celle-ci n'a pas encore eu lieu.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations, figurant au paragraphe introductif de la section « 5.1 Informations générales » dans le rapport de gestion, qui souligne les incertitudes inhérentes à la première application de l'article L. 233-28-4 du Code de commerce portant notamment sur l'identification des informations matérielles à publier.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par la société Aéroports de Paris pour déterminer les informations publiées.

- ◆ Concernant l'identification des parties prenantes

Les informations relatives à l'identification des parties prenantes sont mentionnées dans la note « SBM-2 – Cartographie des parties prenantes et prise en compte de leurs intérêts / attentes » du rapport de gestion.

Nous avons pris connaissance de l'analyse réalisée par l'entité pour identifier les parties prenantes affectées et les utilisateurs des états de durabilité.

Nous nous sommes entretenus avec les personnes que nous avons jugé appropriées et avons inspecté la documentation disponible. Nos diligences ont notamment consisté à apprécier le caractère approprié de la description donnée dans la note « SBM-2 – Cartographie des parties prenantes et prise en compte de leurs intérêts / attentes » du rapport de gestion.

- ◆ Concernant l'identification des impacts, risques et opportunités

Les informations relatives à l'identification des impacts, risques et opportunités sont mentionnées au « IRO-1 - Méthodologie d'analyse IRO et intégration au processus global de gestion des risques de Groupe ADP » de la note 5.1.3 du rapport de gestion.

Nous avons pris connaissance du processus mis en œuvre par l'entité concernant l'identification des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités (« IRO »), réels ou potentiels, en lien avec les enjeux de durabilité mentionnés dans le paragraphe AR 16 des « Exigences d'application » de la norme ESRS 1.

Nous avons apprécié :

- ◆ la manière dont l'entité a considéré la liste des sujets de durabilité énumérés par la norme ESRS 1 (AR 16) dans son analyse ;
- ◆ comment l'entité a pris en considération les différents horizons temporels notamment s'agissant des enjeux climatiques ;
- ◆ le caractère approprié de la description donnée dans la note « IRO-1 - Méthodologie d'analyse IRO et intégration au processus global de gestion des risques de Groupe ADP ».

- ◆ Concernant l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière

Les informations relatives à l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière sont mentionnées à la section « IRO-1 - Méthodologie d'analyse IRO et intégration au processus global de gestion des risques de Groupe ADP » du rapport de gestion.

Nous avons pris connaissance, par entretien avec la direction et inspection de la documentation disponible, du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par le Groupe ADP, et apprécié sa conformité au regard des critères définis par ESRS 1.

Nous avons notamment apprécié la façon dont l'entité a établi et appliqué les critères de matérialité de l'information définis par la norme ESRS 1, y compris relatifs à la fixation de seuils, pour déterminer les informations matérielles publiées.

Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le rapport de gestion avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et réglementaires, y compris aux ESRS :

- ◆ les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans le chapitre 5 du rapport de gestion, y compris les modalités de détermination des informations relatives à la chaîne de valeur et les exemptions de divulgation retenues ;
- ◆ la présentation de ces informations en garantit la lisibilité et la compréhensibilité ;
- ◆ le périmètre retenu par la société Aéroports de Paris relativement à ces informations est approprié ; et
- ◆ sur la base d'une sélection, fondée sur notre analyse des risques de non-conformité des informations fournies et des attentes de leurs utilisateurs, que ces informations ne présentent pas d'erreurs, omissions ou, incohérences importantes, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le chapitre 5 du rapport de gestion, avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

Observations

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur :

- ◆ la section « E1-1 – Plan de transition : leviers, ressources (présentation générale) », notamment le paragraphe « [E1-1-14] → Divulgation du plan de transition pour l'atténuation du changement climatique » qui mentionne que le Groupe ADP a élaboré des plans de transition pour 7 plateformes parmi les 15 du périmètre consolidé et que ces plans ne sont pas consolidés au sein d'un plan de transition groupe.
- ◆ la section « E1-6 – Emissions de GES consolidées », notamment le paragraphe « Évaluation des émissions de GES et agrégation dans le bilan du Groupe ADP » qui indique que 12% des émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 3) sont estimées sur la base d'un ratio par passager déterminé à partir des émissions de l'aéroport d'Amman.
- ◆ les informations sociales présentées en section « 5.3.4. Consommateurs et utilisateurs finaux », relatives à la « Sureté & sécurité publique aéroportuaire » et aux « Accès à la plateforme et multimodalité », ainsi que celles présentées dans le paragraphe « E2-4-28-(a) Emissions dans l'air par polluant » de la section 5.2.2.1, ayant été établies sur les plateformes franciliennes d'ADP SA uniquement.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

- ◆ Informations fournies en application des normes environnementales – ESRS E1

Les informations publiées au titre du changement climatique (ESRS E1) sont mentionnées à la section « 5.2.1 changement climatique » du rapport de gestion.

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS de ces informations.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- ◆ mener des entretiens avec la direction du développement durable et de l'environnement, pour s'enquérir du processus adopté par l'entité pour produire cette information et apprécier l'information présentée, en particulier la description des politiques, actions et cibles mises en place par l'entité ;
- ◆ apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans la section « 5.2.1 changement climatique » et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance de l'entité ;
- ◆ mettre en œuvre des procédures analytiques adaptées, sur la base de cette information et de notre connaissance de l'entité.

En ce qui concerne les informations publiées au titre du bilan des émissions gaz à effet de serre :

- ◆ prendre connaissance de la procédure d'évaluation des émissions de GES utilisée par l'entité, en particulier :
 - apprécier la cohérence du périmètre considéré pour l'évaluation des émissions de GES avec le périmètre des états financiers consolidés et la chaîne de valeur amont et aval ;
 - prendre connaissance de la méthodologie de calcul des données estimées et des sources d'informations utilisées dans l'élaboration des estimations que nous avons jugées structurantes, auxquelles l'entité a eu recours pour l'élaboration de son bilan d'émission de GES ;
- ◆ apprécier, sur la base d'une sélection, les facteurs d'émissions utilisés et le calcul des conversions afférentes ainsi que les hypothèses de calcul et d'extrapolation, compte tenu de l'incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées ;
- ◆ rapprocher, pour les données directement mesurables, telles que la consommation d'énergie liée aux scopes 1 et 2, sur une sélection, les données sous-jacentes servant à l'évaluation des émissions de GES avec les pièces justificatives.

- ◆ concernant les émissions relatives au scope 3, apprécier :
 - la justification des inclusions et exclusions des différentes catégories et la transparence des informations données à ce titre,
 - le processus de collecte d'informations,
 - la qualité des méthodologies d'estimation retenues.

En ce qui concerne les vérifications au titre des cibles de décarbonation et plans d'actions par plateforme pour l'atténuation du changement climatique, nos travaux ont principalement consisté à :

- ◆ apprécier si ces plans d'actions reflètent les engagements pris par les organes de direction des plateformes tels que retranscrits dans les procès-verbaux des réunions concernées, étant précisé que nous n'avons pas à nous prononcer sur le caractère approprié ou le niveau d'ambition des objectifs de ces plans d'actions ;
- ◆ examiner si les informations publiées au titre des plans d'actions par plateforme pour l'atténuation du changement climatique décrivent de manière appropriée les hypothèses structurantes étant précisé que les méthodologies permettant d'apprécier la compatibilité ou l'alignement de cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'échelle d'une entreprise avec l'Accord de Paris ne sont, à ce jour, ni stabilisées, ni l'objet d'un consensus ;
- ◆ rapprocher, pour une sélection de données qui sous-tendent la valorisation des leviers de décarbonation, l'information produite avec la documentation disponible ;
- ◆ prendre connaissance du processus mis en œuvre pour estimer dans le temps les ressources allouées (OpEx et CapEx) aux actions en matière d'atténuation du changement climatique ;
- ◆ examiner l'identification des émissions de GES verrouillées réalisée par l'entité et sa prise en compte dans le plan d'adaptation.

Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier le processus mis en œuvre par la société Aéroports de Paris pour déterminer le caractère éligible et aligné des activités des entités comprises dans la consolidation.

Ils ont également consisté à vérifier les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, ce qui implique la vérification :

- ◆ de la conformité aux règles de présentation de ces informations qui en garantissent la lisibilité et la compréhensibilité ;
- ◆ sur la base d'une sélection, de l'absence d'erreurs, omissions ou, incohérences importantes dans les informations fournies, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, ou incohérences importantes concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

Observations

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la section intitulée « Mise en œuvre de la Taxonomie pour le Groupe ADP » qui mentionne le périmètre sur lequel l'analyse d'éligibilité des dépenses d'investissement a été réalisée et sur la section « Plan d'action à horizon 2025-2026 : Élaboration et mise en œuvre d'une analyse élargie de la taxonomie au sein du Groupe ADP » qui mentionne le plan d'action sur les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous avons déterminé qu'il n'y avait pas de tels éléments à communiquer dans notre rapport.

Paris La Défense, le 25 mars 2025
Les commissaires aux comptes

DELOITTE & ASSOCIES
Guillaume Troussicot

ERNST & YOUNG Audit
Alban De Claverie Antoine Flora



VOYAGE

A NICE TRIP - 祝您旅途愉快

CHAPITRE 5

ACTIVITÉ DE L'EXERCICE 2024 ET DONNÉES PROSPECTIVES **RFA**

5.1	COMMENTAIRES SUR L'ACTUALITÉ DU GROUPE DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2024	524	5.4	INVESTISSEMENTS	542
	Gouvernance	524	5.4.1	Investissements des périodes couvertes par l'information financière présentée	542
	Plateformes parisiennes	525	5.4.2	Investissement en cours	544
	Plateformes internationales	527	5.4.3	Programme d'investissements prévisionnel d'Aéroports de Paris en 2025, hors investissements financiers	544
	Hospitalité et qualité de service	528	5.4.4	Investissements réalisés dans des co-entreprises ou dans des participations significatives	544
	Emprunts obligataires	529	5.4.5	Impact environnemental des investissements réalisés et en cours	545
	Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance	529			
	Feuille de route stratégique 2025 Pioneers	529	5.5	ÉVÉNEMENTS RÉCENTS	546
	Décarbonation	530			
	Intégration du titre ADP dans les indices CAC Next 20 et CAC 40 ESG	530	5.6	PERSPECTIVES	546
5.2	ANALYSE DES COMPTES CONSOLIDÉS DE L'ANNÉE 2024	531		Trafic passagers	546
5.2.1	Analyse par segment	535		Commerces à Paris Aéroport	547
5.2.2	Flux de trésorerie du groupe ADP	540		Impacts financiers de la loi de finances pour 2025	547
5.3	ATTEINTE DES HYPOTHÈSES DE TRAFIC, PRÉVISIONS ET OBJECTIFS FINANCIERS 2024	542		Prévisions et objectifs financiers 2025	548
				Démarrage d'une phase de concertation volontaire du public relative au plan directeur de Paris Charles de Gaulle « CDG 2050 »	548
				Objectifs 2026 et ambition à moyen-terme	549
				Hypothèses de trafic, prévisions et objectifs financiers 2025	549

5.1 COMMENTAIRES SUR L'ACTUALITÉ DU GROUPE DEPUIS LE 1^{er} JANVIER 2024

GOVERNANCE

Nomination aux fonctions de Président-directeur général de la société Aéroports de Paris

À la suite des décisions prises successivement par le Premier ministre le 21 mai 2024 puis le ministre de l'économie des finances et de l'industrie le 19 décembre 2024, M. Augustin de Romanet a exercé, à partir du 21 mai 2024, les fonctions de Président-directeur général de la société Aéroports de Paris par intérim, en application de l'article 21 de l'ordonnance du 20 août 2014 modifiée relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique. Les décisions susmentionnées sont disponibles sur le site internet de la société.

Le conseil d'administration de la société avait confié au comité des rémunérations, des nominations et de la gouvernance, présidé par Madame Sylvia Metayer, la préparation de la succession de M. Augustin de Romanet en vue d'identifier les meilleurs candidats à cette fonction.

Les services du Président de la République française ont diffusé le 20 janvier 2025 un communiqué indiquant que ce dernier envisageait la nomination de M. Philippe Pascal en qualité de président-directeur général de la société Aéroports de Paris. Les commissions intéressées de l'Assemblée nationale et du Sénat se sont prononcées respectivement les 5 et 12 février 2025, dans les conditions prévues par le cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution, sur ce projet de nomination.

À l'issue du Conseil d'administration du 18 février 2025, M. Philippe Pascal a été nommé Président-directeur général à compter de cette date¹.

Composition du conseil d'administration

L'Assemblée Générale des actionnaires du 21 mai 2024, a approuvé le renouvellement de 7 administrateurs et la nomination de 4 censeurs [site internet de la société](#)). Par ailleurs, les salariés d'Aéroports de Paris SA et des filiales Hub One et Extime Duty Free Paris (EDFP) ont élu le 24 mai 2024 leurs représentants au Conseil d'administration d'Aéroports de Paris SA pour 5 ans à compter du 15 juillet dernier. Du 21 mai 2024 au 18 février 2025, M. Augustin de Romanet a exercé les fonctions de Président-directeur général de la société par intérim. Enfin, M. Philippe Pascal a été nommé Président-directeur général le 18 février 2025. Il avait été coopté au poste d'administrateur par le Conseil d'Administration du même jour après que M. de Romanet ait quitté ses fonctions. Ainsi, à ce jour, les membres du Conseil d'administration sont les suivants :

- ◆ M. Philippe PASCAL, Président-directeur général, administrateur non indépendant ;
- ◆ M. Séverin CABANNES, administrateur référent indépendant ;
- ◆ M. Jacques GOUNON, administrateur non indépendant ;
- ◆ M. Olivier GRUNBERG, administrateur indépendant ;
- ◆ La société Predica - Crédit Agricole Assurances, administrateur indépendant dont le représentant permanent est M. Matthieu LANCE ;
- ◆ Mme Sylvia METAYER, administratrice indépendante ;
- ◆ M. Pierre CUNÉO, administrateur nommé par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État ;
- ◆ Mme Cécile de GUILLEBON, administratrice nommée par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État ;
- ◆ Mme Fanny LETIER, administratrice nommée par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État ;

- ◆ M. Stéphane RAISON, administrateur nommé par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État ;
- ◆ Mme Perrine VIDALENCHE, administratrice nommée par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État ;
- ◆ Mme May GICQUEL, administratrice représentant l'État ;
- ◆ M. Jean-Paul JOUVENT, administrateur élu représentant des salariés ;
- ◆ M. Yves PASCART, administrateur élu représentant des salariés ;
- ◆ Mme Marie-Anne DONSIMONI, administratrice élue représentant des salariés ;
- ◆ M. Fayçal DEKKICHE, administrateur élu représentant des salariés ;
- ◆ M. Mouhsine ELKETRANI, administrateur élu représentant des salariés ;
- ◆ Mme Valérie SCHORGERE, administratrice élue représentant des salariés.

Censeurs avec voix consultative nommés par l'assemblée générale :

- ◆ la maire de la ville de Paris, Mme Anne HIDALGO ;
- ◆ le Secrétaire général du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer, M. Didier MARTIN ;
- ◆ la Présidente de la région Île-de-France, Mme Valérie PECRESSE ;
- ◆ le Président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France, M. Pascal DOLL.

Composition du comité de la Stratégie et des Investissements du conseil d'administration

¹ Voir communiqué du 18 février 2025 et décision du 18 février 2025 du ministre de l'économie des finances et de l'industrie disponibles sur le site internet de la société dans la section « information réglementée AMF ».

La fin du mandat d'administrateur de Monsieur Augustin de Romanet a entraîné la fin de sa mission au sein du Comité de la stratégie et des investissements.

À ce jour, la composition du comité de la stratégie et des investissements est la suivante :

- ♦ Mme May GICQUEL, administratrice représentant l'État ;
- ♦ Mme Cécile de GUILLEBON, administratrice nommée par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État ;

- ♦ M. Pierre CUNÉO, administrateur nommé par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État ;
- ♦ M. Fayçal DEKKICHE, administrateur élu représentant des salariés ;
- ♦ M. Mouhsine ELKETRANI, administrateur élu représentant des salariés.

Nominations au sein de la société Aéroports de Paris

Sur proposition du Président-directeur général, le Conseil d'administration, qui s'est réuni le 18 février 2025, a nommé Mme Justine Coutard en qualité de Directrice générale déléguée de la société.

Disposant des mêmes pouvoirs que le Président-directeur général à l'égard des tiers, Mme Coutard aura plus particulièrement la charge, au sein de la société, des enjeux de développement durable et d'aménagement.

Le 18 février 2025, Philippe Pascal, Président-directeur général, a procédé aux nominations suivantes au sein du Comité exécutif de la société :

- ♦ Mme Christelle de Robillard, Directrice générale adjointe finances, stratégie et administration, à compter du 2 avril 2025 ;
- ♦ Mme Laurence Faure, Directrice de l'aéroport Paris-Orly à compter du 18 février 2025.

Le 14 mars 2025, sur décision de Philippe Pascal, Président-directeur général, le Groupe ADP, a annoncé une évolution de la gouvernance interne, effective immédiatement, visant à renforcer l'agilité, la collégialité et la transversalité dans la prise de décision.

Cette réorganisation repose sur deux axes majeurs :

1. regroupement des directions en cinq pôles afin de favoriser la coordination, le découplage et la cohérence des enjeux internes et externes :
 - ♦ aménagement, environnement et parties prenantes, sous l'autorité de Justine Coutard Directrice générale déléguée,

- ♦ opérations et innovation, sous la responsabilité de Régis Lacote nommé Directeur général adjoint depuis le 14 mars 2025,
 - ♦ finances, stratégie et développement, sous la responsabilité de Christelle de Robillard, qui prendra ses fonctions en avril en tant que Directrice générale adjointe,
 - ♦ simplification, transformation et ressources humaines, sous la responsabilité de Loïc Aubouin, nommé Directeur général adjoint depuis le 14 mars 2025,
 - ♦ retail et hospitalité, sous la responsabilité de Mathieu Daubert, nommé Directeur général adjoint depuis le 14 mars 2025 ;
2. création d'un Comité de direction générale, composé du Président-directeur général, de la Directrice générale déléguée et des quatre Directeurs généraux adjoints, afin d'accélérer les décisions stratégiques et renforcer la lisibilité de l'organisation.

Par ailleurs, Xavier Hürstel est nommé Directeur des relations économiques et internationales, rattaché directement au Président-directeur général, pour représenter le Groupe auprès des organisations professionnelles et autorités internationales.

Cette évolution n'entraîne aucune modification des périmètres de responsabilité, des effectifs cibles ou des compétences exercées. Elle vise à fluidifier les processus décisionnels, renforcer la transversalité des expertises et optimiser l'efficacité de la gouvernance.

PLATEFORMES PARISIENNES

Réouverture d'infrastructures à Paris-Charles de Gaulle

Afin d'accueillir les flux de passagers de l'été 2024 et d'accompagner la croissance du trafic à Paris-Charles de Gaulle, les terminaux 2C et 2A ont rouvert leurs portes le 28 mai 2024 et le 2 juillet 2024 respectivement.

La fermeture des terminaux 2C et 2A a permis de mettre les trieurs à bagages au niveau des meilleurs standards aéroportuaires et de renforcer les capacités d'accueil de la police aux frontières. Il a de même été mis en place des sas PARAFE additionnels. Enfin, le parcours des passagers (salle d'embarquement, équipements électromécaniques, signalétique, etc.) a été modernisé.

Concertation publique volontaire relative au projet « Paris-Orly 2035 »

Du 26 février 2024 au 26 mai 2024, le Groupe ADP a mené une concertation publique volontaire sur le projet d'aménagement « Paris-Orly 2035 ». Cette concertation a permis de recueillir l'avis des parties prenantes, et notamment des riverains, sur le futur de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly.

Le projet Paris-Orly 2035 a pour objectif d'incarner un nouveau modèle aéroportuaire porté par l'exigence d'excellence environnementale et de qualité de service du Groupe ADP.

Les éléments du projet qui ont été présentés dans ce cadre, notamment les caractéristiques, les phasages et les montants d'investissements, constituent des hypothèses de travail et sont susceptibles d'évoluer en conséquence de la concertation ainsi que lors des procédures d'autorisations environnementales à venir.

Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

Les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris 2024 ont vu Paris Aéroport devenir la porte d'accès à la compétition pour les spectateurs, les athlètes et les délégations. Groupe ADP a ainsi déployé des moyens importants pour s'assurer de la meilleure expérience pour tous les passagers et un parcours adapté aux spécificités du trafic olympique.

Un poste de commandement dédié au JOP, réunissant nos partenaires compagnies aériennes, les services compétents de l'État et Paris 2024, avait été mis en place entre le 8 juillet et le 11 septembre 2024 pour coordonner et gérer en temps réel les flux relatifs aux JOP. Ce dispositif s'est également appuyé sur 1 500 volontaires collaborateurs du Groupe ADP, déployés dans nos aéroports afin de faciliter les flux passagers et les opérations. 20 exercices sur le terrain ont été réalisés en amont pour garantir la préparation et la robustesse du dispositif.

Après les cérémonies de clôture, les vagues de départ des délégations, concentrées sur quelques jours, ont nécessité la mise en place d'un dispositif exceptionnel incluant notamment l'enregistrement anticipé des bagages au Village olympique, leur mise sous scellés avant transfert vers des

installations dédiées à l'aéroport, puis leur embarquement dans les avions. Les athlètes, quant à eux, ont eu accès à une salle d'embarquement réservée.

La fluidité du parcours des passagers a été optimisée grâce à l'expérimentation de scanners de sécurité plus rapides, ainsi qu'à l'installation de 50% de sas Parafe supplémentaires par rapport à l'été 2023, facilitant le contrôle automatisé aux frontières. Ce dispositif avait été renforcé par une présence accrue des effectifs de la Police aux frontières.

Le coût des actions mises en œuvre en 2023 et 2024 pour faciliter l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 totalise 50 millions d'euros, dont 8 millions d'euros de charges avaient été engagées et 25 millions d'euros provisionnés dès 2023, limitant l'impact net des jeux sur l'EBITDA courant de l'année 2024 à 17 millions d'euros.

Par ailleurs, les charges relatives au partenariat avec le Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, pour 17 millions d'euros, ont été compensées par des recettes supplémentaires, l'opération étant neutre sur l'EBITDA courant 2024.

Processus d'homologation tarifaire 2025

Le 18 octobre 2024, Aéroports de Paris a notifié à l'Autorité de régulation des transports (ART) sa proposition de tarifs des redevances aéroportuaires pour la période tarifaire 2025 (du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026).

Dans le cadre de son contrôle, le régulateur apprécie en particulier le respect de plusieurs principes :

- ◆ la limitation, pour les activités de service public aéroportuaire (caisse aéronautique), du produit global des redevances aéroportuaires aux coûts des services rendus ;
- ◆ la juste rémunération des capitaux investis (ROCE) du périmètre régulé d'Aéroports de Paris appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC) du même périmètre ;
- ◆ la modération de l'évolution des tarifs par rapport aux tarifs en vigueur.

Tenant compte de l'ensemble de ces éléments, la proposition tarifaire présentée par Aéroports de Paris prévoyait :

- ◆ pour les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, une évolution de + 4,5 % en moyenne, dont une hausse de la redevance PHMR¹ de + 25 % en moyenne ;
- ◆ pour Paris-Le Bourget, une augmentation moyenne des redevances est de + 5,5 % ;

Par une décision n°2024-087 du 12 décembre 2024, publiée le 16 janvier 2025, l'ART a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget pour la période tarifaire allant du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026.

¹ Redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Performance du périmètre régulé en 2024 ¹

Au 31 décembre 2024, le ROCE régulé s'est établi à 4,0 %, contre 5,6 % au 31 décembre 2023. Il correspond au rapport entre le résultat opérationnel du périmètre régulé ² après impôt normatif sur les sociétés et la base d'actifs régulés et il est utilisé pour apprécier la performance du périmètre régulé aux termes de l'article L. 6325-1 du Code des transports.

Le résultat opérationnel du périmètre régulé pour l'année 2024 était de 318 millions d'euros, avant impôts sur les sociétés contre 436 millions d'euros en 2023.

Trafic du mois de janvier 2025

Le lundi 17 février 2025, le groupe ADP a publié les chiffres du trafic du mois de janvier 2025 (voir [communiqué](#)) :

- ♦ le trafic groupe s'est élevé à 28,1 millions de passagers, en hausse de + 10,1 % ;

- ♦ le trafic de Paris Aéroports s'est élevé à 7,6 millions de passagers, en hausse de + 8,7 %.

PLATEFORMES INTERNATIONALES

Extension de la durée de la concession de l'aéroport d'Amman jusqu'en 2039

Le 10 mai 2024, est entrée en vigueur l'opération globale de restructuration de la concession et des financements d'Airport International Group (AIG), société exploitant l'aéroport international Queen Alia d'Amman en Jordanie, détenue à 51 % et consolidée en intégration globale par le Groupe ADP. Cette opération comprend :

- ♦ l'extension de la concession de l'aéroport d'Amman pour une durée de 7 années supplémentaires, jusqu'en 2039 ;
- ♦ un rééchelonnement des dettes d'AIG, dont la maturité est allongée de 3,5 années supplémentaires ;
- ♦ le renforcement de la structure financière d'AIG, avec un prêt de la part des actionnaires.

Ces accords contribuent à la stabilité opérationnelle et financière d'AIG, et à sa capacité à accompagner la croissance du trafic en Jordanie.

Un test de dépréciation, tenant compte de l'extension de la concession et des impacts de la restructuration de la dette, a été réalisé dans le cadre de l'élaboration des comptes au 1^{er} semestre 2024. Il a donné lieu à une reprise sur dépréciation, déterminée notamment en fonction des perspectives de trafic à l'aéroport International Queen Alia et comptabilisée au 1^{er} semestre 2024. L'impact ponctuel (*one-off*) de ladite reprise sur dépréciation sur le résultat net part du groupe 2024 s'est élevée à 61 millions d'euros. Par ailleurs, l'ensemble de ces accords ont conduit à une sortie de trésorerie pour AIG d'environ 127 millions d'euros, dont 100 millions d'euros en 2024, sans impact sur le résultat net part du groupe.

Finalisation de la fusion entre GMR Airports Infrastructure (GIL) & GMR Airports Ltd (GAL)

La fusion entre GIL & GAL a été rendue effective le 25 juillet 2024 à la suite du dépôt, auprès du Registrar of Company, de l'ordonnance du National Company Law Tribunal (NCLT) approuvant le projet.

Cette opération a fait de la holding GMR Airports, groupe aéroportuaire de premier plan dans une région dynamique, une société directement cotée sur les marchés financiers indiens (Ticker : GMRAIRPORT – ISIN : INE776C01039) et dans laquelle le Groupe ADP détient désormais un intérêt économique de 45,7 % ³ (composé d'actions ordinaires d'une part et d'actions préférentielles OCRPS d'autre part).

Cette opération constitue une nouvelle étape majeure après la prise de participation du Groupe ADP dans la société il y a quatre ans, permettant d'en révéler la valeur intrinsèque et d'en assurer la liquidité. Grâce à cette fusion, la société *holding* aéroportuaire indienne simplifie par ailleurs sa structure capitalistique, accroît sa visibilité et son agilité et se place dans les meilleures dispositions pour accompagner la croissance du trafic, poursuivre ses projets aéroportuaires en cours et saisir les opportunités de développements pertinentes en Asie.

La réalisation de la fusion conduit à un jeu de charges et produits en sens inverse lors de l'opération puis au débouclage des obligations convertibles FCCBs, n'ayant pas d'impact sur la trésorerie du groupe. Ainsi une charge non-cash de -330 millions d'euros impacte négativement le résultat net ⁴ du Groupe ADP en 2024, incluant l'impact favorable de la réévaluation des obligations convertibles FCCBs dans les comptes de GAL.

Il est rappelé, qu'à l'inverse, au débouclage des FCCBs, soit au passif de GMR Airports, l'extinction de ces instruments au passif de GMR Airports aura un impact positif non-cash sur le résultat net du Groupe ADP. Les apports stratégiques et financiers de l'opération ainsi que la description des impacts comptables susmentionnés sont détaillés dans le [communiqué financier du 25 juillet 2024](#).

¹ Données en cours de revue – elles seront attestées par les commissaires aux comptes au second trimestre 2024).

² Périmètre régulé tel que défini par l'article premier de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes.

³ Intérêt économique de 45,7 % composé de 3 410 614 011 actions ordinaires et 65 111 022 actions préférentielles OCRPS, convertibles sous conditions en 2 604 440 880 actions ordinaires.

⁴ Résultat net part du groupe.

Nouveau terminal international à Almaty

Le 1^{er} juin 2024, l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan a inauguré un nouveau terminal international. D'une capacité nominale de 7 millions de passagers, cette infrastructure permet de plus que doubler les capacités de l'aéroport, à plus de 14 millions de passagers et de convertir le terminal existant en un terminal

purement domestique. Le nouveau terminal international dispose de 12 portes d'embarquement supplémentaires et de 3 200m² de surfaces commerciales pour offrir aux passagers internationaux une expérience de qualité en *duty free*.

Cession d'ADP Ingénierie

Le 15 octobre 2024, Groupe ADP a réalisé la cession de 100 % du capital social de la société ADP Ingénierie, filiale d'ADP International, à Artelia, un groupe de conseil, d'ingénierie et de gestion de projet à l'international. Cette cession s'inscrit dans le cadre de la gestion par le groupe

ADP de son portefeuille d'activités, visant à maintenir une composition optimale pour l'atteinte des objectifs stratégiques, de développement et de performance financière que le groupe s'est fixé.

Signature du contrat de concession de l'aéroport de Nagpur par GMR Airports

Le 8 octobre 2024, GMR Nagpur International Airport Limited, filiale de GMR Airports a signé le contrat de concession pour développer et opérer l'aéroport international de Nagpur pour une durée de 30 ans, assortis d'une option d'extension pour 30 ans supplémentaires.

L'aéroport, ayant accueilli 3 millions de passagers en 2023, bénéficie d'une position centrale en Inde et contribuera à la trajectoire de croissance de GMR Airports.

HOSPITALITÉ ET QUALITÉ DE SERVICE

Fusion des sociétés EPIGO et Extime Food & Beverage Paris

Les sociétés Epigo et Extime Food & Beverage Paris, deux sociétés opératrices de restauration à Paris Aéroport au capital social détenu par Aéroports de Paris et Select Service Partner (SSP), ont fusionné le 8 juillet 2024. Cette opération permet de regrouper dans une même société les opérations de plus d'une centaine de points de vente à Paris Aéroport.

Extime Food & Beverage Paris, la société absorbante et détenue à 50 % par le groupe, restera consolidée par le Groupe ADP par mise en équivalence.

Acquisition de Paris Experience Group et d'Extime PS Inc. (anciennement Private Suite)

Au cours du mois d'octobre 2024, le Groupe ADP a finalisé deux acquisitions dans le segment « Commerces et Services » : Paris Experience Group, créateur d'expériences touristiques en Île-de-France, et Private Suite devenue Extime PS Inc., opérateur de terminaux aéroportuaires exclusifs aux États-Unis. Ces acquisitions, pour un montant combiné de 360 millions d'euros au second semestre 2024, permettent à Extime d'étendre son offre au-delà des aéroports parisiens et d'accroître ses perspectives de croissance à Paris et à l'international.

« créateur d'expériences hors du temps en zone réservée des aéroports parisiens », Extime devient alors pour le touriste un « créateur d'expériences sur tout son séjour à Paris ».

Extime PS Inc.

Le 11 octobre 2024, le Groupe ADP a finalisé l'acquisition de 100 % du capital social de la société américaine Extime PS Inc. (anciennement Private Suite).

Extime PS Inc. développe et opère des terminaux exclusifs pour passagers de vols commerciaux et est présent dans 4 aéroports aux États-Unis, dont 2 où les sites Extime PS Inc. sont déjà en opération, à Los Angeles (LAX) et Atlanta (ATL).

Extime PS Inc. propose des services hauts de gamme sur mesure aux passagers : salons privés, restauration et bar, spa, valet, enregistrement et récupération des bagages, ainsi qu'un parcours confidentiel, personnalisé et sans couture de bout en bout, incluant transport à l'avion en voiture côté piste, contrôles de sécurité et passage des frontières sur place.

Extime PS Inc. est positionnée sur un marché attractif et en pleine expansion à l'international, avec un fort potentiel de croissance, notamment aux États-Unis, où la demande pour des services exclusifs et personnalisés dans les aéroports est particulièrement élevée.

Cette acquisition, qui s'inscrit dans l'ambition de développement à l'international du Groupe ADP, est en ligne avec la stratégie Extime, la marque d'hospitalité et de *retail* aéroportuaire de Groupe ADP, notamment avec sa gamme Extime Exclusive.

Paris Experience Group

Le 23 octobre 2024, le Groupe ADP a finalisé l'acquisition de 100% du capital social de Paris Experience Group et de ses sociétés affiliées.

Organisé autour de trois marques principales (Paris City Vision, Mon Petit Paris et Paris Seine) Paris Experience Group propose des visites de musées et monuments historiques, des circuits touristiques dans la ville de Paris et des excursions en Île-de-France et en régions, des déjeuners et dîners croisières et des événements privés sur la Seine.

Paris Experience Group est positionné sur un marché porteur et bénéficie de solides positions : liens anciens facilitant l'accès aux monuments et institutions culturelles, emplacements stratégiques sur la Seine, force commerciale « B to B » (via des agences de voyages, hôtels etc.), notamment sur certains marchés clés comme les États-Unis.

L'acquisition de Paris Experience Group va permettre de faire évoluer la proposition de valeur d'Extime vis-à-vis des touristes durant l'ensemble de leur séjour à Paris. D'un,

Reconnaissance de la qualité de service des aéroports du groupe par le classement Skytrax 2024

Six aéroports du Groupe ADP figurent parmi les 100 meilleurs aéroports mondiaux en matière de qualité de service selon le classement des World Airport Awards de l'organisme Skytrax révélé le 17 avril 2024.

Paris-Charles de Gaulle conserve sa place de meilleur aéroport d'Europe pour la troisième année consécutive et s'établit comme le 6^{ème} meilleur aéroport au monde (contre 5^{ème} en 2023 et 6^{ème} en 2022). Paris-Orly continue sa nette progression, au 30^{ème} rang mondial (contre le 39^{ème} en 2023 et le 46^{ème} en 2022) et est désigné meilleur aéroport régional en Europe.

À l'international, 4 autres aéroports du réseau figurent parmi les 100 meilleurs aéroports :

- ◆ Indira Gandhi à Delhi maintient sa place en 36^{ème} position et demeure le meilleur aéroport en Inde et en Asie du Sud ;
- ◆ Médine prend la 50^{ème} position (+ 2 places) et est nommé meilleur aéroport régional au Moyen-Orient ;
- ◆ Rajiv Gandhi à Hyderabad prend la 61^{ème} position (+ 4 places) ;
- ◆ Goa fait son entrée dans le top 100, en 92^{ème} position.

EMPRUNTS OBLIGATAIRES

Émission d'un nouvel emprunt obligataire

Le 7 mai 2024, Aéroports de Paris a procédé avec succès à une émission d'obligations, la première depuis 2020, d'une maturité de 7 ans et d'un montant de 500 millions d'euros. Les titres portent intérêt au taux fixe de 3,375 %.

Le 13 mars 2025, Aéroports de Paris a réalisé avec succès une nouvelle émission obligataire d'un montant total de 1 milliard d'euros, répartie en deux tranches :

- ◆ une première tranche de 500 millions d'euros, d'une maturité de 8 ans, assortie d'un coupon au taux fixe de 3,500 % ;
- ◆ une seconde tranche de 500 millions d'euros, d'une maturité de 11 ans, assortie d'un coupon au taux fixe de 3,750 %.

Remboursement d'un emprunt obligataire

Le 11 juin 2024, Aéroports de Paris a remboursé l'emprunt de 500 millions d'euros de nominal émis le 31 mai 2012. Les titres portaient intérêt au taux fixe de 3,125 %.

Rachat obligataire partiel

Le 21 mars 2025, Aéroports de Paris a finalisé le rachat de 250 millions d'euros de ses obligations à échéance 2026

portant un coupon de 2,125 %. Lancée le 13 mars 2025 cette opération fait suite au règlement-livraison de son émission obligataire à double tranche de 1 milliard d'euros et s'inscrit dans la politique de gestion dynamique du profil de la dette de la Société. à l'issue de cette opération, 750 millions d'euros d'obligations à échéance 2026 restent en circulation.

TAXE SUR L'EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LONGUE DISTANCE

Le 14 mars 2024, Aéroports de Paris, comme d'autres exploitants d'infrastructures de transport visés par la taxe, a introduit devant le Conseil d'Etat une question prioritaire de constitutionnalité relative à l'article 100 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 qui a créé la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance.

Le 12 juin 2024, le Conseil d'État a transmis au Conseil constitutionnel la question prioritaire de constitutionnalité, estimant que la conformité des dispositions à la Constitution devait être analysée par le juge constitutionnel.

Par sa décision du 12 septembre 2024, le Conseil constitutionnel a déclaré les dispositions contestées de la loi de finances pour 2024 conformes à la Constitution.

FEUILLE DE ROUTE STRATÉGIQUE 2025 PIONEERS

Les actions contribuant à la tenue des objectifs de 2025 Pioneers se poursuivent. À fin juin 2024, il a été constaté l'opportunité d'ajuster quatre objectifs afin de les rendre compatibles avec certains facteurs exogènes, tels que : la capacité d'évolution de certaines réglementations, des contraintes opérationnelles liées à la navigation aérienne, la vitesse de renouvellement des flottes des compagnies aériennes ou encore l'absence d'opportunités de marché. Les objectifs ajustés établissent de nouvelles cibles exigeantes au regard du contexte précité et réaffirment la détermination du Groupe ADP et son engagement à atteindre des résultats ambitieux. (voir également le communiqué des résultats semestriels 2024).

À fin décembre 2024, l'évaluation périodique des 20 indicateurs (KPI - Key Performance Indicators) établit que deux d'entre eux ne pourront pas être atteints d'ici la fin de l'année 2025, échéance finale de la feuille de route. Il s'agit du KPI n°4 : « Proposer à 50% des passagers au départ vers l'international à Paris-Orly et Paris-CDG une facilitation biométrique dans leur parcours au départ » et le KPI n°16 : « Déployer 120 expérimentations en matière d'innovations sociétales, environnementales et opérationnelles d'ici 2025, dont 30 conduisant à une industrialisation ».

Par ailleurs, un risque de non-atteinte a également été identifié pour deux indicateurs. S'agissant du KPI n°5, lié à l'objectif de satisfaction globale des passagers mesuré par ACI-ASQ, bien que des progrès significatifs aient été réalisés, cet objectif pourrait s'avérer difficile à atteindre d'ici 2025, compte tenu des contraintes propres à une plateforme comme Paris et des caractéristiques variées du trafic. S'agissant du KPI n°20 « Former 100 % des collaborateurs aux bonnes pratiques éthiques et compliance », malgré des taux très élevés, la rotation naturelle des collaborateurs compromet l'atteinte de l'objectif.

Le groupe reste pleinement engagé dans la mise en œuvre des ambitions portées par cette feuille de route dans le but de maximiser les résultats et d'atteindre les objectifs visés.

Enfin, deux indicateurs ont déjà été atteints, comme cela avait été annoncé dans le communiqué des résultats semestriels 2024 : le KPI n°14 « Appuyer la généralisation des procédures de descentes continues entre 2023 et 2025 à Paris-CDG et Paris-Orly » et le KPI n°18 « Prendre en compte un critère RSE dans la rémunération de 100 % des collaborateurs ».

Le suivi de l'ensemble des indicateurs de la Feuille de route stratégique 2025 *Pioneers* figure au chapitre Suivi des indicateurs de la feuille de route stratégique du présent document.

DÉCARBONATION

Investissement dans LanzaJet venant soutenir le déploiement des carburants d'aviation durable (*sustainable aviation fuel* ou SAF)

Dans le cadre de sa feuille de route 2025 *Pioneers*, le Groupe ADP transforme progressivement ses aéroports en hubs énergétiques, capables de proposer aussi bien de l'énergie électrique, des carburants d'aviation durable que de l'hydrogène bas-carbone.

Concernant les carburants d'aviation durable, le Groupe ADP entend notamment contribuer à des initiatives soutenant sa production et son déploiement, partout dans le monde.

Le 16 mai 2024, le Groupe ADP a ainsi annoncé avoir réalisé, à travers sa filiale ADP International, un investissement de 20 millions de dollars US ¹ dans la société LanzaJet. LanzaJet, producteur américain de SAF, bénéficie d'une technologie mature, prouvée et déployable à grande échelle : la transformation de l'éthanol ² en carburant.

Cet investissement stratégique s'ajoute aux actions déjà entreprises par le Groupe ADP pour soutenir la filière et accélérer la décarbonation du transport aérien.

Validation des objectifs de décarbonation du Groupe ADP par l'organisme indépendant SBTi

Le 3 octobre 2024, le Groupe ADP a reçu la validation officielle de ses objectifs de décarbonation par l'organisme indépendant Science Based Targets initiative (SBTi). Ces objectifs incluent une réduction de 68 % des émissions directes d'ici 2030 et de 90 % d'ici 2035, par rapport à 2019, pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Il est anticipé que les émissions des parties prenantes soient également réduites de 27,5 % d'ici 2030 et de 90 % d'ici 2050, avec une ambition de zéro émission nette sur toute la chaîne de valeur.

Cette validation s'inscrit pleinement dans la stratégie climat du Groupe et dans le cadre de sa feuille de route *Pioneers* 2025, attestant que les engagements du Groupe ADP sont compatibles avec les objectifs de l'Accord de Paris, visant à limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C. Des actions concrètes, telles que la réduction de la consommation d'énergie, l'électrification des opérations au sol et la préparation de l'accueil des avions à hydrogène, soutiennent ces objectifs.

INTÉGRATION DU TITRE ADP DANS LES INDICES CAC NEXT 20 ET CAC 40 ESG

Le 12 septembre 2024, l'action Aéroports de Paris (FR0010340141) est entrée dans l'indice CAC Next 20, qui regroupe les valeurs suivant immédiatement celles du CAC 40 ainsi que dans l'indice CAC 40 ESG, regroupant les valeurs du CAC 60 démontrant les meilleures pratiques environnementales, sociales et de gouvernance (ESG).

¹ Participation minoritaire sous forme de Simple Agreement For Future Equity (SAFE).

² Ethanol-to-jet.

5.2 ANALYSE DES COMPTES CONSOLIDÉS DE L'ANNÉE 2024

Comptes consolidés 2024

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023
Chiffre d'affaires	6 158	5 495	+663 M€
EBITDA courant	2 068	1 956	+112 M€
<i>Ratio EBITDA courant / Chiffre d'affaires</i>	33,6 %	35,6 %	-2,0 pts
Résultat opérationnel courant	985	1 239	(254) M€
Résultat opérationnel	994	1 243	(249) M€
Résultat financier	(152)	(227)	+75 M€
Résultat net part du Groupe	342	631	(289) M€

Chiffre d'affaires

(in millions of euros)	2024	2023	Variation 2024/2023
Chiffre d'affaires	6 158	5 495	+663 M€
Activités aéronautiques	2 054	1 910	+144 M€
Commerces et services	1 930	1 766	+164 M€
<i>Dont Extime Duty Free Paris</i>	820	755	+65 M€
<i>Dont Extime Travel Essentials Paris</i>	180	118	+62 M€
Immobilier	332	314	+18 M€
International et développements aéroportuaires	1 971	1 630	+341 M€
<i>Dont TAV Airports</i>	1 660	1 305	+355 M€
<i>Dont AIG</i>	277	277	- M€
Autres activités	189	180	+9 M€
Éliminations et résultats internes	(318)	(305)	-13 M€

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe ADP s'établit en 2024 à 6 158 millions d'euros, en hausse de +12,1 %, soit +663 M€ par rapport à 2023, du fait principalement de la croissance du trafic sur :

- ♦ le chiffre d'affaires des Activités aéronautiques à Paris, en hausse de +7,5 %, soit +144 M€, à 2 054 millions d'euros ;
- ♦ le chiffre d'affaires des Commerces & services à Paris, en hausse de +9,3 %, soit +164 M€, à 1 930 millions d'euros ;

♦ le chiffre d'affaires du segment International & développements aéroportuaires, notamment chez TAV Airports, en hausse de +20,9 %, soit +341 M€, à 1 971 millions d'euros.

♦ Le montant des éliminations inter-segments s'élève à -318 millions d'euros.

EBITDA

(in millions of euros)	2024	2023	Variation 2024/2023
Chiffre d'affaires	6 158	5 495	+663 M€
Charges courantes	(4 210)	(3 597)	-613 M€
<i>Achats consommés</i>	(920)	(837)	-83 M€
<i>Services externes</i>	(1 511)	(1 310)	-201 M€
<i>Charges de personnel</i>	(1 259)	(1 055)	-204 M€
<i>Impôts et taxes</i>	(411)	(265)	-146 M€
<i>Autres charges d'exploitation</i>	(109)	(130)	+21 M€
Autres charges et produits	120	58	+62 M€
EBITDA courant	2 068	1 956	+112 M€
<i>Ratio EBITDA courant / Chiffre d'affaires</i>	33,6 %	35,6 %	-2,0 pts

Le montant des charges courantes du groupe s'établit en 2024 à (4 210) millions d'euros, en hausse de +17,0 %, soit (-613 M€). En 2024, les charges courantes incluent notamment :

- ◆ le coût des actions mises en œuvre en 2024 pour faciliter l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 s'élèvent à (41) millions d'euros, partiellement compensés par une reprise de provision, pour +25 millions d'euros, comptabilisée dans les autres charges et produits (voir ci-dessous) ;
- ◆ les charges relatives au partenariat avec le Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, s'élèvent à (17) millions d'euros, comptabilisés au 1^{er} semestre 2024, lesquels sont intégralement compensés par des recettes supplémentaires. L'opération est donc neutre sur l'EBITDA courant.

Par catégorie, les charges courantes du groupe se répartissent tel que ci-dessous :

Les achats consommés s'établissent à (920) millions d'euros, en hausse de +9,9 %, soit -83 M€, en raison de :

- ◆ la hausse de +13,8 %, soit (44) M€, pour TAV Airports, notamment lié aux activités d'achat/vente de carburant à Almaty ;
- ◆ la hausse de +12,4 %, soit (41) M€, pour Extime Duty Free Paris et Extime Travel Essentials Paris, du fait de la hausse des achats des marchandises vendues, sous l'effet de la hausse du chiffre d'affaires de ces filiales.

Les charges liées aux services externes s'établissent à (1 511) millions d'euros, en hausse de +15,3 %, soit -201 M€, du fait notamment de :

- ◆ la hausse des charges de prestations de services de +9,1 %, pour (57) M€, notamment relatives à la sûreté et à l'accueil et l'assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en lien avec la hausse du trafic à Paris ;
- ◆ la hausse des charges d'entretien et réparation de +8,2 %, pour (18) M€, lié à des efforts accrus pour faire face aux défis opérationnels de la reprise du trafic et en amont des Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024 ;
- ◆ la hausse des charges liées aux autres services et charges externes de +27,3 %, pour (127) M€, tiré par les mêmes effets et par la croissance des activités d'hospitalité de TAV Airports.

En excluant l'impact des éléments ponctuels (éléments « one-offs »), l'EBITDA courant hors one-offs du groupe s'élève à 2 064 millions d'euros en 2024, contre 1 958 millions d'euros en 2023, soit une hausse de +5,4 %, soit +106 M€) L. La liste des éléments « one-offs » pour 2024 et 2023, ainsi que le calcul de l'EBITDA courant hors one-offs pour ces deux années sont détaillés ci-dessous :

2023 hors one-offs

en millions d'euros	2023	Détails
EBITDA courant	1,956	
Total des éléments one-offs	2	
dont charges courantes	12	Charges liées à la préparation des JOP 2024 et autres
dont autres charges et produits	(35)	Vente de capacités électriques excédentaires à Paris
EBITDA courant hors one-offs	1,958	
Marge d'EBITDA hors one-offs	35.6%	

Les charges de personnel s'établissent à (1 259) millions d'euros, en hausse, de +19,3 %, soit -204 M€. Cette hausse s'explique notamment par :

- ◆ les charges de personnel de TAV Airports, en hausse de +40,4 %, pour (135) M€, liée à des hausses des salaires en Turquie sous l'effet de l'inflation et, dans une moindre mesure, à la hausse des effectifs ;
- ◆ les charges de personnel d'Aéroports de Paris SA, en hausse de +9,5 %, pour (49) M€, du fait de :
 - ◆ l'impact des recrutements effectués en 2024 (204 ETP¹ nets supplémentaires) et de l'effet en année pleine des recrutements effectués en 2023,
 - ◆ l'effet lié aux mesures de hausse des salaires mises en place en janvier 2024.

Le montant des impôts et taxes s'établit à (411) millions d'euros, en hausse de +55,1 %, soit -146 M€) du fait principalement de l'introduction de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance pour -131 M€ en 2024. Par ailleurs, la taxe foncière 2024 tient compte d'un dégrèvement de 10 M€, partiellement compensé par la hausse des taxes sur prestations de sûreté de + 10,3 % (- 7 M€), en lien avec la hausse du trafic.

Les autres charges d'exploitation s'élèvent à (109) millions d'euros, en baisse de -16,2 %, soit +21 M€.

Les autres charges et produits représentent un produit net de 120 millions d'euros, en hausse de +106,9 %, soit +62 M€, du fait de :

- ◆ la reprise de provision relative aux mesures d'accueil des JOP dans les aéroports parisiens, pour 25 millions d'euros ;
- ◆ la reprise en pleine propriété d'actifs immobiliers à Paris, pour 26 millions d'euros.

En 2024, l'EBITDA courant consolidé du groupe s'élève à 2 068 millions d'euros, en hausse de +5,7 %, soit +112 M€. La marge s'établit à 33,6 % du chiffre d'affaires en 2024, en baisse de -2,0 pts. En excluant l'impact de la taxe sur les infrastructures de longue distance, la marge d'EBITDA courant s'établit à 35,7 % du chiffre d'affaires, en hausse de 0,1 point.

¹ Équivalent temps plein.

2024 hors one-offs

en millions d'euros	2024	Détails
EBITDA courant	2,068	
Total des éléments one-offs	(4)	
dont chiffre d'affaires	9	Avoirs correctifs sur exercices antérieurs
dont charges courantes	28	Dépenses liés aux JOP 2024 ; dégrèvements de taxe foncière à Paris
dont autres charges et produits	(42)	Reprise de la provision relative aux JOP 2024 ; Reprise d'un actif immobilier en pleine propriété ; Impact de la cession d'ADP Ingénierie ;
EBITDA courant hors one-offs	2,064	
Marge d'EBITDA hors one-offs	33,5%	

Résultat net part du Groupe

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023	
EBITDA courant	2 068	1 956	+112 M€	+5,7 %
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises	(791)	(792)	+1 M€	-0,1 %
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	(292)	75	-367 M€	- %
Résultat opérationnel courant	985	1 239	-254 M€	-20,5 %
Autres produits et charges opérationnels non courants	9	4	+5 M€	+125,0 %
Résultat opérationnel	994	1 243	-249 M€	-20,0 %
Produits financiers	443	888	+75 M€	-33,0 %
Résultat avant impôt	842	1 016	-174 M€	-17,1 %
Impôts sur les résultats	(326)	(232)	-94 M€	+40,5 %
Résultat net des activités poursuivies	516	784	-268 M€	-34,2 %
Résultat net des activités non poursuivies	0	—	- M€	- %
Résultat net	516	784	-268 M€	-34,2 %
Résultat net part des participations ne donnant pas le contrôle	174	153	+21 M€	+13,7 %
Résultat net part du Groupe	342	631	-289 M€	-45,8 %

Les dotations aux amortissements et dépréciations s'établissent à (791) millions d'euros, en baisse de -0,1 %, soit +1 M€ notamment lié à la reprise d'une dépréciation pour + 152 millions d'euros, relative à l'extension de la durée de la concession de l'aéroport d'Amman jusqu'en 2039.

Le résultat des entreprises mises en équivalence s'établit à (292) millions d'euros, en baisse de -367 M€ du fait notamment de l'enregistrement d'une charge non-cash au 2^{ème} semestre dans le cadre de la fusion GIL/GAL pour (330) millions d'euros, incluant l'impact favorable de la réévaluation des obligations convertibles FCCBs dans les comptes de GAL.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le résultat opérationnel courant s'établit à 985 millions d'euros, en baisse de -20,5 %, soit -254 M€, et le résultat opérationnel à 994 millions d'euros, en baisse de -20,0 %, soit -249 M€.

Le résultat financier s'établit à une charge de (152) millions d'euros, se réduisant de -33,0 %, soit +75 M€ du fait notamment de :

- ♦ la hausse des gains de changes réalisés au cours de 2024 pour + 24 millions d'euros ;
- ♦ la hausse des gains sur placements de trésorerie, pour + 28 millions d'euros ;

- ♦ la variation de la juste valeur, pour + 29 millions d'euros, des obligations convertibles FCCBs (*Foreign Currency Convertible Bonds*) et options associées mises en place depuis 2023 dans le cadre du projet de fusion entre GIL et GAL¹.

La charge d'impôt sur les résultats s'élève à (326) millions d'euros, contre une charge d'impôt de (232) millions d'euros en 2023, du fait de la non-déductibilité de la taxe sur les infrastructures de transport de longue distance en France, et d'effets défavorables d'impôts différés pour AIG.

Le résultat net s'élève en 2024 à 516 millions d'euros, en baisse de -34,2 %, soit -268 M€ par rapport à 2023.

Le résultat net part des participations ne donnant pas le contrôle est en hausse de +13,7 %, soit +21 M€, à 174 millions d'euros, du fait de l'impact de la reprise de dépréciation mentionnée ci-dessus dans les comptes d'AIG, détenue à 51 %.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le résultat net part du Groupe (RNPG) s'établit à 342 millions d'euros, en baisse de -45,8 %, soit -289 M€, par rapport à 2023.

¹ Voir le communiqué de presse du 19 mars 2023.

En excluant l'impact des éléments ponctuels (éléments « one-offs »), le RNPG hors one-offs s'élève à 638 millions d'euros en 2024, contre 552 millions d'euros en 2023, soit une hausse de +15,6 %, soit +86 M€ La liste des éléments « one-offs » pour 2024 et 2023, ainsi que le calcul du RNPG hors one-offs pour ces deux années sont détaillés ci-dessous :

2023 hors one-offs

en millions d'euros - net des intérêts minoritaires	2023	Détails
Résultat net part du groupe	631	
Total des éléments one-offs	-79	
dont éléments one-offs à l'EBITDA	2	
dont dot. aux amortissements et dépréciations	-1	Reprise de provision sur AIG ; autres dépréciations one-offs
dont quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	(42)	Gain sur la cession partielle de Tibah ; gain sur traitement comptable de l'hyperinflation en Turquie ; autres one-offs
dont autres charges et produits opérationnels	(4)	Cession titres Extime F&B ; Amende versée par ADP Ingénierie (CJIP)
dont résultat financier	-34	Reprise de provision sur prêt d'actionnaire à Tibah ; variation de la juste valeur des FCCBs ; autres one-offs
dont impôts sur les résultats	-	Comptabilisation de l'hyperinflation en Turquie, compensée par l'imposition sur les tremblements de terre en Turquie
Résultat net part du groupe hors one-offs	552	

2024 hors one-offs

en millions d'euros - net des intérêts minoritaires	2024	Détails
Résultat net part du groupe	342	
TOTAL DES ÉLÉMENTS ONE-OFFS	296	
dont éléments one-offs à l'EBITDA	-3	
dont dot. aux amortissements et dépréciations	-20	Reprise de dépréciation AIG pour extension de la concession ; Mises au rebut lié à inventaire de la base d'actif à Paris ; Dépréciations d'actifs à l'international
dont quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	330	Impact comptable de la fusion GIL/GAL et réévaluation de la juste valeur des FCCBs
dont résultat financier	-11	Produits sur FCCBs & autres
Résultat net part du groupe hors one-offs	638	

Trésorerie et investissements

Au 31 décembre 2024, le Groupe ADP dispose d'une trésorerie s'élevant à 2,0 milliards d'euros, en baisse de -385, soit -16,4 %, par rapport au 31 décembre 2023. Les flux de trésorerie opérationnels s'établissent à 1 524 millions d'euros et les produits de l'émission obligataire du 7 mai 2024 par Aéroports de Paris, pour un montant de 500 millions de dollars, sont plus que compensés par les opérations suivantes :

- ♦ la mise en paiement par Aéroports de Paris, le 7 juin 2024, d'un dividende à ses actionnaires, pour un montant de 3,82 € par action, soit un total de 377 millions d'euros ;
- ♦ le remboursement par Aéroports de Paris, le 11 juin 2024, d'un emprunt obligataire d'un montant de 500 millions d'euros ;
- ♦ une sortie de trésorerie de 100 millions d'euros en lien avec l'opération globale de restructuration de la concession et des financements d'Airport International Group (AIG) ;
- ♦ les acquisitions des sociétés PEG et Extime PS Inc. en octobre 2024 pour un montant total de 360 millions d'euros.

Au regard de cette trésorerie disponible et des besoins attendus en 2025, le groupe dispose de liquidités qu'il estime satisfaisantes, dans le contexte macroéconomique actuel, pour faire face à ses besoins courants ainsi qu'à ses engagements financiers.

Les investissements corporels et incorporels s'élèvent en 2024 à 1 089 millions d'euros (dont 776 millions d'euros pour ADP SA), contre 1 009 millions d'euros en 2023 (dont 731 millions d'euros pour ADP SA).

Les principaux projets d'investissements à Paris Aéroport lors de l'année 2024 sont :

- ♦ la réhabilitation et la mise en conformité EASA¹ de la piste 1 à Paris-CDG et de la piste 2 à Paris-Orly, ainsi que des taxiways associées ;
- ♦ le projet de prolongation de la canalisation des eaux pluviales à Paris-CDG jusqu'à la Marne ;
- ♦ la mise en place d'une géothermie profonde associée la centrale thermique frigorifique et énergétique bis à Paris-CDG ;
- ♦ l'ouverture des Salons de Réception Extime Exclusive à Paris-CDG.

¹ Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

Endettement financier

L'endettement financier net du Groupe ADP s'établit à 8 572 millions d'euros au 31 décembre 2024, contre 7 934 millions d'euros au 31 décembre 2023. Au 31 décembre 2024, le ratio d'endettement s'établit à 4,1x l'EBITDA courant de l'année 2024, contre 4,1x l'EBITDA courant à fin 2023.

Il est précisé que l'endettement financier tient compte des instruments dérivés consentis sur les obligations convertibles (FCCBs - Foreign Currency Convertible Bonds) souscrites par le Groupe en mars 2023 dans le cadre du projet de fusion entre GIL et GAL :

- ♦ l'option d'achat (call) détenue par GMR-E (dérivé passif), permettant à ce dernier d'acheter les FCCBs à tout moment ;
- ♦ l'option de vente (put) détenue par ADP (dérivé actif), permettant au groupe de vendre les FCCBs à GMR-E, ou un tiers étranger désigné par GMR-E.

Les juste-valeurs de l'option d'achat et de l'option de vente s'élèvent respectivement à 530 millions d'euros et 8 millions d'euros au 31 décembre 2024 (contre respectivement 555 millions d'euros et 23 millions d'euros au 31 décembre 2023).

En excluant la juste valeur de ces instruments dérivés, dont le débouclage interviendra concomitamment au remboursement des FCCBs (nominal + intérêts), l'endettement financier net ajusté s'élèverait à 8 050 millions d'euros au 31 décembre 2024 soit 3,9x l'EBITDA courant de l'année 2024 (contre 7 402 millions d'euros au 31 décembre 2023 et 3,8x l'EBITDA courant 2023).

5.2.1 ANALYSE PAR SEGMENT

Activités aéronautiques – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023	
Chiffre d'affaires	2 054	1 910	+144 M€	+7,5 %
Redevances aéronautiques	1 235	1 156	+79 M€	+6,8 %
Redevances passagers	801	731	+70 M€	+9,6 %
Redevances atterrissage	262	255	+7 M€	+2,7 %
Redevances stationnement	172	169	+3 M€	+1,8 %
Redevances spécialisées	267	241	+26 M€	+10,8 %
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	529	492	+37 M€	+7,5 %
Autres produits	23	21	+2 M€	+9,5 %
EBITDA courant	495	511	-16 M€	-3,1 %
Résultat opérationnel courant	74	120	-46 M€	-38,3 %
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	24,1 %	26,8 %	-2,7 pts	-
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	3,6 %	6,3 %	-2,7 pts	-

En 2024, le chiffre d'affaires du segment Activités aéronautiques, qui correspond aux seules activités aéroportuaires assurées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire des plateformes parisiennes, est en hausse de +7,5 %, soit, +144 M€, à 2 054 millions d'euros.

Le produit des redevances aéronautiques (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) a augmenté de +6,8 %, soit +79 M€, à 1 235 millions d'euros du fait de l'augmentation du trafic et de la hausse de +4,5% en moyenne des tarifs des redevances depuis le 1^{er} avril 2024. Il est composé de :

- ♦ du produit de la redevance par passager, en hausse de +9,6 %, soit +70 M€, liée à l'augmentation du trafic passagers (+3,7 %), ainsi qu'à la hausse de la part du trafic international ;
- ♦ du produit de la redevance atterrissage, en hausse de +2,7 %, soit +7 M€, liée à l'augmentation des mouvements d'avions (+1,7%) ;
- ♦ du produit de la redevance stationnement, en hausse de +1,8 %, soit +3 M€.

Le produit des redevances spécialisées (redevances accessoires et redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite - PHMR) est en hausse de +10,8 %, soit +26 M€, à 267 millions d'euros, liée à la croissance du trafic et la hausse des tarifs des redevances.

Pour rappel, par sa décision n° 2024-001 du 18 janvier 2024, publiée le 12 février 2024, l'ART a homologué les tarifs des

redevances aéroportuaires d'Aéroports de Paris pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2024 au 31 mars 2025. Cette homologation s'est traduite, pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, par une hausse des redevances de + 4,5 % en moyenne, et de + 5,4 % en moyenne pour l'aéroport de Paris-Le Bourget. Les tarifs des redevances applicables pour les aéroports parisiens figurent sur le [site internet de la société](#).

Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire sont en hausse de +7,5 %, soit +37 M€, à 529 millions d'euros. Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire étant déterminés par les coûts de ces activités, le chiffre d'affaires de cette activité ne croît pas dans la même proportion que le trafic de passagers.

Les autres produits, constitués notamment de refacturations à la Direction des Services de la Navigation Aérienne, de locations liées à l'exploitation des aérogares et d'autres prestations de travaux réalisées pour des tiers, sont en hausse de +9,5 %, soit +2 M€, à 23 millions d'euros.

L'EBITDA courant du segment est en baisse de -3,1 %, soit -16 M€, à 495 millions d'euros, la croissance du trafic et la hausse des redevances aéronautiques pour la période tarifaire 2024 n'ayant que partiellement compensé l'impact de l'introduction de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, pour 69 millions d'euros sur le segment.

Le résultat opérationnel courant du segment est en baisse de -38,3 %, soit -46 M€, à 74 millions d'euros en 2024.

Commerces et services – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023	
Chiffre d'affaires	1 930	1 766	+164 M€	+9,3 %
Activités commerciales	1 281	1 135	+146 M€	+12,9 %
<i>Extime Duty Free Paris</i>	819	756	+63 M€	+8,3 %
<i>Extime Travel Essentials Paris (ex. Relay@ADP)</i>	182	118	+64 M€	+54,2 %
<i>Autres Boutiques et Bars & restaurants</i>	126	159	-33 M€	-20,8 %
<i>Publicité</i>	72	55	+17 M€	+30,9 %
<i>Autres produits commerciaux et d'hospitalité</i>	61	47	+14 M€	+29,8 %
Parcs et accès	178	173	+5 M€	+2,9 %
Prestations industrielles	203	198	+5 M€	+2,5 %
Recettes locatives	202	179	+23 M€	+12,8 %
Autres produits	62	82	-20 M€	-24,4 %
EBITDA courant	735	778	-43 M€	-5,5 %
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT	600	637	-37 M€	-5,8 %
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	38,1 %	44,1 %	-6,0 pts	-
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	31,1 %	36,1 %	-5,0 pts	-

En 2024, le chiffre d'affaires du segment Commerces et services est en hausse de +9,3 %, soit +164 M€, à 1 930 millions d'euros.

Depuis la publication du chiffre d'affaires des 9 premiers mois de l'année 2024, les changements suivants sont intervenus dans la présentation du segment Commerces et Services :

- ◆ les comptes de la société SDA Croatie, précédemment comptabilisés au sein du segment International, sont désormais comptabilisés au sein du segment Commerces & Services ;
- ◆ la dénomination « Autres produits commerciaux » évolue en « Autres produits commerciaux et d'hospitalité », pour mieux refléter les activités dont le chiffre d'affaires est comptabilisé sous cette appellation. Il inclut désormais les recettes provenant des services d'hospitalité et le chiffre d'affaires des sociétés Extime PS Inc. et PEG, acquises en octobre 2024 (la contribution de ces entités est non-significative en 2024).

Par ailleurs, le chiffre d'affaires des activités commerciales, composé des revenus perçus côté pistes et côté ville sur les boutiques, les bars et restaurants, les activités banques et change et les loueurs de voitures ainsi que le chiffre d'affaires lié à la publicité, est en hausse de +12,9 %, soit +146 M€, à 1 281 millions d'euros, du fait :

- ◆ de l'évolution du chiffre d'affaires d'Extime Duty Free Paris, en hausse de +8,3 %, soit +63 M€, tiré par la hausse de la fréquentation et du nombre de points de ventes opérés ;
- ◆ de l'évolution du chiffre d'affaires d'Extime Travel Essentials Paris, en hausse de +54,2 %, soit, +64 M€, tirés par la hausse de la fréquentation ainsi que par un changement de méthode de comptabilisation du chiffre d'affaires à partir du 1^{er} février 2024 (voir annexe ci-dessous) À méthode de comptabilisation constante (c'est-à-dire en appliquant cette méthode comptable aux données de l'année 2023), la croissance du chiffre d'affaires d'Extime Travel Essentials Paris serait de +4,9 %, soit +8 M€ ;
- ◆ de l'évolution du chiffre d'affaires des Autres Boutiques et Bars & Restaurants en baisse de -20,5 % (-16 M€), à 62 millions d'euros. Cette baisse s'explique par le changement de méthode de consolidation des comptes

d'Extime Food & Beverage Paris, comptabilisés par intégration globale dans les comptes consolidés du groupe jusqu'au mois d'octobre 2023 et selon la méthode de la mise en équivalence depuis (voir annexe ci-dessous). À périmètre constant, (c'est à dire en excluant le chiffre d'affaires d'Extime Food & Beverage Paris en 2023), la croissance du chiffre d'affaires des Autres Boutiques et Bars & Restaurants serait de +7,7 %, soit +9 M€ ;

- ◆ de l'évolution du chiffre d'affaires de la publicité, en hausse de +30,9 %, soit +17 M€, à 72 millions d'euros tiré par la hausse de la fréquentation et une demande accrue durant la période autour des Jeux Olympiques 2024.

À méthode comptable et périmètre constants (c'est à dire en excluant les changements de méthode comptable et de consolidations mentionnés ci-dessus), le chiffre d'affaires des activités commerciales est en hausse de +8,7, soit +103 M€). À noter que ces changements sont globalement neutres sur l'EBITDA courant consolidé

Le chiffre d'affaires des parkings est en hausse de +2,9 % (+5 M€, à 178 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires des prestations industrielles (fourniture d'électricité et d'eau) est en hausse de +2,5 %, soit (+5 M€, à 203 millions d'euros.

Le produit des recettes locatives (locations de locaux en aérogares) est en hausse de +12,8 %, soit +23 M€, à 202 millions d'euros, en lien avec croissance du trafic et la réouverture d'infrastructures.

Les recettes des autres produits (essentiellement constitués de prestations internes) sont en baisse de -24,4 %, soit -20 M€, à 62 millions d'euros. Cette baisse s'explique par la réduction des recettes issues des refacturations d'études et travaux relatifs aux projets SGP et CDG Express, et par le reclassement des activités d'hospitalité, désormais comptabilisées dans les activités commerciales (voir ci-dessus). Par ailleurs, les autres produits intègrent en 2024 les recettes relatives au partenariat avec le Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, lesquelles sont compensées par des charges supplémentaires, l'opération étant neutre sur l'EBITDA courant consolidé.

L'EBITDA courant du segment est en baisse de -5,5 %, soit -43 M€, à 735 millions d'euros, cette baisse s'expliquant notamment par :

- ◆ l'impact de l'introduction de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, pour (50) millions d'euros sur le segment ;
- ◆ un effet de base défavorable lié à la comptabilisation en 2023 du produit ponctuel de la vente de capacités électriques excédentaires pour (35) millions d'euros.

En excluant ces deux effets, qui totalisent 85 millions d'euros, l'EBITDA courant du segment serait en hausse de +5,8 %.

En conséquence de la baisse de l'EBITDA courant, le résultat opérationnel courant est en baisse de -5,8 %, soit -37 M€ à 600 millions d'euros.

Annexe : Impact des changements de méthode comptable et de périmètre dans les comptes du segment Commerces & Services

Pour rappel, des changements sont intervenus en 2024 dans la comptabilisation du segment Commerces et Services :

- ◆ le nouveau contrat avec Lagardère Travel Retail, co-actionnaire à 50 % de la société Extime Travel Essentials Paris, entraîne un changement de méthode de reconnaissance du chiffre d'affaires depuis le 1^{er} février 2024. Les comptes consolidés du Groupe ADP intègrent ainsi depuis cette date l'intégralité du chiffre d'affaires et des charges d'Extime Travel Essentials Paris, contre un chiffre d'affaires et des charges nets des coûts directs auparavant ;
- ◆ les comptes d'Extime Food & Beverage Paris, consolidés par intégration globale jusqu'à la prise participation de 50 % du capital de la société par Select Service Partner en octobre 2023, sont depuis comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence ;
- ◆ les comptes de la société SDA Croatie, précédemment comptabilisés au sein du segment International, sont désormais comptabilisés au sein du segment Commerces & Services ;
- ◆ les recettes issues des activités d'hospitalité, précédemment classées au sein des « Autres produits », sont désormais comptabilisées classées au sein des « Autres produits commerciaux et d'hospitalité », avec le chiffre d'affaires des sociétés Extime PS Inc. et PEG, acquises en octobre 2024 (la contribution de ces entités est non-significative en 2024).

Afin de permettre la comparabilité entre l'exercice 2024 et 2023, sont présentés ci-dessous :

- ◆ un résumé des comptes du segment Commerces et Services tels que publiés en 2024 et en 2023 ;
 1. L'impact sur le chiffre d'affaires du segment Commerces et Services en 2023 dans l'hypothèse où la méthode de reconnaissance du chiffre d'affaires et des charges d'Extime Travel Essentials Paris (ex-Relay@ADP) appliquée est la même que celle qui est appliquée depuis le 1^{er} février 2024 ;
 2. L'impact sur le chiffre d'affaires du segment Commerces et Services en 2023 dans l'hypothèse où les comptes de la société Extime Food & Beverage Paris avaient été comptabilisés par Aéroports de Paris selon la méthode de la mise en équivalence sur l'ensemble de l'exercice, c'est-à-dire selon le même mode de consolidation que celui qui est appliqué en 2024 ;
 3. L'impact sur le chiffre d'affaires du segment Commerces et Services en 2023 dans l'hypothèse où les comptes de la société SDA Croatie étaient comptabilisés au sein de ce segment en 2023, comme c'est le cas dans les comptes au 31 décembre 2024 ;
 4. L'impact sur le chiffre d'affaires du segment Commerces et Services en 2023 dans l'hypothèse où les activités d'hospitalité étaient comptabilisées au sein des activités commerciales, comme c'est le cas dans les comptes au 31 décembre 2024 ;
 5. Un résumé (non audité) des comptes du segment Commerces et Services en 2023 tenant compte des 4 changements comptables précités.

Non audité

en millions d'euros	2024 publié	2023 publié	(1) Méthode comptable Extime Travel Essentials Paris	(2) Extime Food & Beverage Paris	(3) Reclassement SDA Croatie	(4) Reclassement hospitalité	(5) 2023 retraité (non audité)	Var (M€)	Var. (%)
Chiffre d'affaires	1 930	1 766	+56 M€	(40 M€)	+18 M€	-	1 800	+130 M€	+7,2 %
Activités commerciales	1 281	1 135	+56 M€	(42 M€)	+18 M€	+14 M€	1 181	+100 M€	+8,5 %
Extime Duty Free Paris	819	756					756	+63 M€	+8,3 %
Extime Travel Essentials Paris (ex. Relay@ADP)	182	118	+56 M€				174	+8 M€	+4,6 %
Autres Boutiques et Bars & restaurants	126	159		(42 M€)			117	+9 M€	+7,7 %
Publicité	72	55					55	+17 M€	+30,9 %
Société de Distribution Aéroportuaire Croatie	21	-			+18 M€		18	+3 M€	+16,7 %
Autres produits commerciaux et d'hospitalité	61	47				+14 M€	61	- M€	- %
Parcs et accès	178	173		-			173	+5 M€	+2,9 %
Prestations industrielles	203	198		-			198	+5 M€	+2,5 %
Recettes locatives	202	179		+2 M€			181	+21 M€	+11,6 %
Autres produits	62	82		-		(14 M€)	68	(6 M€)	(8,8 %)
EBITDA Courant	735	778	-	(1 M€)	(1 M€)	-	776	(41 M€)	(5,3 %)

Immobilier – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023	
CHIFFRE D'AFFAIRES	332	313	+19 M€	+6,1 %
Chiffre d'affaires externe	290	269	+21 M€	7,8 %
Terrains	124	126	-2 M€	-1,6 %
Bâtiments	116	100	+16 M€	16,0 %
Autres	50	43	+7 M€	16,3 %
Chiffre d'affaires interne	42	44	-2 M€	-4,5 %
EBITDA courant	254	215	+39 M€	18,1 %
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT	195	149	+46 M€	30,9 %
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	76,5 %	68,7 %	7,8 pts	-
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	58,7 %	47,6 %	11,1 pts	-

En 2024, le chiffre d'affaires du segment Immobilier, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, est en hausse de +6,1 %, soit +19 M€ à 332 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires externe, réalisé avec des tiers, est en hausse de 7,8 %, soit +21 M€, à 290 millions d'euros, notamment du fait de loyers additionnels relatifs à des bâtiments livrés, acquis ou mis en location à des tiers et de l'effet de l'application contractuelle d'indexations des loyers.

Le chiffre d'affaires interne est en baisse de -4,5 %, soit -2 M€, à 42 millions d'euros, notamment du fait de la moindre utilisation en interne de bureaux, par la mise en place d'une nouvelle organisation en *flex office*. Les surfaces ainsi libérées sont à terme destinées à être louées à des tiers.

L'EBITDA courant du segment est en hausse de +18,1 %, soit +39 M€, à 254 millions d'euros, soutenu par la croissance du chiffre d'affaires, ainsi que la reprise en pleine propriété d'actifs immobiliers à Paris, pour 26 millions d'euros et malgré l'impact de l'introduction de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance pour 12 millions d'euros.

Le résultat opérationnel courant est en hausse de +30,9 %, soit +46 M€, à 195 millions d'euros.

International et développements aéroportuaires

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023	
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 971	1 630	+341 M€	+20,9 %
ADP International	307	298	+9 M€	3,0 %
dont AIG	277	277	- M€	- %
dont ADP Ingénierie	12	16	-4 M€	-25,0 %
TAV Airports	1 660	1 305	+355 M€	27,2 %
Société de Distribution Aéroportuaire Croatie	21	18	- M€	- %
EBITDA COURANT	546	422	+124 M€	29,4 %
Quote-part de résultat des MEE	(294)	74	-368 M€	-497,3 %
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT	99	324	-225 M€	-69,4 %
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	27,7 %	25,9 %	7,8 pts	-
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	5,0 %	19,9 %	11,1 pts	-

En 2024, le chiffre d'affaires du segment International et développements aéroportuaires est en hausse de +20,9 %, soit +341 M€, à 1 971 millions d'euros, du fait de :

- le chiffre d'affaires de TAV Airports est en hausse de +27,2 %, soit +355 M€, à 1 660 millions d'euros, du fait notamment de la hausse de +17,3 % du trafic de TAV Airports et des hausses des prix des services rendus. L'évolution du chiffre d'affaires est tirée en particulier par ;
 - les actifs internationaux de TAV Airports, notamment à Almaty pour +18,5 % (+75 M€), en Géorgie pour +28,8 % (+29 M€) et en Tunisie pour +30,6 % (+11 M€),
 - les actifs turcs de TAV Airports, notamment à Ankara pour +26,7 % (+ 22 M€) et Izmir pour +24,6 % (+13 M€),
 - les sociétés de services de TAV Airports, notamment Havas (assistance en escale) pour + 26,7 % (+ 61 M€), BTA (restauration aéroportuaire) pour + 22,2 % (+ 28 M€) ainsi que TAV OS (salons aéroportuaires) pour + 69,0 % (+ 74 M€).
- La hausse du chiffre d'affaires de TAV OS est notamment soutenue par l'effet périmètre de l'acquisition à 100 %, au 1^{er} trimestre 2024, de Paris Lounge Network, opérateur de salons aéroportuaires à Paris, et dont les comptes sont désormais consolidé par intégration globale. En excluant cette acquisition, le chiffre d'affaires de TAV OS serait en hausse de + 41,0 % (+ 44 M) ;
- le chiffre d'affaires d'AIG est stable à 277 millions d'euros. La baisse des recettes aéronautiques, en lien avec la baisse de - 4,4 % du trafic à Amman étant compensée par la résilience des activités commerciales et locatives ;

- le chiffre d'affaires d'ADP Ingénierie est en baisse de -25,0 % (-4 M€) à 12 millions d'euros. Suite à la cession d'ADP Ingénierie le 15 octobre 2024, les comptes de la société ne sont plus intégrés dans les comptes consolidés du groupe à compter de cette date. À noter que le chiffre d'affaires de Merchant Aviation, société américaine d'ingénierie aéroportuaire filiale à 100 % d'ADP International, était jusqu'ici comptabilisé avec le chiffre d'affaires d'ADP Ingénierie.

L'EBITDA courant du segment est en hausse de +29,4 %, soit +124 M€, à 546 millions d'euros, dont :

- L'EBITDA courant de TAV Airports, en hausse de + 27,2 %, soit +103 M€, à 484 millions d'euros ;
- L'EBITDA courant d'AIG, en hausse de + 13,3 %, soit +11 M€, à 96 millions d'euros, soutenu par la bonne maîtrise des charges courantes et des reprises de provisions.

Le résultat des entreprises mises en équivalence du segment s'établit à (294) millions d'euros, en baisse de -368 M€, du fait notamment de l'enregistrement d'une charge non-cash au 2^{ème} semestre dans le cadre de la fusion GIL/GAL pour -330 millions d'euros, incluant l'impact favorable la réévaluation des obligations convertibles FCCBs dans les comptes de GAL.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et malgré une reprise de dépréciation relative à AIG pour + 152 millions d'euros, le résultat opérationnel courant du segment s'élève à 99 millions d'euros, en baisse de -69,4 %, soit -225 M€.

Autres activités

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation 2024/2023	
Produits	189	180	+9 M€	+5,0 %
Hub One	168	163	+5 M€	+3,1 %
EBITDA courant	38	30	+8 M€	+26,7 %
Résultat opérationnel courant	17	9	+8 M€	+88,9 %
EBITDA courant/Produits	20,1 %	16,7 %	3,4 pts	-
Résultat opérationnel courant/Produits	9,0 %	5,0 %	4,0 pts	-

En 2024, le produit du segment Autres activités est en hausse +5,0 %, soit +9 M€, à 189 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires d'Hub One, est en hausse de +3,1 %, soit +5 M€, à 168 millions d'euros.

L'EBITDA courant du segment est en hausse de +26,7 %, soit +8 M€, à 38 millions d'euros.

Le résultat opérationnel courant du segment est en hausse de +88,9 %, soit +8 M€, à 17 millions d'euros.

5.2.2 FLUX DE TRÉSORERIE DU GROUPE ADP

(en millions d'euros)	2024	2023
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	1 524	1 587
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(1 461)	(1 145)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(458)	(721)
Incidences des variations de cours des devises	9	(10)
VARIATION DE TRÉSORERIE ET D'ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	(386)	(289)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	2 341	2 630
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	1 955	2 341

Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

(en millions d'euros)	2024	2023
Résultat opérationnel	994	1 243
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	959	685
Charges financières nettes hors coût de l'endettement	(7)	(107)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	1 946	1 821
Variation du besoin en fonds de roulement	(139)	(62)
Impôts sur le résultat payés	(283)	(171)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	-	(1)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	1 524	1 587

Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement

(en millions d'euros)	2024	2023
Investissements corporels, incorporels et de placement	(1 089)	(1 009)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(80)	137
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	(384)	(158)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	(18)	144
Variation des autres actifs financiers	(36)	(468)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	13	7
Produits provenant des cessions de participations non consolidées	32	100
Dividendes reçus	101	102
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(1 461)	(1 145)

Les principaux investissements au 31 décembre 2024 sont les suivants :

- ◆ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
 - ◆ l'espace commercial du salon des hospitalité qui vise à mettre en place une offre commerciale adaptée aux passagers VIP,
 - ◆ le projet de prolongation de la canalisation de rejet des eaux pluviales jusqu'à la Marne à Paris-Charles de Gaulle,
 - ◆ le projet d'autonomisation, de traitement de la vétusté et de mise en conformité du hangar avion Fedex H4,
 - ◆ le projet Tri-Correspondance-Nord (TCN) qui consiste à mutualiser les installations de tri bagages correspondances courtes au standard 3 des terminaux 2A, 2C et 2D,
 - ◆ la création d'une installation géothermique en CTFE,
 - ◆ le projet d'acquisition de 11 déneigeuses hautes performances,
 - ◆ la refonte du process des eaux pluviales sur l'ensemble du bassin versant Seine,
 - ◆ le projet d'installation d'équipements de détection de drones pour amélioration de la sûreté et de la sécurité de Paris-Charles de Gaulle,

- ◆ la création des aires grand Est Nord – AGEN,
- ◆ la réhabilitation et la rénovation structurelle du Parc CD,
- ◆ la poursuite des travaux sur la gare pour l'arrivée du CDG Express avec notamment la reconfiguration de la gare CDG2 pour l'accueil du CDG Express,
- ◆ la mise en œuvre d'un système de transport automatique intra-plateforme en Zone Réservée (APM-ZR) reliant les terminaux 2E et 2F aux halls L, M, au satellite AGEN et au T2G pour les passagers correspondance,
- ◆ le déploiement du centre opérationnel CDG au sein du bâtiment ALTAI,
- ◆ la réhabilitation de la voie de circulation avion N sud;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Orly :
 - ◆ la rénovation de la piste 2,
 - ◆ le remplacement réglementaire des EDS standard 2 par des EDS standard 3 des groupes d'enregistrement 40 à 42 d'Orly 4,
 - ◆ la revalorisation et l'électrification du parking P2,
 - ◆ la fourniture, l'installation et le raccordement de PCA (*Preconditioned Air*) sur les postes avions de Paris-Orly,

- ◆ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10,
- ◆ le projet d'aménagement et de développement Orlyparc Ouest – Parc Othello,
- ◆ l'achat de véhicule et engins PHMR du prestataire assistance mobilités,
- ◆ le projet de rénovation des infrastructures aéronautiques de la voie W2 au droit des postes Alpha 52 – Delta 06 à Delta 12,
- ◆ le projet d'ouverture de la rue parisienne RPD1,
- ◆ l'installation d'un deuxième poste d'alimentation électrique 225 kV qui sera alimenté depuis une nouvelle alimentation RTE 225 kV issue du poste de Chevilly (augmentation de la capacité),
- ◆ le projet de création d'une nouvelle boucle de courant haute tension en complément de celles déjà existantes avec ses postes électriques pour permettre de distribuer l'énergie électrique nécessaire pour l'électrification des aires à matériels des assistants en escale (GSE), pour

les alimentations électriques des équipements de climatisation des avions (ACU) et pour les bornes de recharges des véhicules électriques (BRVE) des passagers et des véhicules ADP,

- ◆ la rénovation des gaines et colonnes électriques G09 & G13,
- ◆ l'implantation de deux pompes à chaleur d'une puissance totale de 5MW dans l'enceinte de la centrale de production de chaud/froid de l'aéroport de Paris-Orly,
- ◆ la mise en conformité du Parking 2 et le réaménagement du viaduc de départ d'Orly 12 et 3 ;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale les investissements ont porté principalement sur des affaires de sûreté comme la vidéosurveillance et les clôtures périmétriques, ainsi que l'acquisition de nouveaux véhicules (Véhicules d'Intervention Mousses VIM hybrides rechargeable) ;
- ◆ Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé sur l'année 2024 des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plateformes, notamment informatiques.

Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement

(en millions d'euros)	2024	2023
Encaissements provenant des emprunts à long terme	1 111	740
Remboursement des emprunts à long terme	(939)	(962)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(28)	(18)
Subventions reçues au cours de la période	8	18
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	-	-
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	-	-
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	(377)	(309)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle dans les filiales	(25)	(16)
Variation des autres passifs financiers	(24)	(24)
Intérêts payés	(298)	(291)
Intérêts reçus	114	141
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(458)	(721)

Endettement financier net

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

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Emprunts et dettes financières	10 672	10 387
Dette liée à l'option de vente des minoritaires ⁽¹⁾	61	74
Endettement financier brut	10 733	10 461
Instruments financiers dérivés actif ⁽²⁾	65	66
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽³⁾	1 958	2 343
Liquidités soumises à restriction ⁽⁴⁾	138	118
Endettement financier net	8 572	7 934
Ratio Dette financière nette/EBITDA courant ⁽¹⁾	4,1x	4,1x
ENDETTEMENT FINANCIER NET/CAPITAUX PROPRES (GEARING)	156 %	150 %

1 Principalement GMR.

2 Les instruments financiers dérivés actif concernent principalement des instruments dérivés actifs de taux et l'option de vente sur les obligations FCCB mises en place dans le cadre du projet de fusion entre GIL & GAL.

3 Dont 106 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

4 Les liquidités soumises à restriction concernent principalement TAV Airports. Certaines filiales (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...).

5.3 ATTEINTE DES HYPOTHÈSES DE TRAFIC, PRÉVISIONS ET OBJECTIFS FINANCIERS 2024

Tous les objectifs financiers et prévisions pour l'année 2024 ont été atteints.

	2024	Atteinte au 31 décembre 2024
Hypothèse de trafic du Groupe % de croissance par comparaison à l'année précédente	Croissance supérieure à + 8,0 % par comparaison à 2023	Croissance de 8,1 %
Hypothèse de trafic à Paris Aéroport % de croissance par comparaison à l'année précédente	Croissance de + 3,5 % à + 5,0 % par comparaison à 2023, attendue dans le bas de la fourchette*	Croissance de 3,7 %
EBITDA courant % de croissance par comparaison à l'année précédente	Croissance supérieure à + 4,0 % par comparaison à 2023	Croissance de 5,7 %
Investissements groupe (excl. invest. financiers)	c. 1,3 milliard d'euros par an en moyenne entre 2023 et 2025, en euros courants	1 089 M€
Investissements ADP SA (excl. invest. financiers, incl. régulé et non régulé)	c. 900 millions d'euros par an en moyenne entre 2023 et 2025, en euros courants	776 M€
Dividendes en % du RNPG au titre de l'année N, versé en N+1	Taux de distribution de 60 % Plancher à 3 €/action	Proposition d'un dividende de 3 € par action

* Tel que précisé dans le communiqué relatif au chiffre d'affaires des 9 premiers mois de l'année 2024.

1 Le trafic groupe intègre le trafic des aéroports opérés par le Groupe ADP en pleine propriété (y compris Almaty) ou en concession, accueillant du trafic commercial régulier de passagers, à l'exclusion des aéroports sous contrat de gestion. L'historique du trafic depuis 2019 des différentes plateformes du groupe est disponible sur le [site internet de la société](#).

2 Tel que proposé par le conseil d'administration du 19 février 2025, sous réserve d'approbation par l'Assemblée générale des actionnaires statuant sur les comptes 2024, prévue le 15 mai 2025 et qui sera convoquée ultérieurement par le conseil d'administration.

5.4 INVESTISSEMENTS

5.4.1 INVESTISSEMENTS DES PÉRIODES COUVERTES PAR L'INFORMATION FINANCIÈRE PRÉSENTÉE

(en millions d'euros)	2024	2023	2022
Investissements de capacité	294	260	150
Investissements de restructuration	151	104	51
Rénovation et qualité	315	289	190
Développement immobilier	75	115	120
Sûreté	66	97	67
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	109	78	59
Autres	79	66	58
INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS RÉALISÉS PAR LE GROUPE ADP	1 089	1 009	695

Le montant des investissements corporels et incorporels s'élève à 1 089 millions d'euros pour le Groupe ADP en 2024 (1 009 millions d'euros en 2023).

(en millions d'euros)	2024	2023	2022
Périmètre régulé	591	524	350
Commerces et autres investissements	70	76	64
Immobilier de diversification	25	11	9
Sûreté et sécurité	90	120	77
ADP SA	776	731	500
TAV Airports	256	214	135
AIG	9	5	1
Filiales commerciales	24	15	13
Filiales immobilières	5	28	23
Hub One	14	12	23
Hologarde	6	4	2
Autres	1	2	0
INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS RÉALISÉS PAR LE GROUPE ADP	1 089	1 009	695

Le Groupe ADP s'est doté en 2022 d'une feuille de route stratégique « 2025 Pioneers » pour construire le socle d'un nouveau modèle aéroportuaire orienté vers la durabilité et la performance, en phase avec les attentes sociétales et environnementales. Cette feuille de route s'accompagne d'une trajectoire financière qui doit permettre au Groupe de renouer, d'ici 2025, avec sa performance d'avant crise sous l'impulsion du retour progressif du trafic au niveau de 2019 et d'une forte discipline financière en exploitation et en investissements.

L'anticipation des besoins en capacités qui seront nécessaires d'ici les dix prochaines années, l'ambition renforcée en termes de décarbonation des activités du Groupe ou encore les effets induits par l'inflation sont autant de facteurs qui expliquent la décision adoptée par l'entreprise de revoir à la hausse son programme d'investissement.

En 2024, les investissements corporels et incorporels se sont élevés à 776 millions d'euros pour la Maison-mère Aéroports de Paris SA (731 millions d'euros en 2023), dont 591 millions d'euros pour le périmètre régulé (524 millions d'euros en 2023), et 314 millions d'euros pour ses filiales (279 millions d'euros en 2023).

Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements ont principalement porté sur :

- ◆ l'espace commercial du salon des hospitalités qui vise à mettre en place une offre commerciale adaptée aux passagers VIP ;
- ◆ le projet de prolongation de la canalisation de rejet des eaux pluviales jusqu'à la Marne à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ le projet d'autonomisation, de traitement de la vétusté et de mise en conformité du hangar avion Fedex H4 ;
- ◆ le projet Tri-Correspondance-Nord (TCN) qui consiste à mutualiser les installations de tri bagages correspondances courtes au standard 3 des terminaux 2A, 2C et 2D ;
- ◆ la création d'une installation géothermique en CTFE ;
- ◆ l'acquisition de 11 déneigeuses hautes performances en traitement de la vétusté de certains matériels existants ;
- ◆ la refonte du process des eaux pluviales sur l'ensemble du bassin versant Seine ;
- ◆ le projet d'installation d'équipements de détection de drones pour amélioration de la sûreté et de la sécurité de Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ la création des aires grand Est Nord - AGEN ;
- ◆ la réhabilitation et la rénovation structurelle du Parc CD ;
- ◆ la poursuite des travaux sur la gare pour l'arrivée du CDG Express avec notamment la reconfiguration de la gare CDG2 pour l'accueil du CDG Express ;
- ◆ la mise en œuvre d'un système de transport automatique intra-plateforme en Zone Réservée (APM-ZR) reliant les terminaux 2E et 2F aux halls L, M, au satellite AGEN et au T2G pour les passagers correspondance ;
- ◆ le déploiement du centre opérationnel CDG au sein du bâtiment ALTAI ;
- ◆ la réhabilitation de la voie de circulation avion N sud.

Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements ont porté principalement sur :

- ◆ la rénovation de la piste 2 ;
- ◆ le remplacement réglementaire des EDS standard 2 par des EDS standard 3 des groupes d'enregistrement 40 à 42 d'Orly 4 ;
- ◆ la revalorisation et l'électrification du parking P2 ;
- ◆ la fourniture, l'installation et le raccordement de PCA (*Preconditioned Air*) sur les postes avions de Paris-Orly ;

- ◆ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10 ;
- ◆ le projet d'aménagement et de développement Orlyparc Ouest - Parc Othello ;
- ◆ le rachat de véhicule et engins PHMR du prestataire assistance mobilités ;
- ◆ le projet de rénovation des infrastructures aéronautiques de la voie W2 au droit des postes Alpha 52 - Delta 06 à Delta 12 ;
- ◆ le projet d'ouverture de la rue parisienne RPD1 ;
- ◆ l'installation d'un deuxième poste d'alimentation électrique 225 kV qui sera alimenté depuis une nouvelle alimentation RTE 225 kV issue du poste de Chevilly (augmentation de la capacité) ;
- ◆ le projet de création d'une nouvelle boucle de courant haute tension en complément de celles déjà existantes avec ses postes électriques pour permettre de distribuer l'énergie électrique nécessaire pour l'électrification des aires à matériels des assistants en escale (GSE), pour les alimentations électriques des équipements de climatisation des avions (ACU) et pour les bornes de recharges des véhicules électriques (BRVE) des passagers et des véhicules ADP ;
- ◆ la rénovation des gaines et colonnes électriques G09 & G13 ;
- ◆ l'implantation de deux pompes à chaleur d'une puissance totale de 5MW dans l'enceinte de la centrale de production de chaud/froid de l'aéroport de Paris-Orly ;
- ◆ le réaménagement du viaduc de départ d'Orly 1 2 et 3.

Pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, les investissements ont porté principalement sur des affaires de sûreté comme la vidéosurveillance et les clôtures périmétriques, des nouvelles infrastructures (Vertiport) ainsi que l'acquisition de nouveaux véhicules (Véhicules d'Intervention Mousses VIM hybrides rechargeable).

Aéroports de Paris SA a par ailleurs réalisé sur l'année 2024 des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plateformes, notamment informatiques.

Les investissements de TAV Airports se sont élevés à 256 millions d'euros. Les investissements ont principalement porté sur :

- ◆ les travaux de modernisation et d'extension de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan (construction du nouveau terminal international) ;
- ◆ des travaux initiés dans le cadre de l'extension du contrat de concession tels que : une nouvelle piste, de nouveaux taxiways, une zone de développement cargo, des parkings, une ferme solaire qui seront achevés au cours de l'année 2025 ;
- ◆ le développement du projet de construction d'une ferme solaire à Izmir ;
- ◆ le renouvellement par la filiale Havas de certains équipements de manutention au sol.

Les investissements d'AIG, société concessionnaire de l'aéroport Queen Alia International Airport à Amman, se sont élevés à 9 millions d'euros. Les principaux projets ont porté sur :

- ◆ les études d'extension du terminal notamment l'extension de la zone de livraison bagages et de l'immigration ;
- ◆ l'amélioration du process bagage à l'arrivée ;
- ◆ les travaux de maintenance du tarmac ;
- ◆ le remplacement des commutateurs ;

- ◆ le remplacement des systèmes inspections filtrages des bagages ;
- ◆ l'achat véhicules électriques ;
- ◆ ainsi que divers investissements en équipements et mobilier pour le terminal.

Les investissements des filiales commerciales se sont élevés à 24 millions d'euros. Les investissements ont principalement porté sur :

- ◆ le passage du concept « Buy Paris Duty Free » à « Extime Duty Free » dans les boutiques Extime Duty Free Paris concernées dans les Terminaux parisiens ;
- ◆ le remplacement de certains dispositifs digitaux 70 pouces par des dispositifs plus larges ainsi que le déploiement de dispositif iconiques s'agissant d'Extime Média ;
- ◆ la rénovation de points de vente Relay pour Extime Travel Essentials Paris.

Les investissements des filiales immobilières se sont élevés à 5 millions d'euros. Les investissements ont principalement porté sur :

- ◆ le plan pluriannuel de travaux de rénovation des principales parties communes du Roissy Continental Square (RCS) situé en zone Roissypôle ;
- ◆ l'aménagement et la construction d'un parc d'activités de 4 bâtiments (9000m² d'activités et 2 000m² de bureaux) à Lognes.

Les investissements de Hub One se sont élevés à 14 millions d'euros.

Aéroports de Paris finance globalement son programme d'investissements, principalement par autofinancement, et le cas échéant par un recours à de la dette moyen long terme.

5.4.2 INVESTISSEMENT EN COURS

Le Groupe ADP n'a pas d'investissements en cours significatifs ou pour lesquels des engagements fermes ont déjà été pris.

5.4.3 PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS PRÉVISIONNEL D'AÉROPORTS DE PARIS EN 2025, HORS INVESTISSEMENTS FINANCIERS

Pour 2025, les investissements corporels et incorporels (capex) en euros courants du Groupe s'établissent au maximum à 1,4 milliard d'euros, se décomposant ainsi :

- ◆ investissements d'ADP SA (régulés et non régulés) : 1 milliard d'euros au maximum.

Plus de 50 % de ce programme d'investissements est consacré au maintien du patrimoine, à la mise en conformité réglementaire et à la sûreté/sécurité. Des investissements en faveur de l'environnement irriguent par ailleurs la totalité du plan :

- ◆ investissements des filiales à l'international : enveloppe de 400 millions d'euros au maximum, portée principalement par les filiales TAV Airports et AIG.

Le programme d'investissements du groupe ci-dessus est exprimé en euros courants et intègre les effets attendus de l'inflation en 2025.

Le programme 2025 ne prend pas en compte les investissements potentiels liés à des prises de participations en France ou à l'étranger.

Ce programme ne prend pas non plus en compte les investissements potentiels relatifs à CDG Express qui sont réalisés par le gestionnaire d'infrastructure CDG Express, dont Aéroports de Paris détient un tiers du capital.

À la suite du décalage de la mise en service du projet de fin 2025 à mars 2027 sur décision de l'État, l'enveloppe prévisionnelle initiale du projet CDG Express s'élève à de l'ordre de 2,6 milliards d'euros et est couverte par une injection de fonds propres des actionnaires du gestionnaire d'infrastructure CDG Express de l'ordre de 400 millions d'euros, répartie à parts égales entre le Groupe ADP, SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts et Consignations, et à hauteur de 2,2 milliards d'euros par un prêt de l'État français. Le prêt consenti par l'État français sera remboursé grâce aux recettes du gestionnaire d'infrastructure.

Dans le cadre de la feuille de route « 2025 Pioneers », le Groupe va, au cours de l'année 2025 et au-delà, privilégier les trois axes d'investissements suivants :

- ◆ optimiser l'utilisation des capacités aéroportuaires existantes, notamment par la digitalisation du parcours passagers et l'adaptation des plateformes aux évolutions du trafic et des flottes ;
- ◆ accompagner la croissance du trafic à un rythme adapté et avec un développement plus sobre des capacités, en privilégiant des infrastructures plus compactes ainsi que leur modularité et flexibilité ;
- ◆ réduire les besoins en infrastructures routières particulièrement coûteuses, notamment par l'amélioration de la desserte des plateformes par les transports en commun.

5.4.4 INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS DES CO-ENTREPRISES OU DANS DES PARTICIPATIONS SIGNIFICATIVES

Le Groupe ADP n'a pas réalisé d'investissements significatifs dans des co-entreprises ou dans des participations significatives.

5.4.5 IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS ET EN COURS

La politique d'investissement du Groupe intègre les engagements de neutralité carbone pris dans le cadre de la feuille de route 2025 *Pioneers* et de la politique environnementale 2022-2025, laquelle est fondée sur quatre axes :

- ◆ tendre vers le zéro impact environnemental et énergétique en exploitation sur notre périmètre de responsabilité ; l'engagement du Groupe ADP pour inscrire ses activités dans les enjeux de transition environnementale et énergétique se traduit dans ses objectifs de maîtrise de ses émissions de GES :
- ◆ dès 2030, tous les aéroports du réseau signataires de la charte « Airports for Trust » seront neutres sur le périmètre des émissions internes de GES (scopes 1 et 2). De plus, le Groupe ADP fixe l'objectif que tous les aéroports opérationnellement contrôlés du portefeuille ainsi que ceux de Liège, Zagreb et Santiago soient « Zéro Émission Nette » en 2050, cette échéance étant anticipée à 2030 pour Paris-Orly, Paris-Le Bourget, New Delhi et Hyderabad, et 2035 pour Paris-Charles de Gaulle,
- ◆ le Groupe porte également des objectifs sur ses émissions externes (scope 3) : il ambitionne notamment de faire de ses aéroports parisiens des territoires neutres en carbone (y compris accès plateformes et croisière des avions au départ) en 2050 ;
- ◆ participer activement à la transition environnementale du secteur aérien notamment *via* les conditions d'accueil des technologies de transition comme les SAFs ainsi que les ruptures technologiques avec l'hydrogène et être apporteur de solutions de verdissement côté pistes ;
- ◆ promouvoir l'intégration de chaque aéroport dans un système de ressources locales ;
- ◆ réduire l'empreinte environnementale des projets d'aménagement et de développement des activités aéroportuaires.

Au-delà de la feuille de route 2025 *Pioneers*, le Groupe est également engagé dans la prise en compte et la réduction des risques climatiques à travers plusieurs accréditations telles que la certification LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*, visant à promouvoir la haute qualité environnementale des bâtiments), les normes 14001/14064/50001 relatives à la gestion des impacts environnementaux, des émissions de gaz à effet de serre et des énergies, ou encore l'*Airport Carbon Accreditation*. Cette dernière, obtenue par 17 des 27 aéroports qu'il opère, vise une amélioration forte et continue sur les plans suivants, entre autres :

- ◆ neutralisation des émissions carbone ;
- ◆ certification verte relative aux projets de déploiement d'énergie solaire ;
- ◆ déploiement d'un programme d'analyse en continu de l'eau et des pollutions (eaux et sols, notamment) ;
- ◆ autres projets type déploiement d'énergies vertes.

Dans ce cadre, et à titre d'exemple, les investissements suivants figurent actuellement dans le plan d'investissement du Groupe :

- ◆ la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sur les plateformes : renforcement de la connexion fer/air et des circulations douces (lesquelles contribuent également à la réduction des congestions), renforcement du réseau électrique et déploiement de prises compatibles chaud/froid pour la mise à disposition de moyens de substitution aux moteurs

auxiliaires des avions et de bornes de recharge pour véhicules électriques côté piste et côté ville ;

- ◆ la recherche d'une amélioration constante de la performance énergétique à travers le développement d'énergies renouvelables produites localement de sorte à réduire le contenu carbone de l'énergie distribuée sur les plateformes : mise en place d'une pompe à chaleur, de panneaux photovoltaïques et d'une nouvelle centrale de froid sur la plateforme de Paris-Orly, nouvelle géothermie sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle prévue pour le premier doublet à horizon 2026 ;
- ◆ la poursuite de la maîtrise des charges d'exploitation des bâtiments de la plateforme (aérogares et bâtiments immobiliers) en rénovant l'enveloppe des ouvrages existants, en continuant le déploiement de moyens de comptage, en minimisant les consommations d'énergie (éclairage, chauffage, ventilation, climatisation, équipements mécanisés), en optimisant la production d'énergie et en réduisant les pertes d'énergie ;
- ◆ la poursuite de la maîtrise des charges d'exploitation liées à la consommation et au traitement de l'eau : déploiement de nouveaux moyens de comptage, réhabilitation des réseaux et réduction des pertes (eau potable, eaux usées, eaux pluviales) ;
- ◆ l'amélioration de l'indice de biodiversité des plateformes, pour une biodiversité plus riche et une meilleure qualité de vie sur les plateformes, en prenant notamment en compte des mesures ERC (éviter, réduire, compenser) ;
- ◆ une transition globale vers des technologies d'éclairage et de balisage dites à LED, sur le même modèle que celui en cours de déploiement depuis plusieurs années sur les plateformes parisiennes du Groupe ;
- ◆ le remplacement quasi-systématique, dès que les conditions d'exploitation et d'alimentation le permettent, des véhicules de services anciens par des véhicules électriques ;
- ◆ l'optimisation de l'isolation des façades des bâtiments ;
- ◆ l'électrification progressive des zones côté ville et côté piste à Paris-Orly en lien avec l'ambition accélérée de la plateforme en matière de décarbonation aussi bien au service des compagnies aériennes (par exemple à travers les chargeurs pour équipements au sol, équipements de pré conditionnement d'air (PCA) ou encore le renforcement des alimentations de secours) que du personnel aéroportuaire et des passagers (à travers notamment le déploiement massif de bornes de recharge électrique) ;
- ◆ l'aménagement de pistes cyclables ainsi que l'optimisation des réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées.

De plus, en 2021, Aéroports de Paris a été lauréat de l'appel à projets Green Deal H2020 Green Airports de la Commission européenne. Ce projet OLGA (*hOListic Green Airports*) regroupe un consortium de 41 partenaires (aéroports, compagnies, transporteurs, énergéticiens, etc.) coordonné par Aéroports de Paris. Le projet vise à mettre en lumière l'innovation environnementale dans les aéroports à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques de Paris (2024) et Milan (2026) de sorte à accélérer le déploiement des technologies associées. Il contribuera à la réduction des émissions côté piste et côté ville, pour l'aéroport et ses parties prenantes (compagnies, assistants en escale), en soutien de l'ambition de neutralité carbone de l'Union européenne, tout en améliorant la qualité de vie des riverains. Le projet OLGA, déployé à Paris-Charles de Gaulle dans le cas d'Aéroports de Paris, permettra également – entre autres – d'accélérer la transition environnementale sur

les aéroports en matière de mobilité à la demande, de maîtrise de la qualité de l'air, de mesure de la qualité de la biodiversité, de réduction des déchets, ou encore de préparation des plateformes aéroportuaires à l'arrivée du vecteur hydrogène pour les usages aéronautiques. Le projet OLGA est un programme subventionné par la Commission européenne à hauteur de 70 % pour le Groupe ADP. Les 30 % restants sont à la charge d'Aéroports de Paris qui s'est engagé à financer la part non subventionnée par la Commission européenne des projets inscrits dans OLGA.

Enfin, un certain nombre d'autres projets d'investissements, non dédiés spécifiquement au développement durable, impliquent intrinsèquement un renforcement de la performance environnementale d'Aéroports de Paris, en cohérence avec la politique environnementale de l'entreprise. Ceci inclut notamment :

- ◆ la réalisation des principaux projets de rénovation et de restructuration et plus généralement la définition des plans de vétusté de chaque plateforme, en incluant les objectifs suivants :
 - ◆ de diminution des consommations d'énergie,
 - ◆ d'optimisation des systèmes d'isolation et de chauffage/climatisation,

- ◆ de rationalisation de la consommation et du traitement de l'eau,
- ◆ la construction des nouveaux bâtiments dans le respect des normes RT2012 ou RE2020 avec obtention systématique de labels environnementaux pour les bâtiments immobiliers.

Enfin, rappelons que la plupart des investissements réalisés par Aéroports de Paris ont un impact en matière de développement durable, notamment lorsqu'il s'agit de la construction de nouvelles infrastructures ou de la rénovation des anciennes.

Une prise en compte perçue comme insuffisante des enjeux territoriaux et environnementaux pourrait affecter négativement l'activité et les projets de développement du Groupe ADP¹.

Dans le cadre de la taxonomie, le Groupe ADP doit rapporter pour l'exercice 2024 la part des dépenses d'investissement (Capex) des activités éligibles/alignées par rapport aux deux objectifs climatiques (atténuation du changement climatique et adaptation au changement climatique).

Sur les 1 089 millions d'euros d'investissements corporels et incorporels réalisés par le Groupe ADP en 2024, 179,8 millions d'euros sont éligibles soit 16,5 % et 60,3 millions d'euros sont alignés soit 5,5 %².

5.5 ÉVÉNEMENTS RÉCENTS

L'ensemble des événements récents est détaillé dans la section « Commentaires sur l'activité du groupe depuis le 1^{er} janvier 2024 » du présent document.

5.6 PERSPECTIVES

Trafic passagers

À Paris

Le trafic passagers en 2025 est attendu en hausse de + 2,5 % à + 4,0 % par rapport à 2024. Cette croissance sera tirée à la fois par la hausse anticipée du trafic international, notamment avec l'Amérique du Nord et l'Asie-Pacifique, et par l'effet de base favorable lié à l'expérimentation et l'introduction par la DGAC du système de gestion du trafic aérien 4-Flight, ayant conduit à des réductions des programmes des vols pour plus de 1 000 000 de passagers, notamment sur le faisceau domestique, en 2024.

À plus long terme, tenant compte des objectifs de décarbonation, le groupe anticipe une normalisation progressive du trafic passagers à Paris pour tendre vers un taux de croissance annuel moyen de 1 à 1,5 % par an sur la période 2024-2050, légèrement inférieur à celui enregistré avant crise de la Covid-19, mais avec un mix trafic plus contributeur.

À l'échelle du groupe

La croissance annuelle moyenne du trafic à l'échelle du groupe devrait continuer à être supérieure à celle enregistrée à Paris, les actifs internationaux étant situés dans des régions du monde où la croissance du trafic est plus dynamique.

En effet, cette croissance attendue en volume du trafic devrait s'accompagner d'une déformation progressive du mix trafic au profit du faisceau international, davantage créateur de valeur pour le groupe. L'usage plus raisonné de l'avion et le recours croissant à d'autres modes de transports sur des trajets de courte ou moyenne distance devraient en effet contribuer à faire décroître naturellement la part des vols court et moyen-courrier au profit de celle du faisceau international (hors Europe), plus contributeur, dans le trafic total à Paris Aéroport.

¹ Voir section 2.1 intitulée « Facteurs de risques ».

² Voir section 4.4 intitulée « Taxonomie ».

Commerces à Paris Aéroport

Le CA/Pax Extime Paris est désormais attendu, en 2025, en croissance de + 4 à + 6 % par rapport à 2023 (soit un niveau compris entre 31,8 € et 32,4 €).

Le déploiement de la stratégie et de l'écosystème Extime à Paris devrait continuer de porter ses fruits et contribuer à la croissance rentable des activités commerciales et à l'atteinte de cette prévision.

Certains effets adverses sont susceptibles d'affecter temporairement cette performance :

- ◆ la réouverture à Paris-Charles de Gaulle, des terminaux 2C et 2A, le 28 mai et le 2 juillet 2024 respectivement, et dont l'offre commerciale moins développée que celles du Terminal 1 ou du Terminal 2-E. Ce différentiel génère ainsi un effet de base défavorable sur la performance des commerces au 1^{er} semestre 2025 ;

- ◆ la poursuite et l'intensification en 2025 des travaux de rénovation du Terminal 2-E, hall K, à Paris-Charles de Gaulle. Ces travaux, sans conduire à une fermeture du terminal, se matérialisent par des fermetures temporaires ou relocalisations de certaines boutiques.

Ils devraient néanmoins être plus que compensés par la bonne performance sous-jacente des activités de commerces, tirées par le modèle Extime, la montée en puissance de l'écosystème digital et la performance des salons de réception Extime Exclusive ouverts à l'été 2024.

Impacts financiers de la loi de finances pour 2025

Le Groupe ADP a estimé ci-dessous l'impact sur son activité et sur ses résultats financiers de l'application des principales dispositions de la loi de finances 2025 la concernant, dont la promulgation n'interviendra qu'à l'issue de son examen par le Conseil constitutionnel.

Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TILD)

Le texte ci-dessus n'introduit aucune évolution concernant la TILD, mise en place par la loi de finances n°2023-1322 du 29 décembre 2023. En 2024, la charge liée à cette taxe, assise sur le chiffre d'affaires d'ADP SA ¹, s'est établie à 131 millions d'euros.

Il est rappelé que la partie de cette taxe imputable au périmètre régulé a été progressivement compensée par les hausses des tarifs des redevances aéroportuaires appliquées à partir des périodes tarifaires 2024 et 2025. Dès lors, l'impact net de cette taxe sur l'EBITDA courant du groupe se limite à sa seule part non-régulée.

Contribution exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés des grandes entreprises

La loi de finances pour 2025 établit une contribution exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés des grandes entreprises. Cette contribution est égale à 41,20 % de la moyenne de l'impôt sur les sociétés dû au titre des années 2024 et 2025, soit un taux effectif d'imposition théorique de 36,125 %. Les résultats fiscaux 2024 et 2025 du groupe d'intégration fiscale d'ADP SA étant comptabilisés en normes comptables françaises, ils sont susceptibles de différer matériellement des résultats consolidés du Groupe ADP.

Cette contribution exceptionnelle, estimée entre 110 et 120 millions d'euros, sera comptabilisée au fil de l'année 2025 et versée au second semestre de l'année 2025.

Cette hausse ponctuelle de la fiscalité en 2025 ne peut être compensée par une hausse des tarifs des redevances aéroportuaires, ces derniers ayant déjà été homologués pour la période tarifaire 2025.

Ticket Modérateur

De plus, la loi de finances pour 2025 introduit une évolution rehaussant à 8 % ² la part des coûts relatifs aux activités de sûreté et de sécurité aéroportuaire non couverts par la taxe d'aéroport et restant ainsi à la charge d'Aéroports de Paris (dite « ticket modérateur »).

Cette mesure, se matérialisant par de moindres recettes, représente un manque à gagner estimé à environ 12 millions d'euros au chiffre d'affaires du Groupe ADP à partir de 2025.

Taxe de solidarité sur les billets d'avion

Enfin, la loi de finances pour 2025 porte une modification et une augmentation du barème de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Cette taxe, dont les compagnies aériennes sont redevables pour chaque passager au départ de France, est sans effet direct sur les comptes du Groupe ADP.

Si cette taxe, dont les compagnies aériennes sont redevables pour chaque passager au départ de France n'a pas d'impact direct sur le Groupe ADP, elle pourrait, en fonction de l'élasticité des prix, peser sur la croissance du trafic, la compétitivité de la plateforme de correspondance parisienne et sur la performance des compagnies aériennes y opérant.

¹ Voir communiqué du 27 septembre 2023.

² Contre 6 % précédemment.

Prévisions et objectifs financiers 2025

Le groupe anticipe, en 2025, une croissance du chiffre d'affaires tirée par les effets positifs décrits ci-dessus : d'une part, la hausse du trafic à Paris et à l'international et, d'autre part, la croissance des activités commerciales. Les activités immobilières, résilientes par nature, apporteront également une contribution positive à la croissance organique.

Groupe ADP entend maintenir sa discipline stricte en matière de gestion des charges. Si leur évolution devrait être plus modérée que celle enregistrée en 2024, elle restera cependant marquée par :

- ◆ la hausse des charges de personnel à ADP SA, liée à l'évolution naturelle des salaires et aux recrutements réalisés en 2024 dans les domaines de priorités pour la croissance et la transformation du groupe ;
- ◆ l'inflation sur certains contrats de services externes arrivés à échéance et renégociés au cours de l'année 2024. Il est précisé cependant que les coûts unitaires de l'électricité à Paris ont été négociés, pour 2025, à un niveau inférieur à ceux en vigueur en 2024 ;
- ◆ la hausse des charges d'entretien et de maintenance d'ADP SA pour garantir la plus haute qualité de service dans un contexte de croissance du trafic et de pleine ouverture des infrastructures parisiennes depuis l'été 2024 : réouverture du Terminal 2A-C, ouverture du nouveau Terminal « Extime », mise en service d'un nouveau trieur bagages au Terminal 1 ;

- ◆ la hausse des charges courantes de TAV Airports, sous l'effet à la fois de la forte croissance de l'activité, et de l'environnement inflationniste encore soutenu en Turquie, seulement partiellement compensés par la dépréciation de la Livre Turque.

Dans ce contexte, en tenant compte de la base favorable créée par les charges liées à l'accueil des JOP en 2024 et d'une compensation accrue de la taxe grandes infrastructures de transport en France grâce à la nouvelle hausse des tarifs des redevances aéroportuaires (voir ci-dessus), **Groupe ADP anticipe une croissance annuelle de l'EBITDA courant¹ de plus de + 7,0 % en 2025** par rapport à 2024.

Tout en continuant de tenir compte d'éventuels projets de croissance externe ciblés à l'internationale, la **fourchette cible de ratio de dette nette² rapportée à l'EBITDA courant de 3,5x à 4,0x en 2025** est confirmée.

S'attachant à optimiser sa politique d'investissements, le groupe ajuste sa prévision de dépenses d'investissement (capex) pour 2025 avec pour ADP SA, un maximum de 1 milliard d'euros et de 1,4 milliard d'euros à l'échelle du groupe. En tenant compte des investissements déjà réalisés en 2023 et 2024, la précédente prévision pour 2025 était équivalente à 1,2 milliard d'euros pour ADP SA et 1,8 milliard d'euros à l'échelle du groupe.

La politique de dividendes, fondée sur un taux de distribution de 60 % du RNPG est confirmée.

Démarrage d'une phase de concertation volontaire du public relative au plan directeur de Paris Charles de Gaulle « CDG 2050 »

Dès la fin du mois de mars 2025, Aéroports de Paris entend soumettre à une concertation volontaire du public, avec appui de la Commission Nationale du Débat Public, le plan directeur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle à l'horizon 2050.

En ligne avec les objectifs de transformation des aéroports du groupe vers un nouveau modèle aéroportuaire visés dans la feuille de route stratégique 2025 Pioneers³, le plan directeur CDG 2050 vise à répondre à l'évolution de la demande de transport aérien tout en assurant durablement la transformation industrielle de la plateforme aéroportuaire.

Le plan directeur sera présenté à deux horizons de temps, 10 et 25 ans, permettant de donner une vision globale de long terme, phasable et modulaire, et de présenter de premières briques de projet envisagées à un horizon moyen terme, inscrites concrètement dans la trajectoire de décarbonation de la plateforme. Ce plan directeur s'appuie sur des scénarios de référence prévoyant, pour Paris-Charles de Gaulle, une hausse du trafic modérée, c'est-à-dire un taux de croissance annuel moyen du trafic passagers de l'ordre d'1% à 1,5% par an.

Cherchant ainsi à créer les conditions d'un développement soutenable et flexible, le plan directeur Paris-CDG 2050 a été bâti autour de cinq axes :

- ◆ Axe 1 : l'intermodalité et la mobilité au sein de la plateforme ;

- ◆ Axe 2 : le développement des infrastructures aéroportuaires phasable et modulaire adapté à la demande ;
- ◆ Axe 3 : l'optimisation du développement des activités Cargo ;
- ◆ Axe 4 : la mise en œuvre progressive d'un hub énergétique pour assurer la soutenabilité énergétique de la plateforme et répondre aux besoins du territoire ;
- ◆ Axe 5 : le déploiement d'une programmation immobilière interstitielle et durable, résolument tournée vers les territoires.

Ce plan directeur se veut ambitieux pour continuer à accueillir la demande de trafic vers et depuis Paris, tout en assurant l'évolution de Paris-Charles de Gaulle en un aéroport plus durable, capable d'offrir de nouvelles solutions de transport pour améliorer l'expérience des passagers, en particulier en correspondance, et portant une promesse d'hospitalité plus inclusive pour le transport des passagers comme celui des voyageurs du quotidien.

Le plan directeur Paris-CDG 2050 comporte une vision prospective à long terme (horizons 2035 et 2050) dépassant le cadre de la feuille de route 2025 Pioneers. Il sera, dans le cadre de la concertation volontaire, présenté à des fins indicatives et susceptible d'évoluer. Les éléments portant notamment sur les montants d'investissements liés au projet constituent des hypothèses de travail à date et non des engagements du Groupe ADP.

¹ L'EBITDA courant (précédemment désigné « EBITDA ») correspond à la mesure de la performance opérationnelle d'Aéroports de Paris 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.

² 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.

³ Voir communiqué du 16 février 2022.

Objectifs 2026 et ambition à moyen-terme

Groupe ADP a pour ambition de poursuivre sa transformation pour devenir une référence mondiale en matière d'attractivité, et d'hospitalité, tout en servant d'exemple de transition environnementale pour l'ensemble du secteur aérien. Pour atteindre cet objectif, le groupe entend accroître ses investissements, en particulier à Paris Aéroport, pour accompagner la transition écologique du secteur, adapter ses infrastructures à l'évolution du trafic aérien et soutenir la performance des compagnies aériennes.

À Paris, cette ambition sera portée par la préparation d'un nouveau Contrat de Régulation Économique, avec une mise en place envisagée pour le début de 2027 et permettant de

renforcer à la fois la visibilité et l'exigence de performance opérationnelle. Par ailleurs, les deux autres priorités du groupe seront la sécurisation de la contribution financière des activités à l'international et le développement du modèle Extime, tant à Paris qu'à l'international.

Dans ce cadre, le Groupe ADP s'appuiera sur sa croissance organique et sa discipline financière pour assurer une allocation équilibrée de son capital, incluant une politique de distribution inchangée de 60 % du résultat net part du groupe.

Hypothèses de trafic, prévisions et objectifs financiers 2025

Dans le cadre de la feuille de route stratégique 2025 Pioneers communiquée le 16 février 2022, le Groupe ADP a énoncé des objectifs à horizon 2025.

Ces derniers ont été bâtis sur des hypothèses d'absence de nouvelles restrictions ou fermetures d'aéroports liés à toute crise sanitaire, de stabilité du modèle économique à Paris et d'absence de volatilité anormalement élevée en matière de taux de change et de taux d'inflation. Ils ont par ailleurs été construits sur la base du périmètre de consolidation à fin 2023, à la date de leur dernière mise à jour, sans hypothèse d'évolution à horizon 2025 et ont été établis sur une base comparable aux informations financières historiques et conformément aux méthodes comptables appliquées aux états financiers consolidés du Groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 décrites dans les états financiers consolidés.

Approchant de son niveau de trafic 2019 à Paris et le dépassant à l'international, tout en ayant déjà surpassé le niveau d'EBITDA courant consolidé de 2019, le groupe s'attend à progressivement enregistrer des taux de

croissance proches de ceux connus avant la crise de la Covid-19. En outre, l'entrée en vigueur, à partir de 2024, de la nouvelle taxe applicable aux grandes infrastructures de transport en France impacte la trajectoire financière du groupe. Pour ces raisons, Groupe ADP a actualisé le 14 février 2024 (voir le communiqué) ses hypothèses, objectifs et prévisions 2024 - 2025 et renoué avec une sélection d'indicateurs permettant une lecture directe de l'évolution de sa performance sans référence à 2019.

Tenant compte des dernières tendances enregistrées, ainsi que des investissements réalisés en 2023 et 2024, le groupe ajuste son hypothèse de CA/Pax Extime Paris et la prévision d'investissements à Paris et à l'échelle du groupe pour 2025 (voir le tableau - les éléments ajustés étant signalés en gras - et la section Perspectives ci-*infra*).

Il est précisé que toute nouvelle évolution par rapport aux hypothèses sur lesquelles reposent les objectifs du groupe pourrait avoir des effets sur les indicateurs financiers 2025 Pioneers.

	2025
Hypothèse de trafic à Paris Aéroport % de croissance par comparaison à l'année précédente	Croissance de + 2,5 % à + 4,0 % par comparaison à 2024
CA / Pax Extime Paris % de croissance par comparaison à 2023	Croissance de +4,0 à + 6,0 % par comparaison à 2023 soit un niveau compris entre 31,8 € et 32,4 € (précédemment : de +3,0 % à +5,0 %, soit 31,5 € à 32,1 €)
EBITDA courant % de croissance par comparaison à l'année précédente	Croissance supérieure à + 7,0 % par comparaison à 2024
Investissements groupe (excl. invest. financiers)	Jusqu'à 1,4 milliard d'euros (précédemment : c.1,3 milliard d'euros par an en moyenne entre 2023 et 2025 - équivalent à 1,8 Md€ pour 2025)
Investissements ADP SA (excl. invest. financiers, incl. régulé et non régulé)	Jusqu'à 1,0 milliard d'euros (précédemment : c.900 millions d'euros par an en moyenne entre 2023 et 2025 - équivalent à 1,2 Md€ pour 2025)
Ratio Dette financière nette / EBITDA courant incl. croissance ciblée à l'international	3,5x - 4,0x
Dividendes en % du RNPG au titre de l'année N, versé en N+1	Taux de distribution de 60 %

1 CA/Pax Extime : Chiffre d'affaires par passager dans les activités en zone réservée : boutiques, bars & restaurants, bureaux de change & détaxe, salons commerciaux, accueils VIP, publicité et autres services payants en zone réservée.



CHAPITRE 6

INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS ANNUELS 2024 **RFA**

6.1	COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE ADP AU 31 DÉCEMBRE 2024	552	6.3	RÉSULTATS SOCIAUX DES 5 DERNIERS EXERCICES	682
	Chiffres clés	552			
	Glossaire	553	6.4	ÉCHÉANCIER DES PAIEMENTS FOURNISSEURS SUR LES DETTES EXISTANTES À LA CLÔTURE DES COMPTES	683
6.1.1	Compte de résultat consolidé	554		Factures reçues non réglées à la date de clôture de l'exercice dont le terme est échu	683
6.1.2	État du résultat global	554		Factures émises non réglées à la date de clôture de l'exercice dont le terme est échu	683
6.1.3	État consolidé de la situation financière	555			
6.1.4	Tableau des flux de trésorerie consolidés	556			
6.1.5	Tableau de variation des capitaux propres consolidés	557			
6.1.6	Notes annexes aux états financiers consolidés	558			
6.1.7	Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés	638			
6.2	COMPTES ANNUELS ET ANNEXES D'AÉROPORTS DE PARIS SA AU 31 DÉCEMBRE 2024	643			
6.2.1	Compte de résultat	643			
6.2.2	Bilan	644			
6.2.3	Tableau des flux de trésorerie	645			
6.2.4	Notes annexes aux comptes annuels	646			
6.2.5	Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels	678			

6.1 COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE ADP AU 31 DÉCEMBRE 2024

CHIFFRES CLÉS

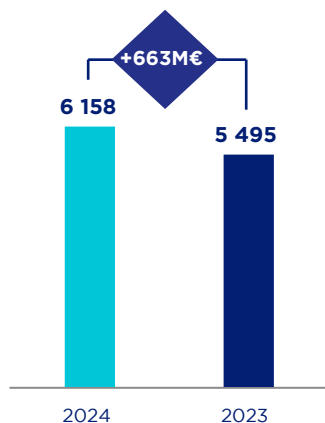
(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Chiffre d'affaires	4	6 158	5 495
EBITDA courant		2 068	1 956
<i>Ratio EBITDA courant / Chiffre d'affaires</i>		33,6 %	35,6 %
Résultat opérationnel courant		985	1 239
Résultat opérationnel		994	1 243
Résultat net part du Groupe		342	631
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		1 946	1 821
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	12	(384)	(158)
Investissements corporels, incorporels et de placement	12	(1 089)	(1 009)

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Capitaux propres	7	5 512	5 297
Endettement financier net ⁽¹⁾	9	8 572	7 934
Endettement financier net ajusté ⁽²⁾		8 050	7 402
<i>Gearing ⁽¹⁾</i>		156 %	150 %
<i>Gearing ajusté ⁽²⁾</i>		146 %	140 %
<i>Ratio Dette financière nette/EBITDA courant ⁽¹⁾</i>		4,15	4,06
<i>Ratio Dette financière nette ajustée/EBITDA courant ⁽²⁾</i>		3,89	3,78

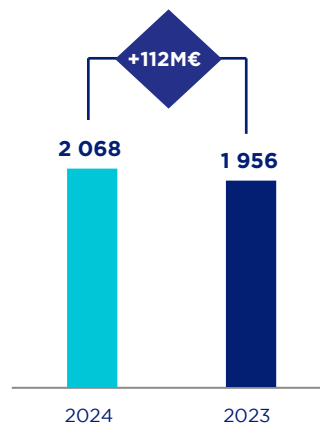
1 Cf. Note 9.4.2 – EBITDA courant calculé sur 12 mois glissants.

2 Cf. Glossaire.

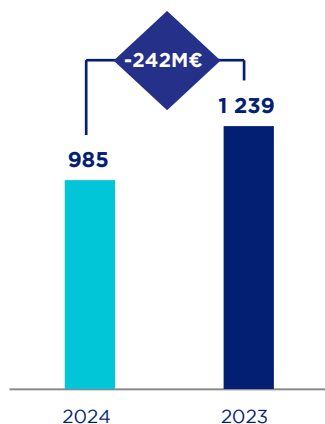
CHIFFRES D'AFFAIRES



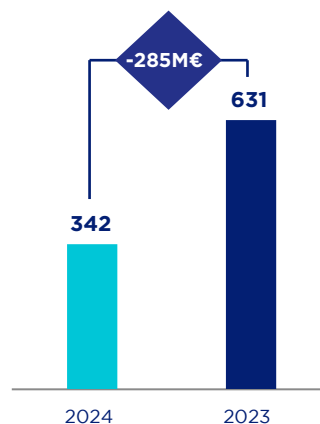
EBITDA COURANT



RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT



RÉSULTAT NET PART DU GROUPE



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 courant** ⁽¹⁾ 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 courant, 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 opérationnelles, 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 inclut 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 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 participations de donnant pas le contrôle).
- ◆ **Le ratio dette financière nette/EBITDA courant** est le ratio correspondant au rapport : Endettement financier net/EBITDA courant, il mesure la capacité de l'entreprise à rembourser sa dette sur la base de son EBITDA courant.
- ◆ **L'endettement financier net ajusté (ou dette financière nette ajustée)** tel que défini par le Groupe ADP correspond à l'endettement financier net diminué des justes valeurs d'instruments dérivés consentis à des tiers et dont l'exercice ne représente pas une sortie de trésorerie.
- ◆ **Le gearing ajusté** est le ratio correspondant au rapport : Endettement financier net ajusté/Capitaux propres (y compris les participations ne donnant pas le contrôle).
- ◆ **Le ratio dette financière nette ajustée/EBITDA courant** est le ratio correspondant au rapport : Endettement financier net ajusté/EBITDA courant.
- ◆ **Les participations ne donnant pas le contrôle** sont les intérêts minoritaires des filiales. En tant qu'éléments des capitaux propres du bilan consolidé, ils sont présentés séparément des Capitaux propres part du Groupe. Au niveau du compte de résultat, le résultat net est partagé entre le résultat net part du groupe et le résultat part ne donnant pas le contrôle.
- ◆ **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.

¹ Le Groupe a précisé dans l'intitulé la nature de l'EBITDA. Sa définition reste inchangée.

6.1.1 COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Chiffre d'affaires	4	6 158	5 495
Autres produits opérationnels courants	4	73	103
Achats consommés	4	(920)	(837)
Charges de personnel	5	(1 259)	(1 055)
Autres charges opérationnelles courantes	4	(2 031)	(1 705)
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	4 & 8	47	(45)
EBITDA courant		2 068	1 956
Ratio EBITDA courant / Chiffre d'affaires		33,6 %	35,6 %
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises	6	(791)	(792)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	4	(292)	75
Résultat opérationnel courant		985	1 239
Autres produits et charges opérationnels non courants	10	9	4
Résultat opérationnel		994	1 243
Produits financiers		443	888
Charges financières		(595)	(1 115)
Résultat financier	9	(152)	(227)
Résultat avant impôt		842	1 016
Impôts sur les résultats	11	(326)	(232)
Résultat net des activités poursuivies		516	784
Résultat net		516	784
Résultat net part du Groupe		342	631
Résultat net part des participations ne donnant pas le contrôle		174	153
Résultat net par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	3,45	6,39
Résultat dilué par action (en euros)	7	3,45	6,39
Résultat net des activités poursuivies par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	3,45	6,39
Résultat dilué par action (en euros)	7	3,45	6,39

6.1.2 ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Résultat net		516	784
Autres éléments de résultat global pour la période :			
Écarts de conversion	7.1	78	(54)
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation afférents aux entités intégrées globalement	7.1	5	7
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation afférents aux entreprises associées, nets d'impôt	7.1	13	18
Variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux futurs		(10)	(18)
Impôt sur éléments ci-dessus		(4)	6
Éléments de résultat global afférents aux entreprises associées, nets d'impôt		(16)	(34)
Éléments recyclables en résultat		66	(75)
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entités intégrées globalement		(8)	(25)
Impôt sur éléments ci-dessus		2	8
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entreprises associées		(3)	(12)
Éléments non recyclables en résultat		(9)	(29)
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL POUR LA PÉRIODE		573	680
Part des participations ne donnant pas le contrôle		188	119
Part du Groupe		385	561

6.1.3 ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Actifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Immobilisations incorporelles	6	3 214	2 862
Immobilisations corporelles	6	9 299	8 656
Immeubles de placement	6	693	661
Participations dans les entreprises mises en équivalence	4	1 426	1 779
Autres actifs financiers non courants	9	1 688	1 537
Actifs d'impôt différé	11	73	52
Actifs non courants		16 392	15 547
Stocks	4	137	115
Actifs sur contrats		-	3
Clients et comptes rattachés	4	1 049	1 028
Autres créances et charges constatées d'avance	4	379	349
Autres actifs financiers courants	9	234	238
Actifs d'impôt exigible	11	30	36
Trésorerie et équivalents de trésorerie	12	1 958	2 343
Actifs courants		3 787	4 112
Actifs détenus en vue de la vente		-	1
TOTAL DES ACTIFS		20 179	19 660

Capitaux propres et passifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Capital		297	297
Primes liées au capital		543	543
Actions propres		(28)	(30)
Résultats non distribués		3 813	3 806
Autres éléments de capitaux propres		(210)	(253)
Capitaux propres - part du Groupe		4 415	4 363
Participations ne donnant pas le contrôle		1 097	934
Total des capitaux propres	7	5 512	5 297
Emprunts et dettes financières à long terme	9	8 887	8 521
Provisions pour engagements sociaux	5	397	396
Autres provisions non courantes	8	51	49
Passifs d'impôt différé	11	519	416
Autres passifs non courants	8	812	756
Passifs non courants		10 666	10 138
Passifs sur contrats		-	3
Fournisseurs et comptes rattachés	4	790	1 021
Autres dettes et produits constatés d'avance	4	1 355	1 239
Emprunts et dettes financières à court terme	9	1 785	1 866
Provisions pour engagements sociaux	5	39	42
Autres provisions courantes	8	17	38
Passifs d'impôt exigible	11	16	16
Passifs courants		4 001	4 225
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		20 179	19 660

6.1.4 TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Résultat opérationnel		994	1 243
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	12	959	685
Charges financières nettes hors coût de l'endettement		(7)	(107)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		1 946	1 821
Variation du besoin en fonds de roulement	12	(139)	(62)
Impôts sur le résultat payés		(283)	(171)
Flux relatifs aux activités non poursuivies		-	(1)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		1 524	1 587
Investissements corporels, incorporels et de placement	12	(1 089)	(1 009)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(80)	137
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	12	(384)	(158)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	12	(18)	144
Variation des autres actifs financiers		(36)	(468)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		13	7
Produits provenant des cessions de participations non consolidées	12	32	100
Dividendes reçus	12	101	102
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		(1 461)	(1 145)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	9	1 111	740
Remboursement des emprunts à long terme	9	(939)	(962)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées		(28)	(18)
Subventions reçues au cours de la période		8	18
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	7	(377)	(309)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle dans les filiales		(25)	(16)
Variation des autres passifs financiers		(24)	(24)
Intérêts payés		(298)	(291)
Intérêts reçus		114	141
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		(458)	(721)
Incidences des variations de cours des devises		9	(10)
VARIATION DE TRÉSORERIE ET D'ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		(386)	(289)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		2 341	2 630
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	12	1 955	2 341
<i>Dont Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>		1 958	2 343
<i>Dont Concours bancaires courants</i>		(3)	(2)

Les flux de trésorerie de la période comprennent :

- ♦ **flux d'investissement** : 1 169 millions d'euros d'investissements corporels et incorporels (y compris fournisseurs d'immobilisations) et 384 millions d'euros d'investissements financiers ;
- ♦ **flux de financement** : 377 millions de distribution de dividendes et l'émission et le remboursement d'emprunts obligataires pour 500 millions d'euros chacun.

(en millions d'euros)	2024	2023
Endettement financier net en début de période	7 934	7 440
Variation de la trésorerie	396	291
(Émission)/remboursement d'emprunts	144	(240)
Autres variations	98	443
<i>Dont (dettes)/excédents repris lors de regroupement d'entreprises</i>	70	12
Variation de l'endettement financier net	638	494
Endettement financier net en fin de période	8 572	7 934

6.1.5 TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(en millions d'euros)	Nombre d'actions	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle	Total
Situation au 01/01/2023	98 960 602	297	543	(40)	3 408	(183)	4 025	830	4 855
Résultat net		-	-	-	631	-	631	153	784
Autres éléments de capitaux propres		-	-	-	-	(70)	(70)	(34)	(104)
Résultat global - 2023		-	-	-	631	(70)	561	119	680
Mouvements sur actions propres		-	-	10	-	-	10	-	10
Dividendes		-	-	-	(309)	-	(309)	(16)	(325)
Variation de périmètre et autres mouvements		-	-	-	76	-	76	1	77
Situation au 31/12/2023	98 960 602	297	543	(30)	3 806	(253)	4 363	934	5 297
Situation au 01/01/2024	98 960 602	297	543	(30)	3 806	(253)	4 363	934	5 297
Résultat net		-	-	-	342	-	342	174	516
Autres éléments de capitaux propres		-	-	-	-	43	43	14	57
Résultat global - 2024		-	-	-	342	43	385	188	573
Mouvements sur actions propres		-	-	2	-	-	2	-	2
Dividendes		-	-	-	(377)	-	(377)	(25)	(402)
Variation de périmètre et autres mouvements		-	-	-	43	-	43	-	43
Situation au 31/12/2024	98 960 602	297	543	(28)	3 813	(210)	4 415	1 097	5 512

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés et le détail des autres éléments de capitaux propres sont commentés en note 7.

En 2024, les variations de périmètre correspondent principalement aux transactions avec les minoritaires de 50 % d'Extim Travel Essentials pour 22 millions d'euros et à l'acquisition par GAL de 11 % supplémentaires de sa filiale GHIAL, concessionnaire de l'aéroport de Hyderabad en Inde pour 21 millions d'euros.

Pour rappel en 2023, le montant en variation de périmètre correspondait aux impacts des transactions avec les minoritaires de 49 % et 50 % d'Extim Duty Free Paris et Extim Média pour 76 millions d'euros.

6.1.6 NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOMMAIRE

NOTE 1	Principes généraux	558	NOTE 10	Autres produits et charges opérationnels	621
NOTE 2	Faits marquants	563	NOTE 11	Impôts sur les résultats	621
NOTE 3	Périmètre de consolidation	566	NOTE 12	Trésorerie et flux de trésorerie	624
NOTE 4	Éléments courants de l'activité opérationnelle	569	NOTE 13	Informations relatives aux parties liées	628
NOTE 5	Avantages au personnel	584	NOTE 14	Engagements hors bilan	631
NOTE 6	Immobilisations incorporelles, corporelles et de placements	589	NOTE 15	Passifs éventuels	634
NOTE 7	Capitaux propres et résultat par action	601	NOTE 16	Événements postérieurs à la clôture	634
NOTE 8	Autres provisions et autres passifs non courants	604	NOTE 17	Honoraires des commissaires aux comptes	634
NOTE 9	Informations relatives à la gestion des risques financiers	605	NOTE 18	Périmètre de consolidation et sociétés non consolidés	635

NOTE 1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

1.1 Bases de préparation des comptes

Déclaration de conformité

Les comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2024 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 19 février 2025. Ces comptes seront soumis à l'approbation des actionnaires lors de l'assemblée générale qui se tiendra le 15 mai 2025.

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 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 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) ;
- ◆ 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 obligations convertibles (FCCBs – *Foreign Currency Convertible Bond*) souscrites par ADP SA et les options d'achat et de vente y afférant ;
- ◆ 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

Le groupe déploie une politique environnementale dont les marqueurs sont une ambition 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 politique environnementale porte sur 23 aéroports du Groupe ADP à travers le monde.

Les quatre axes stratégiques de cette politique sont les suivants :

- ◆ tendre vers des opérations à impact zéro sur l'environnement, en visant par exemple la neutralité carbone avec compensation d'ici à 2030 pour l'ensemble des aéroports signataires ou bien en réduisant l'empreinte biodiversité sur notre chaîne de valeur ;
- ◆ participer activement à la transition environnementale dans le secteur de l'aviation et proposer notamment des solutions côté piste. Par exemple, les aéroports franciliens disposent d'ores et déjà de l'arrivée des carburants alternatifs durables sur son territoire, et le Groupe ADP agit pour leur plus grand déploiement et s'engage dans le développement 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, valorisation des matériaux de construction, 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).

Le groupe tient d'ores et déjà compte de ces objectifs environnementaux pour définir les investissements à venir ainsi que pour établir les estimations significatives et jugements ci-avant présentés dans l'établissement des états financiers.

Les équipes du Groupe ADP sont pleinement mobilisées pour mettre en œuvre « 2025 Pioneers » la feuille de route stratégique 2022-2025 pour construire un modèle aéroportuaire durable. Dans ce cadre l'ambition du groupe est de construire le socle d'un nouveau modèle aéroportuaire orienté vers la durabilité et la performance, en phase avec les attentes sociétales et environnementales. La trajectoire et les objectifs financiers et extra-financiers fixés à horizon 2025 traduisent l'attention portée à la création de valeur pour toutes les parties-prenantes.

Ainsi dans un esprit de responsabilité, le Groupe ADP a conscience qu'il exploite des installations qui peuvent porter atteinte à l'air et l'eau en France et à l'étranger si leur exploitation et leurs rejets ne sont pas maîtrisées. Pour y faire face, le groupe respecte les exigences réglementaires et modernise en permanence ses installations industrielles telles que les centrales de production d'énergie, les réseaux de distribution et de collecte, et les centres de traitement des eaux avant leur rejet dans le milieu naturel. Le Groupe ADP assure ainsi une exploitation, une modernisation et un développement de ses installations dans le respect des réglementations et des riverainetés en ayant pour boussoles la santé humaine, l'évitement des impacts environnementaux, une qualité d'exploitation de haut niveau et la performance économique de l'entreprise.

La responsabilité et les enjeux environnementaux du groupe vont toutefois au-delà de ses rejets aqueux et aérauliques. Groupe ADP a également une responsabilité relative dans l'effondrement de la biodiversité. Celle-ci provoque des tensions dans les approvisionnements du groupe (renchérissement des matières premières), l'apparition de zoonoses (voir trafic d'espèces protégées ci-dessous) ou la difficulté à mener des projets de développement des plateformes du fait de l'artificialisation des sols que ceux-ci sous-tendent.

En 2023, le Groupe ADP a donc étudié les facteurs de risques internes et externes liés à ses impacts sur la biodiversité (5 facteurs de pressions de l'IPBES) et son exposition à ses dépendances à celle-ci (services écosystémiques). Ces études ont permis une première évaluation relative des risques en positionnant les activités d'exploitation en particulier lié à l'aménagement et au maintien d'infrastructures aéroportuaires comme la principale source d'impact liée aux activités propres du groupe. Sur sa chaîne de valeur, les demi-croisières avion et les ventes de détails en aérogares (en amont, lors de la production et l'approvisionnement des biens et services) ont été identifiées comme les deux activités les plus impactantes pour la biodiversité.

Afin de remédier à ces risques, le Groupe ADP s'est donc engagé en 2024 dans le renouvellement de ses engagements dans le programme Act For Nature (dont il est membre depuis 2018) mais pour la première fois en incluant toute sa chaîne de valeur et ses différentes activités matérielles. Ce cadre de travail établit permettra à partir de 2025 d'étudier les objectifs à atteindre par le groupe en termes de biodiversité afin d'être aligné avec les grands engagements internationaux et leur déclinaisons locales (telle que la SNB : Stratégie Nationale de Biodiversité française).

Le cas particulier du trafic d'espèces sauvages et de viande de brousse au sein du sujet biodiversité constitue un marqueur particulier des risques liés à la Nature dans les aéroports mondiaux. Le trafic d'espèces sauvages constitue l'une des quatre activités criminelles les plus lucratives au monde, une des principales menaces pour la biodiversité et un risque majeur de santé publique (zoonoses telle que la COVID 19). À Paris-CDG, qui compte parmi les aéroports mondiaux les plus fréquentés, disposant du plus grand nombre de liaisons point-à-point et d'un Hub de niveau mondial, Aéroports de Paris engage depuis de nombreuses années des actions de sensibilisation et met à disposition des forces de l'ordre, de justice et des associations des moyens d'action (locaux, matériels, affichages, etc.). Co-pilote d'un groupe de travail dédié regroupant tous les acteurs pertinents (ONG, pouvoirs publics, compagnies, acteurs du cargo, etc.), le Groupe ADP s'engage à continuer et renforcer la lutte contre ce trafic auprès de ses partenaires dans les années à venir.

Les activités du groupe sont également émettrices de gaz à effet de serre.

En 2024, l'ambition de décarbonation du Groupe ADP s'est notamment matérialisée par :

- ◆ la consultation de partenaires potentiels pour développer et exploiter le potentiel solaire photovoltaïque des aéroports et aérodromes franciliens ;
- ◆ la poursuite avec GRTgaz, principal opérateur français de transport de gaz tourné vers la transition énergétique, d'une étude conjointe ayant pour objectif de définir les conditions d'acheminement de l'hydrogène par canalisation vers les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Enfin, en matière d'investissements, l'ambition de décarbonation s'est traduite notamment par la réalisation des projets suivants en 2024, dans la continuité de la politique déjà menée depuis quelques années :

- ◆ la modernisation et le renforcement des capacités électriques au service d'une électrification accrue des activités ;
- ◆ l'utilisation de la géothermie et de la biomasse, et de manière plus générale de modernisation des capacités thermiques et frigorifiques ;
- ◆ le renouvellement des éclairages et des balisages dans une logique de transition globale vers des technologies d'éclairage et de balisage dites à LED ;
- ◆ l'installation de bornes de recharges et d'autres facilités au service des passagers mais également des activités côté piste et côté ville, dans le cadre du développement des véhicules électriques ;
- ◆ l'investissement du Groupe ADP dans la société LanzaJet, spécialisée dans la production de carburants aéronautiques durables selon la filière dite alcohol-to-jet ;
- ◆ la réalisation des travaux d'une centrale solaire photovoltaïque à Amman aéroport Queen Alia.

En octobre 2024, les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) des plateformes parisiennes d'Aéroports de Paris SA – en tant que maison mère du Groupe ADP, ont été certifiés par le SBTi (Science Based Targets initiative).

Le Groupe ADP a établi des objectifs de décarbonation, englobant les sources d'émissions internes et externes, dans plusieurs référentiels :

- ◆ des cibles SBTi (Science Based Target Initiative) à l'échelle du regroupement des plateformes franciliennes du groupe ;
- ◆ des cibles ACA (Airport Carbon Accreditation) définies à la maille de la plateforme aéroportuaire (voir le tableau des aéroports ayant validé une cible ACA Net Zero).

Le SBTi (*Science Based Target initiative*), un programme conjoint du CDP, du *Global Compact* (Pacte Mondial) des Nations Unies, du *World Resources Institute* (WRI) et du WWF. La certification SBTi permet à Aéroports de Paris SA de valider l'alignement de sa stratégie de réduction des émissions de GES avec les accords de Paris (+ 1,5 °C maximum à horizon 2100), en démontrant la cohérence de ses objectifs chiffrés de réduction de ses émissions internes (scopes 1 et 2) et externes (scope 3 relatif aux émissions des parties prenantes) avec les préconisations scientifiques, à moyen et long terme.

L'ACA (Airport Carbon Accreditation) est un programme développé par l'ACI (Airport Council International). C'est un programme mondial reconnu de certification des émissions de carbone pour les aéroports. Il évalue et reconnaît de manière indépendante les efforts déployés par les aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de carbone grâce à 7 niveaux de certification (du plus bas au plus haut niveau : 1, 2, 3, 3+, 4, 4+, 5). Ces niveaux permettent de classer et d'évaluer la maturité des plateformes en terme de gestion du carbone, en évaluant leur plan de transition et leur gestion des émissions des gaz à effet de serre. En 2024, 20 aéroports (sur 26) du Groupe ADP sont engagés dans la certification ACA dont 5 sont au niveau ACA 4 ou ACA 4+ (Paris-CDG, Paris-Orly, Paris Le Bourget, Amman (AIG) et Enfidha-Hammamet (TAV)). Tous les aéroports signataires de la charte Airport for Trust visent le niveau ACA3+, au moins, d'ici 2030.

La traduction des engagements validés par le SBTi est détaillée ci-dessous :

◆ Engagement global

Aéroports de Paris S.A. s'engage à atteindre le zéro émission nette de gaz à effet de serre sur l'ensemble de sa chaîne de valeur d'ici à 2050.

◆ Objectifs à moyen terme

- ◆ scopes 1 et 2 : Aéroports de Paris S.A. s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre des scopes 1 et 2 de 68 % d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019.
- ◆ scopes 1 et 2 - Énergie : Aéroports de Paris S.A. s'engage à continuer à s'approvisionner annuellement en électricité 100 % renouvelable dès maintenant et jusqu'en 2030.
- ◆ scope 3 : Aéroports de Paris S.A. s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre du scope 3 de 27,5 % d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2019.

◆ Objectifs à long terme

- ◆ Scopes 1 et 2 : Aéroports de Paris S.A. s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre des scopes 1 et 2 de 90 % d'ici à 2035 et jusqu'en 2050 par rapport à l'année de référence 2019.
- ◆ Scope 3 : Aéroports de Paris S.A. s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre du scope 3 de 90 % d'ici à 2050 par rapport à l'année de référence 2019.

Dans son rapport de Durabilité et plan de vigilance, le Groupe ADP présente une comptabilité carbone permettant de mesurer les progrès en matière de décarbonation.

Le Groupe ADP communique largement sur les leviers et actions mis en œuvre pour atteindre les objectifs de décarbonation.

Leurs impacts financiers ainsi que leurs effets quant à l'atteinte des objectifs de décarbonation seront communiqués dans le rapport de durabilité et plan de vigilance 2024.

Le Groupe ADP définit et déploie une stratégie d'adaptation au changement climatique.

En 2022, le Groupe ADP a engagé une évaluation des risques climatiques, actuels et futurs, sur l'ensemble de ses actifs en reprenant deux scénarios de réchauffement climatique du GIEC – SSP2-4.5 (scénario dit médian) et SSP5-8.5 (scénario le plus pessimiste) à horizon 2030 et 2050. Le scénario le plus défavorable soit SSP5-8.5 a été retenu pour l'analyse sur le long terme afin de préparer le groupe à un scénario climatique à fortes émissions et afin d'anticiper la future réglementation.

Le Groupe ADP a, dans un premier temps, conduit une analyse de risques bruts afin d'identifier les sites les plus critiques et de cartographier les périls climatiques les plus impactants (sur la base de la classification taxonomique européenne des risques liés au climat). La première analyse relative aux risques climats bruts, montre que les risques liés aux inondations et à la chaleur jouent le rôle principal dans l'exposition aux risques du portefeuille du groupe.

La qualification de l'exposition des actifs aux risques physiques se poursuit actuellement par une analyse des risques climatiques physiques nets, pour les aéroports contrôlés du groupe. Cette seconde étape de l'analyse se traduit par la réalisation de visites de site. Elles visent à tenir compte, dans la qualification du risque, des mesures d'atténuation et d'adaptation déjà existantes et prévues. L'analyse comprend une évaluation du coût des mesures supplémentaires d'atténuation et d'adaptation aux risques qui pourraient être mises en place ainsi qu'une évaluation de l'impact du risque net sur la valeur des actifs. L'analyse des effets financiers – impacts sur la trajectoire d'investissements, de charges, de revenus – liés aux changements climatiques sera établie dans le cadre de la directive CSRD.

Un test de dépréciation de nos actifs prenant en compte les enjeux climatiques a déjà été réalisé à l'échelle de certaines plateformes du groupe.

Après avoir été le premier gestionnaire d'aéroports en Europe à avoir mis à disposition une double offre permanente de carburants aéronautiques durables à l'aéroport Paris-Le Bourget (2,89 millions de litres de SAF écoulés en 2024), puis le premier acteur de l'industrie aéroportuaire à investir en 2023 dans un fonds d'investissement dédié au développement des SAF (United Airlines Ventures Sustainable Flight Fund), le Groupe ADP poursuit son action en 2024 en investissant 20 millions de dollars dans la société LanzaJet, pour permettre de renforcer les capacités de production et de déploiement des usines de ce dernier.

Pour sécuriser son approvisionnement électrique et contribuer au développement des énergies renouvelables, en 2020, Aéroports de Paris S.A. a conclu trois contrats d'achat d'électricité avec le producteur Urbasolar sur une durée de 20 ans. Les trois centrales solaires sont complètement en service depuis le deuxième trimestre 2024 représentant une production annuelle de 45 GWh d'électricité soit 10 % de la consommation d'électricité d'Aéroports de Paris S.A.

Sur le deuxième trimestre 2024, Aéroports de Paris S.A. a contractualisé de nouveaux contrats d'achat d'électricité avec les producteurs Urbasolar et Photosol sur une durée de 20 ans. Ces nouvelles centrales solaires photovoltaïques produiront annuellement 91 GWh d'électricité et elles seront progressivement mises en service entre 2025 et 2026. D'ici 2030, l'ensemble de ces contrats d'achat d'électricité permettront de couvrir 30 % des besoins d'électricité d'Aéroports de Paris S.A.

L'analyse conduite par le Groupe a révélé que ces contrats doivent être considérés comme des dérivés entrant dans le champ de la norme IFRS 9. Cependant, tant que l'absence de revente significative est vérifiée, le groupe a opté pour bénéficier de l'exemption pour usage propre prévue par la norme et comptabilise les coûts de ces contrats en charges lorsqu'ils sont encourus.

Aéroports de Paris S.A. exploite des unités de production énergétique dont la puissance installée est supérieure à 20 MW et donc soumis à la directive 2003/87/CE du 13 octobre 2003 sur les quotas d'émission de gaz à effet de serre. trois unités de productions sont soumises à cette obligation :

- ◆ CTFE (Centrale thermo frigo-électrique) principale CDG ;
- ◆ CTFE bis CDG ;
- ◆ Pôle production d'énergie ORY.

Le ministère de la transition écologique a fixé par arrêté le montant des allocations gratuites de quotas d'émission pour la période 2021-2025. Les quotas sont délivrés sur la base des arrêtés mis à jour chaque année et correspondent au droit d'émettre une tonne de CO₂ par quota. En 2024, Aéroports de Paris S.A. a reçu 10 433 quotas CO₂. En

septembre 2024, Aéroports de Paris S.A. a restitué 38 998 quotas CO₂ pour le compte de l'année 2024. Suite à cette restitution, Aéroports de Paris S.A. a un stock de 180 397 quotas.

Les quotas CO₂ sont des droits incorporels valorisés selon le modèle du coût. Dans la mesure où les quotas de CO₂ sont attribués gratuitement, ceux-ci sont comptabilisés pour une valeur nulle. S'agissant de l'obligation annuelle de restitution de quotas, aucune provision n'a été constatée à ce stade, le coût de règlement (*i.e.* la valeur payée de l'obligation) étant nul au 31 décembre 2024.

1.3 Référentiel comptable

1.3.1 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 2024.

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_fr.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.

1.3.2 Normes, amendements et interprétations adoptés par l'Union européenne d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024

Les amendements de normes d'application obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2024 et non appliqués par anticipation correspondent aux amendements suivants :

- ◆ amendements à IAS 1 - Présentation des états financiers, « Classement d'un emprunt assorti de clauses restrictives en tant que passif courant ou non courant ». Ces amendements adoptés par l'Europe en décembre 2023 viennent préciser que seules les clauses restrictives auxquelles l'entité doit se conformer à compter de la date de clôture ont une incidence sur le classement d'un passif en tant que courant ou non courant. De plus, une entité doit présenter de l'information en annexe qui permet aux utilisateurs des états financiers de comprendre le risque, à savoir que les passifs non courants assortis de clauses restrictives pourraient devenir remboursables dans les douze mois suivants ;
- ◆ amendements à IFRS 16 – contrats de location. Ces amendements adoptés par l'UE en novembre 2023, apportent des clarifications sur l'obligation locative découlant d'une cession-bail pour préciser la méthode que doit employer le vendeur-preneur pour l'évaluation ultérieure des opérations de cession-bail qui répondent aux exigences dans IFRS 15 pour être comptabilisées comme des ventes ;
- ◆ amendements à IAS 7 et IFRS 7 – Ententes de financement de fournisseurs. Le 25 mai 2023, l'*International Accounting Standards Board* (IASB) a publié son projet intitulé accords de financement avec les fournisseurs visant à améliorer l'information financière sur les opérations de *reverse factoring*, devant permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les effets de ces opérations sur les passifs et les flux de trésorerie de l'entité initiatrice de l'opération, de même que sur le risque de liquidité en découlant.

Le 29 décembre 2023, la loi de finances pour 2024 a transposé en droit français la Directive européenne 2022/2523 du 14 décembre 2022 introduisant la réforme fiscale internationale dite « Pilier 2 de l'OCDE » pour une application à compter du 1^{er} janvier 2024.

Cette réforme fiscale internationale vise à s'assurer que les entreprises multinationales réalisant un CA consolidé de plus de 750 millions d'euros paient un impôt minimum de 15 % sur les bénéfices générés dans chacune des juridictions où elles sont établies.

Dans ce contexte, et pour mémoire, le Groupe ADP avait réalisé en 2023 des analyses visant à :

- ◆ fiabiliser les agrégats financiers de sa Déclaration Pays-par-Pays (*Country-by-Country Reporting* ou CBCR) aux fins de sa qualification pour les besoins des mesures de sauvegarde transitoires ;
- ◆ revoir le périmètre des entités dans le champ de la réforme, leur qualification au sens de celle-ci et les obligations éventuelles en découlant en tant que redevables de l'impôt complémentaire, le cas échéant ; et
- ◆ déterminer les juridictions qui devraient a priori pouvoir bénéficier des mesures de sauvegarde et celles qui, au contraire, devraient donner lieu à la mise en œuvre de calculs détaillés aux fins de l'établissement d'un éventuel impôt complémentaire.

Dans la continuité des travaux mentionnés ci-dessus, et sur base des données financières au 31 décembre 2024, aucun impact significatif n'a été constaté suite à la revue des mesures de sauvegarde de sorte que le Groupe ADP n'a pas comptabilisé d'impôt complémentaire au 31 décembre 2024.

1.3.3 Normes, amendements et interprétations publiés par l'IASB et d'application aux exercices ouverts après le 1^{er} janvier 2024 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 2024 :

- ◆ amendements à IAS 21 – Effets des variations des cours des monnaies étrangères. Le 15 août 2023, l'IASB a publié des amendements à IAS 21 Effets des variations des cours des monnaies étrangères, qui obligeront les sociétés à

fournir des informations plus utiles dans leurs états financiers lorsqu'une devise ne peut pas être échangée contre une autre devise. Ces amendements obligeront les sociétés à appliquer une approche cohérente pour déterminer si une devise peut être échangée contre une autre devise et, lorsque ce n'est pas le cas, pour déterminer le taux de change à utiliser et les informations à fournir. Les amendements seront d'application obligatoire au 1^{er} janvier 2025 sous réserve de son adoption par l'Europe ;

- ◆ IFRS 18 – Présentation et informations à fournir dans les états financiers. L'*International Accounting Standards Board* (IASB) a publié le 9 avril 2024 la norme IFRS 18 visant à améliorer l'utilité des informations présentées dans les états financiers primaires et les notes annexes. Cette norme permettra aux investisseurs de disposer d'informations plus transparentes et comparables sur l'information financière. La norme sera d'application obligatoire au 1^{er} janvier 2027 sous réserve de son adoption par l'Europe ;
- ◆ améliorations annuelles des normes IFRS - volume 11 (publiées le 18 juillet 2024). les améliorations viennent modifier le paragraphe IG14 du Guide de mise en œuvre d'IFRS 7 Instruments financiers : Informations à fournir. Les parties prenantes ont fait part à l'IASB d'une incohérence entre le libellé du paragraphe 28 d'IFRS 7 et celui du paragraphe IG14, qui illustre certaines des obligations d'information du paragraphe 28 d'IFRS 7. Ces améliorations seront d'application obligatoire au 1^{er} janvier 2026 sous réserve de son application par l'Europe ;
- ◆ amendements à portée limitée aux exigences en matière de classement et d'évaluation des instruments financiers (issues le 30 mai 2024). les amendements visent à clarifier le classement des actifs financiers présentant des caractéristiques liées à l'environnement, à la responsabilité sociale et à la gouvernance d'entreprise (ESG) et des caractéristiques similaires ainsi que le règlement des passifs par le biais de systèmes de paiement électronique. Ces améliorations seront d'application obligatoire au 1^{er} janvier 2026 sous réserve de son application par l'Europe.

Les analyses des incidences de l'application de la norme IFRS 18 et des amendements sont en cours.

NOTE 2 FAITS MARQUANTS

2.1.1 Trafic des aéroports opérés par le Groupe ADP

En 2024, le Groupe ADP a accueilli 364 millions de passagers dans l'ensemble de son réseau d'aéroports, dont 103,4 millions de passagers à Paris Aéroport.

Le tableau ci-après présente la situation du trafic des principaux aéroports opérés par le Groupe ADP ou au travers des sociétés mises en équivalence en 2024.

Aéroports	Trafic décembre 2024 @100% en millions PAX ⁽¹⁾	Évolution en % par rapport au 31/12/2023
France		
Paris Aéroport (CDG+ORY)	103,4	3,7 %
International		
Concessions intégrées globalement		
Ankara Esenboga - TAV Airports	12,8	7,5 %
Izmir - TAV Airports	11,5	9,1 %
Amman - Airport International Group	8,8	-4,4%
Almaty - TAV Airports	11,4	19,7 %
Concessions mises en équivalence		
Santiago de Chile	26,2	12,5 %
Antalya - TAV Airports	38,2	7,3 %
Zagreb - TAV Airports	4,3	15,9 %
Madinah - TAV Airports	10,9	15,8 %
New Delhi - GMR Airports Ltd	77,8	7,8 %
Hyderabad - GMR Airports Ltd	27,8	14,8 %

¹ L'ensemble des passagers au départ, à l'arrivée ou en transit, accueillis par l'aéroport.

2.1.2 Déploiement Extime Travel Essentials : cession des titres

Le Groupe ADP a retenu Lagardère Travel Retail comme co-actionnaire de l'entreprise commune Extime Travel Essentials Paris, qui opère, pour une durée de dix ans et à compter du 1^{er} février 2024, plus de soixante points de vente, notamment opérés sous l'enseigne RELAY.

Extime Travel Essentials est détenue à parts égales par le Groupe ADP et par Lagardère Travel Retail. L'ambition des deux actionnaires est de déployer une dynamique nouvelle sur le marché du Travel Essentials, sur un réseau de points de vente rénové et riche en innovation.

L'impact de l'opération s'élève à 22 millions d'euros et est comptabilisée directement en capitaux propres, le groupe ayant conservé le contrôle.

2.1.3 Extension de la concession de l'aéroport d'Amman jusqu'en 2039 et restructuration de la dette

Le 10 mai 2024, est entrée en vigueur l'opération globale de restructuration de la concession et des financements d'Airport International Group (AIG), société exploitant l'aéroport international Queen Alia d'Amman en Jordanie, détenue à 51 % et consolidée en intégration globale par le Groupe ADP. Cette opération comprend :

- ◆ l'extension de la concession de l'aéroport d'Amman pour une durée de 7 années supplémentaires, jusqu'en 2039 ;
- ◆ un rééchelonnement des dettes d'AIG, dont la maturité est allongée de 3,5 années supplémentaires ;
- ◆ le renforcement de la structure financière d'AIG, avec un prêt de la part des actionnaires.

Ces accords contribuent à la stabilité opérationnelle et financière d'AIG, et à sa capacité à accompagner la croissance du trafic en Jordanie.

Un test de dépréciation, tenant compte de l'extension de la concession et des impacts de la restructuration de la dette, a été réalisé dans le cadre de l'élaboration des comptes au 1^{er} semestre 2024. Il a donné lieu à une reprise sur dépréciation, déterminée notamment en fonction des perspectives de trafic à l'aéroport International Queen Alia et comptabilisée au 1^{er} semestre 2024. L'impact ponctuel (*one-off*) de ladite reprise sur dépréciation sur le résultat net part du groupe 2024 s'est élevée à 61 millions d'euros. Par ailleurs, l'ensemble de ces accords ont conduit à une sortie de trésorerie pour AIG d'environ 127 millions d'euros, dont 100 millions d'euros en 2024, sans impact sur le résultat net part du groupe.

2.1.4 Levée des sanctions de la Banque mondiale

La Banque mondiale a pris acte des efforts déployés par le Groupe pour satisfaire aux conditions de levée des sanctions. Elle a informé le Groupe de sa décision concernant ADP International qu'à compter du 4 janvier 2024, ADPI et ses sociétés affiliées ont été retirées de la liste des entités sanctionnées par la Banque mondiale.

2.1.5 Acquisitions de Paris Experience Group et du groupe Extime PS

Durant le deuxième semestre 2024, le groupe a finalisé l'acquisition de Paris Experience Group, créateur d'expériences touristiques en Île-de-France, et du groupe Extime PS (ex. Private Suite), opérateur de terminaux aéroportuaires exclusifs aux États-Unis. Ces acquisitions qui intègrent le segment « Commerces et Services », ont été réalisées pour un montant total 360 millions d'euros.

Paris Experience Group

Le 23 octobre 2024, le groupe a finalisé l'acquisition de 100 % de Paris Experience Group et de ses sociétés affiliées auprès de ses actionnaires, comprenant les fonds gérés par Ekkio et Montefiore Investment ainsi que l'équipe de management. Organisé autour de trois marques principales (Paris City Vision, Mon Petit Paris et Paris Seine) Paris Experience Group propose des visites de musées et monuments historiques, des circuits touristiques dans la ville de Paris et des excursions en Île-de-France et en régions, des déjeuners et dîners croisières et des événements privés sur la Seine. Paris Experience Group est contrôlée et consolidée en intégration globale. Les travaux d'identification et d'évaluation des actifs et passifs à la juste valeur à la date du 23 octobre 2024 sont en cours. À ce jour, un *goodwill* provisoire a été comptabilisé pour un montant de 117 millions d'euros.

Extime PS

Le 11 octobre 2024, le groupe a également finalisé l'acquisition de 100 % du groupe américain Extime PS (ex. Private Suite) auprès du fonds TPG. Extime PS développe et opère des terminaux exclusifs pour passagers de vols commerciaux et est présent dans 4 aéroports aux États-Unis, dont deux où les sites d'Extime PS sont déjà en opération, à Los Angeles (LAX) et Atlanta (ATL). Private Suite est contrôlée et consolidée en intégration globale. 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 31 octobre 2024 sont en cours et ont donné lieu à la comptabilisation d'un *goodwill* provisoire, tenant compte des premiers résultats d'évaluations, d'un montant de 124 millions de dollars américains (soit 114 millions d'euros).

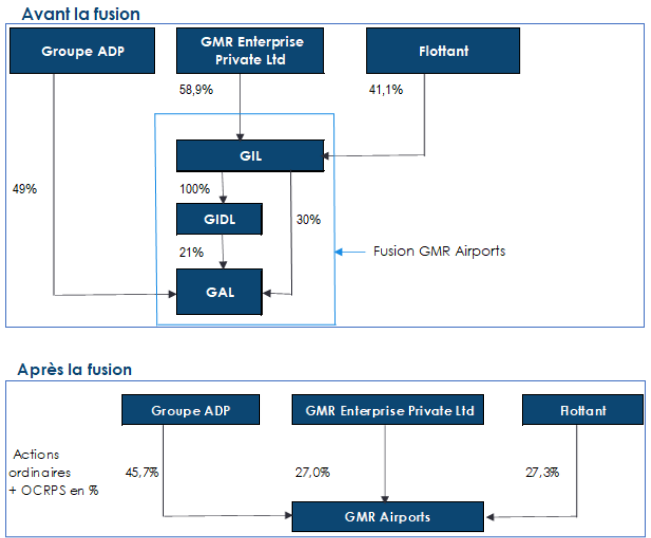
Actifs et passifs identifiables provisoires acquis à 100 % (en millions d'euros)	Paris Experience Group	Extime PS *
Actifs non courants	21	216
Actifs courants	22	11
Passifs non courants	4	77
Passifs courants	24	31

* Les montants du bilan d'acquisition sont présentés convertis au taux EUR/USD de la date de la transaction.

2.1.6 Fusion entre GIL et GAL

La fusion entre GMR Airport Ltd (GAL) détenue à 49 % par le Groupe ADP et GMR Airports Infrastructure Ltd (GIL), annoncée le 19 mars 2023 par le conseil d'administration d'Aéroports de Paris (Groupe ADP) a été rendue effective le 25 juillet 2024, suite au dépôt de l'ordonnance du *National Company Law Tribunal*, approuvant le projet de fusion, auprès du *Registrar of Company*.

Le Groupe ADP détient désormais un intérêt économique de 45,7 % dans la holding aéroportuaire composé d'actions ordinaires cotées au *BSE Limited* et au *National Stock Exchange of India Limited* (« marchés financiers indiens ») et d'actions préférentielles OCRPS (*Optionally convertible redeemable preference shares*) convertibles en actions ordinaires.



En termes de gouvernance, le Groupe ADP dispose, *via* un pacte d'actionnaires, de droits de gouvernance étendus sur GMR Airports similaires à ceux détenus précédemment dans GAL, préservant son influence notable.

Par ailleurs, le Groupe ADP détient toujours des obligations convertibles (FCCBs – *Foreign Currency Convertible Bond*) qui ont été émises par GIL (devenue GMR Airports) le 25 mars 2023 pour un montant de 331 millions d'euros (soit 330 817 obligations de valeur nominale unitaire de 1 000 euros). Ces FCCB ont été réévaluées à la juste valeur au 31 décembre 2024 pour un montant de 914 millions d'euros. L'option d'achat accordée à GMR Enterprise Private Ltd (dérivé passif) et l'option de vente détenue par Aéroports de Paris SA (dérivé actif) relatives à ces obligations convertibles ont été valorisées respectivement à 530 millions d'euros et 8 millions d'euros au 31 décembre 2024. La variation de juste valeur de ces instruments a été constatée en résultat financier. L'impact net d'impôt différé en résultat ressort à 22 millions d'euros.

Comptablement, cette fusion ne s'analyse pas en un échange de titres substantiellement différents, la majeure partie de la juste valeur de GIL étant attribuable à GAL. Par conséquent, l'impact financier de la fusion correspond au coût du service de cotation qui est égal au cumul :

- ◆ de la dilution de 3,3 % dans l'actif net de GAL (passage de 49 % à 45,7 % d'intérêts) ; et
- ◆ de 45,7 % de la juste valeur de l'actif net de GIL hors GAL à la date de fusion. Cet actif net de GIL hors GAL est négatif car il comprend principalement la dette évaluée à la juste valeur des obligations convertibles FCCB souscrites par ADP. La réévaluation de la dette FCCB à la juste valeur est comptabilisée au sein du résultat de GMR Airports et est donc présentée dans la quote-part de résultat mise en équivalence de la période.

À la date de la fusion, cet impact est une charge sans effet sur la trésorerie de 398 millions d'euros et a été constaté en quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence. Il est attendu qu'un profit venant compenser cette perte sera mécaniquement dégagé lors de la conversion des obligations convertibles FCCB en actions ordinaires GMR Airports. Entre la date de la fusion et le 31 décembre 2024, la juste valeur des FCCB a diminué de 125 millions d'euros et a généré un impact positif en résultat des sociétés mises en équivalence de 68 millions d'euros.

2.1.7 Cession ADP Ingénierie

Le 15 octobre 2024, Groupe ADP a réalisé la cession de 100 % du capital social de la société ADP Ingénierie, filiale d'ADP International, à Artelia, un groupe de conseil, d'ingénierie et de gestion de projet à l'international. Cette cession s'inscrit dans le cadre de la gestion par le groupe ADP de son portefeuille d'activités, visant à maintenir une composition optimale pour l'atteinte des objectifs stratégiques, de développement et de performance financière que le groupe s'est fixé.

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 2024 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.

À 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.

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. En Turquie, sur 13 sociétés dont la tenue de compte est en livre turque, 5 font l'objet de réévaluation afin de maintenir leurs éléments non monétaires en lien avec leur valeur de marché. Il s'agit des sociétés de services TAV Securities, BTA, Cakes and Bakes, TGS et TAV Operations services. Pour les autres, il n'a pas été jugé nécessaire d'opérer ce traitement compte tenu de l'activité des sociétés impactées.

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 1^{er} 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 participations ne donnant pas le contrôle 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*) détenue par les minoritaires, les participations ne donnant pas le contrôle 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 participations ne donnant pas le contrôle.

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

La participation du Groupe ADP dans TAV Airports s'élève à 46,12 %. TAV Airports est un opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie et gère directement 14 aéroports dans le monde : Ankara-Esenboğa, Izmir-Adnan Menderes, Gazipaşa-Antalya, Milas-Bodrum, Antalya en cocontrôle avec Fraport en Turquie, Tbilissi et Batumi en Géorgie, Monastir et Enfidha en Tunisie, Skopje Ohrid en Macédoine du Nord, et Almaty au Kazakhstan, 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 de nouveaux administrateurs.

GMR Airports

Le Groupe ADP exerce une influence notable et comptabilise GMR Airports (société issue de la fusion entre GAL précédemment mise en équivalence) et GIL, sa holding cotée) selon la méthode de la mise en équivalence. En effet, le Groupe ADP dispose, via un pacte d'actionnaires, de droits de gouvernance étendus sur GMR Airports similaires à ceux détenus précédemment dans GAL. Ainsi, de nombreuses décisions au sein de GMR Airports requièrent l'approbation conjointe du Groupe ADP et de GMR Enterprise Private Ltd (GEPL, actionnaire principal de GMR Airports) : au conseil d'administration, le nombre d'administrateurs nommés par ADP et GEPL est identique. En cas d'égalité des voix, le président du conseil d'administration 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.

Pour une présentation détaillée de l'activité GMR Airports cf. note 4.9 et de l'opération de fusion entre GAL et GIL, cf. note 2.

Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel

Le Groupe ADP, via sa filiale ADP International détenue 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.

Extime Duty Free Paris

Le Groupe ADP dans le cadre du déploiement de la marque d'hospitalité et de retail Extime a lancé une consultation publique sur ses activités Duty Free & retail pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Lagardère Travel Retail a été choisi pour devenir le co-associé du Groupe ADP au sein de la société Extime Duty Free Paris. La société est détenue par le Groupe ADP à hauteur de 51 % et par Lagardère Travel Retail à hauteur de 49 %. Le Groupe exerce un contrôle comptable sur Extime Duty Free Paris et consolide sa participation selon la méthode de l'intégration globale. En effet, le Groupe ADP (i) nomme le Président de la société lequel dispose d'un droit de vote double pour prendre certaines décisions clés au sein du conseil d'administration d'Extime Duty Free Paris et (ii) détient, par ailleurs, une option d'achat des actions d'Extime Duty Free Paris détenues par le partenaire en cas de situation de blocage.

3.2 Évolution du périmètre de consolidation

3.2.1 Principales modifications en 2024

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

FUSION ENTRE GAL ET GIL

Groupe ADP détient désormais 45,7 % de la société fusionnée GMR Airports contre 49 % dans GAL précédemment (cf. note 2 Faits marquants).

FUSION DES SOCIÉTÉS EPIGO ET EXTIME FOOD & BEVERAGE PARIS

Les sociétés Epigo et Extime Food & Beverage Paris, deux sociétés opératrices de restauration à Paris Aéroport au capital social détenu par Aéroports de Paris et Select Service Partner (SSP), ont fusionné le 8 juillet 2024. Cette opération permet de regrouper les opérations de plus d'une centaine de points de vente à Paris Aéroport dans une seule société.

Extime Food & Beverage Paris, la société absorbante, reste consolidée par le Groupe ADP par mise en équivalence.

CESSION D'ADP INGÉNIERIE

Le 15 octobre 2024, Groupe ADP a réalisé la cession de 100 % du capital social de la société ADP Ingénierie, filiale d'ADP International, à Artelia, un groupe de conseil, d'ingénierie et de gestion de projet d'envergure internationale. Cette cession s'inscrit dans le cadre de la gestion par le groupe ADP de son portefeuille d'activités, visant à maintenir une composition optimale pour l'atteinte des objectifs stratégiques et de performance financière que le groupe s'est fixé.

ADP Ingénierie portait l'essentiel des activités d'ingénierie aéroportuaire pour compte de tiers du Groupe ADP. L'impact de la pandémie de Covid-19 sur l'activité d'ADP Ingénierie a conduit à une restructuration de la société, impliquant notamment un plan social et la fermeture de certaines activités de la société (cf. note 4.3). En 2024 et 2023, ADP Ingénierie et ses filiales ont enregistré un chiffre d'affaires de respectivement 11 et 16 millions d'euros (en 2024, il s'agit d'un chiffre d'affaires correspondant à 10 mois d'activité avant la cession).

ACQUISITIONS PARIS EXPERIENCE GROUPE ET EXTIME PS

Ces opérations sont détaillées dans les faits marquants (cf. note 2 Faits marquants).

3.2.2 Rappel des mouvements 2023

L'exercice 2023 avait enregistré les principaux mouvements de périmètre suivants :

CESSION DES ACTIONS HUB SAFE ET SOGEAG

En 2022, le Groupe ADP et Samsic avaient acté la levée de l'option de vente du reliquat de 20 % que le groupe détenait dans le capital social de Hub Safe, une société spécialisée dans la sûreté aéroportuaire. La cession desdites actions à Samsic avait eu lieu fin mars 2023. Concernant Sogeag, société exploitant l'aéroport de Guinée Conakry, la cession des parts était effective en avril 2023.

Ces titres de participations antérieurement classés en actifs détenus en vue de la vente pour un montant de 7 millions d'euros avaient été cédés pour un total de 12 millions d'euros.

CRÉATION D'HYDROGEN AIRPORT DÉTENUE EN PARTENARIAT AVEC AIR LIQUIDE (HYDROGEN COMPANY) ET ADP INTERNATIONAL FILIALE À 100 % D'ADP SA

La Société a pour objet, en France et à l'étranger, de réaliser des études de conseil sur l'opportunité et la faisabilité de l'implantation d'infrastructures de distribution d'hydrogène en milieu aéroportuaire ; de réaliser des études d'ingénierie d'infrastructures de distribution d'hydrogène en milieu aéroportuaire ; d'investir dans des infrastructures de distribution d'hydrogène en milieu aéroportuaire, et/ou d'exploiter de telles infrastructures.

Cette participation est une co-entreprise qui est comptabilisée selon la méthode de mise en équivalence.

ACQUISITION ADP IMMOBILIER LOGISTIQUE

Le 15 décembre 2023 Groupe ADP avait acquis toutes les parts de la société ADP Immobilier Logistique au travers sa filiale ADP Immobilier Industriel. La société acquise porte un entrepôt de messagerie connecté aux pistes entièrement loué un mon-occupant en zone cargo de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

La société acquise est titrée avec une Autorisation d'occupation temporaire prenant fin en 2042. Conformément à IFRS 3, cette acquisition avait été traitée comme une acquisition d'actifs. La société est consolidée par intégration globale.

CHANGEMENT DU CONTRÔLE EXTIME FOOD AND BEVERAGE PARIS

Suite à la cession de 50 % des titres Extime Food and Beverage Paris à SSP, la société est consolidée suivant la méthode de la mise en équivalence.

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 s'adressant au grand public. Il comprend les loyers des commerces en aérogare (boutiques, bars, restaurants, loueurs...), les activités de distribution commerciale (Extime Duty Free Paris, SDA Croatia et Extime Travel Essentials Paris), les revenus de publicité (Extime Média) et de restauration (Extime Food & Beverage Paris), les revenus liés aux parcs et accès, les locations immobilières en aérogare, les prestations industrielles (production et fourniture de chaleur, d'eau potable, accès aux réseaux de distribution d'eau glacée...), les activités touristiques (Paris Experience Group) et des services hauts de gamme aux passagers (Extime PS). 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. En 2023, la société Extime Food & Beverage Paris était consolidée selon la méthode de l'intégration globale jusqu'au 31 octobre, puis selon la méthode de mise en équivalence jusqu'au 31 décembre.

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 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, ADP International et ses filiales, notamment AIG et le sous-Groupe ADP Ingénierie.

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 les sociétés de projet Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et Hydrogen Airport, mises en équivalence. Ce secteur rassemble également les activités dédiées 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 courant ;
- ◆ 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.

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

	Chiffre d'affaires				EBITDA courant	
	2024	dont produits inter-secteur	2023	dont produits inter-secteur	2024	2023
<i>(in millions of euros)</i>						
Activités aéronautiques	2 054	1	1 910	1	495	511
Commerces et services	1 930	214	1 766	201	735	778
<i>Dont Extime Duty Free Paris</i>	820	-	755	-	20	7
<i>Dont Extime Travel Essentials Paris</i>	180	-	118	-	4	18
Immobilier	332	42	314	45	254	215
International et développements aéroportuaires	1 971	5	1 630	7	546	422
<i>Dont TAV Airports</i>	1 660	-	1 305	-	484	381
<i>Dont AIG</i>	277	-	277	-	96	84
Autres activités	189	56	180	51	38	30
<i>Éliminations et résultats internes</i>	(318)	(318)	(305)	(305)	-	-
TOTAL	6 158	-	5 495	-	2 068	1 956

	Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises		Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence		Résultat opérationnel courant	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
<i>(en millions d'euros)</i>						
Activités aéronautiques	(422)	(390)	-	-	74	120
Commerces et services	(134)	(139)	(1)	(2)	600	637
<i>Dont Extime Duty Free Paris</i>	(7)	(9)	-	-	13	(2)
<i>Dont Extime Travel Essentials Paris</i>	(1)	(2)	-	-	3	17
Immobilier	(61)	(67)	3	1	195	149
International et développements aéroportuaires	(153)	(172)	(294)	74	99	324
<i>Dont TAV Airports</i>	(261)	(182)	59	145	282	344
<i>Dont AIG</i>	113	11	-	-	209	96
<i>Dont GMR Airports Ltd</i>	-	-	(345)	(63)	(345)	(63)
Autres activités	(21)	(24)	-	2	17	9
TOTAL	(791)	(792)	(292)	75	985	1 239

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 6 158 millions d'euros au 31 décembre 2024, en hausse de +12 % par rapport au 31 décembre 2023, du fait principalement de la croissance du trafic qui se traduit par :

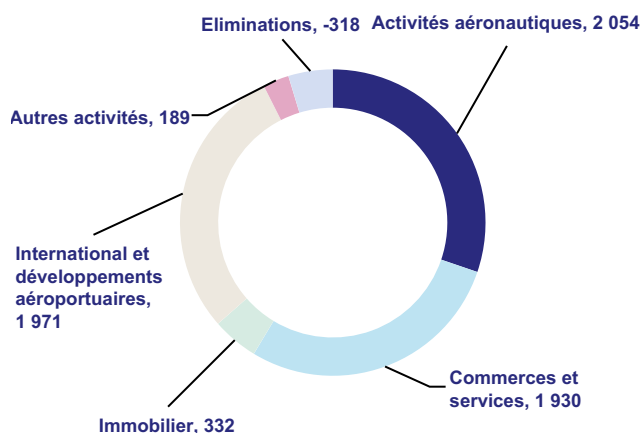
- ◆ le chiffre d'affaires des activités aéronautiques à Paris, en hausse de +144 millions d'euros à 2 054 millions d'euros et du segment commerces et services à Paris, en hausse de +164 millions d'euros à 1 930 millions d'euros ;

- ◆ le chiffre d'affaires de TAV Airports, qui atteint 1 660 millions d'euros, en hausse de +355 millions d'euros. Ce chiffre d'affaires inclut les activités au Kazakhstan pour 495 millions d'euros en 2024 par rapport à 415 millions d'euros pour 2023 ;

- ◆ le chiffre d'affaires d'AIG reste stable à 277 millions d'euros. La baisse des recettes aéronautiques, en lien avec la baisse du trafic à Amman (- 4,4 %) a été compensée par la résilience des activités commerciales locales.

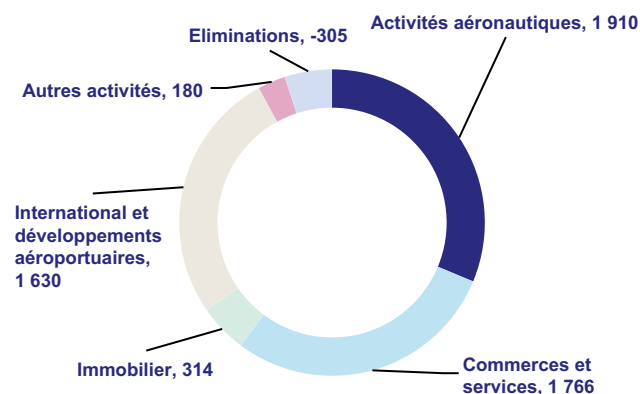
CHIFFRES D'AFFAIRES 2024

6 158 millions d'euros



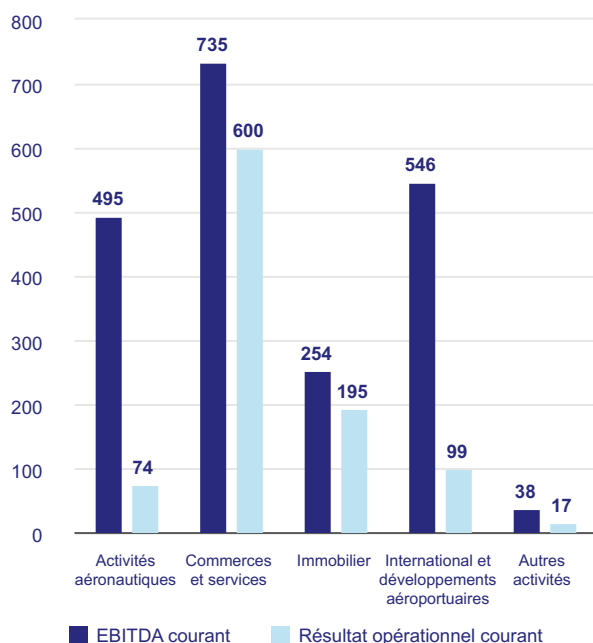
CHIFFRES D'AFFAIRES 2023

5 495 millions d'euros



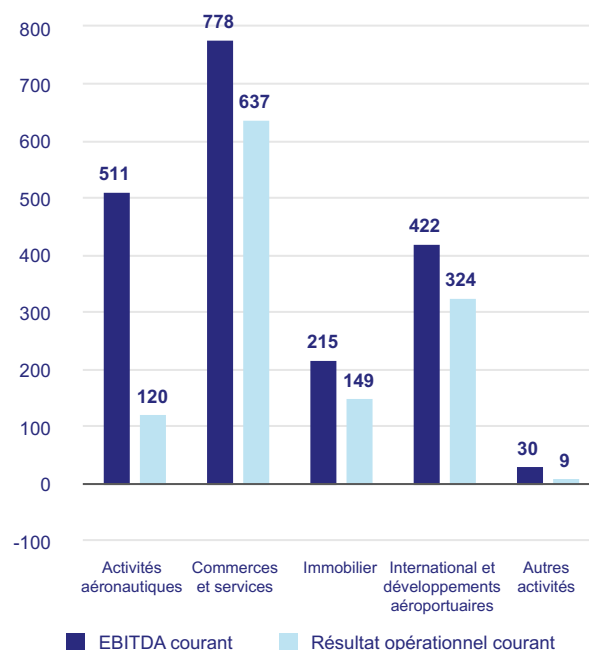
EBITDA COURANT ET RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT 2024

EBITDA courant : 2 068 millions d'euros
ROC : 985 millions d'euros



EBITDA COURANT ET RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT 2023

EBITDA courant : 1 956 millions d'euros
ROC : 1 239 millions d'euros



La ventilation du chiffre d'affaires par pays de destination est la suivante :

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
France	4 192	3 868
Turquie	648	540
Kazakhstan	495	415
Jordanie	277	277
Géorgie	149	107
Reste du monde	397	288
CHIFFRE D'AFFAIRES	6 158	5 495

La ventilation des actifs immobilisés par pays se détaille comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
France	9 078	8 711
Turquie	2 353	2 276
Kazakhstan	648	560
Jordanie	789	613
Inde	568	882
Géorgie	183	242
Reste du monde	1 013	674
TOTAL ACTIFS IMMOBILISÉS (INCORPORELS) CORPORELS, IMMEUBLES DE PLACEMENT ET PARTICIPATION DANS LES SOCIÉTÉS MISES EN ÉQUIVALENCE)	14 632	13 958

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 appréciées au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC) du périmètre régulé. Le périmètre régulé comprend l'ensemble des activités d'Aéroports de Paris SA sur les plateformes 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 de sécurité et de sûreté sur les aéroports, 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.

Même si la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique (CRE), la période tarifaire 2024 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 (Autorité de Régulation des Transports) une demande d'homologation. Lorsque l'ART est saisie, elle s'assure entre autres que les tarifs respectent les règles générales applicables aux redevances.

Par sa décision n ° 2024-087 du 12 décembre 2024, l'ART a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires d'Aéroports de Paris pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026. Cette homologation se traduit, pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, par une évolution des tarifs de redevances de + 4,5 % en moyenne, dont une hausse du tarif de la redevance PHMR (redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite) de + 25 %, et de + 5,5 % en moyenne pour l'aéroport de Paris-Le Bourget.

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 sûreté, 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 de sûreté et de sécurité 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 aéroports), 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 aéroport. Ces derniers sont constatés de manière linéaire sur la durée du bail conformément à la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

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

- ◆ le chiffre d'affaires de la filiale Extime Média 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 Extime Duty Free Paris, SDA Croatia, Extime Travel Essentials Paris, ainsi que Extime Food & Beverage Paris (jusqu'à la montée au capital de SSP en octobre 2023) réalisé dans les surfaces commerciales exploitées par ces sociétés en zone côté ville et en zone côté piste (ventes de biens et revenus locatifs). Extime Duty Free Paris 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. L'activité d'Extime Travel Essentials Paris est quant à elle dédiée aux activités de presse, de librairie, de commodités et de souvenirs ;
- ◆ les revenus perçus des activités de prestation de services relatives à la détaxe.

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

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

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

3. Secteur Immobilier

Revenus locatifs : ces revenus sont relatifs aux actifs immobiliers destinés à l'activité aéroportuaire (hors aéroports) 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-Esenboğa Airport. Ils sont reconnus en application de l'interprétation IFRIC 12 sur la durée de la concession en cours qui se termine en 2025 (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 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.

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

2024						
(en millions d'euros)	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	Total
Redevances aéronautiques	1 235	-	-	831	-	2 066
Redevances spécialisées	267	-	-	17	-	284
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	529	-	-	-	-	529
Activités commerciales ⁽¹⁾	-	1 281	13	338	-	1 632
Parcs et accès	-	178	-	32	-	210
Prestations industrielles	-	54	-	5	-	59
Revenus locatifs fixes	2	142	264	50	-	458
Assistance en escale	-	-	-	407	-	407
Revenus tirés des contrats à long terme	-	29	-	23	1	53
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	11	-	-	11
Autres revenus	20	32	2	263	132	449
TOTAL	2 053	1 716	290	1 966	133	6 158
¹ Dont revenus locatifs variables	-	338	4	146	-	488

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe ADP s'établit à 6 158 millions d'euros en 2024, en hausse de +663 millions d'euros par rapport à 2023, s'explique principalement par :

- ♦ la hausse du chiffre d'affaires du segment Activités aéronautiques, qui correspond aux seules activités aéroportuaires assurées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire des plateformes parisiennes provenant des redevances aéronautiques (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) liée à l'augmentation du trafic passagers et des mouvements d'avions. Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire étant

déterminés par les coûts, partiellement fixes, de ces activités, le chiffre d'affaires croît dans une moindre proportion que le trafic de passagers ;

- ♦ la hausse du chiffre d'affaires du segment Commerces et services, qui se rapporte aux plateformes parisiennes, est en lien avec la fréquentation et le nombre de points de ventes ouverts par rapport à 2023 ;
- ♦ la hausse du chiffre d'affaires du segment International et développements aéroportuaires du fait de TAV Airports portée par le trafic passagers et les recettes commerciales sur 2024.

2023						
(en millions d'euros)	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	Total
Redevances aéronautiques	1 156	-	-	744	-	1 900
Redevances spécialisées	241	-	-	13	2	256
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	492	-	-	-	-	492
Activités commerciales ⁽¹⁾	-	1 135	4	298	-	1 437
Parcs et accès	-	173	-	24	-	197
Prestations industrielles	-	49	-	5	-	54
Revenus locatifs fixes	-	128	251	44	-	423
Assistance en escale	-	-	-	320	-	320
Revenus tirés des contrats à long terme	-	54	-	26	6	86
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	11	(3)	-	8
Autres revenus	20	26	3	152	121	322
TOTAL	1 909	1 565	269	1 623	129	5 495
¹ Dont revenus locatifs variables	-	338	4	146	-	488

La ventilation du chiffre d'affaires des principaux clients s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	2024	2023
Chiffre d'affaires	6 158	5 495
Air France-KLM	886	843
Turkish Airlines	128	142
Easy Jet	113	99
Royal Jordanian	85	78
Federal Express Corporation	52	49
Qatar Airways	67	57
Vueling Airlines	51	48
Pegasus Airlines	82	63
Air Astana	48	44
Autres compagnies aériennes	1 405	1 223
TOTAL COMPAGNIES AÉRIENNES	2 917	2 646
Direction Générale de l'Aviation Civile	547	509
ATU ⁽¹⁾	94	73
Société du Grand Paris	31	56
Autres clients	2 569	2 211
TOTAL AUTRES CLIENTS	3 241	2 849

1 ATU : participation du Groupe TAV Airports.

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 plus-value constatée lors de 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 :

(en millions d'euros)	2024	2023
Reprise de biens à l'issue des BAC/AOT ⁽¹⁾	41	15
Subventions d'exploitation	2	2
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	6	5
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	(8)	(2)
Autres produits	32	83
TOTAL	73	103

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

En 2024, les autres produits opérationnels courants incluent :

- ♦ une reprise de bien à l'issue d'un AOT arrivé à échéance relative au bâtiment 4500 à usage d'activité logistique loué à AIR France pour un montant de 26 millions d'euro ;
- ♦ la moins-value de cession de 100 % du capital social de la société ADP Ingénierie, filiale d'ADP SA, à la date de la cession; à Artelia, groupe de conseil, d'ingénierie et de gestion de projet à l'international pour un montant de -10 millions d'euros ;
- ♦ les autres produits qui comprennent des indemnités comptabilisées pour 18 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 (3 millions d'euros) et au titre du projet CDG Express (15 millions d'euros).

Pour rappel, en 2023, les autres produits incluaient :

- ♦ d'une part, la vente de capacités électriques excédentaires d'Aéroports de Paris, représentant un produit de 35 millions d'euros ; et
- ♦ d'autre part, des indemnités comptabilisées pour 33 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.

4.4 Clients et comptes rattachés

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Créances clients ⁽¹⁾	1 049	1 028
Clients douteux	81	112
Cumul des dépréciations	(81)	(112)
MONTANT NET	1 049	1 028

1 La créance vis à vis de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) s'élève à 394 millions d'euros. Cette créance ne tient pas compte des avances de 221 millions d'euros versées par l'Agence France Trésor (AFT) afin de couvrir les dépenses de fonctionnement (cf. note 4.8 en Autres dettes et produits constatés d'avance).

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Cumul des dépréciations à l'ouverture	(112)	(108)
Augmentations	(14)	(25)
Diminutions	39	14
Écarts de conversion	(2)	3
Variation de périmètre	7	-
Autres variations	1	4
Cumul des dépréciations à la clôture	(81)	(112)

Les dotations aux dépréciations de créances clients nettes de reprises sont passées d'une dépréciation de -11 millions d'euros à une reprise de 25 millions d'euros en 2024.

La variation de périmètre pour 7 millions d'euros correspond principalement à la cession d'ADP Ingénierie.

Le groupe classe les créances par niveau de risque de défaillance des clients auquel un taux de dépréciation est associé en fonction de l'antériorité de la créance. Une revue par niveau de risque a été réalisée après la reconnaissance de créances irrécouvrables.

Le niveau des dépréciations de créances est stable par rapport au 31 décembre 2023 et le ratio dépréciations / créances affiche une amélioration.

4.5 Charges opérationnelles courantes

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

4.5.1 Achats consommés

Le détail des achats consommés est le suivant :

(en millions d'euros)	2024	2023
Achats de marchandises	(538)	(424)
Coûts des carburants vendus	(251)	(225)
Électricité	(69)	(48)
Ingénierie sous-traitée et autres achats d'études	(9)	(7)
Gaz et autres combustibles	(16)	(19)
Fournitures d'exploitation	(15)	(13)
Produits hivernaux	(14)	(8)
Achats de matériels, équipements et travaux	(31)	(57)
Autres achats	23	(36)
TOTAL	(920)	(837)

La hausse des achats consommés de +83 millions d'euros par rapport à 2023 s'explique principalement sur les postes carburants et achats de marchandises, en lien avec la hausse d'activité comparativement à 2023.

Les autres achats incluent des rabais, remises et ristournes pour 73 millions d'euros obtenus par Extime Duty Free Paris et ETEP Opérations SNC.

4.5.2 Autres charges opérationnelles courantes

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

(en millions d'euros)	2024	2023
Services externes	(1 511)	(1 310)
Impôts et taxes	(411)	(265)
Autres charges d'exploitation	(109)	(130)
TOTAL	(2 031)	(1 705)

DÉTAIL DES SERVICES ET CHARGES EXTERNES

(en millions d'euros)	2024	2023
Prestations de services	(679)	(623)
Sûreté	(261)	(253)
Nettoyage	(102)	(97)
PHMR (Personne Handicapée à Mobilité Réduite)	(89)	(75)
Transports	(38)	(32)
Gardiennage	(28)	(24)
Recyclage chariots	(13)	(13)
Autres	(148)	(129)
Entretien, réparations & maintenance	(241)	(223)
Loyers et redevances de concessions ⁽¹⁾	(152)	(154)
Etudes, recherches & rémunérations d'intermédiaires	(81)	(88)
Assurances	(34)	(28)
Missions, déplacements & réceptions	(19)	(18)
Publicité, publications, relations publiques	(70)	(42)
Locations et charges locatives	(66)	(18)
Services extérieurs divers	(19)	(12)
Personnel extérieur	(36)	(25)
Autres charges et services externes	(114)	(79)
TOTAL	(1 511)	(1 310)

¹ Les loyers et redevances de concessions sont encourus principalement par AIG au titre de l'exploitation de l'aéroport Queen Alia.

La hausse des services et charges externes résulte essentiellement de la reprise de l'activité.

DÉTAIL DES IMPÔTS ET TAXES

(en millions d'euros)	2024	2023
Taxe foncière	(85)	(91)
Taxe sur les infrastructures longues distances	(131)	-
Taxes non récupérables sur prestations de sûreté	(80)	(72)
Contribution économique territoriale	(42)	(41)
Autres impôts & taxes	(73)	(61)
TOTAL	(411)	(265)

Les impôts et taxes s'établissent à 411 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Chez ADP SA, les impôts et taxes comprennent principalement :

- ♦ la taxe foncière 2024 qui tient compte d'un dégrèvement de 10 millions d'euros sur la commune de Tremblay-en-France ;
- ♦ la taxe sur les infrastructures longues distances mise en place par la loi de finance pour 2024, codifiée au code des impositions des biens et services (art. L. 425-1 à L. 425-20) :

- ♦ elle est égale à 4,6 % du chiffre d'affaires dans le champ d'application de la TVA, déduction faite d'une franchise de 120 millions d'euros. Elle est non déductible de l'impôt sur les sociétés ;
- ♦ elle est payable par trois acomptes (mars, juin, septembre) basés sur les résultats de l'exercice précédent, avec une régularisation sur base du réalisé en mars de l'année suivante.

Pour 2024, la charge de -131 millions d'euros est constatée sur la base du chiffre d'affaires constaté déduction faite de la franchise.

DÉTAIL DES AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

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

4.6 Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Fournisseurs d'exploitation ⁽¹⁾	440	593
Fournisseurs d'immobilisations	350	428
TOTAL	790	1 021

¹ Dont 205 millions d'euros au 31 décembre 2023 au titre des loyers de concession sur AIG. Au titre de 2024, les loyers de concession sur AIG ont été reclassés en loyers de concession exigibles.

4.7 Autres créances et charges constatées d'avance

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Avances et acomptes versés sur commandes	61	76
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	163	159
Créances au personnel et charges sociales	10	11
Charges constatées d'avance	64	49
Autres créances	81	54
TOTAL	379	349

4.8 Autres dettes et produits constatés d'avance

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Avances et acomptes reçus sur commandes ⁽¹⁾	293	321
Dettes sociales	298	258
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	129	106
Avoirs à établir	41	23
Produits constatés d'avance	204	192
Loyers de concessions exigibles < 1 an	216	173
Dette liée à l'option de vente des minoritaires / acquisition de titres	-	18
Autres dettes	174	148
TOTAL	1 355	1 239

¹ La créance vis à vis de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) s'élève à 394 millions d'euros (cf. note 4.4). Les dettes relatives aux avances consenties par l'AFT d'un montant total de 221 millions d'euros sont présentées en « avances et acomptes reçus sur commandes ».

La variation des dettes fiscales porte principalement sur ADP SA et correspond à la taxe sur les infrastructures longues distances pour 131 millions d'euros.

Les produits constatés d'avance concernent principalement Aéroports de Paris SA pour 147 millions d'euros et comprennent des loyers payés d'avance et de la facturation relative à CDG Express pour 48 millions d'euros.

Les dettes sur loyers de concessions exigibles concernent TAV Airports au titre des concessions de TAV Tunisia, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum, TAV Ege et AIG (cf. note 8.2).

Les compléments de prix relatifs à l'acquisition de GMR ont été soldés à fin 2024.

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 : le Groupe ADP détient 45,7 % de GMR Airports après la fusion intervenue le 25 juillet 2024 (cf. note 2 Faits marquants). GMR Airports, est un groupe aéroportuaire indien côté de premier plan, qui dispose d'un portefeuille d'actifs comportant sept aéroports dans trois pays (Inde, Indonésie et Grèce) ainsi qu'une filiale de management de projets (« GADL »). Ses deux principales concessions, Delhi et Hyderabad ont initialement une durée de 30 ans renouvelable une fois qui a débuté respectivement le 3 mai 2006 et le 23 mars 2008.

S'agissant de la concession d'Hyderabad, son renouvellement est à la discrétion de GMR Airports et a été entériné en 2022. Le droit d'opérer la concession est amorti jusqu'à la fin de la concession soit mars 2068.

S'agissant de la concession de Delhi, son renouvellement suppose que certaines conditions financières et 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. En conséquence, le droit d'opérer la concession de Delhi est amorti sur une durée qui tient compte de l'option de renouvellement soit jusqu'en mai 2066.

TAV Antalya : co-entreprise de TAV Airports (51 %) et Fraport (49 %) 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. 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*.

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 (jusqu'en 2035) et ayant pour objet d'assurer le financement, la conception et la construction d'un nouveau terminal de 175 000 m².

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)	2024	2023
International et développements aéroportuaires	(294)	74
Commerces et services	(1)	(2)
Immobilier	3	1
Autres activités	-	2
QUOTE-PART DE RÉSULTAT DES ENTREPRISES MISES EN ÉQUIVALENCE	(292)	75

La quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence du segment international comprend d'une part le résultat de fusion entre GIL et GAL, d'un montant de - 398 millions d'euros et d'autre part l'impact positif de la diminution de la juste valeur des FCCB dans les comptes de GMR Airports pour 68 millions d'euros (cf. note 2 Faits marquants).

En l'absence d'obligation ou d'intention de combler les pertes des entités mises en équivalence, 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 -298 millions d'euros dont -24 millions d'euros de pertes au 31 décembre 2024.

Les prêts accordés aux participations présentant des résultats négatifs sont dépréciés à hauteur de leur quote-part de pertes non reconnues des sociétés mises en équivalence.

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.

Le trafic aérien accueilli par le Groupe en 2024 est dans son ensemble nettement supérieur à l'année 2023, porté notamment par le dynamisme des participations internationales alors que les niveaux de trafic à Paris n'ont pas encore retrouvé ceux de 2019.

Le conflit entre la Russie et l'Ukraine en cours depuis le mois de février 2022, au-delà d'un impact sur le trafic de certaines destinations historiquement dépendantes des marchés russes et ukrainiens, a été le catalyseur d'une détérioration de l'environnement macroéconomique mondial, avec en premier lieu une crise énergétique forte et de manière plus générale une envolée de l'inflation à l'échelle mondiale, qui s'est répercutée de manière directe ou indirecte sur les taux d'intérêt et les attentes des investisseurs en 2022 et 2023.

Malgré une baisse amorcée au cours de l'année, les taux d'actualisation conservent au 31 décembre 2024 des niveaux relativement élevés en comparaison avec les années précédant 2022, en lien avec les niveaux des taux sans risque et des primes de risque pays.

Par ailleurs, le conflit au Proche-Orient en cours depuis octobre 2023 impacte à l'heure actuelle de manière significative le trafic aérien dans la région et représente un facteur d'incertitude à moyen terme.

Enfin, certaines concessions, pour des raisons structurelles ou conjoncturelles, ont vu leur trajectoire financière révisée en lien avec les performances constatées au cours de l'année 2024 ou l'évolution des discussions avec les prêteurs et les autorités concédantes.

Les éléments précités justifient 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 2023, les sociétés Fraport-TAV Antalya (« FTA1 », concession d'Antalya arrivant à échéance fin 2026) Nuevo Pudahuel et Embassair Group US (EGUS) ont fait l'objet d'un test de dépréciation.

4.9.3 Pertes de valeur des sociétés mises en équivalence par segment

Les tests de dépréciation des participations mises en équivalence sont basés sur différents scénarios de reprise et de croissance de trafic. Ainsi, concernant FTA1, la dynamique favorable observée post-Covid devrait se poursuivre sur les deux dernières années de la concession. La tendance est tout aussi dynamique à l'échelle de l'aéroport de Santiago du Chili, opéré par la société Nuevo Pudahuel et dont le trafic de 2019 a été dépassé en 2024. Pour Embassair Group US (EGUS), dont l'ouverture du terminal d'affaires à Miami Opa Locka a eu lieu en 2023, le plan d'affaires prévoit un gain progressif de parts de marché. Pour l'ensemble du périmètre d'analyse, les hypothèses de trafic à moyen terme d'Eurocontrol / IATA sont utilisées 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 et les prêts consentis aux sociétés testées ont conclu à la nécessité de constater une dépréciation de 47 millions d'euros.

La principale sensibilité des tests repose sur le taux d'actualisation. Une variation du coût des fonds propres de + 100 points de base induirait une dépréciation complémentaire de 4 millions d'euros.

Des analyses ont par ailleurs été menées au niveau du trafic, visant à étudier la sensibilité à une dégradation du trafic de la valeur des concessions aéroportuaires à l'international qui ont été testées. Une décote de 100 points de base appliquée au taux de croissance annuel moyen du trafic sur la durée résiduelle d'exploitation pour chacune des concessions testées induirait une dépréciation complémentaire de 2 millions d'euros.

4.9.4 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 31/12/2024	Au 31/12/2023
International et développements aéroportuaires	1 400	1 752
Commerces et services	-	1
Immobilier	24	24
Autres activités	2	2
TOTAL ENTREPRISES MISES EN ÉQUIVALENCE	1 426	1 779

Les principaux écarts d'acquisition comptabilisés et inclus dans les quotes-parts de mises en équivalence ci-dessus, s'élèvent à 251 millions d'euros au titre du segment International et développements aéroportuaires.

4.9.5 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 01/01/2024	Quote-part du Groupe dans les résultats	Variation de périmètre	Variation des réserves de conversion	Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	Variation des autres réserves et reclassements	Dividendes distribués	Montants nets au 31/12/2024
International et développements aéroportuaires	1 752	(294)	43	8	13	(26)	(96)	1 400
Commerces et services	1	(1)	-	-	-	-	-	-
Immobilier	24	3	-	-	-	-	(3)	24
Autres activités	2	-	-	-	-	-	-	2
TOTAL ENTREPRISES MISES EN ÉQUIVALENCE	1 779	(292)	43	8	13	(26)	(99)	1 426

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

Les effets de la norme IAS 29 (Hyperinflation), relatifs à la société TGS, s'élèvent, nets d'impôts, à 3 millions d'euros en résultat et à 6 millions d'euros en capitaux propres avant partage groupe et participations ne donnant pas le contrôle.

4.9.6 Informations financières résumées

Les agrégats financiers du groupe GMR Airports et de TAV Antalya présentés ci-dessous ont été établis conformément aux IFRS telles qu'adoptées par l'Europe et homogénéisés des normes groupe. À noter que les comptes de GMR Airports présentés sont les comptes intermédiaires au 30 septembre 2024 établis sur la base de comptes audités.

La colonne comparative du 30 septembre 2023 correspond aux comptes consolidés de GAL, société absorbée lors de la fusion au 25 juillet 2024 (cf. note 2 Faits marquants).

Les dividendes reçus de la part des mises en équivalence s'élèvent à 99 millions d'euros au 31 décembre 2024.

(en millions d'euros)	GMR Airports Ltd		TAV Antalya		Fraport TAV Antalya	
	Au 30/09/2024	Au 30/09/2023	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Actifs non courants	4 762	3 931	247	380	1 232	827
Actifs courants	702	750	192	154	1 896	1 885
TOTAL DES ACTIFS	5 464	4 681	439	534	3 128	2 712

(en millions d'euros)	GMR Airports Ltd		TAV Antalya		Fraport TAV Antalya	
	Au 30/09/2024	Au 30/09/2023	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Capitaux propres - part du Groupe	(192)	99	148	96	666	701
Participations ne donnant pas le contrôle	110	222	-	-	-	-
Total des capitaux propres	(82)	321	148	96	666	701
Passifs non courants	4 746	3 296	262	319	237	735
Passifs courants	800	1 064	29	119	2 225	1 276
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	5 464	4 681	439	534	3 128	2 712

	GMR Airports Ltd		TAV Antalya		Fraport TAV Antalya	
(en millions d'euros)	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Produit des activités ordinaires	566	461	491	448	6	-
Dotations aux amortissements	-	-	(109)	(104)	-	-
Autres	-	-	(123)	(82)	(24)	(9)
Résultat opérationnel	127	106	259	262	(18)	(9)
Produits financiers	-	-	4	3	-	-
Charges financières	-	-	(24)	(45)	-	-
Résultat financier	(212)	(131)	(20)	(42)	(18)	(7)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	10	18	-	-	-	-
Résultat avant impôt	(76)	(7)	239	220	(36)	(15)
Impôts sur les résultats	(9)	(17)	(51)	(51)	-	(17)
Résultat net	(85)	(24)	188	169	(36)	(32)
Résultat net part du groupe	(47)	(31)	188	169	(36)	(32)
Résultat net part des participations ne donnant pas le contrôle	(38)	7	-	-	-	-
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL POUR LA PÉRIODE	(94)	(66)	188	169	(36)	(32)

Les tableaux ci-dessous détaillent le passage entre les capitaux propres sociaux et la valeur des titres mis en équivalence :

GMR AIRPORTS LTD

(en millions d'euros)	Capitaux propres à 100 % au 30/09/2024	Capitaux propres au 30/09/2024 à 45,7 %	Écarts d'évaluation nets	Écarts d'acquisition nets	Autres	Valeur comptable des titres mis en équivalence au 31 décembre 2024
Capitaux propres - part du groupe	(192)	(88)	682	228	(254)	568
Participations ne donnant pas le contrôle	110					
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES	(82)					
Dont résultat de la période - part du groupe	(47)	(21)	12	-	(336)	(345)

TAV ANTALYA ET FRAPORT TAV ANTALYA

(en millions d'euros)	Capitaux propres à 100 % au 31/12/2024	Capitaux propres au 31/12/2024 à 50 %	Écarts d'évaluation nets	Écarts d'acquisition nets	Autres	Valeur comptable des titres mis en équivalence au 31 décembre 2024
Capitaux propres - part du groupe	814	414	120	10	53	597
Participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	12	-	12
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES	814	414	120	22	53	609
Dont résultat de la période - part du groupe	152	76	(48)	-	(8)	20

4.10 Stocks

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Variation de la période	Dépréciations net de reprise	Autres flux	Au 31/12/2024
Stocks	115	20	-	2	137
dont Extime Duty Free Paris	46	11	1	-	57
dont TAV Kazakhstan - Almaty	22	8	-	1	31

Les stocks sont principalement constitués de stocks de marchandises chez Extime Duty Free Paris et de stocks de matières premières (hydrocarbures) chez TAV Kazakhstan.

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 non courants. Les hypothèses actuarielles retenues sont précisées dans la note 5.3.2.

5.1 Charges de personnel

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en millions d'euros)	2024	2023
Salaires et traitements	(910)	(778)
Charges sociales	(373)	(308)
Coût salarial immobilisé	71	59
Participation et intéressement	(35)	(20)
Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	(12)	(8)
TOTAL	(1 259)	(1 055)

Les charges de personnel 2024 s'établissent à 1 259 millions d'euros en hausse de + 19,3 % (+204 millions d'euros). Cette hausse s'explique notamment par :

- ◆ + 135 millions d'euros pour TAV Airports, liés à des hausses de salaire en Turquie sous l'effet de l'inflation, et dans une moindre mesure de la hausse des effectifs ;

- ◆ + 49 millions d'euros pour ADP SA, du fait de :
 - ◆ l'impact des recrutements effectués entre 2023 et 2024,
 - ◆ l'effet lié aux mesures salariales mises en place en janvier 2024 sur les charges de personnel d'Aéroports de Paris.

Le coût salarial immobilisé dont le montant atteint 71 millions d'euros (en hausse de 12 millions d'euros) représente essentiellement le coût interne relatif aux salariés qui participent aux projets de construction des actifs de l'entreprise notamment dans le cadre des études, de la surveillance des travaux et de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage.

Les provisions pour congés payés tiennent compte des effets de l'arrêt de la Cour de cassation du 13 septembre 2023 (n° 22-17.340, n° 22-17.638, n° 22-10.529).

L'effectif moyen salarié s'établit comme suit :

	2024	2023
Effectif moyen salarié	29 292	28 174

5.2 Avantages du personnel postérieurs à l'emploi

5.2.1 Description des différents avantages

INDEMNITÉS DE FIN DE CARRIÈRE (« IFC ») EN FRANCE

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 (cf. ci-après).

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.

Les barèmes applicables sont les suivants :

Aéroports de Paris SA

Un accord interne octroie un nombre de mois du salaire de référence les années de service à la retraite :

- ♦ de 1 à 10 ans : 1 mois par année d'ancienneté ;
- ♦ de 11 à 20 ans : ½ mois par année d'ancienneté ;
- ♦ 21 ans et au-delà : ¼ mois par année d'ancienneté.

ADP International, Sysdream

La convention collective applicable est celle des bureaux d'études techniques (« syntec ») : l'indemnité versée correspond à :

- ♦ à partir de 5 ans d'ancienneté : 1/5 mois par année d'ancienneté du salaire de référence.

Hub One

La convention collective applicable est celle des télécommunications : l'indemnité versée dépend du salaire de référence annuel :

- ♦ 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.

INDEMNITÉS DE DÉPART (HORS FRANCE)

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.

AIG en Jordanie : 2 régimes sont évalués :

- ♦ le premier prévoit le versement d'une indemnité en cas de départ en retraite, décès ou départ de la Société. Cette indemnité varie suivant deux sous-populations : l'une correspond à un mois de salaire de référence par année de service jusqu'à l'âge de 60 ans, l'autre par année de service à compter de l'âge de 60 ans. Des charges patronales supportées par l'employeur sont prises en compte dans l'estimation de l'engagement social ;
- ♦ le second prévoit le versement d'une indemnité en cas de départ à la retraite uniquement. Cette indemnité correspond à 0.5 mois de salaire de référence par année de service à la retraite. Le salaire de référence est plafonné à 5 000 JOD et l'indemnité de fin de carrière est plafonnée à 80 000 JOD. Aucune charge patronale n'est applicable à cette indemnité.

AUTRES RÉGIMES

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 ;
- ♦ un régime de retraite supplémentaire disposant d'un contrat d'assurance pour la prise en charge du paiement des rentes qui concerne uniquement la population de salariés bénéficiaire du régime de préretraite PARDA. Pour ce régime la taxe Fillon sur les rentes est applicable (à 32 % pour les liquidations survenues à compter du 1^{er} janvier 2013) et est prise en compte dans le calcul de l'engagement. Le contrat d'assurance est réalisé avec BNP Paribas Cardif ;
- ♦ 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

Les évolutions des provisions constituées aux titres de la provision pour Rupture Conventionnelle Collective (RCC) et du plan d'Adaptation des contrats de travail (PACT) :

- ♦ la provision RCC portée par ADP SA au 31 décembre 2024 s'élève à 28 millions d'euros nets soit une variation de 34 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2023 (62 millions d'euros) correspondant principalement aux paiements réalisés sur la période ;

- ♦ la provision relative au Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT) dans ADP SA s'élève au 31 décembre 2024 à 8 millions d'euros, contre 10 millions d'euros au 31 décembre 2023.

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					Médailles d'honneur et du travail	Total au 31/12/2024	Total au 31/12/2023
(en millions d'euros)	Indemnités de départ	Retraites supplémentaires	PARDA	Couverture santé	Indemnités pour cessation d'emploi			
Provision en début de période	309	1	29	27	71	1	438	442
Charge / (Produit) comptable sur la période (hors réduction d'effectifs)	32	-	6	1	-	-	39	31
Charge / (Produit) comptable sur la période Réduction d'effectifs	(2)	-	-	-	(36)	-	(38)	(45)
(Gains) / Pertes actuariels reconnus en OCI ⁽¹⁾	8	1	(1)	-	-	-	8	25
Prestations payées directement par l'employeur	(6)	-	(1)	(3)	-	-	(10)	(8)
Acquisition / cession	-	-	-	-	-	-	-	2
Gains / (Perte) dus au taux de change	(2)	-	-	-	1	-	(1)	(9)
Provision / (Actif) à reconnaître en fin de période	339	2	33	25	36	1	436	438
Engagement à l'ouverture	309	1	29	27	71	1	438	442
Coût des services rendus	19		6	1	-	-	26	33
Coût d'intérêt sur l'engagement	13	-	-	-	-	-	13	12
(Gains) / Pertes actuariels	8	1	(1)	-	-	-	8	25
Prestations versées directement par l'employeur	(6)	-	(1)	(3)	-	-	(10)	(8)
Coût des services passés - Modification de régime	-	-	-	-	-	-	-	(4)
Coût des services passés - Réduction d'effectifs	(2)	-	-	-	-	-	(2)	(3)
Autre coût des services passés - Réduction d'effectifs	-	-	-	-	(36)	-	(36)	(52)
Acquisition / cession	-	-	-	-	-	-	-	2
Gains / (Perte) dus au taux de change	(2)	-	-	-	1	-	(1)	(9)
Engagement à la clôture	339	2	33	25	36	1	436	438

¹ Le total des gains et pertes actuariels générés sur l'engagement au cours de l'année 2024 s'explique en partie par la hausse du taux d'actualisation contrebalancé par la légère baisse de l'inflation long terme pour la France. Par ailleurs, les écarts actuariels d'expérience générés cette année en Turquie sont principalement dus aux mises à jour du « salaire minimum » et du « salaire plafond » ainsi que des mouvements de salariés.

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 01/01/2023	442	-	442
Droits acquis au cours de l'exercice	33	-	33
Effet de l'actualisation	12	-	12
Écarts actuariels de la période	25	-	25
Réductions / Transferts de régimes	(56)	-	(56)
Réductions / Transferts de régimes/ Réduction d'effectifs	(3)	-	(3)
Variation de périmètre	2	-	2
Flux de trésorerie :	-	-	-
<i>Paievements aux bénéficiaires</i>	(8)	-	(8)
Autres variations	(9)	-	(9)
Au 31/12/2023	438	-	438
Droits acquis au cours de l'exercice	26	-	26
Effet de l'actualisation	13	-	13
Écarts actuariels de la période	8	-	8
Réductions / Transferts de régimes	(36)	-	(36)
Réductions / Transferts de régimes/ Réduction d'effectifs	(2)	-	(2)
Flux de trésorerie :	-	-	-
<i>Paievements aux bénéficiaires</i>	(10)	-	(10)
Autres variations	(1)	-	(1)
Au 31/12/2024	436	-	436

5.3.2 Hypothèses de calcul

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

Au 31/12/2024	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	3,30 %	28,00 %	5,60 %
Taux d'inflation	2,00 %	23,70 %	N/A
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	2.00% - 3.85%	24,70 %	3,20 %
Hausse future des dépenses de santé	2,00 %	N/A	N/A
Âge moyen de départ en retraite	64 ans	50 - 55 ans	55 - 60 ans

Au 31/12/2023	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	3,20 %	23,68 %	5,60 %
Taux d'inflation	2,10 %	20,00 %	N/A
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	2.30% - 4.15%	21,00 %	3,20 %
Hausse future des dépenses de santé	2,10 %	N/A	N/A
Âge moyen de départ en retraite	64 - 65 ans	50 - 55 ans ⁽¹⁾	55 - 60 ans

¹ L'âge moyen de départ à la retraite tient compte de la réforme des retraites turque en 2023.

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 12,5 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.

Les tableaux ci-après présentent la sensibilité des engagements de retraite et autres avantages hors plans de départs aux principales hypothèses actuarielles :

<i>(en millions d'euros)</i>	Hypothèse basse	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2024	Hypothèse haute	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2024
Dérive des coûts médicaux	-1,00 %	(2)	1,00 %	2
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	-0,50 %	18	0,50 %	(17)
Taux de mortalité	- 1 an	2	+ 1 an	(2)
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	-0,50 %	(16)	0,50 %	17

<i>(en millions d'euros)</i>	Hypothèse basse	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2023	Hypothèse haute	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2023
Dérive des coûts médicaux	-1,00 %	(2)	1,00 %	3
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	-0,50 %	18	0,50 %	(16)
Taux de mortalité	- 1 an	2	+ 1 an	(2)
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	-0,50 %	(16)	0,50 %	17

5.4 Plan d'Attribution Gratuite d'Action

Son impact au résultat est de -1 million d'euros au 31 décembre 2024 et de -14 millions d'euros depuis le début du plan d'attribution gratuite en 2023.

5.5 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>	2024	2023
Provisions au 1^{er} janvier	438	442
Augmentations	39	47
Dotations d'exploitation	24	22
Dotations financières	15	15
Dotations aux provisions pour éléments non récurrents	-	10
Diminutions	(41)	(51)
Provisions utilisées	(38)	(49)
Reconnaissance de (gains) / pertes actuariels nets	8	25
Réduction / modification de régimes	(10)	(18)
Autres variations	(1)	(9)
Provisions au 31 décembre	436	438
Part non courante	397	396
Part courante	39	42

PERTES ET GAINS ACTUARIELS

Les pertes actuarielles pour -8 millions d'euros reconnues en autres éléments du résultat global au 31 décembre 2024 sont principalement dues à la variation des salaires minimum et salaires plafonds turcs ainsi qu'à l'évolution de la population

pour les plans turcs (entrants / sortants). Ces pertes sont partiellement compensées par les mises à jour des hypothèses financières pour le périmètre France et Turquie.

5.5.1 Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le groupe estime devoir verser aux actifs des régimes à prestations définies au 31 décembre 2024 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 ⁽¹⁾	Durée de la concession et du trafic
Droits d'usage	15 ans

1 Cf. note 6.1.1.

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Écarts d'acquisition ⁽¹⁾	Droit d'opérer les aéroports en concession ⁽²⁾	Logiciels	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
Valeur brute	289	3 328	431	197	43	4 288
Cumul des amortissements et dépréciations	(71)	(924)	(345)	(86)	-	(1 426)
Valeur nette au 01/01/2024	218	2 404	86	111	43	2 862
Investissements	-	9	8	3	28	48
Amortissements	-	(172)	(37)	(8)	-	(217)
Dépréciations net de reprise	-	89	(1)	14	-	102
Variations de périmètre	233	-	1	88	-	322
Écarts de conversion	11	60	1	5	-	77
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	-	1	-	-	1
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	3	42	-	(26)	19
Valeur nette au 31/12/2024	462	2 393	101	213	45	3 214
Valeur brute	536	3 429	482	300	45	4 792
Cumul des amortissements et dépréciations	(74)	(1 036)	(381)	(87)	-	(1 578)

1 Cf. note 6.1.2.

2 Cf. note 6.1.1

Les montants enregistrés en variation de périmètre correspondent principalement aux acquisitions de Paris Experience Group et du groupe Extime PS (Cf. note 2 Faits marquants).

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-Esenboğa Airport qui prendra fin en mai 2025.

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

	Izmir Adnan Menderes International Airport	Milas-Bodrum Airport	Esenboga (Ankara) et Gazipasa	Tbilisi et Batumi International Airport	Monastir et Enfidha International Airport	Skopje et Ohrid International Airport	Queen Alia International Airport
Pays	Turquie	Turquie	Turquie	Géorgie	Tunisie	Macédoine du Nord	Jordanie
Date de fin de contrat	Décembre 2034	Décembre 2037	Mai 2050 et mai 2036	Janvier 2027 et août 2027	Mai 2047	Juin 2032	Novembre 2039

Les droits d’opérer les aéroports s’élèvent à 3 429 millions d’euros au 31 décembre 2024 (2 393 millions d’euros en valeur nette), ils concernent principalement les concessions de Queen Alia International Airport, d’Izmir-Adnan Menderes International Airport, de Tbilissi 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.

Les amortissements des droits d’opérer les aéroports sont comptabilisés en fonction des prévisions de trafic.

S’agissant du premier contrat de concession signé entre TAV Esenboğa (Ankara) 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, le groupe applique le modèle de la créance financière. La créance financière a été initialement comptabilisée à sa juste valeur. Au 31 décembre 2024, la valeur de cette créance financière est nulle (cf. note 9.5.3 Risques de liquidité).

S’agissant du renouvellement de la concession de l’aéroport d’Ankara (ex - Esenboğa) de mai 2025 à mai 2050, le paiement de la redevance initiale de 119 millions d’euros a été comptabilisé au sein du poste autres actifs financiers non courant, en « dépôts et cautionnements versés ». En 2025, lorsque la nouvelle période de concession commencera, ce dépôt sera classé comme droit d’exploitation de l’aéroport. En outre, en mai 2025, tous les paiements de concession qui auront lieu entre 2025 et 2049 seront actualisés en utilisant le coût de la dette et seront comptabilisés en tant que passif de concession et droit d’exploitation de l’aéroport. Le droit d’exploitation aéroportuaire sera amorti par la méthode des unités de production en utilisant le nombre de passagers pendant la période de concession.

S’agissant de la concession de l’aéroport d’Amman une extension d’une durée de 7 années supplémentaires, jusqu’en 2039 a été obtenue dans le cadre de négociations (cf. note 2 Faits marquants).

6.1.2 Écarts 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 2024, les écarts d'acquisitions nets s'élèvent à 462 millions d'euros et sont portés principalement par TAV Holding, Almaty, Paris Experience Group et du groupe Extime PS (cf. note 2 Faits marquants).

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'emprunt 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 :

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 n'est plus amortie.

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 non courants ».

Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Actifs liés au droit d'utilisation ⁽¹⁾	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
Valeur brute	78	13 782	793	198	468	1 498	16 817
Cumul des amortissements et dépréciations	(22)	(7 187)	(569)	(78)	(301)	(4)	(8 161)
Valeur nette au 01/01/2024	56	6 595	224	120	167	1 494	8 656
Investissements	-	3	47	3	13	997	1 063
Cessions et mises hors service	(2)	(3)	(5)	-	(1)	-	(11)
Amortissements	(1)	(519)	(59)	(22)	(43)	(4)	(648)
Dépréciations net de reprise	-	2	3	-	1	1	7
Variations de périmètre	-	7	5	126	24	6	168
Écarts de conversion	-	15	7	7	1	7	37
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	5	2	3	3	-	13
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	2	900	143	21	42	(1 094)	14
Valeur nette au 31/12/2024	55	7 005	367	258	207	1 407	9 299
Valeur brute	78	14 635	994	358	562	1 411	18 038
Cumul des amortissements et dépréciations	(23)	(7 630)	(627)	(100)	(355)	(4)	(8 739)

1 Cf. note 6.3.1.

Au 31 décembre 2024, les investissements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- ♦ l'espace commercial du salon des hospitalité implanté sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle ;
- ♦ réalisation de plusieurs projets dans le cadre de la création de la nouvelle gare ferroviaire sur la plateforme d'Orly dans le cadre du plan de développement du Grand Paris ;
- ♦ la mise en conformité réglementaire des systèmes de Tri Bagages Est à Paris-Charles de Gaulle ;
- ♦ la rénovation de la piste 2 à Paris-Orly ;
- ♦ la création des Aires Grand Est Nord (AGEN) à Paris-Charles de Gaulle ;
- ♦ le projet de remplacement de la couverture du corps central du T2E afin de garantir la sécurité des biens et des personnes à Paris-Charles de Gaulle ;
- ♦ l'installation d'équipements de détection de drones associés à un système d'hypervision et de surveillance aérienne basse altitude pour amélioration de la sûreté et de la sécurité aéronautique à Paris-Charles de Gaulle ;
- ♦ l'acquisition de 8 dégivreuses avions, modèle hybride électrique-thermique.

Les investissements en immobilisations corporelles s'élèvent à 1 063 millions d'euros au 31 décembre 2024 en augmentation de 9 % par rapport au 31 décembre 2023.

Les montants enregistrés en variations de périmètre correspondent principalement aux acquisitions de Paris Experience Group et du groupe Exttime PS (Cf. note 2 Faits marquants).

Le montant des coûts d'emprunts capitalisés au 31 décembre 2024 en application de la norme IAS 23 révisée s'élève à :

- ♦ 19 millions d'euros, sur la base d'un taux moyen de capitalisation de 1,99 %. Ce montant ne concerne que les projets en cours de réalisation chez ADP SA ;
- ♦ 28 millions d'euros pour Almaty et Ankara sur la base respectivement d'un taux moyen de capitalisation de 9,62 % et 6,38 %.

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 à la capacité de contrôler l'utilisation de cet actif.

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

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

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

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

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

(en millions d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques ⁽¹⁾	Autres	Total
Valeur brute	-	115	18	4	198
Cumul des amortissements et dépréciations	(19)	(43)	(15)	(1)	(78)
Valeur nette au 01/01/2024	42	72	3	3	120
Investissements	-	2	1	-	3
Amortissements et dépréciations	(4)	(14)	(3)	(1)	(22)
Variations de périmètre	-	124	-	2	126
Écarts de conversion	-	7	-	-	7
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	3	-	-	3
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	7	10	4	-	21
Valeur nette au 31/12/2024	45	204	5	4	258
Valeur brute	58	274	22	4	358
Cumul des amortissements et dépréciations	(13)	(70)	(17)	-	(100)

¹ Incluant les véhicules.

La variation de périmètre des immobilisations corporelles correspond à l'entrée du sous groupe Extime PS en octobre 2024 (Cf. note 2 Faits marquants).

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.

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. Ces pertes représentant la différence entre la valeur nette comptable et la valeur expertale d'un actif si cette dernière est inférieure au coût historique minoré des amortissements.

Les bâtiments concernés sont amortis linéairement sur la base des durées de vie des différents composants allant de 20 à 50 ans. Le détail par composant est le même que pour les immobilisations corporelles (cf. note 6.2).

Les baux emphytéotiques de terrains de type Baux à construction (« BAC ») et Autorisations d'occupation Temporaire (« AOT ») 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 est 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 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.

Pour rappel, la juste valeur des immeubles de placement s'est basée sur une valeur appréciée annuellement par des cabinets indépendants d'expertise immobilière avec des qualifications conformes aux normes professionnelles tel que précisé dans les rapports d'expertises et du plan de rotation prévu par les standards RICS pour la totalité de sa valeur (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 d'experts indépendants (méthode par comparable) et par la méthode des cash-flows ;
- ◆ 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 Aéroports d'Aviation Générale. Leur valorisation a été réalisée en interne et résulte d'une différenciation des parcelles par destination selon cinq catégories selon leur délai de mutabilité (réserves immédiatement disponibles, disponibles sous contraintes aéronautiques, sous réserve d'évolution de PLU, mutables à court terme après démolition/dépollution, sous contraintes commerciale et technique). Elle résulte du produit de leur valeur de marché théorique au mètre carré par la surface en mètres carrés disponible ou d'études capacitaires lorsqu'elles existent, auquel est appliquée une décote de 15 % correspondant au risque réglementaire et environnemental susceptible d'impacter la valeur du patrimoine foncier d'Aéroports de Paris SA. Le taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie correspond au coût du capital de la société Aéroports de Paris SA majoré d'une prime de risque afin de prendre en compte le coût de portage des terrains avant leur exploitation.

Les contrats de location que le groupe opère en tant que bailleur sont analysés au regard de la norme « IFRS 16 Contrats de location » afin de déterminer s'il s'agit de contrats de location simple ou de contrats de location financement, en analysant séparément les composantes bâtis et terrains. Dans le cadre de contrats de location financement, l'actif cédé est alors sorti du bilan et une créance financière est enregistrée pour la valeur actuelle des loyers fixes à recevoir ; le résultat de cession de l'actif est constaté en résultat opérationnel courant.

6.3.1 Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Terrains, aménagements & infrastructures	Constructions	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
Valeur brute	115	977	30	1 122
Cumul des amortissements et dépréciations	(65)	(396)	-	(461)
Valeur nette au 01/01/2024	50	581	30	661
Investissements et variation des avances et acomptes	-	1	4	5
Amortissements et dépréciations	(2)	(36)	-	(38)
Variation de périmètre	1	2	1	4
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	4	48	9	61
Valeur nette au 31/12/2024	53	596	44	693
Valeur brute	120	1 027	44	1 191
Cumul des amortissements et dépréciations	(67)	(431)	-	(498)

Les transferts en provenance (vers) d'autres rubriques comprennent les reclassements d'autres rubriques d'immobilisations, les reprises de biens à l'issue de BAC et AOT, ainsi que les coûts d'emprunts capitalisés en application de la norme IAS 23 révisée.

6.3.2 Juste valeur des immeubles de placement

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023	Taux de rendement immédiat
BÂTIMENTS			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle et Orly	257	255	5,0 % - 13,0 %
Cargo Paris-Charles de Gaulle et Orly	667	638	5,0 % - 11,0 %
Hangars Paris-Charles de Gaulle	230	187	9,0 % - 13,0 %
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	166	155	5,0 % - 6,0 %
Hangars/fret Paris-Orly	96	94	8,0 % - 11,0 %
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	201	160	5,0 % - 11,0 %
Paris-Le Bourget et Aéroports d'aviation générale	161	151	8,0 % - 11,0 %
TOTAL DES BÂTIMENTS LOUÉS AUX EXTERNES	1 778	1 640	
TERRAINS LOUÉS			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle	97	85	6,1 % - 9,2 %
Bureaux Paris-Orly	16	15	6,0 % - 6,2 %
Cargo Paris-Charles de Gaulle	582	547	5,0 % - 9,0 %
Hangars Paris-Charles de Gaulle	74	69	6,0 % - 12,0 %
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	306	291	6,0 % - 7,2 %
Hangars/fret Paris-Orly	204	190	6,0 % - 13,0 %
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	142	137	6,0 % - 12,0 %
Paris-Le Bourget et Aéroports d'aviation générale	154	154	5,0 % - 10,0 %
TOTAL DES TERRAINS LOUÉS AUX EXTERNES	1 575	1 488	
TOTAL DES RÉSERVES FONCIÈRES	221	220	
TOTAL DES IMMEUBLES DE PLACEMENT	3 574	3 348	

En 2024, plusieurs événements économiques et conjoncturels ont eu un impact significatif sur le marché immobilier. Tout d'abord, la poursuite de la politique monétaire restrictive des banques centrales a entraîné une augmentation des taux d'intérêt. La crise géopolitique a également eu un impact sur le marché immobilier en 2024. Les tensions internationales ont entraîné de l'incertitude sur les marchés financiers, ce qui a eu un impact sur les investisseurs étrangers et leur appétit pour les actifs immobiliers en France.

Dans l'ensemble, ces événements ont entraîné de la prudence chez les investisseurs immobiliers en 2024, avec une baisse des transactions et des prix dans la majorité des territoires. Cela étant dit, le marché immobilier a connu des

variations selon les classes d'actifs et les villes, avec des zones ayant bénéficié d'une forte demande et des prix en hausse, l'accélération de la hausse des taux d'actualisation et de rendement différenciée selon les classes d'actifs et leur localisation ayant largement contenu les hausses indicielles.

La juste valeur des immeubles de placement, s'élève à 3 574 millions d'euros au 31 décembre 2024 comparé à 3 348 millions d'euros au 31 décembre 2023, soit une augmentation de l'ordre de 7 %. À périmètre constant (retraité des nouveaux projets et des nouvelles entrées et sorties sur la période), les immeubles de placement évoluent de 4 %.

BÂTIMENTS ET TERRAINS LOUÉS

Le taux de couverture des expertises externes pour la valorisation des bâtiments et des terrains loués aux tiers couvre 100 % de leur valeur hors réserves foncières.

Les experts immobiliers indépendants 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 1 778 millions d'euros en hausse de 138 millions d'euros par rapport à 2023. Cette progression s'explique principalement par la reprise en plein propriété du bâtiment entretien moteurs en Zone technique Ouest, par un effet d'indexation avantageux, par le déclenchement de la part variable sur les hôtels (sur 50 % des hôtels du portefeuille), des nouvelles prises à bail sur les hangars à Roissy Charles de Gaulle, mais aussi par une décompression des taux sur l'ensemble des actifs pour refléter le contexte marché compensé par l'indexation positive.

La valeur des bâtiments est impactée à la hausse principalement par une contribution des actifs cœur de métier, tels que le cargo à hauteur de 20 %, l'offre industrielle pour 28 % et les parcs d'activité pour 30 %, contre une stabilité de la valeur sur les actifs bureaux malgré la fragilité du marché.

Parallèlement, la valeur des terrains loués s'élève à 1 575 millions d'euros au 31 décembre 2024, soit une progression relative de l'ordre de 6 % dans un contexte de rareté foncière, d'une hausse d'indexation sur des flux sécurisés sur des contrats de longue durée, combinée au déclenchement de la part variable terrains sur les hôtels et des nouvelles prises à bail terrain qui sortent donc périmètre des réserves foncières.

RÉSERVES FONCIÈRES

Les réserves foncières augmentent légèrement de 1 million d'euros pour s'établir à 221 millions d'euros. Les principales composantes de cette évolution se détaillent de la façon suivante :

Des mouvements sur le périmètre des réserves foncières vers les terrains loués, des changements de destination de parcelles sur la plateforme de Paris-Orly avec la revue du potentiel constructible issus des conclusions de l'étude d'urbanisme territoriale en lien avec le projet Orly 2035 et

une mise à jour du planning d'un projet de parc d'activité. Cette baisse se compense par l'intégration des pré-projets de parc d'activités et de gare de fret à étage sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

Les surfaces des réserves constructibles à vocation immobilière s'élèvent à 268 ha (hors biodiversité et projets en cours), en perte de 11 hectares essentiellement sur Paris Charles de Gaulle au titre des mouvements de parcelles vers le périmètre des terrains loués et sur Orly au titre des parcelles transférées pour les besoins aéronautiques.

HYPOTHÈSES DE VALORISATION ET ANALYSE DE SENSIBILITÉS

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).

Lors de la campagne de valorisation 2024, le Groupe a intégré les premières estimations des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs de sobriété énergétique issus du décret 2019 771 du 23 juillet 2019 dit « décret tertiaire »,

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 118 millions d'euros (soit -3,5 %) à 333 millions d'euros (soit -10 %) la valeur du patrimoine hors droits de mutation et frais (hors réserves foncières).

6.3.3 Informations complémentaires

La loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aéroports exploités par le 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'État.

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-Charles de Gaulle, 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 défavorable 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 trois 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. Une perte de valeur ne peut être reprise qu'en cas de changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable depuis la comptabilisation de la perte de valeur. Aussi, une reprise de dépréciation n'est pas constatée du simple effet de la désactualisation des flux de trésorerie estimés ou du passage du temps, et ce même si la valeur recouvrable de l'actif devient supérieure à sa valeur 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.

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Pertes de valeur sur écart d'acquisition	-	(1)
Pertes de valeur nettes des reprises sur autres actifs incorporels	102	51
Pertes de valeur nettes des reprises sur actifs corporels	(11)	5
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	91	55

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
International et développements aéroportuaires	103	50
Activités aéronautiques	(12)	4
Commerces et services	1	4
Immobilier	-	(2)
Autres activités	(1)	(1)
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	91	55

Le trafic aérien accueilli par le Groupe en 2024 est dans son ensemble nettement supérieur à l'année 2023, porté notamment par le dynamisme des participations internationales alors que les niveaux de trafic à Paris n'ont pas encore retrouvé ceux de 2019.

Le conflit entre la Russie et l'Ukraine en cours depuis le mois de février 2022, au-delà d'un impact sur le trafic de certaines destinations historiquement dépendantes des marchés russes et ukrainiens, a été le catalyseur d'une détérioration de l'environnement macroéconomique mondial, avec en premier lieu une crise énergétique forte et de manière plus générale une envolée de l'inflation à l'échelle mondiale, qui s'est répercutée de manière directe ou indirecte sur les taux d'intérêt et les attentes des investisseurs en 2022 et 2023.

Malgré une baisse amorcée au cours de l'année, les taux d'actualisation conservent au 31 décembre 2024 des niveaux relativement élevés en comparaison avec les années précédant 2022, en lien avec les niveaux des taux sans risque et des primes de risque pays.

Par ailleurs, le conflit au Proche-Orient en cours depuis octobre 2023 impacte à l'heure actuelle de manière significative le trafic aérien dans la région et représente un facteur d'incertitude à moyen terme.

Enfin, certaines concessions, pour des raisons structurelles ou conjoncturelles, ont vu leur trajectoire financière révisée en lien avec les performances constatées au cours de l'année 2024 ou l'évolution des discussions avec les prêteurs et les autorités concédantes.

Les éléments précités justifient 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. Plus précisément, au regard de l'évolution de la situation depuis décembre 2023, et après avoir effectué une large revue des trajectoires financières, les concessions opérées par TAV Airports à Gazipasa (Turquie) ainsi qu'à Monastir et Enfidha (Tunisie), et par AIG en Jordanie ont fait l'objet d'un test de dépréciation, de même que les actifs des plateformes aéroportuaires parisiennes.

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 considérée comme hautement probable.

Les tests de dépréciation menés sont basés sur des hypothèses de trafic établies selon les concessions en fonction de la dynamique de reprise constatée depuis 2019, de la saisonnalité et du poids des vols domestiques et internationaux, et sur les prévisions de trafic à moyen terme d'Eurocontrol/IATA pour les géographies concernées. Pour TAV Tunisie, le trafic de 2019 a été dépassé en 2024 à Monastir, alors que Enfidha devrait le retrouver en 2025, de même que TAV Gazipasa.

Si AIG avait dépassé le niveau de trafic de 2019 dès 2023, la trajectoire est négativement impactée par la situation géopolitique dans la région depuis octobre 2023. Cependant, l'amélioration de la trajectoire financière de la concession permise par la finalisation de sa restructuration en mai 2024, impliquant une extension de 7 ans et un rééchelonnement de sa dette, a conduit à une reprise totale de la dépréciation au premier semestre 2024.

Ces tests de dépréciation ont conclu à la nécessité de constater des reprises nettes de dotations et d'impôts différés pour un total de 77 millions d'euros.

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 aurait entraîné une diminution de la reprise de 19 millions d'euros.

Des analyses ont par ailleurs été menées au niveau du trafic, visant à étudier la sensibilité à une dégradation du trafic de la valeur des concessions aéroportuaires à l'international qui ont été testées. Une décote de 100 points de base appliquée au taux de croissance annuel moyen du trafic sur la durée résiduelle d'exploitation pour chacune des concessions testées induirait une diminution de la reprise de 10 millions d'euros.

S'agissant du sous-groupe TAV Airports, l'écart d'acquisition constaté lors de l'acquisition de TAV Airports Holding dont la valeur au 31 décembre 2024 s'élève à 125 millions d'euros a été testé *via* la méthode de la somme des parties. Dans ce cadre, chaque unité génératrice du groupe (UGT) est testée individuellement, et la somme des survaleurs constatées entre la valeur recouvrable de chaque UGT et sa valeur comptable est comparée à la valeur de l'écart d'acquisition.

Au 31 décembre 2024, aucune dépréciation n'a été constatée sur l'écart d'acquisition de TAV Airports Holding. Les analyses de sensibilité montrent qu'une augmentation de 100 points de base des taux d'actualisation n'entraînerait pas de perte de valeur sur cet écart d'acquisition, de même que l'application d'une décote de 100 points de base au taux de croissance annuel moyen du trafic sur la durée résiduelle de concession.

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 2,0 %, en ligne avec celui retenu par les analystes dans leurs notes pour valoriser le groupe ADP, et une marge d'EBITDA courant sur chiffre d'affaires en léger retrait avec les niveaux constatés sur la période 2016-2019. En conséquence aucune dépréciation n'a été constatée sur ces actifs).

Prise en compte des enjeux climatiques

Comme précisé dans les notes 6.4 et 4.9.2, les immobilisations incorporelles et corporelles, les immeubles de placement ainsi que les participations mises en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation 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 immobilisations ou participations. Lorsqu'une immobilisation ou participation est testée, il s'agit alors d'estimer – entre autres – ses flux de trésorerie futurs sur la base d'un plan d'affaires, qui, en matière d'horizon de temps, est défini sur la durée de vie de l'immobilisation ou de la participation lorsque celle-ci est connue d'avance, ou à travers un plan à moyen terme – entre 10 et 20 ans – extrapolé à travers la méthode de Gordon-Shapiro lorsque la durée de vie est présumée infinie ou a minima indéterminée lors du test.

La réalisation d'un test de dépréciation implique donc de prendre en compte les différents risques réels et impacts majeurs pouvant survenir à court, moyen et long terme, qu'ils soient d'ordre spécifique ou macroéconomique, afin de pouvoir les intégrer d'une manière ou d'une autre dans l'estimation des flux futurs et donc le plan d'affaires sous-jacent au test. Parmi les risques susmentionnés, ceux relatifs à un potentiel réchauffement ou dérèglement climatique à venir sont susceptibles d'avoir un impact sur les plans d'affaires des immobilisations ou participations testées. Afin

d'évaluer au mieux la valeur de ses immobilisations et participations testées, le groupe a intégré à plusieurs égards les risques climatiques dans les tests de dépréciation qui ont été menés. Les plans d'affaires intègrent ainsi directement ou indirectement des impacts liés au changement climatique qui se matérialisent principalement à ce stade à travers les prévisions de trafic et les projections d'investissements.

Prise en compte des changements climatiques dans les plans d'affaires du groupe sous-jacents aux tests de dépréciation

Impact sur les prévisions de trafic

Tout d'abord, parmi les hypothèses clés utilisées pour la réalisation des tests de dépréciation des actifs non financiers, le groupe a accordé une attention toute particulière aux imbrications déjà existantes entre prévisions de trafic, risques de dérèglement/ réchauffement climatique et préservation environnementale. Ainsi, s'agissant des aéroports parisiens, qui constituent à ce jour l'actif principal du groupe en termes de valeur, les hypothèses de trafic de référence tiennent compte de facteurs d'ajustement permettant de moduler la prévision de trafic aérien, tant sur la demande que sur l'offre et in fine sur les taux de croissance annuels moyens, afin de tenir compte de mesures liées à la transition environnementale du secteur du transport aérien et inscrites notamment dans la feuille de route de décarbonation du secteur de l'aérien en France. Ces facteurs sont de trois natures : comportementale, réglementaire et économique.

Dans le cas de base des prévisions de trafic aérien à moyen et long terme relatives aux aéroports parisiens, les facteurs suivants ont été pris en compte dans la trajectoire de référence du groupe :

- ◆ évolution des comportements induisant un report modal plus prononcé des voyageurs vers le train, pour le trafic domestique, diminuant la demande et l'offre sur ce segment. À titre d'exemple, les conséquences de l'extension de la ligne TGV Bordeaux-Toulouse sur la demande de trafic aérien des passagers "Origine / Destination" de/vers Toulouse à Paris-Orly ont été prises en compte ;
- ◆ évolution relative à l'incorporation de carburants alternatifs durables (CAD), pour l'ensemble des vols au départ de Paris et des autres aéroports au sein de l'Union Européenne, en lien avec le paquet législatif "Fit for 55" de l'Union Européenne sur la période 2025-2050. Les conséquences de cette évolution réglementaire sur la demande dépendent de trois facteurs :
 - i) le taux d'incorporation de CAD à Paris, selon les mandats d'incorporation de l'Union Européenne et de la feuille de route nationale de décarbonation du transport aérien,
 - ii) l'augmentation du prix des billets d'avion, conséquence de la répercussion des surcoûts de combustibles, et
 - iii) l'élasticité prix/demande ;
- ◆ prise en compte du développement d'une flotte d'aéronefs fonctionnant à l'hydrogène, à partir de 2035, pouvant desservir des aéroports dans une limite de 2000 milles nautiques à partir de Paris. Les conséquences de ce développement sur la demande de voyage sont modélisées suivant un mécanisme similaire à celui décrit pour les CAD, avec des hypothèses spécifiques sur le rythme d'introduction des nouveaux appareils ;

- ◆ évolution réglementaire relative à la révision du système EU-ETS, avec un impact sur les vols au sein de l'UE à partir de 2024 et pour les DROM COM au-delà de 2030. Le fait générateur est la diminution rapide de l'attribution de quotas d'émissions gratuits pour les compagnies aériennes à partir de 2024, jusqu'à un mécanisme de marché à 100 % à partir de 2026. L'impact de cette évolution réglementaire sur les aéroports parisiens commencera en 2025, et augmentera progressivement jusqu'à 2040, puis diminuera concomitamment à l'accélération de la hausse du mandat d'incorporation des CAD.

Au global, le Groupe estime que, dans un scénario n'intégrant pas les facteurs d'ajustement mentionnés ci-avant, le taux de croissance annuelle moyen du trafic à Paris s'établirait entre + 2,0 % et + 2,5 % sur la période 2024-2050 (soit entre 175 et 200 millions de passagers à horizon 2050). Après prise en compte de l'impact de ces différents facteurs d'ajustement, le Groupe estime toutefois que ce même taux de croissance annuelle moyen du trafic serait ramené entre + 1,0 % et 1,5 % (soit entre 135 et 155 millions de passagers à horizon 2050). C'est bien ce dernier scénario qui a été retenu par le Groupe comme scénario central du plan d'affaires sous-jacent aux tests de dépréciation.

Les éventuels impacts d'un dérèglement ou réchauffement climatique à venir sur la volumétrie ou typologie de trafic, aussi bien en termes de passagers que de mouvements avions, ont également été pris en compte au-delà des plateformes parisiennes. Ainsi, le plan d'affaires relatif à l'aéroport d'Amman, exploité par AIG, fait l'hypothèse que la ligne aérienne reliant Amman à Aqaba (ville côtière du sud de la Jordanie-, située à 330 kilomètres d'Amman) aura pour unique vocation d'alimenter les vols internationaux au départ de l'aéroport d'Amman, la liaison dite point à point étant réservée aux autres moyens de transport domestiques. En revanche, aucun ajustement spécifique en raison de contrainte réglementaire n'a été inclus dans les prévisions de trafic des actifs détenus par TAV Airports ou AIG, ces pays n'étant pas soumis à une réglementation spécifique comme cela est le cas en Union Européenne.

Impact sur la trajectoire d'investissement du groupe

Les plans d'affaires des immobilisations et participations testées, et de manière plus générale celui du groupe, tiennent également compte des investissements en lien avec les engagements de neutralité carbone pris dans le cadre de la feuille de route 2025 Pioneers et de la politique environnementale 2022-25.

Au-delà de la feuille de route 2025 Pioneers, le groupe est également engagé dans la prise en compte et la réduction des risques climatiques à travers plusieurs accréditations telles que la certification LEED (Leadership in Energy and Environmental Design, visant à promouvoir la haute qualité environnementale des bâtiments), les normes 14001 / 14064 / 50001 relatives à la gestion des impacts environnementaux, des émissions de gaz à effet de serre et des énergies, ou encore l'Airport Carbon Accreditation. Cette dernière, obtenue par 17 des 26 aéroports qu'il opère, vise une amélioration forte et continue sur les plans suivants, entre autres :

- ◆ neutralisation des émissions carbone ;
- ◆ certification verte relative aux projets de déploiement d'énergie solaire ;
- ◆ déploiement d'un programme d'analyse en continu de l'eau et des pollutions (eaux et sols, notamment) ;
- ◆ autres projets type déploiement d'énergies vertes.

Au global, une enveloppe de 140 millions d'euros sera consacrée aux enjeux de développement durable au cours des deux prochaines années dont 120 millions d'euros pour ADP SA. À titre d'exemple, les investissements suivants sont actuellement inscrits dans le plan d'affaires des plateformes parisiennes :

- ◆ la transition progressive vers l'électrification des zones côté ville et côté piste sur les deux plateformes parisiennes vise à répondre aux besoins des compagnies aériennes, du personnel aéroportuaire et des passagers. Le plan d'affaires intègre des enveloppes d'investissement dédiées à l'électrification des équipements au sol, des bus, et des véhicules de service opérés par le Groupe ADP. Il prévoit également le déploiement d'équipements tels que les ACU (équipements de climatisation) ou les GSE (équipements d'assistance au sol), les systèmes PCA (Postes de Conditionnement d'Air), permettant de fournir directement de l'air préconditionné aux avions stationnés. L'ensemble de ces équipements contribuent à améliorer l'efficacité énergétique des opérations aéroportuaires. En intégrant ces infrastructures, le Groupe ADP renforce son engagement en faveur d'une aviation plus respectueuse de l'environnement et d'une meilleure qualité de service pour les compagnies aériennes contribuant ainsi à une réduction significative des émissions et à une amélioration des performances environnementales ;
- ◆ la stratégie visant à renforcer l'utilisation des énergies renouvelables, notamment à travers le développement de la géothermie et le déploiement de pompes à chaleur. Ces solutions permettent de couvrir une part significative des besoins en chauffage et en climatisation des infrastructures aéroportuaires, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Des enveloppes spécifiques sont allouées pour la mise en œuvre de réseaux géothermiques et l'installation de pompes à chaleur performantes, contribuant ainsi à la transition énergétique et à la durabilité des plateformes ;
- ◆ la reconfiguration de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux avec le remplacement des bâtiments obsolètes et de la chaudière fioul par des infrastructures modernes et décarbonées. Cette transformation inclut la construction d'un hangar pour les hélicoptères, d'un terminal passager et de bâtiments adaptés aux besoins opérationnels, tout en intégrant des solutions énergétiques plus efficaces et durables. Cette démarche s'inscrit dans une volonté de modernisation et de réduction de l'empreinte carbone de l'héliport ;
- ◆ le développement massif des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) incluant notamment le déploiement de BRVE (Bornes de Recharge pour Véhicules Électriques) performantes, capables de répondre à la demande croissante en mobilité électrique. Des enveloppes budgétaires dédiées sont mobilisées pour assurer la mise en place de ces équipements, renforçant ainsi l'engagement du Groupe ADP en faveur d'une mobilité durable ;
- ◆ l'aménagement de pistes cyclables, favorisant des déplacements doux et qui s'inscrit dans une démarche de mobilité durable, vise à réduire l'empreinte carbone tout en améliorant l'accessibilité des sites ;
- ◆ l'accélération de la transition environnementale en matière de mobilité à la demande, de maîtrise de la qualité de l'air, de mesure de la qualité de la biodiversité, de réduction des déchets, ou encore de préparation des plateformes aéroportuaires à l'arrivée du vecteur hydrogène pour les usages aéronautiques à travers le projet OLGA (Olympic Green Airports), déployé à Paris-Charles de Gaulle ;

- ◆ la transition globale vers des technologies d'éclairage et de balisage dites à LED en cours de déploiement depuis plusieurs années sur les plateformes parisiennes du groupe ;

- ◆ la filiale TAV a un projet de déploiement de panneaux solaires sur les aéroports d'Izmir, de Bodrum et d'Ankara ;

- ◆ de son côté, l'aéroport d'Amman prévoit un investissement pour être raccordé au réseau d'eau potable.

Au-delà de 2025, l'exercice de programmation des investissements spécifique à Aéroports de Paris SA comporte un volet environnemental visant à tester la cohérence du projet industriel avec les engagements pris par Aéroports de Paris SA, notamment en matière de décarbonation. En effet, le développement d'un outil, dit « outil carbone », permet de mesurer la trajectoire des émissions carbone générées par les projets de manière à ajuster le programme industriel si nécessaire et respecter ainsi les engagements d'ADP SA. Les ambitions environnementales d'ADP SA sont prises en compte dans le programme d'investissements tel qu'inscrit dans le plan d'affaires du groupe à travers les leviers suivants :

- ◆ intégration budgétaire d'une ambition environnementale pour chaque projet d'investissement : les projets doivent porter leur propre ambition en intégrant dans leur budget une part d'investissement contribuant aux objectifs de décarbonation de l'entreprise (matériaux durables, performance énergétique, etc.) ;
- ◆ projets contribuant directement à la décarbonation des activités des plateformes parmi lesquels : transformation des sources d'énergies afin d'assurer la décarbonation des opérations et des usages (réservation de zones pour développer des infrastructures d'hydrogène pour l'aviation et des projets de méthanisation, poursuite de développement de la géothermie et de pompes à chaleur, solarisation), refonte du modèle d'accès à Orly contribuant à décarboner les accès à la plateforme, renforcement de la puissance électrique des plateformes, etc.

Impact sur la trajectoire de charges du groupe

Enfin, et de manière plus générale s'agissant des enjeux de durabilité, le plan d'affaires du groupe intègre la contribution au financement de la transition écologique à travers la nouvelle taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance applicable à partir du 1^{er} janvier 2024, conformément aux dispositions de la loi de finances pour 2024. Cette taxe de 4,6 % s'applique au chiffre d'affaires de la société Aéroports de Paris SA, à l'exclusion notamment des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire et après déduction d'une franchise de chiffre d'affaires de 120 millions d'euros.

Impact des risques climatiques physiques sur les actifs du Groupe ADP

En 2022, le Groupe ADP a engagé une évaluation des risques climatiques, actuels et futurs, sur l'ensemble de ses actifs en reprenant deux scénarios de réchauffement climatique du GIEC – SSP2-4.5 (scénario dit médian) et SSP5-8.5 (scénario le plus pessimiste) à horizon 2030 et 2050. Le scénario le plus défavorable soit SSP5-8.5 a été retenu pour l'analyse sur le long terme afin de préparer le groupe à un scénario climatique à fortes émissions et afin d'anticiper la future réglementation.

Le Groupe ADP a, dans un premier temps, conduit une analyse de risques bruts afin d'identifier les sites les plus critiques et de cartographier les périls climatiques les plus impactant (sur la base de la classification taxonomique européenne des risques liés au climat). La première analyse relative aux risques climats bruts, montre que les risques liés aux inondations et à la chaleur jouent le rôle principal dans

l'exposition aux risques du portefeuille du groupe. La qualification de l'exposition des actifs aux risques physiques se poursuit en 2023 et 2024 par une analyse des risques climatiques physiques nets, pour les aéroports contrôlés du groupe. Cette seconde étape de l'analyse se traduit par la réalisation de visites de site en profondeur. Elles visent à tenir compte, dans la qualification du risque, des mesures d'atténuation et d'adaptation déjà existantes et prévues. L'analyse comprend une évaluation du coût des mesures supplémentaires d'atténuation et d'adaptation aux risques qui pourraient être mises en place ainsi qu'une évaluation de l'impact du risque net sur la valeur des actifs.

Scénarios de sensibilité des tests d'impairment à une accélération des impacts relatifs au changement climatique

Impact sur le trafic

Afin de mieux illustrer l'impact des changements climatiques sur les prévisions de trafic et ce faisant sur la valeur de l'actif économique du groupe, deux scénarios de trafic alternatifs ont été étudiés à l'échelle des plateformes parisiennes comparativement au cas central retenu dans le plan d'affaires tel que décrit auparavant :

- ◆ un scénario optimiste présentant une demande passagers plus élevée que dans le cas de base, dans lequel le développement du trafic n'est pas contraint par un cadre réglementaire plus strict et pour lequel la transition environnementale du secteur se fait sans impact visible sur

la demande (notamment sans coûts additionnels répercutés vers les passagers) ; ce scénario induirait un taux de croissance annuel moyen du trafic supérieur de 75 points à celui du trafic retenu pour le cas de base, et ce faisant une augmentation de 6 % de la valeur de l'actif économique d'ADP SA (à paramètres inchangés par ailleurs, notamment en matière de respect des principes actuels de régulation économique) ;

- ◆ un scénario conservateur intégrant des contraintes réglementaires supplémentaires sur le trafic aérien au départ et à l'arrivée des plateformes de Paris-CDG et de Paris-Orly et qui – en complément du cas de base – inclut l'hypothèse d'une interdiction de toutes les lignes aériennes domestiques pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire de moins de 4 h 30, aussi bien pour les vols dits origine-destination que pour les vols alimentant en passagers en correspondance les hubs des compagnies aériennes (il s'agirait d'une extension de la loi Climat et Résilience qui interdit actuellement les vols avec une alternative en train de moins de 2 h 30 à l'exception des lignes majoritairement empruntées par des passagers en correspondance) ; ce scénario induirait un taux de croissance annuel moyen du trafic inférieur de 15 points à celui du trafic retenu pour le cas de base, et ce faisant une baisse de 9 % de la valeur de l'actif économique d'ADP SA (à paramètres inchangés par ailleurs, notamment en matière de respect des principes actuels de régulation économiques), sans toutefois entraîner de dépréciation..

NOTE 7 CAPITAUX PROPRES ET RÉSULTAT PAR ACTION

7.1 Capitaux propres

Les capitaux propres se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle	Total
Situation au 31/12/2024	297	543	(28)	3 813	(210)	4 415	1 097	5 512

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 2024.

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.

En 2022, dans le cadre du processus de cession ordonnée des participations croisées de 8 % détenues respectivement par Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group, 296 882 actions détenues par Royal Schiphol Group ont été achetées par ADP SA et sont destinées à couvrir toute attribution d'actions de performance du Groupe ADP et/ou attribution d'actions dans le cadre d'une opération d'actionnariat salarié.

Dans le cadre de son contrat de liquidité et conformément à l'autorisation donnée par les actionnaires lors de l'assemblée générale ordinaire du 21 mai 2024, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 880 578 actions et à la vente de 880 578 actions. Au 31 décembre 2024, le nombre de titres figurant au compte de liquidité est nul et 97 111 actions ont été distribués aux salariés dans le cadre de l'opération d'attribution gratuite d'actions ABELIA (cf. note 2 Faits marquants des états financiers consolidés 2023).

Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues qui était de 305 985 au 31 décembre 2023 est de 208 874 au 31 décembre 2024.

7.1.3 Autres éléments de capitaux propres

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

(en millions d'euros)	Situation au 01/01/2023	Résultat global - 2023	Situation au 31/12/2023	Situation au 01/01/2024	Résultat global - 2024	Situation au 31/12/2024
Écarts de conversion	(107)	(54)	(161)	(161)	45	(116)
Écarts actuariels ⁽¹⁾	(83)	(21)	(104)	(104)	(3)	(107)
Réserve de juste valeur	(5)	(7)	(12)	(12)	(7)	(19)
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation ⁽²⁾	12	12	24	24	8	32
TOTAL	(183)	(70)	(253)	(253)	43	(210)

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

2 Effet de l'hyperinflation sur les sociétés intégrées globalement et mises en équivalence (respectivement 1 et 7 millions d'euros).

La variation des écarts de conversion entre 2023 et 2024 s'explique par l'évolution du lari géorgien, du dollar américain, de la roupie indienne et de la livre turque.

7.1.4 Réserves légales et distribuables d'Aéroports de Paris SA

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Réserve légale	30	30
Autres réserves	839	839
Report à nouveau	1 070	909
Résultat de la période	2 992	538
TOTAL	4 931	2 316

La variation du résultat de la période d'ADP SA est liée à une opération de fusion entre GIL et GAL, qui a généré un produit exceptionnel inscrit en résultat exceptionnel, (Cf. note 5.9 Résultat exceptionnel du chapitre 6.2 Comptes annuels d'Aéroports de Paris SA).

7.1.5 Dividendes versés

Les dividendes versés se sont élevés à 377 millions d'euros en 2024, soit 3,82 euros par action, conformément à la 3^{ème} résolution de l'AGO du 21 mai 2024.

7.1.6 Dividendes proposés

Il sera proposé à l'assemblée générale du Groupe ADP statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024 de verser un dividende unitaire de 3,00 euros par action soit un montant total de 296 millions d'euros sur la base du nombre d'actions en circulation au 31 décembre 2024. Il est précisé qu'aucun acompte sur dividende n'a été versé au cours de l'année 2024.

7.1.7 Résultat par action

Le calcul du résultat par action s'établit ainsi :

	2024	2023
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 721 278	98 658 095
Résultat de la période attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	342	631
Résultat de base par action (en euros)	3,45	6,39
Résultat dilué par action (en euros)	3,45	6,39
Dont activités poursuivies		
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	342	631
Résultat de base par action (en euros)	3,45	6,39
Résultat dilué par action (en euros)	3,45	6,39

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 239 324 au 31 décembre 2024 et 302 507 au 31 décembre 2023.

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

7.2 Participations ne donnant pas le contrôle

Les participations ne donnant pas le contrôle présentées au sein des capitaux propres se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Participations ne donnant pas le contrôle		
TAV Airports	965	887
Airport International Group (AIG)	116	35
Extime Média	6	5
Extime Duty Free Paris	5	(4)
Extime Travel Essentials Paris	2	10
Autres	3	1
TOTAL	1 097	934

NOTE 8 AUTRES PROVISIONS ET AUTRES PASSIFS NON COURANTS

8.1 Autres provisions

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

- ◆ le groupe a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'un événement passé ;

- ◆ il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques soit nécessaire pour éteindre l'obligation ;
- ◆ le montant de l'obligation peut être estimé de façon fiable.

Les autres provisions ont évolué comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	Litiges	Autres provisions	2024	Litiges	Autres provisions	2023
Provisions au 1^{er} janvier	32	55	87	28	34	62
Augmentations	6	23	29	9	39	48
Dotations et autres mouvements	6	23	29	9	39	48
Diminutions	(14)	(34)	(48)	(5)	(18)	(23)
Autres mouvements	-	-	-	-	(9)	(9)
Provisions utilisées	(9)	(29)	(38)	(2)	(1)	(3)
Provisions devenues sans objet	(4)	(4)	(8)	(3)	(8)	(11)
Diminution liée aux variations de périmètre	-	(1)	(1)	-	-	-
Autres diminutions	(1)	-	(1)	-	-	-
Provisions au 31 décembre	24	44	68	32	55	87
Part non courante	21	30	51	28	21	49
Part courante	3	14	17	4	34	38

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

Les autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs et des engagements du groupe pour combler la situation financière nette négative de participations mises en équivalence.

Les informations concernant les provisions pour engagements sociaux sont présentées en note 5.

Les informations relatives aux passifs éventuels sont décrites en note 15.

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 ;

- ◆ les avances et acomptes sur commandes supérieurs à un an ;

- ◆ la dette liée aux options de vente accordée aux participations ne donnant pas le contrôle.

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 participations ne donnant pas le contrôle. L'écart entre la valeur actuelle du prix d'exercice et cette valeur comptable est comptabilisée dans les capitaux propres part groupe en autres réserves.

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Loyers de concessions exigibles > 1 an	547	575
Subventions d'investissement	98	56
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires	61	56
Produits constatés d'avance	54	56
Autres	52	13
TOTAL	812	756

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 2024, les dettes sur loyers de concession à plus d'un an atteignent respectivement 252 millions d'euros pour Milas Bodrum et 221 millions d'euros pour Ege (vs 267 millions d'euros pour Milas Bodrum et 239 millions d'euros pour Ege au 31 décembre 2023).

La dette liée au loyer de la concession d'AIG s'élève à 22 millions d'euros.

La dette liée à l'option de vente des minoritaires ainsi que les versements restants à effectuer sur titres concernent Almaty Airport (Kazakhstan).

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

- ♦ à la location à Air France du terminal T2G, soit 8 millions d'euros au 31 décembre 2024 (11 millions d'euros au 31 décembre 2023) ;
- ♦ au bail à construction SCI Aéroville, soit 26 millions d'euros au 31 décembre 2024 (26 millions d'euros au 31 décembre 2023).

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 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 ADP détient des actifs financiers tels que de la trésorerie, des parts d'OPCVM (organismes de placement collectif en valeurs mobilières), des dépôts à terme et des créances clients.

Le groupe contracte également des instruments dérivés, principalement des *swaps* de taux d'intérêt, des achats à terme de devises et de matières premières. Ces instruments ont pour objectif la gestion des risques de taux d'intérêt lié au financement du groupe, de change pouvant être lié à des acquisitions en devises, de prix sur les consommations futures de matières premières.

Les risques principaux rencontrés par le groupe dans le cadre de la gestion de ses actifs et passifs financiers sont :

- ♦ le risque de crédit ;
- ♦ le risque de liquidité ;
- ♦ le risque de marché (taux d'intérêts, devises, matières premières).

Cette note présente l'exposition du groupe à chacun des risques listés ci-dessus, les objectifs, la politique et les procédures de mesure et de gestion de ces risques, ainsi que certains éléments relatifs à la 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 avec pour objectifs d'identifier et d'analyser les risques auxquels le groupe doit faire face, définir les limites dans lesquelles ceux-ci doivent être encadrés et monitorés par des contrôles appropriés 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 émane principalement de la situation financière de ses clients. Environ 14 % des produits du groupe se rattachent à des prestations avec son principal client, le groupe Air France-KLM.

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 le niveau de dépréciation de ses créances clients en fonction des pertes de crédit attendues. Le groupe continue d'apprécier sur la base de sa meilleure estimation à date le risque de défaillance de ses clients suivant leurs secteurs d'activités : aéroportuaires, immobiliers, commerces et autres.

Les taux de dépréciation sont déterminés en ayant recours au jugement de la situation financière des clients et de tout autre élément de fait connu.

Ainsi, en ce qui concerne les compagnies aériennes, le groupe prend en considération le soutien ou non de leurs États souverains.

Pour l'ensemble des créances, le groupe prend également en compte les comportements de paiement des clients.

9.2 Gestion du capital

Le *Gearing* est passé de 150 % au 31 décembre 2023 à 156 % au 31 décembre 2024. La hausse du *Gearing* s'explique par une légère hausse de l'EBITDA parallèlement à une augmentation de l'endettement financier net.

Le ratio Dette financière nette/EBITDA courant est resté stable à 4,1 entre le 31 décembre 2023 et le 31 décembre 2024.

Durant la période, le groupe n'a pas modifié sa politique en matière de gestion du capital.

PLACEMENTS ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Le risque de crédit relatif aux actifs financiers du groupe est considéré par le groupe comme marginal puisque ses contreparties affichent des notes de crédit élevées.

L'exposition du groupe est liée aux défaillances éventuelles des tiers lui ayant consenti des produits dérivés, 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 pour assurer certains clients de la bonne exécution de contrats internationaux. En particulier, ADP International et TAV Airports ont accordé des engagements (nantissements d'actions, gages sur créances et nantissements de compte bancaires) dans le cadre d'emprunts bancaires contractés en vue de financer la construction et l'exploitation de certaines concessions (cf. note 13).

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'intérêts, les matières premières 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.

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.

À ce jour, les membres du personnel détiennent 1,70 % 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 courus sur les emprunts, les produits de placements, les intérêts sur les passifs sociaux résultant des régimes à prestations définies, les gains et pertes de change sur les instruments de couverture qui sont comptabilisés dans le compte de résultat. À ce titre, il comprend le résultat réalisé lié aux

instruments dérivés 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 2024 et 2023 :

(en millions d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2024
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(280)	(280)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(6)	(6)
Résultat des dérivés et variations de valeur des dérivés	76	(16)	60
Coût de l'endettement financier brut	76	(302)	(226)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	120	1	121
Coût de l'endettement financier net	196	(301)	(105)
Produits de participations non consolidées	4	-	4
Plus et moins-values de cessions de titres non consolidés	-	(10)	(10)
Gains et pertes nets de change	169	(180)	(11)
Dépréciations et provisions	19	(50)	(31)
Autres	55	(54)	1
Autres produits et charges financiers	247	(294)	(47)
Charges financières nettes	443	(595)	(152)

(en millions d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2023
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(272)	(272)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(6)	(6)
Résultat des dérivés et variations de valeur des dérivés	595	(555)	40
Coût de l'endettement financier brut	595	(833)	(238)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	94	-	94
Coût de l'endettement financier net	689	(833)	(144)
Produits de participations non consolidées	5	-	5
Plus et moins-values de cessions de titres non consolidés	2	(1)	1
Gains et pertes nets de change	151	(187)	(36)
Dépréciations et provisions	41	(38)	3
Autres	-	(56)	(56)
Autres produits et charges financiers	199	(282)	(83)
Charges financières nettes	888	(1 115)	(227)

Le résultat financier comprend les dépréciations des prêts accordés aux sociétés mises en équivalence dont les résultats ne sont plus reconnus (cf. note 4.9.1), les autres charges et produits financiers liés aux opérations de restructuration et l'impact positif d'IAS 29 lié à l'hyperinflation. Les résultats des dérivés de taux et variation

de valeur des dérivés inscrits au résultat financier concernent principalement l'ensemble des instruments financiers liés à l'opération de fusion entre GIL, GIDL et GAL pour 29 millions d'euros.

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

(en millions d'euros)	2024	2023
Produits, charges, profits et pertes sur dettes au coût amorti	(280)	(270)
Charges d'intérêts sur dettes évaluées au coût amorti	(280)	(272)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	(6)	(6)
Variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	6	8
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat	175	126
Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	121	94
Résultats réalisés et latents sur les dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de transaction)	54	32
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente	(7)	3
Dividendes reçus	3	2
Plus (moins-values) de cessions	(10)	1
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti	(25)	(72)
Gains et pertes nets de change	(11)	(35)
Autres profits / charges nets	2	(55)
Dotations nettes de reprise	(16)	18
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(15)	(15)
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(15)	(15)
Total des autres produits et charges financiers	(47)	(84)
TOTAL DES GAINS NETS (PERTES NETTES) RECONNUS EN RÉSULTAT	(152)	(227)
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	(10)	(18)
TOTAL DES GAINS NETS (PERTES NETTES) RECONNUS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	(10)	(18)

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 31/12/2024	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2023	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	7 726	7 226	500	7 691	7 191	500
Emprunts bancaires ⁽¹⁾	1 893	1 268	625	1 689	1 063	626
Dettes de location	168	149	19	111	97	14
Autres emprunts et dettes assimilées	175	168	7	175	160	15
Intérêts courus non échus	180	76	104	156	-	156
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 142	8 887	1 255	9 822	8 511	1 311
Instruments financiers dérivés passif	530	-	530	565	10	555
TOTAL EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES	10 672	8 887	1 785	10 387	8 521	1 866

¹ La part courante des emprunts bancaires intègre des emprunts bancaires des sociétés concessionnaires n'ayant pas respecté les conditions matérielles des conventions de financement (TAV Tunisia et AIG jusqu'en 2023).

La variation des emprunts et dettes financières au 31 décembre 2024 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Augmentation/ souscription ⁽¹⁾	Rembour- sement ⁽¹⁾	Variation monétaire	Variation non monétaire	Variation de change	Variation de juste valeur	Variations de périmètre	Autres variations	Au 31/12/2024
Emprunts obligataires	7 691	500	(500)	-	-	24	12	-	(1)	7 726
Emprunts bancaires	1 689	601	(436)	165	-	32	-	15	(8)	1 893
Autres emprunts et dettes assimilées	175	10	(3)	7	-	7	(8)	6	(12)	175
TOTAL DETTES LONG TERME	9 555	1 111	(939)	172	-	63	4	21	(21)	9 794
Dettes de location	111	21	(28)	(28)	-	4	-	50	10	168
Emprunts et dettes financières hors dérivés et hors intérêts courus non échus	9 666	1 132	(967)	165	-	67	4	71	(11)	9 962
Intérêts courus non échus	156	-	-	-	14	5	-	1	4	180
Instruments financiers dérivés passif	565	-	-	-	-	-	(36)	-	1	530
TOTAL EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES	10 387	1 132	(967)	165	14	72	(32)	72	(6)	10 672

¹ 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 ».

L'endettement brut du Groupe ADP a augmenté de 272 millions d'euros sur l'année 2024. Cette hausse s'explique principalement par :

- ◆ la souscription de nouveaux emprunts pour 1 111 millions d'euros, dont un emprunt obligataire et un emprunt bancaire chez ADP SA pour respectivement 500 millions d'euros et 227 millions d'euros et un emprunt bancaire chez TAV Ankara pour 316 millions d'euros ;

- ◆ le remboursement d'emprunts pour -939 millions d'euros, dont un emprunt obligataire chez ADP SA d'un montant de 500 millions d'euros, un emprunt bancaire chez TAV Ankara pour 235 millions d'euros et TAV Airports pour -60 millions d'euros.
- ◆ l'augmentation des dettes de location pour 50 millions d'euros en variation de périmètre en lien avec l'acquisition du groupe Extime PS en octobre 2024 (cf. note 2 Faits marquants).

9.4.2 Endettement financier net

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

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2023	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	10 672	8 887	1 785	10 387	8 521	1 866
Dette liée à l'option de vente des minoritaires ⁽¹⁾	61	61	-	74	56	18
Endettement financier brut	10 733	8 948	1 785	10 461	8 577	1 884
Instruments financiers dérivés actif ⁽²⁾	65	65	-	66	66	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽³⁾	1 958	-	1 958	2 343	-	2 343
Liquidités soumises à restriction ⁽⁴⁾	138	-	138	118	-	118
Endettement financier net	8 572	8 883	(311)	7 934	8 511	(577)
Endettement financier net ajusté ⁽⁵⁾	8 050	8 361	(311)	7 402	7 979	(577)
ENDETTEMENT FINANCIER NET/CAPITAUX PROPRES (GEARING)	156 %			150 %		
ENDETTEMENT FINANCIER NET AJUSTÉ/CAPITAUX PROPRES (GEARING AJUSTÉ)	146 %			133 %		

1 Principalement Almaty.

2 Les instruments financiers dérivés actif concernent principalement des instruments dérivés actifs de taux et de change ainsi que l'option de vente sur les obligations FCCB mises en place dans le cadre de la fusion entre GIL & GAL.

3 Dont 123 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

4 Les liquidités soumises à restriction concernent principalement TAV Airports. Certaines filiales (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...).

5 Cf. Glossaire.

9.4.3 Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Devise	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Valeur comptable au bilan au 31/12/2024	Juste valeur au 31/12/2024 ⁽¹⁾
Emprunts obligataires	EUR	500	2 834	4 006	7 340	7 368
Emprunts obligataires	USD	-	386	-	386	459
Emprunts bancaires	EUR	591	339	430	1 360	1 553
Emprunts bancaires	USD	34	183	316	533	675
TOTAL		1 125	3 742	4 752	9 619	10 055

1 La juste valeur (mark to market ou M-To-M) est une valeur calculée par actualisation des flux futurs sur la base d'une courbe de taux d'intérêts à zéro-coupons.

Les caractéristiques des dettes financières les plus significatives du groupe sont détaillées ci-dessous :

(en millions d'euros)	Devise	Valeur nominale en devise (en millions)	Échéance ⁽¹⁾	Taux d'intérêt contractuel ⁽²⁾	Taux fixe/ Taux variable	Capital restant dû	Valeur comptable au bilan au 31/12/2024	Juste valeur au 31/12/2024
Aéroports de Paris SA								
Emprunt obligataire	EUR	1 500	2030	2,750 %	Fixe	1 500	1 482	1 568
Emprunt obligataire	EUR	1 000	2026	2,125 %	Fixe	1 000	996	1 003
Emprunt obligataire	EUR	800	2034	1,125 %	Fixe	800	791	723
Emprunt obligataire	EUR	750	2032	1,500 %	Fixe	750	741	715
Emprunt obligataire	EUR	750	2029	1,000 %	Fixe	750	741	723
Emprunt obligataire	EUR	600	2028	2,750 %	Fixe	600	597	620
Emprunt obligataire	EUR	500	2025	1,500 %	Fixe	500	500	504
Emprunt obligataire	EUR	500	2027	1,000 %	Fixe	500	499	483
Emprunt obligataire	EUR	500	2031	3,375 %	Fixe	500	498	543
Emprunt obligataire	EUR	500	2038	2,125 %	Fixe	500	495	486
Emprunt bancaire	EUR	227	2025	EUR3M+0.2000%	Variable	227	227	229
Emprunt bancaire	EUR	250	2038	EUR3M+0.3520%	Variable	175	175	179
TAV Airports								
Emprunt obligataire	USD	400	2028	8,500 %	Fixe	386	386	459
Emprunt bancaire	EUR	234	2034	EUR6M+3,000%	Variable	234	234	270
Emprunt bancaire	EUR	179	2032	EUR6M+5,500%	Variable	179	175	223
Emprunt bancaire	USD	165	2036	SOFR+4,500%	Variable	158	158	201
Emprunt bancaire	USD	161	2036	SOFR+4,500%	Variable	155	150	200
Emprunt bancaire	EUR	170	2037	EUR6M+3,500%	Variable	170	168	212
Emprunt bancaire	EUR	85	2037	EUR6M+4,2000%	Variable	85	84	110
Emprunt bancaire	EUR	154	2031	EUR6M+4,500%	Variable	96	96	113
TOTAL							9 193	9 564

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

2 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 d'intérêt tel que défini contractuellement. À titre indicatif au 31 décembre 2024, les indices se situent aux niveaux suivants : EUR3M 2,714 ; EUR6M 2,568 ; SOFR 4,49.

9.5 Instruments financiers

Instruments financiers dérivés

Le groupe utilise des instruments financiers dérivés, constitués d'opérations d'échange de taux d'intérêts et de devises (*interest rates swaps* et *cross currency swaps*) adossés à des prêts bancaires et obligataires pour gérer les risques de hausse des taux d'intérêts et de variation de change.

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, une évaluation et une comptabilisation conforme aux critères de la comptabilité de couverture de la norme IFRS 9 sont opérées :

- ◆ 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 aux taux forward constatés à la clôture pour ces mêmes échéances.

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

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

9.5.1 Catégories d'actifs et de passifs financiers

	Au 31/12/2024	Ventilation par catégories d'instruments financiers						
		Juste valeur					Instr. dérivés de couverture	
		Option JV ⁽¹⁾	Trading instrument de dette ou dérivés à la JV par résultat ⁽²⁾	Instr. de cap. propres - JV par résultat	Instr. de cap. propres - JV par OCI	Coût amorti	de juste valeur	de flux futurs
<i>(en millions d'euros)</i>								
Autres actifs financiers non courants	1 688	-	921	145	-	564	-	58
Clients et comptes rattachés	1 049	-	-	-	-	1 049	-	-
Autres créances ⁽³⁾	206	-	-	-	-	206	-	-
Autres actifs financiers courants	234	-	-	-	-	234	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 958	1 958	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	5 135	1 958	921	145	-	2 053	-	58
Emprunts et dettes financières à long terme	8 887	-	-	-	-	8 887	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	790	-	-	-	-	790	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants ⁽³⁾	1 641	-	-	-	-	1 641	-	-
Emprunts et dettes financières à court terme	1 785	-	530	-	-	1 255	-	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	13 103	-	530	-	-	12 573	-	-

1 Désignés comme tel à l'origine.

2 Désignés comme détenus à des fins de transaction. En "autres actifs financiers non courants", sont présentés le prêt obligataire accordé à GIL et l'option de vente associée et en "emprunts et dette financières à court terme" est présentée l'option d'achat associée à l'opération.

3 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.

Le groupe ne comptabilise aucun instrument de capitaux propres la juste valeur par capitaux propres.

9.5.2 Hiérarchie des justes valeurs

Hiérarchie des justes valeurs

La norme IFRS 13 « Évaluation 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 comptabilisées sont fournies par les contreparties bancaires du groupe. Les valorisations sont révisées par le département trésorerie Groupe sur la base des informations fournies par Reuters/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, pour le prêt octroyé à GMR Airports ainsi que les instruments dérivés associés.

Les justes valeurs des instruments financiers sont hiérarchisées de la manière suivante en 2024 et 2023 :

	Au 31/12/2024		Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
	Valeur	Juste	Prix cotés sur	Prix basés sur	Prix basés sur
(en millions d'euros)	au bilan	valeur	des marchés	des données	des données
			actifs	observables	non observables
ACTIF					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	145	145	-	145	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	1 594	1 594	-	680	914
Clients et comptes rattachés	1 049	1 049	-	1 049	-
Instruments dérivés	65	65	-	58	7
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 958	1 958	1 958	-	-
PASSIF					
Emprunts obligataires	7 726	7 827	-	7 827	-
Emprunts bancaires	1 893	2 228	-	2 228	-
Dettes de location	168	168	-	168	-
Autres emprunts et dettes assimilées	175	175	-	160	15
Intérêts courus non échus	180	180	-	180	-
Instruments dérivés	530	530	-	-	530
Autres passifs non courants	812	812	-	812	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	1 355	1 355	-	1 355	-

	<u>Au 31/12/2023</u>		Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<i>(en millions d'euros)</i>	Valeur au bilan	Juste valeur	Prix cotés sur des marchés actifs	Prix basés sur des données observables	Prix basés sur des données non observables
ACTIF					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	99	99	-	99	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	1 492	1 492	-	598	894
Clients et comptes rattachés	1 028	1 028	-	1 028	-
Instruments dérivés	65	65	-	42	23
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 343	2 343	2 343	-	-
PASSIF	-	-	-	-	-
Emprunts obligataires	7 691	7 671	-	7 671	-
Emprunts bancaires	1 689	2 027	-	2 027	-
Dettes de location	111	111	-	111	-
Autres emprunts et dettes assimilées	175	175	-	152	23
Intérêts courus non échus	156	156	-	156	-
Instruments dérivés	565	565	-	10	555
Autres passifs non courants	756	756	-	756	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	1 239	1 239	-	1 239	-

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'intérêt (*swaps*).

La politique du groupe consiste à gérer sa charge d'intérêts 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 des *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 31/12/2024			Au 31/12/2023		
	Avant couverture	Après couverture	%	Avant couverture	Après couverture	%
Taux fixe	8 698	9 152	90 %	8 428	9 001	92 %
Taux variable	1 445	991	10 %	1 394	821	8 %
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 142	10 143	100 %	9 822	9 822	100 %

Au 31 décembre 2024, le groupe détient des instruments financiers dérivés de taux (*swaps*) pour une juste valeur de 47 millions d'euros à l'actif dans les autres actifs financiers et une juste valeur nulle 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 31/12/2024	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	13	88	353	454	47
TOTAL	13	88	353	454	47

Le groupe est exposé aux variations de taux d'intérêt sur sa dette à taux variable. Pour couvrir ce risque, il procède à la mise en place de *swaps* prêteurs taux variable et emprunteurs taux fixe adossés à son financement à taux variable. Les relations de couverture sont qualifiées de « couvertures de flux de trésorerie ». Au 31 décembre 2024, ces relations de couverture sont portées par les entités : TAV Airports et AIG.

Au 31 décembre 2024, les instruments dérivés de taux qualifiés de couverture de flux de trésorerie (ou *cash-flow hedge* (CFH)) ont les caractéristiques suivantes :

	Élément couvert		Instrument de couverture		Ratio de couverture ⁽¹⁾	Juste valeur au 31/12/2024	Part efficace inscrite en capitaux propres au 31/12/2024
	Type	Valeur nominale EUR	Type	Valeur nominale EUR			
TAV Airports							
	Emprunts bancaires à taux variable	710	Swap de taux d'intérêt CFH	441	62 %	47	2
AIG							
	Emprunts bancaires à taux variable	21	Swap de taux d'intérêt CFH	13	62 %	-	-

¹ Rapport entre le nominal des instruments de couverture et celui des éléments couverts.

Aucune inefficacité n'a été générée au 31 décembre 2024 par les *swaps* de taux d'intérêt.

Au 31 décembre 2024, l'analyse de sensibilité au risque de taux d'intérêt s'établit comme suit :

Le test est réalisé pour l'ensemble des dettes bancaires et obligataires des entités consolidées du groupe. L'analyse de sensibilité au risque de taux est effectuée sur l'hypothèse

d'un choc de +/- 100 bps sur les courbes EUR et USD, représentant la totalité de l'encours de la dette bancaire et obligataire du groupe à l'exception d'un emprunt libellé en livre turque pour un montant de 4,43 millions de livres turques soit 0,1 million d'euros au 31 décembre 2024.

	Au 31/12/2024			
	Impact sur les capitaux propres		Impact sur le résultat	
	+100 points de base	-100 points de base	+100 points de base	-100 points de base
(en millions d'euros)				
Sensibilité de la charge d'intérêts (intérêts en +/- sur les dettes et versements en +/- au titre des instruments dérivés)	N/A	N/A	-4,1	4,1
Sensibilité de la juste valeur des dérivés qualifiés d'instruments de couverture ⁽¹⁾	16,0	-17,6	N/A	N/A

¹ Le sous-groupe TAV et AIG ne portent pas d'instruments dérivés non qualifiés d'instrument de couverture.

RISQUE 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 à 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 ou achats à terme partielles de dollars pour les soldes résiduels.

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Euro	TRY	USD	JOD	AED	INR	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	1 688	1 244	19	411	-	3	-	11
Clients et comptes rattachés	1 049	896	20	49	46	-	-	38
Autres créances ⁽¹⁾	206	139	11	11	2	1	1	41
Autres actifs financiers courants	234	53	67	56	27	-	-	31
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 958	1 730	33	113	44	-	5	33
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	5 135	4 062	150	640	119	4	6	154
Emprunts et dettes financières à long terme	8 887	7 713	19	1 153	-	-	1	1
Fournisseurs et comptes rattachés	790	712	19	22	12	-	-	25
Autres dettes et autres passifs non courants ⁽¹⁾	1 641	1 297	14	147	137	4	1	41
Emprunts et dettes financières à court terme	1 785	1 737	2	44	-	-	-	2
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	13 103	11 459	54	1 366	149	4	2	69

¹ Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales.

Les autres devises portent principalement sur le rial d'Oman (OMR), le rial saoudien (SAR), le rial qatarien (QAR) et le tenge kazakh (KAZ).

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 négatifs/positifs de - 33 millions d'euros sur le résultat avant impôt et de + 61 millions d'euros sur les titres mis en équivalence.

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

	Au 31/12/2024		Au 31/12/2023	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dirham des Émirats arabes unis (AED)	0,26292	0,25167	0,24626	0,25175
Peso chilien (CLP)	0,00097	0,00098	0,00104	0,00110
Dinar jordanien (JOD)	1,36401	1,30459	1,26849	1,30362
Roupie indienne (INR)	0,01128	0,01105	0,01087	0,01120
Tengé kazakh (KZT)	0,00184	0,00197	0,00202	0,00206
Dollar des États-Unis (USD)	0,96572	0,92436	0,90449	0,92465
Nouvelle livre turque (TRY)	0,02722	0,02818	0,03070	0,03889

L'endettement financier du Groupe ADP ne génère pas de risque de change du fait des éléments listés ci-après :

- ◆ l'ensemble de la dette d'ADP SA étant libellé en euros, celle-ci ne génère pas de risque de change ;
- ◆ l'endettement du groupe TAV, libellé en euros et en dollars, peut être remboursé sans risque de change du fait de revenus majoritairement perçus dans ces mêmes devises. Le groupe TAV a procédé en 2023 à une émission obligataire de 400 millions de dollars, ramenée en euros via un *cross currency swap* ;

◆ la dette bancaire d'AIG, libellée entièrement en dollars américains, ne présente pas de risque de change du fait d'un régime de taux de change fixé au dollar américain (PEG).

Au 31 décembre 2024, le groupe détient des instruments financiers dérivés de change pour une juste valeur de 11 millions d'euros à l'actif et une juste valeur nulle au passif dans les emprunts et dettes financières.

Les montants notionnels des dérivés de change 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 31/12/2024	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-	367	-	367	11
TOTAL	-	367	-	367	11

Au 31 décembre 2024, les instruments dérivés de change qualifiés de couverture de flux de trésorerie (ou *cash-flow hedge* (CFH)) ont les caractéristiques suivantes :

	Élément couvert		Instrument de couverture		Ratio de couverture ⁽¹⁾	Juste valeur au 31/12/2024	Part efficace inscrite en capitaux propres au 31/12/2024
	Type	Valeur nominale EUR	Type	Valeur nominale EUR			
TAV Airports	Emprunt obligataire	386	Swap de devise CFH	367	95 %	11	11

¹ Rapport entre le nominal des instruments de couverture et celui des éléments couverts.

Aucune inefficacité n'a été générée au 31 décembre 2024 par les *swaps* de devises.

RISQUES DE LIQUIDITÉ

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

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

- ◆ de sa trésorerie et de ses éventuelles lignes de crédit confirmées non utilisées :
- ◆ la trésorerie du groupe est suivie quotidiennement. Le budget prévisionnel pluri-annuel de trésorerie est recalculé mensuellement et un reporting prévisionnel est transmis mensuellement à la Direction générale faisant état de ses engagements financiers (échéances de dettes et d'intérêts, 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 stipulent 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 :

(en millions d'euros)	Montant au bilan 31/12/2024	Total des échéances contractuelles 31/12/2024	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	7 726	7 786	500	3 236	4 050
Emprunts bancaires	1 893	1 909	625	529	755
Dettes de location	168	168	19	114	35
Autres emprunts et dettes assimilées	175	175	8	150	17
Intérêts sur emprunts	180	1 651	304	888	459
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 142	11 689	1 456	4 917	5 316
Fournisseurs et comptes rattachés	790	790	790	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants ⁽¹⁾	1 641	1 641	926	403	312
Dettes en coût amorti	12 573	14 120	3 172	5 320	5 628
Décassements	-	518	34	465	19
Encaissements	-	(611)	(49)	(528)	(34)
Swaps de couverture	-	(93)	(15)	(63)	(15)
TOTAL	12 573	14 027	3 157	5 257	5 613

1 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

Dans le cadre de leurs contrats de financement, certaines entités du Groupe ADP sont soumises à des obligations de respect de certains ratios financiers. Sont notamment concernées ADP SA, Extime Duty Free Paris, ainsi que des concessions opérées par des sociétés de gestion aéroportuaires desquelles AIG et TAV Airports sont actionnaires.

En cas de manquement durable à ces obligations de respect de ratios, les prêteurs peuvent imposer des conditions de défaut pouvant entraîner un remboursement anticipé avec recours limité vis-à-vis des actionnaires. Les contrats assortis

de tels engagements représentent 22 % du montant total des emprunts du groupe au 31 décembre 2024.

Au cours de l'exercice 2024 les entités TAV Macedonia et Almaty International Airport n'ont pas atteint les niveaux de ratio de couverture du service de la dette auxquels elles étaient engagées. Les covenants ont été levés par les prêteurs à la suite de l'obtention de waivers avant le 31 décembre 2024. Ainsi, au 31 décembre 2024 les ratios sont respectés, à l'exception de la concession à l'international TAV Tunisie (cf. note 9.4.1).

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

(en millions d'euros)	Nominal restant dû au 31/12/2024	Montant soumis à des covenants	Montant en %
ADP	7 811	402	5 %
AIG	98	98	100 %
Extime Duty Free Paris	45	20	44 %
Extime Travel Essentials Paris	10	-	- %
ADP International Americas	9	-	- %
Paris Experience Group	9	3	35 %
Hub One	1	-	- %
Extime Média	1	-	- %
TAV Airports	1 711	1 642	96 %
TAV Holding	399	386	97 %
TAV Ankara	255	255	100 %
TAV Tunisie	234	234	100 %
Almaty International Airport	223	223	100 %
TAV Kazakhstan	206	206	100 %
TAV Izmir	179	179	100 %
TAV Bodrum	96	96	100 %
TAV Macedonia	63	63	100 %
Autres	56	-	- %
TOTAL	9 695	2 165	22 %

9.5.4 Échéanciers

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	1 002	22	12	968
Créances de location financement bailleur	118	3	5	110
Autres actifs financiers	592	210	359	23
Clients et comptes rattachés ⁽¹⁾	1 049	1 049	-	-
Autres créances ⁽²⁾	206	206	-	-
PRÊTS ET CRÉANCES	2 967	1 490	376	1 101

1 Les clients et comptes rattachés comprennent la créance de la DGAC de 393 millions d'euros.

2 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.

Les créances et comptes courants sur des entreprises mises en équivalence à échéance plus de cinq ans concernent principalement ADP SA pour 914 millions d'euros. Ce montant correspond au prêt accordé à GIL (cf. note 9.5.2).

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 31/12/2024	Au 31/12/2023
Instruments de capitaux propres	145	99
Prêts et créances à moins d'un an	1 490	1 449
Prêts et créances à plus d'un an	1 477	1 372
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 958	2 343
Instruments dérivés actif	65	65
TOTAL	5 135	5 328

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 245 millions d'euros au titre des exercices précédents et à hauteur de -26 millions d'euros à fin décembre 2024 (cf. note 4.9.1).

Le Groupe ADP pourrait être amené à apporter un soutien financier à ces sociétés de gestion aéroportuaires dans lesquelles il est actionnaire. 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.

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 31/12/2024	Au 31/12/2023
Air France	127	109
Easy Jet	9	10
Federal Express Corporation	15	13
Turkish Airlines	12	14
Autres compagnies aériennes	63	71
Sous-total compagnies aériennes	226	217
Direction Générale de l'Aviation Civile ⁽¹⁾	393	375
Autres clients et comptes rattachés	430	436
Autres prêts et créances à moins d'un an	441	421
TOTAL PRÊTS ET CRÉANCES À MOINS D'UN AN	1 490	1 449

1 Les avances de l'agence France Trésor sont présentées au passif pour un montant de 221 millions d'euros en 2024.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	
	Valeur brute	Valeur nette
Créances non échues	1 023	976
Créances échues :		
depuis 1 à 30 jours	80	80
depuis 31 à 90 jours	48	46
depuis 91 à 180 jours	20	19
depuis 181 à 360 jours	156	155
depuis plus de 360 jours	288	214
PRÊTS ET CRÉANCES COURANTS (SELON ÉCHÉANCIER - CF. § RISQUE DE LIQUIDITÉ)	1 615	1 490

Les créances échues à plus de 360 jours concernent ADP SA pour la créance DGAC d'un montant de 206 millions d'euros compensée par l'avance de l'Agence France Trésor d'un montant de 221 millions d'euros.

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 2024 :

(en millions d'euros)	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)		
				Instruments financiers	Juste valeur des collatéraux	Exposition nette (c) - (d)
Dérivés : swap de taux	47	-	47	-	-	47
Dérivés : swap de change	11	-	11	-	-	11
Options de ventes d'instruments financiers détenues	7	-	7	-	-	7
TOTAL DES DÉRIVÉS ACTIF	65	-	65	-	-	65
Options d'achats d'instruments financiers accordées	(530)	-	(530)	-	-	(530)
TOTAL DES DÉRIVÉS PASSIF	(530)	-	(530)	-	-	(530)

9.6 Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan, respectivement au 31 décembre 2024 et au 31 décembre 2023, s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	145	145	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	1 594	1 363	231
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence ⁽¹⁾	1 002	980	22
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation) ⁽¹⁾	1 276	1 254	22
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(274)	(274)	-
Autres actifs financiers	592	383	209
Créances de location financement bailleur	118	115	3
Instruments financiers dérivés	65	65	-
TOTAL	1 922	1 688	234

¹ Principalement GMR.

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	99	99	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	1 492	1 258	234
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence ⁽¹⁾	984	954	30
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation) ⁽¹⁾	1 232	1 202	30
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(248)	(248)	-
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	1	-	1
Autres actifs financiers	507	304	203
Créances de location financement bailleur	119	115	4
Instruments financiers dérivés	65	65	-
TOTAL	1 775	1 537	238

1 Principalement GMR.

NOTE 10 AUTRES PRODUITS ET CHARGES OPÉRATIONNELS

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

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

Au 31 décembre 2024, les autres produits et charges opérationnels non courants s'élèvent à 9 millions d'euros et concernent essentiellement les plans de départ PACT et RCC qui s'éteindront progressivement d'ici 2027.

Au 31 décembre 2023, les autres produits et charges opérationnels non courants qui s'élevaient à 4 millions d'euros étaient principalement constitués des impacts des opérations sur titres Extime Food and Beverage Paris (segment Commerces & Services) pour 19 millions d'euros ainsi que le paiement de l'accord, prenant la forme d'une Convention judiciaire d'intérêt public (CJIP), signé en novembre 2023 par ADP Ingénierie (segment International) pour -15 millions d'euros.

En effet, ADP Ingénierie, une société du Groupe ADP, était convenue avec le Parquet national financier (PNF) de mettre un terme aux investigations dont elle faisait l'objet et se rapportant à des faits anciens liés à certains contrats conclus par ADP Ingénierie, en Libye en 2007 et 2008, et dans l'émirat de Foujaïrah en 2011.

Les investigations relatives à ces contrats avaient, dans chaque cas, débuté à la suite d'une révélation spontanée de la part d'ADP Ingénierie, à compter de 2013.

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 quatorze filiales françaises détenues, directement ou indirectement, à plus de 95 % : ADP Immobilier, ADP Immobilier Industriel, Hub One, Sysdream, ADP International, ADP Invest, ADPAS, ADPM3, ADP Immobilier Tertiaire, Hôtels Aéroportuaires, Hologarde, Extime Food & Beverage, Dahlia Propco et ADP Immobilier Logistique.

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 2024, le taux d'impôt courant appliqué au 31 décembre 2024 par le groupe s'élève à 25 % sur les bénéfices taxables des sociétés françaises (25,83 % 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)	2024	2023
Charge d'impôt exigible	(285)	(245)
Produit/(charge) d'impôt différé	(39)	13
IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	(326)	(232)

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.

À noter que l'impact fiscal lié à l'hyperinflation sur les sociétés consolidées par mise en équivalence turques pour l'année 2024 s'élève à + 14 millions d'euros.

11.3 Preuve d'impôt

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

(en millions d'euros)	2024	2023
Résultat net des activités poursuivies	516	784
Quote-part du résultat des entreprises mises en équivalence	292	(75)
Charge/(Produit) d'impôt sur les résultats	326	232
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	1 134	941
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	25,83 %	25,83%
(Charge)/Produit d'impôt théorique	(293)	(243)
Incidence sur l'impôt théorique des :		
Différentiel de taux sur résultat et retenue à la source	11	5
Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	24	(4)
Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(51)	(42)
Variation de taux d'impôt	-	(4)
Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	-	30
Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	10	5
Mesures d'incitation à l'investissement applicables en Turquie	14	6
Ajustements au titre des périodes antérieures	(5)	4
Mesures de traitement exceptionnelles liées à l'hyperinflation ⁽¹⁾	-	20
Impôt additionnel lié au tremblement de terre en Turquie ⁽²⁾	-	(6)
Taxe sur les infrastructures longue distance ⁽³⁾	(34)	-
Autres ajustements	(2)	(3)
(Charge)/Produit réel d'impôt sur les résultats	(326)	(232)
Taux effectif d'impôt	28,78 %	24,65%

¹ Concerne les sociétés turques suite à l'évolution de la loi locale votée fin 2023 sur l'hyperinflation.

² Pour rappel en 2023, les entreprises turques ont été imposées à une taxe complémentaire unique basée sur les résultats fiscaux de 2022 pour financer la reconstruction après les deux séismes survenus en février 2023.

³ Cf. note 4.5.2

11.4 Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégorie

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Au titre des différences temporelles déductibles		
Engagements sociaux	111	112
Déficits reportables - autres entités	22	16
Provisions et charges à payer	12	16
Location-financement	2	2
Mesures d'incitation à l'investissement	37	23
Dettes relatives au contrat de location IFRS 16	39	19
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	30	12
Autres	91	97
Au titre des différences temporelles imposables		
Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(375)	(359)
Immobilisations corporelles, incorporelles et droits d'exploitation aéroportuaire	(133)	(111)
Écarts d'évaluation sur titres	(149)	(90)
Prêts et emprunts	(6)	(6)
Instruments dérivés	(20)	(10)
Droits d'utilisation au titre de contrat de location IFRS 16	(36)	(17)
Autres	(71)	(68)
ACTIFS (PASSIFS) D'IMPÔT DIFFÉRÉS NETS	(446)	(364)

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

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

(en millions d'euros)	Actif	Passif	Montant net ⁽¹⁾
Au 01/01/2024	52	416	(364)
Montant porté directement en capitaux propres au titre des engagements sociaux	2	-	2
Montant porté directement en capitaux propres au titre des variations de juste valeur	1	5	(4)
Montants comptabilisés au titre de la période	19	58	(39)
Écarts de conversion	(1)	8	(9)
Variations de périmètre	-	32	(32)
Au 31/12/2024	73	519	(446)

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

11.6 Actifs et passifs d'impôt exigible

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

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Actifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	-	15
Autres entités consolidées	30	21
TOTAL	30	36
Passifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	7	-
Autres entités consolidées	9	16
TOTAL	16	16

Les actifs et passifs éventuels d'impôt sont mentionnés en note 15.

11.7 Déficits fiscaux reportables non activés

Le montant des déficits fiscaux reportables non reconnus s'élève à 755 millions d'euros et se ventile par échéance de la façon suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Prescriptible en N+1	Prescriptible en N+2	Prescriptible en N+3	Prescriptible en N+4	Prescriptible en N+5	Imprescriptible
TOTAL	755	69	97	9	48	404	128

Au 31 décembre 2024, le montant des déficits fiscaux reportables non activés s'élève à 755 millions d'euros. Cette non-activation résulte de la durée légale d'utilisation des pertes fiscales dans les différentes juridictions concernées, combinée aux perspectives de profits telles qu'elles résultent des prévisions à 3-5 ans.

NOTE 12 TRÉSORERIE ET FLUX DE TRÉSORERIE

12.1 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 31/12/2024	Au 31/12/2023
Valeurs mobilières de placement	553	400
Disponibilités ⁽¹⁾	1 405	1 943
Trésorerie active	1 958	2 343
Concours bancaires courants ⁽²⁾	(3)	(2)
Trésorerie nette	1 955	2 341

1 Le montant des dépôts à terme d'ADP SA s'élève à 722 millions d'euros dont 123 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), TAV et ETEP pour respectivement 195 et 11 millions d'euros.

2 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 dépôts à terme et 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.

12.2 Flux de trésorerie

12.2.1 Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

(en millions d'euros)	2024	2023
Résultat opérationnel	994	1 243
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	959	685
Charges financières nettes hors coût de l'endettement	(7)	(107)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	1 946	1 821
Variation du besoin en fonds de roulement	(139)	(62)
Impôts sur le résultat payés	(283)	(171)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	-	(1)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	1 524	1 587

CHARGES (PRODUITS) SANS EFFET SUR LA TRÉSORERIE

(en millions d'euros)	2024	2023
Amortissements, dépréciations (hors actifs circulants) et provisions	745	793
Résultat des entreprises mises en équivalence	292	(75)
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	8	19
Autres	(86)	(52)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	959	685

VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

(en millions d'euros)	2024	2023
Stocks ⁽¹⁾	(20)	(3)
Clients et autres débiteurs	(48)	(107)
Fournisseurs et autres créditeurs	(71)	48
Variation du besoin en fonds de roulement	(139)	(62)

1 Variation essentiellement liée aux stocks de fuel sur Almaty et à l'inventaire des stocks chez les sociétés du segment commerces et services.

La variation du poste clients et autres débiteurs concernent principalement Extime Travel Essentials, ETEP Operations, BTA, TAV Ankara, TAV AIA, TAV Operations Services et Hub One.

12.2.2 Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement

(en millions d'euros)	2024	2023
Investissements corporels, incorporels et de placement	(1 089)	(1 009)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(80)	137
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	(384)	(158)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	(18)	144
Variation des autres actifs financiers	(36)	(468)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	13	7
Produits provenant des cessions de participations non consolidées	32	100
Dividendes reçus	101	102
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(1 461)	(1 145)

Pour rappel, la variation des autres actifs financiers incluait en 2023 le prêt accordé à GMR pour 331 millions d'euros ainsi que le paiement de la redevance initiale 119 millions d'euros à la Direction générale de l'aviation civile turque au titre du renouvellement de la concession de l'aéroport d'Ankara.

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 de sûreté et de sécurité, soit principalement les investissements relatifs à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire ;
- ◆ **autres.**

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

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Investissements incorporels	6	(48)	(41)
Investissements corporels et de placement (hors droits d'usage)	6	(1 041)	(968)
Investissements corporels, incorporels et de placement		(1 089)	(1 009)

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

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
Rénovation et qualité	(315)	(289)
Investissements de capacité	(294)	(260)
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	(109)	(78)
Développement immobilier	(75)	(115)
Investissements de restructuration	(151)	(104)
Sûreté	(66)	(97)
Autres	(79)	(66)
TOTAL	(1 089)	(1 009)

Les principaux investissements au 31 décembre 2024 sont les suivants :

- ◆ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
 - ◆ l'espace commercial du salon des hospitalité qui vise à mettre en place une offre commerciale adaptée aux passagers VIP,
 - ◆ le projet de prolongation de la canalisation de rejet des eaux pluviales jusqu'à la Marne à Paris-Charles de Gaulle,
 - ◆ le projet d'autonomisation, de traitement de la vétusté et de mise en conformité du hangar avion Fedex H4,
 - ◆ le projet Tri-Correspondance-Nord (TCN) qui consiste à mutualiser les installations de tri bagages correspondances courtes au standard 3 des terminaux 2A, 2C et 2D,
 - ◆ la création d'une installation géothermique en CTFE,
 - ◆ le projet d'acquisition de 11 déneigeuses hautes performances,
 - ◆ la refonte du process des eaux pluviales sur l'ensemble du bassin versant Seine,
 - ◆ le projet d'installation d'équipements de détection de drones pour amélioration de la sûreté et de la sécurité de Paris-Charles de Gaulle,
 - ◆ la création des aires grand Est Nord – AGEN,
 - ◆ la réhabilitation et la rénovation structurelle du Parc CD,
 - ◆ la poursuite des travaux sur la gare pour l'arrivée du CDG Express avec notamment la reconfiguration de la gare CDG2 pour l'accueil du CDG Express,
 - ◆ la mise en œuvre d'un système de transport automatique intra-plateforme en Zone Réservée (APM-ZR) reliant les terminaux 2E et 2F aux halls L, M, au satellite AGEN et au T2G pour les passagers correspondance,
 - ◆ le déploiement du centre opérationnel CDG au sein du bâtiment ALTAI,
 - ◆ la réhabilitation de la voie de circulation avion N sud;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Orly :
 - ◆ la rénovation de la piste 2,
 - ◆ le remplacement réglementaire des EDS standard 2 par des EDS standard 3 des groupes d'enregistrement 40 à 42 d'Orly 4,
 - ◆ la revalorisation et l'électrification du parking P2,
 - ◆ la fourniture, l'installation et le raccordement de PCA (Pré Conditioned Air) sur les postes avions de Paris-Orly,

- ◆ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10,
- ◆ le projet d'aménagement et de développement Orlyparc Ouest – Parc Othello,
- ◆ l'achat de véhicule et engins PHMR du prestataire assistance mobilités,
- ◆ le projet de rénovation des infrastructures aéronautiques de la voie W2 au droit des postes Alpha 52 – Delta 06 à Delta 12,
- ◆ le projet d'ouverture de la rue parisienne RPD1,
- ◆ l'installation d'un deuxième poste d'alimentation électrique 225 kV qui sera alimenté depuis une nouvelle alimentation RTE 225 kV issue du poste de Chevilly (augmentation de la capacité),
- ◆ le projet de création d'une nouvelle boucle de courant haute tension en complément de celles déjà existantes avec ses postes électriques pour permettre de distribuer l'énergie électrique nécessaire pour l'électrification des aires à matériels des assistants en escale (GSE), pour les alimentations électriques des équipements de climatisation des avions (ACU) et pour les bornes de recharges des véhicules électriques (BRVE) des passagers et des véhicules ADP,
- ◆ la rénovation des gaines et colonnes électriques G09 & G13,
- ◆ l'implantation de deux pompes à chaleur d'une puissance totale de 5MW dans l'enceinte de la centrale de production de chaud/froid de l'aéroport de Paris-Orly,
- ◆ la mise en conformité du Parking 2 et le réaménagement du viaduc de départ d'Orly 12 et 3 ;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale les investissements ont porté principalement sur des affaires de sûreté comme la vidéosurveillance et les clôtures périmétriques, ainsi que l'acquisition de nouveaux véhicules (Véhicules d'Intervention Mousses VIM hybrides rechargeable) ;
- ◆ Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé sur l'année 2024 des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plateformes, notamment informatiques.

INVESTISSEMENTS FINANCIERS, CESSIONS ET ACQUISITIONS DE FILIALES ET PARTICIPATIONS (NETTE DE LA TRÉSORERIE ACQUISE)

(en millions d'euros)	2024	2023
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	(384)	(158)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	(18)	144

Au 31 décembre 2024, les flux relatifs aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations ainsi qu'aux cessions de filiales et participations s'expliquent principalement par :

- ◆ l'acquisition des sous-groupes Extime PS et Paris Experience Group pour 342 millions d'euros (cf. note 2 Faits Marquants) ;
- ◆ le versements sur fonds souscrits pour 23 millions d'euros ;
- ◆ l'acquisition de 50 % des titres Extime Travel Essentials pour 9 millions d'euros ;
- ◆ la cession d'ADP Ingénierie pour 18 millions d'euros.

En 2023, les flux relatifs aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations ainsi qu'aux cessions de filiales et participations s'expliquaient principalement par :

- ◆ le paiement de compléments de prix relatif à la concession d'Almaty pour un montant de 47 millions d'euros et à GMR pour 44 millions d'euros ;

- ◆ l'acquisition des titres ADP Immobilier Logistique pour 28 millions d'euros ;
- ◆ la cession de 24 % de Tibah Airports Development pour 125 millions d'euros ;
- ◆ la cession de 50 % des titres Extime Food & Beverage pour 12 millions d'euros.

PRODUITS PROVENANT DES CESSIONS DE PARTICIPATIONS NON CONSOLIDÉES

Les produits provenant des cessions de participations non consolidées correspondent à la cession de 50 % des titres Extime Travel Essentials pour 32 millions d'euros.

En 2023, les produits provenant des cessions de participations non consolidées correspondaient à la cession de 50 % des titres Extime Duty free Paris et Extime Média pour respectivement 85 millions d'euros et 14 millions d'euros.

12.2.3 Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement

(en millions d'euros)	2024	2023
Encaissements provenant des emprunts à long terme	1 111	740
Remboursement des emprunts à long terme	(939)	(962)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(28)	(18)
Subventions reçues au cours de la période	8	18
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	(377)	(309)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	(25)	(16)
Variation des autres passifs financiers	(24)	(24)
Intérêts payés	(298)	(291)
Intérêts reçus	114	141
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(458)	(721)

DIVIDENDES VERSÉS

Le détail des dividendes versés aux actionnaires de la société mère est disponible en note 7.1.5.

ENCAISSEMENTS ET REMBOURSEMENTS D'EMPRUNTS (INTÉRÊTS COMPRIS)

Les encaissements (1 111 millions d'euros) et remboursements (-939 millions d'euros) des emprunts à long terme ainsi que les intérêts payés et reçus au 31 décembre 2024 sont détaillés en note 9.4.1.

VARIATION DES AUTRES PASSIFS FINANCIERS

La variation des autres passifs financiers correspond principalement à la variation des comptes bancaires en devises soumis à restriction.

NOTE 13 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'État, les établissements publics et les sociétés participations de l'État ; et
- ♦ ses principaux dirigeants et actionnaires.

Les transactions avec les parties liées s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Entreprises associées ou contrôlées conjointement		État ou participations de l'État		Autres parties liées		Total groupe	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Chiffre d'affaires	137	138	1 474	1 419	235	175	1 846	1 732
Charges externes (y/c achats immobilisés)	146	132	31	21	366	319	543	472
Actifs financiers	95	100	-	-	-	2	95	102
Autres actifs ⁽¹⁾	17	12	532	526	27	21	576	559
Passifs financiers	-	-	-	-	130	137	130	137
Autres passifs ⁽¹⁾	82	70	286	313	293	329	661	712

1 Cf. 13.2.1 commentaire « Relations avec l'état français ».

13.1 Relations avec les Entreprises associées ou contrôlées conjointement

13.1.1 Relations avec les joint-ventures commerciales

Dans le cadre du développement des activités commerciales sur les plateformes aéroportuaires, Aéroports de Paris SA, et Extime Food & Beverage Paris 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 ces sociétés 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.

13.2 Relations avec l'État et les sociétés participations de l'État

13.2.1 Relations avec l'État français

L'État français détient 50,6 % du capital d'Aéroports de Paris SA et 58,6 % des droits de vote au 31 décembre 2024.

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'État.

Les conventions significatives sont présentées ci-après :

- ♦ la 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 de sûreté et de sécurité prélevée auprès des compagnies aériennes. En 2024, les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires s'élèvent à 529 millions d'euros (492 millions en 2023). Au 31 décembre 2024, le montant de la créance vis-à-vis de la DGAC atteint 393 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 221 millions d'euros ;

- ♦ trois conventions tripartites conclues les 11 décembre 2020, 15 novembre 2021 et 18 juillet 2022 pour les années 2020, 2021 et 2022 fixant les modalités de remboursement de l'avance faite par l'Agence France Trésor au titre des missions de sécurité, sûreté du transport aérien, et le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs conclue entre Aéroports de Paris SA le ministère de l'Économie non signataire de la convention, l'Agence France Trésor (AFT) et la DGAC pour une durée de 10 ans. Le montant des avances du Trésor versées à Aéroports de Paris SA s'élève à 121,8 millions d'euros pour 2020, 118,9 millions, montants d'euros pour 2021 et 15 millions d'euros pour 2022, montant inclus dans l'assiette des produits lors de leur versement et dans l'assiette des coûts lors de leur remboursement pour le calcul de la taxe de sûreté et de sécurité conformément aux dispositions de l'arrêté du 25 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 30 décembre 2009 sur le calcul de la taxe de sûreté et de sécurité ;

- ♦ la 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 ;

- ◆ un protocole cadre conclu avec l'Etat représenté par sa Direction de l'Immobilier fixant les conditions financières et juridiques appliquées aux occupations d'emprises notamment par la Douane, la Police et la Direction Générale de l'aviation civile et la Gendarmerie des Transports Aériens signé le 18 décembre 2024 ayant pour objet de fixer le montant des loyers versés par l'Etat en contrepartie de l'occupation d'emprises sur les aéroports gérés par Aéroports de Paris. Aéroports de Paris et chaque ministère concerné s'engagent à conclure un protocole particulier durant l'année 2025.

En l'absence du contrat de régularisation économique, 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'investissement annuel.

13.2.2 Relations avec SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts et Consignations, établissements publics

Ces trois entités ont conclu les conventions suivantes :

- ◆ les statuts de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express signés le 5 octobre 2018 ;
- ◆ le pacte d'actionnaires en date du 8 février 2019 concernant la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express ;
- ◆ la 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, la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, l'Etat français et BNP Paribas, en application duquel, notamment, Aéroports de Paris s'est engagée, sous certaines conditions, à mettre à disposition un maximum de près de 142 millions d'euros en apport en fonds propre à la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, modifié par avenants du 13 octobre 2022 et du 5 décembre 2024.

13.2.3 Relations avec la société gestionnaire d'infrastructure CDG Express

À fin 2023, près de 1,7 milliards d'euros avait été engagé pour la réalisation des travaux sur l'ensemble du tracé, de Paris-gare de l'Est jusqu'à l'aéroport. Des réalisations structurantes ont été menées en 2023, avec : la finalisation des quais en gare de l'est et la pose des premiers kilomètres de rail ; la mise en service de voies de retournement à la Plaine, après celles du Bourget en 2022, au bénéfice des voyageurs du quotidien, le percement du tunnel sous cap 18 et la finalisation du tunnel sous les pistes à Paris-Charles de Gaulle.

Néanmoins, l'arrêt des chantiers consécutif à la décision du Tribunal administratif de Montreuil a entraîné des conséquences non seulement pour le CDG Express mais aussi pour les autres chantiers de l'axe ferroviaire nord, dans la mesure où les travaux étaient imbriqués. Ainsi, alors qu'un premier report de la mise en service de fin 2023 à fin 2025 avait été décidé par le Gouvernement en 2019 qui a fait l'objet d'un premier avenant à la documentation contractuelle, le Gouvernement a acté une nouvelle reprogrammation de l'ensemble des chantiers. Aussi, en novembre 2021, le Gouvernement a décidé de retenir le schéma de reprogrammation des travaux de l'axe ferroviaire qui décale la mise en service du CDG Express à début 2027, soit le scénario de report le plus court.

Pour tirer les conséquences de cette décision, les discussions relatives à l'avenant 2 à la concession de travaux CDG

Express se poursuivent avec l'État concédant. Celui-ci a confirmé « sa volonté de finaliser, dans les meilleurs délais, les discussions qui traduiront les conséquences du décalage de la mise en service du projet CDG Express en 2027 ».

Avec plus de 70 % des travaux achevés, l'année 2024 a été jalonnée d'avancées significatives sur les 32 km du tracé avec notamment l'achèvement des quais en gare de Paris-Est, la finalisation des ouvrages de Cap 18 avec la pose de la voie sur dalle sur le pont de la chapelle, le lancement des travaux du pont 1 avec la construction, à Saint-Denis, pendant le moratoire des jeux olympiques et paralympiques, du pont des cathédrales et enfin la finalisation des travaux en gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Les travaux de régénération de l'axe ferroviaire nord ont également progressé tout au long de l'année, profitant ainsi à l'ensemble des voyageurs et notamment à ceux du RER B.

2024 fut également marquée par la parution au Journal officiel le 8 novembre dernier, du décret signé par le Premier ministre relatif au nouvel avenant du contrat de concession entre l'Etat et le GI CDG Express réaffirmant ses engagements et confirmant le cap d'une mise en service le 28 mars 2027.

13.2.4 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 est en cours de construction afin d'accueillir les lignes de métro n° 14 et n° 18 à l'aéroport Paris-Orly. La mise en service de la ligne 14 a eu lieu le 24 juin 2024; Celle de la ligne 18 à Orly est prévue pour 2027. 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 deux lignes de métro et des ouvrages aéroportuaires. Aéroports de Paris SA a été désigné maître d'ouvrage unique de l'ensemble de l'opération et a assuré la maîtrise d'œuvre des travaux qui se sont achevés 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. Un avenant n° 3 a été signé le 2 août 2022 pour prendre en compte d'une part la demande de rémunération complémentaire relative aux conséquences des perturbations survenues lors de l'exécution du marché de Génie Civil et d'autre part l'ajout des fiches de modifications approuvées par la SGP. Un avenant n° 4 a été signé le 15 décembre 2023 à la suite de la revalorisation des honoraires pour prendre en compte la complexité du projet ainsi que des missions complémentaires. Cet avenant comprend également les

fiches de modifications approuvées depuis le précédent avenant. Un avenant n°5 a été signé le 3 décembre 2024 à la suite de la fin des travaux pour la mise en service de la ligne 14. Cet avenant comprend également les fiches de modifications approuvées depuis le précédent avenant.

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 emprises 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) à la gare 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 1^{er} 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 pré-passerelle de liaison (1^{er} avril 2021),
 - ◆ des avenants à la convention travaux préparatoires pour des travaux complémentaires et une actualisation des délais,

- ◆ 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,
- ◆ une convention relative au financement des travaux de déconstruction du bâtiment 1273P (Tri Bagages Rapide Sud) à Tremblay-en-France et au Mesnil-Amelot pour la libération de l'emprise chantier de l'Ouvrage Annexe 3704P nécessaire à la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express,
- ◆ une convention de financement des études de la passerelle de liaison module MN/Gare CG2,
- ◆ un nouvel accord cadre pour une mission d'accompagnement aéroportuaire MS02 - Prestations d'accompagnement aéroportuaire « Pendant-Travaux ».

13.2.5 Relations avec la Régie autonome des transports parisiens (RATP)

Une convention a été signée le 16 juillet 2019 avec la RATP relative aux conditions de réalisation des travaux de creusement du tunnel et des ouvrages annexes de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express et sur les accompagnements des équipes de la RATP qui doivent se rendre en zone sûreté à accès réglementé.

13.2.6 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.

13.2.7 Relation avec TAV Construction

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 montant restant du contrat EPC est de 18 millions de dollars américains.

Le groupe a signé un contrat EPC d'un montant de 657 millions d'euros avec une coentreprise formée par TAV Construction et Sera concernant des investissements supplémentaires pour l'augmentation de la capacité de l'aéroport d'Antalya. En plus du montant de l'EPC, il existe un mécanisme d'ajustement des prix jusqu'à 7,5 % du montant total de l'EPC. Le montant restant du contrat EPC est de 262 millions d'euros.

Le groupe a signé un contrat EPC d'un montant de 202 millions d'euros avec une coentreprise formée par TAV Construction et Sera concernant des investissements supplémentaires pour l'augmentation de la capacité de l'aéroport d'Ankara-Esenboğa. En plus du montant de l'EPC, il existe un mécanisme d'ajustement des prix jusqu'à 7,5 % du montant total de l'EPC. Le montant restant du contrat EPC est de 6 millions d'euros.

13.3 Relations avec les principaux dirigeants et actionnaires

13.3.1 Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants chez Aéroports de Paris SA sont : le Président-directeur général, les membres du comité exécutif (15) et les administrateurs nommés par l'assemblée générale et par l'État (12 administrateurs éligibles et 4 censeurs). La rémunération accordée à ces dirigeants s'élève à 8,7 millions d'euros en 2024 contre 8,3 millions d'euros en 2023. 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. L'augmentation est liée à celle de la masse salariale globale des membres du COMEX ; elle est due principalement au delta entre le montant des primes de performances payées en 2023 (au titre de 2022) qui avait été impacté de manière significative par la non atteinte de l'objectif "taux de satisfaction au départ" et celui des primes de performances payées en 2024 (au titre de 2023) qui intégrait l'atteinte de l'ensemble des objectifs 2023 définis.

Le détail des rémunérations est présenté dans le tableau suivant :

(en milliers d'euros)	2024	2023
Rémunération des dirigeants	8 712	8 302
Salaires et traitements	5 814	5 490
Charges sociales	2 311	2 186
Total avantages court terme	8 125	7 676
Avantages postérieurs à l'emploi	135	196
Rémunération des administrateurs	452	430

NOTE 14 ENGAGEMENTS HORS BILAN

14.1 Paiements minimaux futurs

Les paiements minimaux futurs à recevoir du Groupe ADP en tant que bailleur sur les contrats de location existants au 31 décembre 2024 se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2024	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Paiements minimaux futurs à recevoir	3 816	379	1 197	2 240

14.2 Carnet de commandes

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2024	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Carnet de commandes	66	3	16	47

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 66 millions d'euros au 31 décembre 2024 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.

À 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.

14.3 Engagements donnés et reçus

Les engagements hors bilan se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Dont ADP SA	Dont sous groupe TAV	Au 31/12/2023
Engagements hors bilan donnés liés au périmètre du groupe	1	-	-	1
Engagements d'acquisition de titres de participation	1	-	-	1
Engagements hors bilan donnés liés au financement	88	88	-	75
Engagements hors bilan donnés liés aux activités opérationnelles	2 090	624	1 425	2 084
Avals, cautions	1 419	2	1 417	1 228
DHMI	115		115	115
Tunisian Government	16		16	16
Saudi Arabian Government	7		7	6
Fraport Antalya	1 097		1 097	942
TAV Kazakhstan (Almaty)	48		48	45
Garanties à première demande	192	155	-	191
CDG Express	150	150		150
Engagements d'acquisitions d'immobilisations (dont contrat EPC)	337	329	8	494
CDG Canalisation Marne	9	9		23
ORY Extension aires avion Golf (G08, G09 et G10)	27	27		-
CDG Terminal 2A	9	9		29
CDG Rénovation Parc CD	15	15		-
ORY P2 ESPLANADE	28	28		21
ORY Equipements ACU	14	14		-
Contrats EPC	8		8	149
Autres	142	138	-	171
GI CDG Express	138	138		138
TOTAL ENGAGEMENTS DONNÉS	2 179	712	1 425	2 160
Engagements hors bilan reçus liés aux activités opérationnelles	197	119	50	269
Avals, cautions	115	43	50	150
Garanties à première demande	79	73	-	116
Autres	3	3	-	3
TOTAL ENGAGEMENTS REÇUS	197	119	50	269

Aéroports de Paris SA

Les cautions accordées et les garanties à premières demandes correspondent principalement à une garantie de paiement à première demande au bénéfice du GI CDG Express pour 150 millions d'euros.

Par rapport au 31 décembre 2023 (345 millions d'euros), les engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations sont en diminution de 16 millions d'euros. Cette baisse s'explique par la reprise des investissements à horizon 2026.

Les principaux mouvements de l'année 2024 ayant contribué à la variation du montant des engagements hors bilan sont les suivants :

- ♦ la revalorisation, l'électrification et la mise en conformité du parking P2 pour en faire le parking de référence de Paris-Orly (déploiement massif de bornes de rechargement électrique) ; sauvegarde et réparation de la structure du futur parking P2, amélioration de la sécurité incendie, reprise d'étanchéité et réaménagement du niveau Arrivée Esplanade ORY 12 et du viaduc Départ) ;

- ♦ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10 à Paris-Orly ;
- ♦ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10 à Paris-Orly ;
- ♦ la fourniture, l'installation et le raccordement de PCA (Pré Conditioned Air) sur les postes avions de Paris-Orly.

Les engagements donnés aux salariés sont présentés en note 5. En application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris SA, le ministre chargé de l'Aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à Aéroports de Paris SA. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.

Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aéroports détenus par Aéroports de Paris SA, 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versée à l'état. Cette disposition concerne notamment les Aéroports d'aviation générale.

Les autres engagements donnés comprennent principalement le montant des apports en capital à réaliser par Aéroports de Paris SA au titre du financement du projet CDG Express pour un montant de 138 millions d'euros. Ce projet est en effet financé en partie par un contrat de crédit relais fonds propres qui devra être remboursé à la mise en service par les associés du Gestionnaire d'Infrastructure (GI). Pour rappel, Aéroports de Paris SA détient 33 % du GI.

Les autres engagements donnés liés au financement comprennent également l'engagement de versements restants sur les fonds d'investissements pour 66 millions d'euros.

Par ailleurs, une garantie de passif de 22 millions d'euros a été accordée à la société Artelia dans le cadre de la cession d'ADP Ingénierie.

TAV Airports

Les principaux engagements donnés par TAV Airports et ses filiales s'élevaient au 31 décembre 2024 à 1 425 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.
- ♦ TAV Ankara est tenue de donner une lettre de garantie de 30 millions d'euros au DHMI.

PRINCIPALES GARANTIES ACCORDÉES À GACA (GENERAL AUTHORITY OF CIVIL AVIATION) EN ARABIE SAOUDITE

Le groupe est tenu au 31 décembre 2024 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 7 millions de dollars (équivalent à 7 millions d'euros) à GACA conformément à l'accord BTO (*Building Transfer Operating*) signé avec GACA en Arabie saoudite.

PRINCIPALES GARANTIES ACCORDÉES À OACA (OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AÉROPORTS) EN TUNISIE

Le groupe est tenu au 31 décembre 2024 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 9 millions d'euros au ministère de la Propriété de l'État et des Affaires foncières ainsi qu'une lettre de garantie d'un montant équivalent à 7 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 millions de dollars américains pour couvrir cette obligation.

Garantie d'achèvement EPC : cette garantie est déclenchée en cas de dépassement des coûts EPC (engineering procurement and Construction). Le coût EPC est fixé dans le contrat EPC à 197 millions de dollars américains. Par ailleurs, le groupe a reçu une garantie de performance de 5 % (10 millions de dollars américains) qui couvre les obligations du constructeur dans le cadre du contrat EPC. Le montant restant sur ce contrat EPC est de 0,3 millions de dollars au 31 décembre 2024.

PRINCIPALES GARANTIES ACCORDÉES ET REÇUES PAR ANTALYA

Le groupe TAV s'est porté garant de 50 % de l'emprunt bancaire utilisé pour le financement du paiement initial pour un montant de 1 097 millions d'euros. Ce paiement initial correspond à la quote-part du groupe TAV dans les avances de 25 % payées pour le renouvellement de la concession Antalya, dont le montant net des redevances à horizon 2052 s'élève à 5,4 milliards d'euros.

PRINCIPALES GARANTIES DONNÉES POUR ANKARA

Le groupe a signé un EPC avec une coentreprise formée par TAV Construction et Sera concernant des investissements supplémentaires pour l'augmentation de la capacité de l'aéroport d'Ankara-Esenboğa.

Le montant restant de ce contrat EPC est de 8 millions d'euros.

NOTE 15 PASSIFS ÉVENTUELS

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

- ♦ soit **des obligations potentielles** résultant d'événements passés et dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance (ou non) d'un ou plusieurs événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ;
- ♦ soit **des obligations actuelles** résultant d'événements passés mais qui ne sont pas comptabilisées parce que :
 - ♦ il n'est pas probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre les obligations, ou
 - ♦ le montant des obligations ne peut être évalué avec une fiabilité suffisante.

Le Groupe ADP est engagé dans un certain nombre de procédures judiciaires et arbitrales dans le cadre de l'exercice normal de son activité. Le groupe fait également l'objet de certaines demandes et actions en justice qui dépassent le cadre du cours ordinaire de son activité.

Le montant des provisions retenues est fondé sur l'appréciation par le groupe ADP du bien-fondé des demandes et du niveau de risque au cas par cas et dépend notamment de l'état d'avancement des procédures et des arguments de défense du groupe, étant précisé que la survenance d'événements en cours de procédure peut entraîner à tout moment une réappréciation du risque.

Les principaux litiges et arbitrages présentés ci-après constituent des passifs éventuels :

- ♦ un contentieux est pendant devant les tribunaux turcs concernant le taux de retenue à la source appliqué aux dividendes versés par une filiale turque ;
- ♦ des associations professionnelles de compagnies aériennes ont saisi le Conseil d'État d'une demande d'annulation de la décision n° 2024-001 du 18 janvier 2024 de l'Autorité de régulation des transports relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget depuis du 1^{er} avril 2024. Aucune date d'audience de plaidoirie n'a encore été fixée.

NOTE 16 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Il n'y a pas d'évènements postérieurs à la clôture.

NOTE 17 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

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

(en milliers d'euros)	Au 31/12/2024		Au 31/12/2023	
	DELOITTE	EY	DELOITTE	EY
Société mère	990	883	938	812
Filiales intégrées globalement	1 510	240	1 333	249
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	2 500	1 123	2 271	1 061
Société mère	265	295	-	-
Certification des informations en matières de durabilité (CSRD)	265	295	-	-
Société mère	83	190	13	176
Filiales intégrées globalement	99	28	776	142
Services autres que la certification des comptes	182	218	789	318
TOTAL	2 947	1 636	3 060	1 379

Au 31 décembre 2024, 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 des projets de transactions.

NOTE 18 PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION ET SOCIÉTÉS NON CONSOLIDÉES

Les principales évolutions de périmètre et changements de dénomination sociale de sociétés du groupe en 2024 sont présentés en note 3.2.1.

Au 31 décembre 2024, 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 activities)	1 rue de France - 93290 Tremblay-en-France	France	MÈRE
FILIALES (intégrées globalement)			
Commerces et services:			
Extime Duty Free Paris	Roissypôle - Le Dôme - 3 rue de la Haye - 93290 Tremblay-en-France	France	51 %
Extime Média	17 rue Soyer - 92200 Neuilly sur Seine	France	50 %
Extime Travel Essentials Paris	55 rue Deguingand - 92300 Levallois Perret	France	50 %
Extime Food & Beverage	1 rue de France - 93290 Tremblay-en-France	France	100 %
Campus Extime	Le Dôme 3 rue de La Haye - 93290 Tremblay-en-France	France	100 %
Extime PS	c/o The Corporation Trust Company, 1209 Orange Street Wilmington, DE 19801	États-Unis	100 %
Paris Experience Group	194 rue de Rivoli - 75001 Paris	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 ⁽¹⁾	Mailina street no.2 Turksibskiy district 050039 Almaty	Kazakhstan	46 %
Venus Trading LLP ⁽¹⁾	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 %
ID Services	Parc Orsay Université bâtiment G, 4 rue Jacques Monod - 91400 Orsay	France	100 %
Wifi Metro	2 place de Londres - 93290 Tremblay en France	France	60 %
ADP Invest	1 rue de France - 93290 Tremblay en France	France	100 %

¹ 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.

Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
CO-ENTREPRISES ET ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)			
Commerces et services:			
EPIGO Présidence	3 place de Londres – bâtiment Uranus – Continental Square 1 – Aéroport Roissy Charles de Gaulle – 93290 Tremblay en France	France	50 %
Extime Food and Beverage Paris	Parc d'activité Roméo – Bâtiment A12-A16 Rue de la Soie 94390 Orly France	France	50 %
Immobilier:			
SCI Cœur d'Orly Bureaux	30 avenue Kleber 75016 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 CJSC ("Tibah Development")	Prince Mohammed Bin Abdulaziz Int. Airport P.O Box 21291, AlMadinah Al Munawarah 41475	Arabie saoudite	12 %
Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA (SCNP)	Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago	Chili	45 %
GMR Airports Limited	Skip House, 25/1, Museum road, Bangalore KA 560025	Inde	46 %
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:			
Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	33 %

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 non significative)				
International et développements aéroportuaires :				
Matar	Contrat d'exploitation du terminal Hadj à Djeddah	Arabie saoudite	5 %	ADP International
Lanzajet	Développeur/producteur de carburant d'aviation durable	États-Unis	N/A	ADP International
ADP Airport Services (ADPAS)	For airport operations	France	100 %	ADP International
Autres activités:				
OnePark	Éditeur de logiciel de distribution de places de parking	France	1 %	ADP Invest
Outsight	Solution d'exploitation de la donnée spatiale par la technologie Lidar	France	3 %	Aéroports de Paris SA
Welcome to the Jungle	Plateforme hybride spécialisée dans le recrutement et la marque employeur	France	2 %	ADP Invest
WaltR	Outil basé sur l'imagerie sol et spatiale, permettant de suivre les émissions polluantes et de gaz à effet de serre	France	8,7 %	ADP Invest
WeMaintain	Évolue sur le marché des équipements mécaniques des infrastructures (ascenseurs, escaliers mécaniques, trottoirs roulants)	France	2 %	ADP Invest
Skyports	Exploitant de vertiports	Angleterre	3,9 %	Aéroports de Paris SA
PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (Fonds d'investissement) ⁽¹⁾				
Équipe 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, en Chine et aux États-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, en Chine et aux États-Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Ellona (Ex Rubix)	Développement de solutions de mesure et d'identification des nuisances	France	N/A	ADP Invest
LAC1	Fonds multisectoriel spécialisé dans le Public Equity en France (sociétés cotées)	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation III	Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, en Chine et aux États-Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Solar Impulse	Fond d'investissement visant à accélérer la décarbonation, avec un fort angle industriel	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Clean H2	Fonds d'investissement spécialisé dans l'hydrogène propre	France	N/A	Aéroports de Paris SA

1 Classification IFRS 9 : les variations de juste valeur sont enregistrées en résultat.

6.1.7 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

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

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

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

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

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

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

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L. 821-53 et R. 821-180 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

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

Evaluation de la valeur recouvrable des immobilisations incorporelles

(Cf. notes 6.1 « Immobilisations incorporelles » et 6.4 « Pertes de valeur des immobilisations incorporelles, corporelles et des immeubles de placement » de l'annexe aux comptes consolidés)

Risque identifié	Notre réponse
Au 31 décembre 2024, la valeur nette des immobilisations incorporelles de votre groupe, qui s'élève à 3 214 millions d'euros, est notamment composée des droits d'opérer les aéroports en concession pour 2 393 millions d'euros et d'écarts d'acquisition pour 462 millions d'euros. La direction de votre groupe réalise des tests de perte de valeur sur ces actifs lorsque des indices de dépréciation surviennent, et au moins une fois par an pour les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Les critères retenus par la direction pour apprécier l'existence d'indicateurs de perte de valeur peuvent être notamment une performance inférieure aux prévisions, une diminution du trafic, une évolution significative défavorable des données de marché ou de l'environnement réglementaire notamment liée aux enjeux climatiques, une obsolescence ou une dégradation matérielle non prévue dans le plan d'amortissement, étant précisé que les conflits en Ukraine et au Proche-Orient ont des impacts sur le trafic aérien vers certaines destinations. Au 31 décembre 2024, des tests de perte de valeur ont ainsi été effectués sur certains droits d'opérer des concessions et sur les écarts d'acquisitions. Ces tests ont conduit à la comptabilisation de reprises de dépréciation, nettes de dotations et d'impôts différés, de 77 millions d'euros. Nous considérons l'évaluation de la valeur recouvrable des immobilisations incorporelles comme un point clé de l'audit en raison (i) de leur valeur significative dans les comptes consolidés, et (ii) des hypothèses de la direction nécessaires pour évaluer leur valeur recouvrable basée sur les flux de trésorerie attendus et actualisés, notamment les prévisions de trafic, de chiffre d'affaires et de rentabilité, dans un contexte impacté par les conflits en Ukraine et au Proche-Orient, l'inflation et l'évolution des taux d'intérêt dont les perspectives économiques à court et moyen terme sont difficiles à appréhender.	Nos travaux ont consisté principalement à : ◆ prendre connaissance des procédures de contrôle interne relatives à l'identification des indices de pertes de valeur et à la réalisation des tests de perte de valeur ; ◆ étudier les flux de trésorerie prévisionnels ainsi que les hypothèses clés utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable des actifs ; ◆ apprécier la sensibilité des évaluations à ces hypothèses ; ◆ contrôler les calculs effectués par la direction de votre groupe avec le support de nos spécialistes en évaluation. S'agissant des hypothèses clés, notre attention a notamment porté sur : ◆ les prévisions de trafic, en les comparant notamment avec les données externes disponibles (par exemple, les projections faites par l'Association du transport aérien international « IATA » ou Eurocontrol) ; ◆ les prévisions de chiffre d'affaires et de rentabilité, en les comparant avec les données budgétaires examinées par les organes de gouvernance des sociétés concernées ; ◆ les coûts des fonds propres ou les taux d'actualisation, en examinant leurs modalités de détermination et leur cohérence avec les hypothèses de marché sous-jacentes. Par ailleurs, nous avons : ◆ testé, sur la base d'échantillons, l'exactitude arithmétique des évaluations effectuées par la direction de votre groupe ; ◆ apprécié le caractère approprié de l'information donnée dans les notes annexes aux comptes consolidés, notamment sur les analyses de sensibilité.

Evaluation de la juste valeur des immeubles de placement

(Cf. note 6.3 « Immeubles de placement » de l'annexe aux comptes consolidés)

Risque identifié	Notre réponse
Votre groupe comptabilise ses immeubles de placement à l'actif au coût historique diminué des cumuls des amortissements et des pertes de valeur éventuelles, soit une valeur nette comptable de 693 millions d'euros au 31 décembre 2024, et présente la juste valeur de ses immeubles dans la note 6.3.2 de l'annexe aux comptes consolidés, soit 3 574 millions d'euros au 31 décembre 2024. Cette note précise que la juste valeur des immeubles de placement est systématiquement basée sur une valeur appréciée par des cabinets indépendants d'expertise immobilière, à l'exception des réserves foncières qui sont évaluées en interne. L'évaluation de la juste valeur d'un actif immobilier est un exercice qui requiert des jugements importants pour déterminer les hypothèses appropriées, dont les principales concernent les taux d'actualisation ou de capitalisation, les valeurs locatives de marché et les avantages particuliers accordés aux locataires. L'évaluation de la juste valeur des immeubles de placement est considérée comme un point clé de l'audit en raison (i) de la valeur significative présentée dans les notes de l'annexe aux comptes consolidés et (ii) de la part importante de jugement de la direction pour la détermination de celle-ci.	Nos travaux, réalisés en impliquant dans notre équipe d'audit un membre ayant une compétence particulière dans le secteur immobilier, ont principalement consisté à : ◆ apprécier la compétence et l'indépendance des cabinets d'expertise immobilière retenus par votre groupe ; ◆ nous entretenir avec les cabinets externes d'expertise immobilière afin de comprendre et faire une analyse critique des paramètres de marché (taux de rendement à la revente, taux d'actualisation, valeurs locatives de marché) et les méthodologies d'évaluation utilisées, en impliquant lors de ces réunions nos spécialistes en évaluation immobilière ; ◆ apprécier la manière dont les cabinets externes d'expertise immobilière ont reflété l'impact du risque inflationniste dans la valorisation des actifs ; ◆ sur la base d'un échantillon, comparer les données utilisées dans le processus d'évaluation avec la documentation existante, telle que les contrats de location ou les informations fournies par la direction aux cabinets d'expertise immobilière ; ◆ examiner, pour les principaux immeubles de placement, si la variation de juste valeur observée sur l'exercice est cohérente avec l'évolution des hypothèses clés sous-jacentes ; ◆ apprécier les informations données dans la note 6.3.2 de l'annexe aux comptes consolidés.

Traitement comptable de la fusion entre GIL et GAL

(Cf. notes 2.1.6 « Faits marquants - Fusion entre GIL et GAL » et 4.9 « Entreprises mises en équivalence »)

Risque identifié	Notre réponse
Le 25 juillet 2024, la fusion entre GMR Airport Ltd (GAL), alors détenue à 49% par le groupe ADP, et GMR Airport Infrastructure Ltd (GIL) est devenue effective. Le groupe ADP détient désormais un intérêt économique de 45,7% composé d'actions ordinaires cotées et d'obligations convertibles en actions ordinaires, de la société GMR Airports issue de la fusion entre GAL, précédemment mise en équivalence, et GIL, sa holding cotée. La direction a analysé les droits de gouvernance et conclu que le groupe ADP a une influence notable dans la société GMR Airports, qui est comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence dans les comptes du groupe ADP. En effet, le Groupe ADP dispose, via un pacte d'actionnaires, de droits de gouvernance étendus sur GMR Airports similaires à ceux détenus précédemment dans GAL. La majeure partie de la juste valeur de GIL étant attribuable à GAL, la direction du groupe ADP considère que cette fusion ne s'analyse pas en un échange de titres substantiellement différents. Dès lors, l'impact financier de la fusion correspond au coût du service de cotation, qui est constitué de la juste valeur de l'actif net de GIL, hors GAL, à la date de fusion et de la dilution de 3,3 % dans l'actif net de GAL. L'impact de l'opération est une charge, sans effet sur la trésorerie, de 398 millions d'euros, comptabilisée en quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence. Nous considérons que le traitement comptable de la fusion entre GAL et GIL constitue un point clé de l'audit en raison (i) du niveau de jugement requis, (ii) de l'impact significatif sur la quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence et (iii) des hypothèses retenues pour évaluer à la juste valeur les actifs et passifs de GIL hors GAL.	Nos travaux ont consisté principalement à : ♦ étudier la documentation et les accords relatifs à cette opération, notamment le pacte d'actionnaires ; ♦ examiner la méthode utilisée par le groupe ADP pour déterminer les impacts comptables et examiner la conformité de cette méthode avec les normes IFRS en vigueur ; ♦ apprécier la méthodologie appliquée pour l'identification des actifs et passifs de GIL et leur évaluation à la juste valeur, en incluant des spécialistes en évaluation dans notre équipe d'audit. Enfin, nous avons apprécié le caractère approprié des informations fournies dans les notes annexe aux comptes consolidés.

Vérifications spécifiques

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

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

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

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

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

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

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

Désignation des commissaires aux comptes

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

Au 31 décembre 2024, nos cabinets étaient dans la dixième année de leur mission sans interruption.

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

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

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

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

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

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

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

Objectif et démarche d'audit

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

Comme précisé par l'article L. 821-55 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

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

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

Rapport au comité d'audit et des risques

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

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

Nous fournissons également au comité d'audit et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537/2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 821 27 à L. 821 34 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit et des risques, des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris-La Défense, le 25 mars 2025

Les Commissaires aux Comptes

DELOITTE & ASSOCIES

Guillaume Troussicot

ERNST & YOUNG Audit

Antoine Flora

Alban de Claverie

6.2 COMPTES ANNUELS ET ANNEXES D'AÉROPORTS DE PARIS SA AU 31 DÉCEMBRE 2024

6.2.1 COMPTE DE RÉSULTAT

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	2024	2023
Chiffre d'affaires	5.1	3 423	3 185
Production immobilisée	5.2	71	59
Reprises sur provisions et transferts de charges	5.7	61	32
Subventions d'exploitation		2	2
Autres produits d'exploitation	5.3	24	72
Produits d'exploitation		3 581	3 350
Achats et charges externes	5.4	(1 135)	(1 035)
Impôts et taxes	5.5	(363)	(223)
Charges de personnel	5.6	(612)	(556)
Autres charges d'exploitation		(26)	(22)
Dotations aux amortissements et provisions	5.7	(632)	(611)
Charges d'exploitation		(2 768)	(2 447)
Résultat d'exploitation		813	903
Produits financiers		626	139
Charges financières		(386)	(290)
Résultat financier	5.8	240	(151)
Résultat courant avant impôts		1 053	752
Produits exceptionnels		3 443	236
Charges exceptionnelles		(1 253)	(244)
Résultat exceptionnel	5.9	2 190	(8)
Participation des salariés		(21)	(11)
Impôts sur les bénéfices	5.1	(230)	(195)
Résultat net		2 992	538

6.2.2 BILAN

Actif du bilan

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2024			Au 31/12/2023
		Montant brut	Amort. ou dépréciations	Montant net	
Immobilisations incorporelles		342	(286)	56	56
Immobilisations corporelles	6.1	15 602	(8 378)	7 224	6 916
Immobilisations en cours	6.1	1 117	(4)	1 113	1 203
Avances et acomptes sur immobilisations	6.1	5	-	5	12
Immobilisations financières	6.2	6 897	(719)	6 178	3 102
I - Actif immobilisé		23 963	(9 387)	14 576	11 289
Stocks		14	-	14	16
Avances et acomptes		9	-	9	4
Clients et comptes rattachés	6.3	852	(34)	818	801
Autres créances	6.3	294	-	294	585
Valeurs mobilières de placement	6.4	560	-	560	432
Disponibilités	6.4	888	-	888	1 146
Charges constatées d'avance	6.5	53	-	53	45
II - Actif circulant		2 670	(34)	2 636	3 029
III - Primes de remboursement des obligations	6.6	45	-	45	54
IV - Écarts de conversion - ACTIF		-	-	-	-
TOTAL DES ACTIFS		26 678	(9 421)	17 257	14 372

Passif du bilan

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Capital		297	297
Primes d'émission		543	543
Écarts de réévaluation		22	23
Réserves et report à nouveau		1 939	1 777
Résultat de l'exercice		2 992	538
Subventions d'investissement		90	51
Provisions réglementées		1 450	1 389
I - Capitaux propres	6.7	7 333	4 618
II - Provisions	6.8	442	485
Dettes financières	6.9	7 920	7 699
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	6.10	299	271
Dettes fiscales et sociales	6.10	282	251
Dettes sur immobilisations et autres dettes	6.11	803	873
Produits constatés d'avance	6.5	178	175
III - Dettes		9 482	9 269
IV - Primes de remboursement des obligations		-	-
V - Écarts de conversion - PASSIF		-	-
TOTAL DES PASSIFS		17 257	14 372

6.2.3 TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Résultat d'exploitation		813	903
Dotations nettes de reprise aux amortissements et provisions pour risques et charges	5.7	571	579
Produits et charges financiers (hors endettement net)		23	(14)
Variation du besoin en fonds de roulement	7.1	13	(54)
Impôts payés minorés des impôts encaissés		(206)	(103)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		1 214	1 312
Acquisition de participations	7.2	(389)	(128)
Investissements corporels et incorporels	6.1	(778)	(730)
Variation des autres actifs financiers	7.3	(36)	(425)
Produits provenant des cessions d'immobilisations (net de la variation des créances)	7.4	42	111
Dividendes reçus	7.5	17	5
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(69)	123
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		(1 213)	(1 044)
Subventions reçues au cours de la période		5	15
Dividendes distribués	6.7	(377)	(309)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	6.9	732	9
Remboursement des emprunts à long terme	6.9	(516)	(519)
Variation des autres passifs financiers		89	(10)
Intérêts financiers nets versés	7.6	(52)	(61)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		(119)	-
VARIATION DE TRÉSORERIE ET D'ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		(118)	(607)
Trésorerie d'ouverture		1 538	2 145
Trésorerie de clôture	7.7	1 420	1 538

6.2.4 NOTES ANNEXES AUX COMPTES ANNUELS

NOTE 1 FAITS MARQUANTS

Trafic des aéroports opérés par Aéroports de Paris SA

Sur l'année 2024, le trafic d'Aéroports de Paris est en hausse de + 3,7 % avec un total de 103,4 millions de passagers, soit 95,8 % du trafic sur la même période en 2019.

Le tableau ci-après présente la situation du trafic des principaux aéroports opérés par Aéroports de Paris SA :

Aéroports	Trafic 2024 en millions PAX	Évolution en % par rapport au 31/12/2023	Niveau en % par rapport au 31/12/2019
Paris-Charles de Gaulle	70,29	4,3 %	92,3 %
Paris-Orly	33,12	2,6 %	104,0 %
TOTAL	103,41	3,7 %	95,8 %

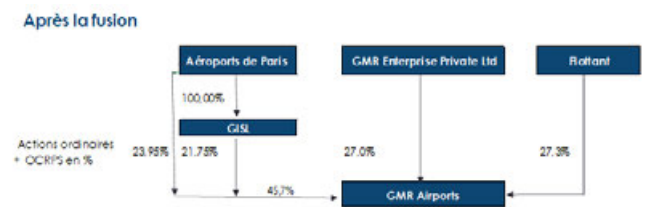
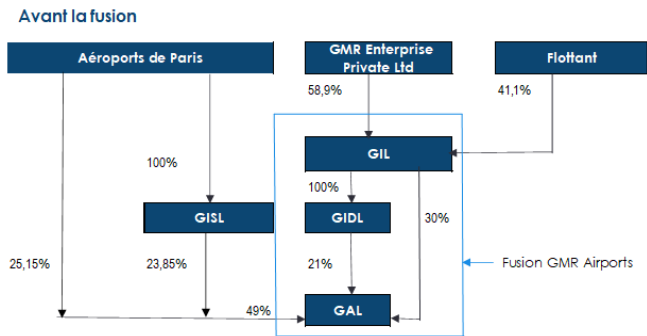
Fusion entre GIL & GAL

La fusion annoncée le 19 mars 2023 par le conseil d'administration d'Aéroports de Paris entre :

- ♦ GMR Airports Ltd (GAL) détenue à 49 % par Aéroports de Paris directement et indirectement au travers de sa filiale GISL ; et
- ♦ GMR Airports Infrastructure Ltd (GIL),

a été rendue effective le 25 juillet 2024, suite au dépôt de l'ordonnance du *National Company Law Tribunal*, approuvant le projet de fusion, auprès du Registrar of Company.

Aéroports de Paris détient désormais un intérêt économique direct et indirect de 45,7 % dans la holding aéroportuaire composé d'actions ordinaires cotées au BSE Limited et au National Stock Exchange of India Limited (« marchés financiers indiens ») et d'actions préférentielles OCRPS (*Optionally convertible redeemable preference shares*) convertibles en actions ordinaires.



En termes de gouvernance, Aéroports de Paris dispose, *via* un pacte d'actionnaires, de droits de gouvernance étendus sur GMR Airports similaires à ceux détenus précédemment dans GAL.

Comptablement, cette fusion s'analyse en un échange de titres substantiellement différents, GIL étant une société cotée à la différence de GAL.

En application de la règle sur les échanges, les titres GMR Airports reçus par Aéroports de Paris en échange des titres GAL qu'elle détient directement sont à évaluer à la juste valeur.

La valeur vénale des titres GMR Airports détenus directement par ADP SA (*i.e.* 23,95 %) est estimée à 3 268 millions d'euros sur la base du cours de bourse de 94,11 INR/action et d'un cours de change de 90,786 INR/euro à la date de fusion (25 juillet 2024).

La différence entre cette valeur vénale et la valeur comptable des titres GAL (596 millions d'euros) détenus directement par Aéroports de Paris (*i.e.* 25,15 %) et remis à l'échange s'élève à 2 672 millions d'euros et est comptabilisée en résultat exceptionnel.

Acquisition de Paris Experience Group et du groupe Extime PS

Durant le deuxième semestre 2024, Aéroports de Paris a finalisé l'acquisition de Paris Experience Group, créateur d'expériences touristiques en Île-de-France, et du groupe Extime PS (ex. Private Suite), opérateur de terminaux aéroportuaires exclusifs aux États-Unis. Ces opérations ont été réalisées pour un montant total de 360 millions d'euros.

Paris Experience Group

Le 23 octobre 2024, Aéroports de Paris a finalisé l'acquisition de 100 % de Paris Experience Group et de ses sociétés affiliées auprès de ses actionnaires, comprenant les fonds gérés par Ekkio et Montefiore Investment ainsi que l'équipe de management. Organisé autour de trois marques principales (Paris City Vision, Mon Petit Paris et Paris Seine) Paris Experience Group propose des visites de musées et monuments historiques, des circuits touristiques dans la ville de Paris et des excursions en Île-de-France et en régions, des déjeuners et dîners croisières et des événements privés sur la Seine.

Groupe Extime PS

Le 11 octobre 2024, Aéroports de Paris a également finalisé l'acquisition de 100 % du groupe Extime PS (ex. Private Suite) auprès du fonds TPG. Le groupe Extime PS développe et opère des terminaux exclusifs pour passagers de vols commerciaux et est présent dans 4 aéroports aux États-Unis, dont deux où les sites P/S sont déjà en opération, à Los Angeles (LAX) et Atlanta (ATL).

Cession des titres Extime Travel Essentials

Aéroports de Paris a retenu Lagardère Travel Retail comme co-actionnaire de l'entreprise commune Extime Travel Essentials Paris, qui opère, pour une durée de dix ans et à compter du 1^{er} février 2024, plus de soixante points de vente, notamment opérés sous l'enseigne RELAY. Extime Travel Essentials est détenue à parts égales par Aéroports de Paris et par Lagardère Travel Retail. L'ambition des deux actionnaires est de déployer une dynamique nouvelle sur le marché du Travel Essentials, sur un réseau de points de vente rénové et riche en innovation. L'impact de l'opération sur le résultat s'élève à + 31 millions d'euros.

Cession des titres ADP Ingénierie

Le 15 octobre 2024, Aéroports de Paris a réalisé la cession de sa participation dans le capital social de la société ADP Ingénierie à Artelia, un groupe de conseil, d'ingénierie et de gestion de projet à l'international. L'impact net négatif de cette cession s'élève à 23 millions d'euros (cf. notes 5.7 et 6.3).

Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris

Les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris 2024 ont vu Aéroports de Paris devenir la porte d'accès à la compétition pour les spectateurs, les athlètes et les délégations. Aéroports de Paris a ainsi déployé des moyens importants pour s'assurer de la meilleure expérience pour tous les passagers et un parcours adapté aux spécificités du trafic olympique. Un poste de commandement dédié au JOP, réunissant nos partenaires compagnies aériennes, les services compétents de l'État et Paris 2024, avait été mis en place entre le 8 juillet et le 11 septembre 2024 pour coordonner et gérer en temps réel les flux relatifs aux JOP. Ce dispositif s'est également appuyé sur 1 500 volontaires collaborateurs d'Aéroports de Paris, déployés dans nos aéroports afin de faciliter les flux passagers et les opérations. 20 exercices sur le terrain ont été réalisés en amont pour garantir la préparation et la robustesse du dispositif. Après les cérémonies de clôture, les vagues de départ des délégations, concentrées sur quelques jours, ont nécessité la mise en place d'un dispositif exceptionnel incluant notamment l'enregistrement anticipé des bagages au Village olympique, leur mise sous scellés avant transfert vers des installations dédiées à l'aéroport, puis leur embarquement dans les avions. Les athlètes, quant à eux, ont eu accès à une salle d'embarquement réservée. La fluidité du parcours des passagers a été optimisée grâce à l'expérimentation de scanners de sécurité plus rapides, ainsi qu'à l'installation de 50% de sas Parafe supplémentaires par rapport à l'été 2023, facilitant le contrôle automatisé aux frontières. Ce dispositif avait été renforcé par une présence accrue des effectifs de la Police aux frontières.

Avance Agence France Trésor relative aux missions de sûreté et sécurité

En 2020, un dispositif commun à tous les aéroports français a été mis en place par l'article 29 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 afin d'accorder des avances aux exploitants d'aéroports pour financer les dépenses de fonctionnement et d'investissement relatives aux missions de sûreté et de sécurité en attente du retour du trafic. Ces avances reçues, bien qu'intrinsèquement liées à la créance vis-à-vis de la DGAC, sont présentées séparément en « Dettes sur immobilisations et autres dettes » pour un montant de 221 millions d'euros au 31 décembre 2024. (cf. convention quadripartite en note 10). Un remboursement de 34 millions d'euros a été effectué en 2024.

NOTE 2 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

Aéroports de Paris SA, société anonyme depuis 2005, détient et exploite les trois principaux aéroports de la région parisienne (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget), 10 plateformes d'aviation générale et l'héliport d'Issy les-Moulineaux.

En tant que gestionnaire d'aéroport, il a pour mission d'optimiser le traitement des flux croisés d'avions, de passagers, de bagages, de l'activité cargo et du ravitaillement avions. Il offre aux passagers, aux compagnies aériennes, aux opérateurs de fret et de courrier ainsi qu'aux entreprises implantées sur les plates-formes des infrastructures et équipements adaptés, en réponse à leurs attentes.

Ses secteurs d'activité sont essentiellement les suivants :

- ◆ activités aéronautiques – en tant que gestionnaire d'aéroport, Aéroports de Paris SA intervient sur l'ensemble des étapes du parcours du passager et des marchandises en optimisant les flux des avions et du cargo mais également les flux des passagers, des filtres de contrôle, et des bagages. Pour cela, l'entreprise :
 - ◆ offre une gamme de services adaptés aux besoins des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de fret ;
 - ◆ améliore constamment la qualité de ses infrastructures aéronautiques et leurs accès. Jusqu'à fin 2019, ces investissements étaient encadrés par un Contrat de Régulation Économique conclu entre Aéroports de Paris et l'État. Du fait de la crise sanitaire, la Société a demandé la résiliation du contrat et il appartient désormais à la Société de soumettre à la consultation des usagers et à l'homologation de l'autorité de régulation des transports (ART) un plan d'investissements annuel ;
- ◆ commerces et services – en tant que bailleur, aménageur, promoteur et gestionnaire d'activité commerciale, Aéroports de Paris SA participe à l'exploitation :
 - ◆ des boutiques, bars et restaurants au sein des aérogares, au travers de filiales telles qu'Extime Duty Free Paris, Extime Média et Extime Travel Essentials Paris,
 - ◆ des parcs de stationnement et des locaux en aérogare destinés à la location ;
- ◆ immobilier – Aéroports de Paris SA dispose de réserves foncières importantes et détient en pleine propriété des actifs de qualité autour de ses terminaux. Fort de ce positionnement, l'entreprise :
 - ◆ réalise des programmes immobiliers destinés à ses besoins propres ainsi qu'aux entreprises désireuses de s'implanter sur ses plateformes,
 - ◆ assure la gestion d'actifs (stratégie commerciale, réhabilitation), la gestion locative (baux généralement de longue durée), et offre des prestations immobilières à ses clients.

Par ailleurs, Aéroports de Paris SA a des participations dans des entreprises qui opèrent des activités aéroportuaires (conception et exploitation) en France et à l'international (cf. note 4.4 sur le chiffre d'affaires).

NOTE 3 RELATIONS AVEC LES FILIALES

3.1 Intégration fiscale

En application des articles 223 A et suivants du Code général des impôts, Aéroports de Paris SA s'est constitué mère d'un groupe d'intégration fiscale comprenant les filiales françaises qu'elle détient, directement ou indirectement, à plus de 95 % (cf. note 6.2).

Les conventions d'intégration fiscale liant Aéroports de Paris SA à ses filiales sont toutes strictement identiques et se basent sur un principe de neutralité, selon lequel la charge d'impôt supportée par la filiale est égale à celle qu'elle aurait supporté en l'absence d'intégration fiscale.

Ainsi, les conventions prévoient :

- ◆ le reversement par la filiale à la société mère d'une contribution égale à l'impôt qui aurait grevé son résultat si elle était imposable séparément ;
- ◆ l'absence de tout droit à créance au profit de la filiale en cas de déficit fiscal de cette dernière.

3.2 Gestion de la trésorerie

Aéroports de Paris SA a mis en place un système de centralisation de trésorerie (cashpooling) auquel adhèrent certaines filiales françaises, dans le respect des réglementations en vigueur. Les principales filiales concernées sont ADP International, ADP Immobilier, ADP Immobilier industriel, ADP Immobilier tertiaire, Hôtels aéroportuaires, ADP Immobilier activité, Ville Aéroportuaire Immobilier 1, ADP INVEST, Hologarde, TANK Alpha, Hub One et ses filiales.

Dans ce cadre, Aéroports de Paris SA a conclu avec chaque entité adhérente une convention de trésorerie en vue de centraliser les soldes des comptes bancaires libellés en euros et en dollars US. Le nivellement quotidien et automatique des comptes bancaires des filiales par le débit ou le crédit du compte centralisateur permet une gestion optimale du recours au crédit et du placement des excédents de trésorerie.

Les avances faites en euros par la société centralisatrice aux filiales portent intérêt mensuellement au taux ESTR majoré de 0,65 %. Celles faites en euros par les filiales à la société centralisatrice portent intérêt mensuellement au taux ESTR.

Les avances faites en US dollars par la société centralisatrice aux filiales portent intérêt mensuellement au taux SOFR overnight majoré de + 0,65 %. Celles faites en US dollars par les filiales à la société centralisatrice portent intérêt mensuellement au taux SOFR.

Il est précisé que si le taux ESTR et/ou le taux SOFR minoré de 0,07 % devenaient négatifs, le taux des avances serait alors maintenu à un plancher équivalent à 0 %.

Conditions particulières appliquées à partir du 1^{er} juillet 2021 à la filiale « TANK OWA ALPHA GmbH » :

- ◆ les avances faites en euros par la Société Centralisatrice à la Société Filiale portent intérêts mensuellement au taux EONIA (ou STR + 8,5 points de base), majoré de 3,75 % ;
- ◆ les avances faites en euros par la Société Filiale à la Société Centralisatrice portent intérêts mensuellement au taux EONIA (ou STR + 8,5 points de base).

Il est précisé que si le taux ESTR + 8,5 points de base est inférieur à 0 %, il sera considéré comme égal à zéro.

Dans le cadre des conventions de trésorerie entre Aéroports de Paris et ses filiales, les comptes courants sont présentés en « Autres créances » lorsque leur solde est débiteur et en « Dettes sur immobilisations et autres dettes » lorsque leur solde est créditeur (cf. notes 6.3 et 6.11).

NOTE 4 PRINCIPES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1 Référentiel comptable

Les comptes annuels d'Aéroports de Paris SA sont établis conformément aux principes et méthodes comptables définis par le Plan Comptable (cf. règlement de l'Autorité des normes comptables ANC n° 2014-03 du 5 juin 2014 et ses règlements subséquents).

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 des variations.

4.3 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 fonction de l'évolution de ces hypothèses et situations, les montants estimés figurant dans les comptes peuvent différer des valeurs réelles.

4.4 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris SA se décompose de la manière suivante :

Redevances aéronautiques et spécialisées

Ces redevances (à l'exception de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite) sont en principe encadrées par des Contrats de Régulation Économique pluri-annuels. La réglementation prévoit en particulier que l'exploitant d'aéroports reçoit, sur le périmètre régulé, une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital. Ce principe s'applique même en l'absence de Contrat de Régulation Économique.

Le périmètre régulé comprend l'ensemble des activités d'Aéroports de Paris SA sur les plateformes 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 financées par la taxe de sûreté et de sécurité, 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.

Même si la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique (CRE), la période tarifaire 2024 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 (Autorité de Régulation des Transports) une demande d'homologation. Lorsque l'ART est saisie, elle s'assure entre autres que les tarifs respectent les règles générales applicables aux redevances.

4.2 Changement de méthode et comparabilité des exercices

Les méthodes comptables appliquées sont identiques et comparables à l'exercice précédent.

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

- ◆ l'évaluation de la valeur d'utilité des immobilisations incorporelles, corporelles et financières notamment les titres de participation (cf. notes 4.6, 4.7, 6.1 et 6.2) ;
- ◆ la qualification et l'évaluation des régimes de retraite et des autres avantages postérieurs à l'emploi (cf. notes 4.14 et 6.8) ;
- ◆ l'évaluation des provisions pour risques et litiges, en particulier, les provisions pour restructuration (cf. notes 4.14 et 6.8) ;
- ◆ l'évaluation des créances clients et douteuses (cf. note 6.3).

Par sa décision n° 2024-087 du 12 décembre 2024, l'ART a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires d'Aéroports de Paris pour la période tarifaire du 1er avril 2025 au 31 mars 2026. Cette homologation se traduit, pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, par une évolution des tarifs de redevances de + 4,5 % en moyenne, dont une hausse du tarif de la redevance PHMR (redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite) de + 25 %, et de + 5,5 % en moyenne pour l'aéroport de Paris-Le Bourget.

Les redevances aéronautiques comprennent les redevances passagers, atterrissage et stationnement. Ces redevances sont calculées respectivement en fonction du nombre de passagers embarqués, du groupe acoustique de l'aéronef, du poids de l'aéronef et de la durée de stationnement.

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 fourniture 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 (*redevances crews*, jusqu'au 31 mars 2021 et comprise dans la redevance passagers depuis le 1^{er} avril 2021), à la circulation aéroportuaire (badges), à l'usage des stations de dilacération et au dégivrage.

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 par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui le finance par le biais de la taxe de sûreté et de sécurité prélevée auprès des compagnies aériennes. Jusqu'au 1^{er} avril 2019, Aéroports de Paris SA a comptabilisé ce produit à hauteur des coûts éligibles supportés au titre de ces missions. À compter de cette date, la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 a modifié le calcul du tarif de la taxe de sûreté et de sécurité lequel est dorénavant fixé de manière à couvrir seulement 94 % des coûts éligibles supportés par Aéroports de Paris SA. En conséquence, seul 94 % des coûts éligibles est constaté en chiffre d'affaires au fur et à mesure que les coûts estimés éligibles sont engagés.

Par ailleurs, Aéroports de Paris SA procède à une affectation analytique des coûts pouvant ne pas être exclusif à ses missions, comme par exemple, certaines charges locatives ainsi que les impôts et taxes.

Avance Agence France Trésor – Compte tenu des dispositions introduites par l'arrêté du 25 septembre 2020 venant modifier l'arrêté du 30 décembre 2009 sur le calcul de la taxe de sûreté et de sécurité l'octroi de l'avance à Aéroports de Paris a pour effet d'augmenter le versement de la taxe de sûreté et de sécurité et par conséquent de diminuer mécaniquement la créance vis-à-vis de la DGAC. Cette avance bien qu'intrinsèquement liée à la créance vis-à-vis de la DGAC est présentée séparément en autres dettes.

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.

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

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

Revenus locatifs

Ces revenus sont relatifs aux actifs immobiliers destinés à l'activité aéroportuaire et à l'immobilier de diversification. Ils sont issus de contrats de location simple. Les paiements fixes sont linéarisés sur la durée du bail. Les charges locatives refacturées aux locataires sont également comptabilisées au sein du chiffre d'affaires.

Autres recettes

Les autres recettes comprennent notamment les produits d'intérêts issus des contrats de location financement en tant que bailleur – Ces produits d'intérêts sont comptabilisés en chiffre d'affaires afin de donner une image fidèle de la performance financière du secteur immobilier auquel ces produits sont affectés. Cette rubrique comprend également le chiffre d'affaires lié au contrat de construction de la Gare d'Orly pour le compte de la Société du Grand Paris et de CDG Express. Aéroports de Paris SA reconnaît le chiffre d'affaires de ces contrats selon la méthode de l'avancement par les coûts.

4.5 Immobilisations incorporelles et corporelles

Valeur brute

Les immobilisations incorporelles et corporelles acquises sont évaluées à leur coût d'acquisition.

Dans le cadre des baux emphytéotiques de type Baux à construction et Autorisations d'Occupation Temporaire, Aéroports de Paris SA peut opter soit pour la démolition des bâtiments construits par le preneur soit pour la reprise en pleine propriété des actifs à l'échéance des contrats. Compte tenu, de la durée des contrats et des incertitudes liées à la reprise des actifs à leur terme, Aéroports de Paris SA considère la juste valeur des biens en reprise comme étant nulle ou proche de zéro tant que le transfert de propriété du bien n'est pas effectif. Il en résulte que la valeur de l'actif est reprise au résultat, à la date de reprise en pleine propriété du bien par Aéroports de Paris SA.

Les immobilisations produites en interne comprennent tous les coûts directement attribuables à la production et à la mise en état de marche de l'actif concerné. Ces coûts incluent :

- ◆ le coût d'acquisition des biens utilisés pour la construction de l'actif ;
- ◆ le coût des salariés qui participent à la construction et à la mise en service de l'actif ;
- ◆ les autres coûts nécessaires et inévitables pour produire et mettre en état de marche l'actif en vue de son utilisation comme prévue par l'entreprise.

Amortissement et dépréciation

L'amortissement des immobilisations est déterminé sur la base du rythme de consommation des avantages économiques. Celui-ci correspond généralement au mode linéaire.

À chaque arrêté, Aéroports de Paris SA détermine s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. 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. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est réalisé selon les modalités suivantes :

Les durées d'usage attendues pour les principaux actifs sont les suivantes :

Logiciels brevets licences	4 à 10 ans
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

Les durées d'usage sont réexaminées à chaque clôture sur la base du programme d'investissement et de réhabilitation des actifs existants, pour que celles-ci reflètent les durées d'utilisation prévues. Aéroports de Paris SA utilise les possibilités offertes par la réglementation fiscale en matière

- ◆ Aéroports de Paris SA mesure les éventuelles dépréciations d'immobilisations incorporelles et corporelles par comparaison entre la valeur comptable de ces actifs, le cas échéant regroupés au sein de groupes d'actifs, et leur valeur recouvrable généralement calculée par la méthode des flux futurs de trésorerie nets actualisés. Lorsque cette valeur recouvrable est notablement inférieure à la valeur inscrite au bilan, une perte de valeur est comptabilisée pour la différence en « Dépréciations » ;
- ◆ les taux d'actualisation retenus pour ces besoins s'appuient sur le Coût Moyen Pondéré du Capital de chacun des actifs ou groupes d'actifs concernés ;
- ◆ les flux de trésorerie futurs sont établis sur la base des hypothèses validées ou présentées, par la Direction.

d'amortissement dérogatoire. La différence entre l'amortissement fiscal et l'amortissement linéaire est comptabilisée en provisions réglementées au bilan.

4.6 Immobilisations financières

Titres de participation

Les titres de participation acquis sont comptabilisés à leur valeur d'achat (hors frais accessoires externes directement liés). La valeur comptable est comparée à la valeur d'utilité à la clôture.

Cette valeur d'utilité est évaluée sur la base :

- ◆ de flux de trésorerie ou dividendes, attendus, actualisés, auxquels est ensuite déduite la dette financière nette ; ou
- ◆ de l'actif net réévalué qui tient compte de plus-values latentes déterminées sur la base de valeurs estimées par des cabinets indépendants d'expertise immobilière pour les participations dans des sociétés immobilières.

Pour le calcul du taux d'actualisation, les données utilisées par la Société sont basées sur des moyennes des trois derniers mois pour le taux sans risque et la prime de marché.

Dans le cas où la valeur d'utilité n'a pu être déterminée, Aéroports de Paris SA évalue ces titres en fonction de la quote-part des capitaux propres déterminés d'après les règles de consolidation que ces titres représentent.

Si la valeur d'utilité des titres devient inférieure à leur valeur comptable, une dépréciation est constatée pour la différence.

Prêts et créances

Les prêts et créances sont comptabilisés à leur valeur nominale augmentée des intérêts courus. Une dépréciation peut être constatée sur les prêts et créances si la valeur d'utilité des titres auxquels sont rattachés ces prêts et créances conduit à comptabiliser une dépréciation supérieure à la valeur des titres.

Mali technique de fusion

Suite à l'adoption du règlement ANC 2015-06 du 23 novembre 2015, les malis techniques issus de fusion et de TUP, portant sur des immobilisations financières, sont présentés sur la ligne « Autres immobilisations financières ». Ils correspondent à l'écart négatif entre l'actif net reçu et la valeur nette comptable des titres de la société absorbée. Ces malis sont pris en compte dans les tests de dépréciation des titres de participation décrits ci-dessus.

4.7 Stocks

Les stocks sont constitués de fournitures consommables telles que les pièces de rechange et de sécurité et le petit matériel d'entretien. Lors de leur entrée en stocks, les fournitures et pièces de rechange sont comptabilisées au coût d'acquisition puis sont ensuite valorisées selon la méthode du coût moyen pondéré.

Dans l'hypothèse où la valeur nette de réalisation de l'élément stocké devient inférieure au coût moyen pondéré, une dépréciation est constatée pour la différence.

4.8 Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Les créances en monnaies étrangères sont converties sur la base du dernier cours de change à la date de clôture de l'exercice.

Elles sont éventuellement dépréciées afin de tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu en application de la méthode suivante :

- ◆ les créances non recouvrées sont transférées en créances douteuses lorsque le risque d'irrecouvrabilité est important (dépôt de bilan prévisible, cessation d'activité de clients étrangers) ou lorsqu'elles sont non soldées à la date d'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire ;
- ◆ les créances douteuses ou litigieuses sont dépréciées en fonction du statut de chaque pièce comptable (créance antérieure au dépôt de bilan, réclamation en cours, litige...) ou de la solvabilité du client pour les créances exigibles (poursuites en cours, client étranger sans actif en France...).

4.9 Frais d'émission et prime de remboursement des emprunts

Les frais d'émission d'emprunts obligataires sont enregistrés directement en charges financières à la date d'émission. Lorsque le prix d'émission est inférieur à la valeur de remboursement, la différence est comptabilisée à l'actif et est reprise en charges financières de manière étalée sur la durée de l'emprunt.

4.10 Charges et produits constatés d'avance

Les charges comptabilisées correspondant à des biens ou services non encore reçus sont portées à l'actif du bilan au poste « Charges constatées d'avance ».

Les produits constatés au titre des biens ou services non encore livrés sont enregistrés au passif du bilan au poste « Produits constatés d'avance ».

4.11 Subventions d'investissements

Aéroports de Paris SA bénéficie de subventions d'équipement afin d'acquérir ou de créer des actifs immobilisés. Elles sont enregistrées au niveau des capitaux propres et comptabilisées dans le résultat exceptionnel au même rythme que les amortissements des biens subventionnés.

4.12 Provisions réglementées

Les provisions réglementées sont essentiellement constituées des amortissements dérogatoires. Ces compléments d'amortissement sont comptabilisés dans le seul objectif de bénéficier d'avantages fiscaux et ne reflètent donc pas une dépréciation de l'actif sous-jacent. Ils sont comptabilisés au sein des capitaux propres dans la rubrique « provisions réglementées » en contrepartie du résultat exceptionnel.

4.13 Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges comprennent principalement les provisions pour engagements sociaux destinées à couvrir les avantages du personnel à long terme et les provisions pour restructuration.

Avantages du personnel à long terme

La provision pour engagements sociaux couvre des régimes à prestations définies et d'autres avantages à long terme et ne couvre pas les régimes à cotisations définies.

RÉGIMES À PRESTATIONS DÉFINIES

Aéroports de Paris SA provisionne l'ensemble des régimes à prestations définies afin d'assurer la couverture de ses engagements sociaux suivants :

- ◆ indemnités de fin de carrière ;
- ◆ mutuelle aux retraités ;
- ◆ régime de pré-retraite PARDA (Plan d'accompagnement à la retraite en départ anticipé) ;
- ◆ régime de retraite supplémentaire ;
- ◆ médaille du travail.

L'obligation nette de la Société au titre de régimes à prestations définies est évaluée séparément pour chaque régime en estimant le montant des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ce montant est actualisé pour déterminer sa valeur actuelle, et minoré de la juste valeur des actifs du régime et du coût des services passés non comptabilisés. Le taux d'actualisation est égal au taux, à la date de clôture, fondé sur les obligations de première catégorie dont la date d'échéance est proche de celle des engagements de la Société. Les calculs sont effectués par un actuaire qualifié en utilisant la méthode des unités de crédit projetées.

La fraction des écarts actuariels cumulés non comptabilisés excédant 10 % du montant le plus élevé entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue des membres du personnel bénéficiant du régime.

Les hypothèses actuarielles sont précisées dans la note 6.8.

L'obligation nette de la Société au titre des avantages à long terme autres que les régimes de retraite, est égale à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus au cours de la période présente et des périodes antérieures. Ces avantages sont actualisés et minorés, le cas échéant, de la juste valeur des actifs dédiés. Le taux d'actualisation est égal au taux d'intérêt, à la date de clôture, des obligations de première catégorie ayant des dates d'échéances proches de celles des engagements de la Société. Le montant de l'obligation est déterminé en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les écarts actuariels sont comptabilisés en résultat de la période au cours de laquelle ils surviennent.

RÉGIME À COTISATIONS DÉFINIES

Un régime à cotisations définies est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi en vertu duquel une entité verse des cotisations définies à une entité distincte et n'aura aucune obligation juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires. Les cotisations à payer à un régime à cotisations définies sont comptabilisées en charges liées aux avantages du personnel lorsqu'elles sont dues.

Autres provisions pour risques et charges

Les autres provisions pour risques et charges sont destinées à couvrir les risques inhérents à l'activité de l'entreprise, les risques résultant des litiges, des amendes et pénalités.

Ces provisions sont comptabilisées dès lors que les critères suivants sont respectés :

- ◆ il existe une obligation à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé ;
- ◆ dont il est probable ou certain qu'elle provoquera une sortie de ressources au bénéfice de ce tiers sans contrepartie au moins équivalente de celui-ci ;
- ◆ le montant peut être estimé de manière fiable.

Les passifs éventuels constitués des obligations potentielles de l'entité à l'égard d'un tiers et résultant d'événements dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance, ou non, d'un ou plusieurs événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entité. Ceux-ci font l'objet d'une information en annexe (cf. note 8 « Engagements hors bilan et passifs éventuels »).

4.14 Dettes

Dettes financières

OPÉRATIONS EN DEVISE

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice au taux de clôture, à l'exception de ceux couverts par des contrats d'échanges de devises. Les opérations parfaitement couvertes, notamment celles portant sur les dettes financières en devises, sont présentées au cours de couverture.

INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Aéroports de Paris SA gère les risques de marché liés aux variations des taux d'intérêt et des cours de change, en utilisant des instruments financiers dérivés, notamment des *swaps* de taux d'intérêt et des *swaps* de devises. Tous ces

instruments sont utilisés à des fins de couverture et sont strictement adossés. Aéroports de Paris SA détient des instruments dérivés non liés à la gestion des risques. Il en est ainsi des options de vente et d'achat sur des obligations convertibles (FCCBs - Foreign Currency Convertible Bond) détenues par ADP et qui sont présentés en engagements hors bilan (voir note 8).

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments de couverture sont constatés symétriquement aux éléments couverts, au cas d'espèce, les dérivés de taux portés par Aéroports de Paris SA couvrant des dettes financières, leurs produits et charges sont constatés dans le résultat financier.

AUTRES DETTES

Les dettes d'exploitation et les autres dettes sont comptabilisées lorsque conformément à une commande de l'entreprise, la marchandise a été livrée ou le service rendu.

4.15 Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement sont comptabilisées à leur valeur historique d'acquisition. Leur valeur au bilan n'est pas réévaluée lorsque la valeur liquidative est supérieure au prix d'acquisition. En revanche, la moins-value latente éventuelle donne lieu à la comptabilisation d'une dépréciation.

4.16 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués d'instruments financiers qui permettent à Aéroports de Paris SA de gérer, sans prendre de risques significatifs, ses excédents ou ses besoins de trésorerie à court terme.

La trésorerie est composée :

- ◆ des comptes de caisse ;
- ◆ des comptes à vue ;
- ◆ des comptes à terme ;
- ◆ des valeurs mobilières de placement qui ne présentent pas de risque significatif de variation de valeur en raison de leur nature et peuvent être aisément converties en disponibilités du fait de l'existence d'un marché ou d'un acquéreur potentiel ;
- ◆ de la partie des soldes créditeurs de banques, et des intérêts courus et non échus qui s'y rattachent, correspondant à des découverts momentanés.

NOTE 5 NOTES RELATIVES AU COMPTE DE RÉSULTAT

5.1 Ventilation du montant net du chiffre d'affaires de la société Aéroports de Paris

L'information sectorielle ci-dessous est présentée en cohérence avec le reporting interne et les indicateurs sectoriels présentés au principal Directeur opérationnel du groupe :

(en millions d'euros)	Secteurs opérationnels					2024	2023
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	Autres activités	International et développements aéroportuaires		
Redevances aéronautiques	1 235	-	-	-	-	1 235	1 156
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	529	-	-	-	-	529	492
Activités commerciales	-	609	13	-	-	622	536
Recettes locatives	2	163	251	-	-	416	391
Redevances spécialisées	267	-	-	-	-	267	242
Parcs et accès	-	181	-	-	-	181	175
Prestations industrielles	-	63	-	-	-	63	59
Autres recettes	19	70	2	5	14	110	134
TOTAL	2 052	1 086	266	5	14	3 423	3 185

Le chiffre d'affaires en 2024 est en hausse de 8 % (238 millions d'euros) et s'élève à 3 423 millions d'euros en lien principalement avec l'augmentation du trafic aérien (+ 3,7 MPax, i.e. +4 % vs 2023) et la performance des activités commerciales. La variation du chiffre d'affaires s'explique principalement par :

- ♦ la hausse du produit des redevances aéronautiques dont les redevances passager, atterrissage et stationnement (+79 millions d'euros) provient de la hausse du trafic passager départ de + 4 % par rapport à 2023 et de l'effet de l'augmentation tarifaire des redevances aéronautiques de + 4,5 % depuis le 1er avril 2024 ;
- ♦ la hausse des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (+ 37 millions d'euros) s'expliquant par l'augmentation des dépenses imputables aux prestations de services sûreté, sous l'effet de la hausse du trafic et des effets prix en lien avec l'inflation et les renouvellements de marchés ;

- ♦ la hausse des activités commerciales (+ 86 millions d'euros) est essentiellement portée par les Boutiques en Zone Réservée ainsi que le Salon VIP et les accueils officiels. Elle est liée à la hausse du trafic, à des effet taux et au CA/Pax de 32,1 euros, en progression de + 5 % par rapport à 2023. Les activités commerciales bénéficient d'une augmentation de la publicité portée par les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ;
- ♦ la hausse des recettes locatives (+ 25 millions d'euros) portée à la fois par la hausse des revenus sur les plateformes en lien avec la réouverture de l'ensemble des infrastructures et par un effet indexation sur les contrats existants ;
- ♦ la hausse du produit des redevances spécialisées des activités aéronautiques (+ 25 millions d'euros) est portée principalement par les banques d'enregistrement, augmentation liée à la hausse du trafic départ.

5.2 Production immobilisée

(en millions d'euros)	2024	2023
Production immobilisée	71	59

La production immobilisée 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.

5.3 Autres produits d'exploitation

(en millions d'euros)	2024	2023
Autres produits d'exploitation	21	69
Pénalités reçues	3	3
TOTAL AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	24	72

Les 24 millions d'euros des autres produits d'exploitation concernent principalement des indemnités comptabilisées pour 18 millions d'euros 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 (3 millions d'euros) et au titre du projet CDG Express

(15 millions d'euros). La diminution de 48 millions par rapport à 2023 porte principalement sur la vente ponctuelle de capacités électriques excédentaires, réalisée sur cette même année, pour 35 millions d'euros.

5.4 Achats et charges externes

(en millions d'euros)	2024	2023
Électricité	(50)	(28)
Eau, gaz et combustibles	(19)	(17)
Fournitures et petits matériels d'exploitation	(13)	(12)
Autres achats consommés	(41)	(62)
Achats consommés	(123)	(119)
Prestations de services	(614)	(569)
<i>Sûreté</i>	(261)	(253)
<i>Nettoyage</i>	(79)	(79)
<i>Transports</i>	(34)	(31)
<i>PHMR (Personne Handicapée à Mobilité Réduite)</i>	(89)	(75)
<i>Autres</i>	(151)	(131)
Entretien, réparations & maintenance	(186)	(171)
Frais postaux et communication	(32)	(30)
Assurances	(17)	(14)
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	(28)	(31)
Publicité, publications, relations publiques	(69)	(40)
Locations et charges locatives	(23)	(23)
Personnel extérieur	(6)	(3)
Autres charges externes	(37)	(35)
Charges externes	(1 012)	(916)
TOTAL ACHATS ET CHARGES EXTERNES	(1 135)	(1 035)

Les achats et charges externes s'élèvent à 1 135 millions d'euros en 2024 contre 1 035 millions d'euros l'année dernière soit une hausse de 10 % (100 millions d'euros). Cette hausse est liée principalement à de l'effet prix compte tenu de l'inflation et aux renouvellements de marchés, à la hausse du trafic, à la réouverture d'infrastructures et à un effet Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 (JOP 2024).

Les augmentations des achats et charges externes sont à analyser en corrélation de la hausse du chiffre d'affaires de 8 %. Les variations portent sur les postes suivants :

- ◆ les achats consommés s'élèvent à 123 millions d'euros en 2024 contre 119 millions d'euros en 2023 soit une augmentation de 3 % (+ 4 millions d'euros) par rapport à 2023. Cette variation comprend notamment :
 - ◆ une hausse de 22 millions d'euros sur le poste électricité (50 millions d'euros en 2024 contre 28 millions d'euros en 2023) en lien avec la hausse de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE) ;
 - ◆ une baisse des autres achats consommés de - 21 millions d'euros (41 millions d'euros en 2024 contre 62 millions d'euros en 2023) en raison de la diminution des charges des projets de la Société du Grand Paris et du CDG Express.

- ◆ les prestations de services s'élèvent à 614 millions d'euros en 2024 contre 569 millions d'euros en 2023 soit une hausse de 8 % (+ 45 millions d'euros). Les postes de variations sont principalement :

- ◆ la sûreté, de 261 millions d'euros en 2024 contre 253 millions d'euros en 2023 soit une hausse de 3 % (+ 8 millions d'euros). Cette augmentation est due a un effet prix en lien avec l'adoption au 1^{er} janvier 2024 de la hausse des salaires minimaux conventionnels de 5 % ;
- ◆ les transports s'élève à 34 millions d'euros en 2024 contre 31 millions d'euros en 2023 soit une hausse de 10 % (+ 3 millions d'euros), lié d'une part à l'effet de variation du périmètre de l'ouverture du puits de correspondance du terminal 2G à Charles de Gaulle et d'autre part aux Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 en lien avec la régulation du réseau routier et de la connectivité aux infrastructures dédiées aux JOP 2024 ;
- ◆ la sous-traitance PHMR s'élève à 89 millions d'euros en 2024 contre 75 millions d'euros en 2023 soit une hausse de 19 % (+ 14 millions d'euros) soit principalement : 6 millions d'euros d'effet taux de trafic PHMR passant à 1,09 % en 2024 contre 0,99 % en 2023 ; 5 millions d'euros d'effet qualité de service en raison de la mise en

place d'un plan de robustesse et 3 millions d'euros d'effet JOP 2024 pour du renfort opérationnel ;

- ◆ les autres prestations de services s'élèvent à 151 millions d'euros en 2024 contre 131 millions d'euros en 2023 soit une hausse de 15 % (+ 20 millions d'euros) en raison de la hausse de 10 millions d'euros au niveau des prestations d'accueil compte-tenu de la réouverture d'infrastructures et d'une amélioration de la qualité de service. Ainsi que d'une hausse de 3 millions d'euros au niveau des prestations de gardiennage pour de la qualité de service et un effet prix et d'une hausse de 2 millions d'euros au niveau des prestations hivernales en lien avec l'effet météo ;
- ◆ l'entretien et réparation s'élève à 186 millions d'euros en 2024 contre 171 millions d'euros en 2023 soit une hausse de 9 % (+ 15 millions d'euros) conséquence d'une hausse

de 6 millions d'euros en lien avec l'ouverture d'infrastructures, une hausse de 5 millions d'euros dans le cadre des JOP 2024, une hausse de 3 millions d'euros liée à l'effet prescription et enfin, une hausse de 1 million d'euros pour le renouvellement des marches des électromécaniques ;

- ◆ les autres services et charges externes s'élèvent à 212 millions d'euros en 2024 contre 176 millions d'euros en 2023 soit une hausse de 20 % (+ 36 millions d'euros) avec principalement une hausse de 29 millions au niveau de la publicité, du marketing en lien avec le partenariat JOP 2024. Le poste personnel extérieur s'élève à 6 millions d'euros en 2024 contre 3 millions d'euros en 2023 soit une hausse de 100 % (+ 3 millions d'euros) en lien avec du renfort d'effectif dans le cadre des JOP 2024.

5.5 Impôts et taxes

(en millions d'euros)	2024	2023
Taxe sur les infrastructures longues distances	(131)	-
Taxe foncière	(80)	(87)
Contribution économique territoriale	(37)	(36)
Taxes non récupérables prestations de sûreté	(60)	(56)
Impôts assis sur les rémunérations	(25)	(22)
Autres impôts	(30)	(21)
IMPÔTS ET TAXES	(363)	(223)

Les impôts et taxes sont en hausse de 63 % et s'établissent à 363 millions d'euros en 2024 :

- ◆ la taxe sur les infrastructures de transport de longue distance figurant dans les comptes de l'exercice s'élève à 131 millions d'euros. Cette taxe a été mise en place par l'article 100 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 et codifiée aux articles L425-1 à L.425-20 du code des impositions des biens et services. Y sont assujetties les entreprises qui ont atteint un niveau moyen de rentabilité apprécié à l'échelle de l'ensemble des activités qu'elles réalisent excédant 10 % sur les 7 années précédentes, en excluant les deux exercices pour lesquels ce niveau est le plus élevé et les deux pour lesquels il est le plus faible sur la période considérée. Cette taxe, égale à 4,6 % du chiffre d'affaires dans le champ d'application de la TVA (déduction faite d'une franchise de 120 millions d'euros), n'est pas une charge déductible du résultat imposable ;
- ◆ la taxe foncière a diminué de 7 millions d'euros en raison des dégrèvements intervenus suite à la décision de la Cour administrative d'appel de Versailles d'annulation des coefficients de localisation de la commune de Tremblay en France pour les années 2019 à 2023 (+ 13 millions d'euros), dont l'effet a été en partie compensé par la revalorisation annuelle des bases taxables prenant en compte l'inflation ;

- ◆ en matière de contribution économique territoriale, la variation de - 1 million d'euros est principalement due à la baisse de 25 % du taux de la CVAE (passant de 0,375 % à 0,28 %) ;
- ◆ les taxes non récupérables 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.
- ◆ les autres impôts comprennent principalement :
 - ◆ les taxes d'assainissement pour 8 millions d'euros ;
 - ◆ la taxe sur les bureaux en Île de France pour 7 millions d'euros ;
 - ◆ la redevance DGAC pour 6 millions d'euros ;
 - ◆ la Contribution Sociale de Solidarité pour 4 millions d'euros ;
 - ◆ la taxe sur les surfaces de stationnements pour 3 millions d'euros.

5.6 Charges de personnel

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
Salaires	(402)	(370)
Charges sociales	(162)	(145)
Prime d'intéressement	(12)	(8)
Comité social économique	(19)	(18)
Autres charges de personnel	(17)	(15)
CHARGES DE PERSONNEL	(612)	(556)

- Les charges de personnel s'élèvent à 612 millions d'euros au 31 décembre 2024 et sont en augmentation de 56 millions d'euros par rapport à l'année dernière.

Cette augmentation est due essentiellement aux augmentations générales et individuelles, Les autres effets de la hausse sont les suivants :

 - ◆ l'évolution à la hausse des effectifs, liée aux recrutements effectués depuis 2023 :
- ◆ un accord d'intéressement a été signé en 2022 pour une durée de trois ans ;
 - ◆ les autres charges de personnel comprennent notamment l'abondement PEG/PERCOL, ainsi que les repas des salariés d'Aéroports de Paris SA pris en dehors des restaurants gérés par le CSE.

5.7 Dotations/reprises aux amortissements et provisions d'exploitation

<i>(en millions d'euros)</i>	2024		2023	
	Dotations	Reprises	Dotations	Reprises
Immobilisations incorporelles	(26)	-	(26)	-
Immobilisations corporelles	(553)	2	(515)	-
Dépréciations des Immobilisations	(2)	1	-	10
Amortissements et dépréciations des immobilisations	(581)	3	(541)	10
Provisions pour risques	(14)	14	(15)	6
Provisions pour charges	(29)	36	(49)	10
Provisions pour risques et charges	(43)	50	(64)	16
Créances clients et comptes rattachés	(8)	8	(7)	5
Dépréciations des créances	(8)	8	(7)	5
TOTAL	(632)	61	(611)	32

- Les dotations nettes de reprises aux amortissements et provisions d'exploitation s'élèvent à - 571 millions d'euros contre une charge nette en 2023 de - 579 millions d'euros. Elles concernent :

 - ◆ les amortissements et dépréciations des immobilisations pour - 578 millions d'euros (cf. note 6.1) ;
- ◆ les provisions pour risques et charges pour + 7 millions d'euros.

Le montant des dotations aux provisions pour risques et charges s'élève à 43 millions d'euros et comprend principalement les provisions pour engagements sociaux pour 29 millions (cf. note 6.8).

5.8 Résultat financier

Le résultat financier au titre de l'exercice 2024 s'élève à + 240 millions d'euros et comprend :

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
Produits des participations et autres titres immobilisés	17	5
Intérêts des prêts et swaps	42	35
Autres produits financiers	567	99
Produits financiers	626	139
Intérêts des emprunts et des dettes	(161)	(160)
Autres charges financières	(225)	(130)
Charges financières	(386)	(290)
RÉSULTAT FINANCIER	240	(151)

Le résultat financier net augmente de 391 millions d'euros par rapport à 2023, avec une augmentation des produits financiers de 487 millions d'euros et une augmentation des charges financières de 96 millions d'euros.

En 2024, les produits financiers, d'un montant de 626 millions d'euros, sont principalement composés :

- ◆ des revenus des participations et autres titres financiers pour 17 millions d'euros dont 8 millions d'euros pour Extime Travel Essentials Paris, 3 millions d'euros pour Extime Média et 3 millions d'euros pour Roissy Sogaris ;
- ◆ des intérêts des prêts pour 42 millions d'euros ;
- ◆ des autres produits financiers, lesquels correspondent principalement à :
 - ◆ des reprises de dépréciations des comptes courants pour 417 millions d'euros (cf. note 6.3) ;
 - ◆ des reprises de dépréciations des titres de participation et prêts pour 41 millions d'euros (cf. note 6.2) et sur OPCVM pour 4 millions d'euros ;
 - ◆ des intérêts des comptes courants pour 41 millions d'euros dont 16 millions d'euros pour ADP International et 16 millions d'euros pour TANK ÖWA alpha GmbH ;

- ◆ des revenus de placement sur des comptes à terme pour 27 millions d'euros ;
- ◆ des produits de cessions de valeurs mobilières de placement pour 18 millions d'euros ;
- ◆ des gains de change pour 18 millions d'euros.

Les charges financières de l'exercice de 386 millions d'euros sont en partie constituées de charges d'intérêts sur emprunts et dettes pour 161 millions d'euros.

Les autres charges financières concernent notamment :

- ◆ des charges sur cessions de titres de placement pour 102 millions d'euros dans le cadre de la cession d'ADP Ingénierie ;
- ◆ des dépréciations des titres de participation et prêts pour 111 millions d'euros en lien avec les tests de dépréciation réalisés sur les actifs financiers ;
- ◆ des primes de remboursement des emprunts pour 10 millions d'euros.

Répartition du résultat financier entre groupe ⁽¹⁾ et hors Groupe

(en millions d'euros)	Produits des participations	Dotations et Reprises sur provisions et dépréciations	Autres produits et charges financiers	Total
GMR Airports Limited	-	-	22	22
Extime Duty Free Paris	-	(3)	1	(2)
TANK ÖWA alpha GmbH	-	-	44	44
ADP International	-	237	23	260
ADP International Americas LLC	-	1	-	1
ADP Immobilier	-	2	-	2
Extime Média	3	2	-	5
Extime Travel Essentials Paris	8	-	-	8
Hologarde	1	(2)	-	(1)
Egidium	-	-	(1)	(1)
Hôtels aéroportuaires	-	-	1	1
ADP Ingénierie	-	78	(91)	(13)
SCI Roissy Sogaris	3	-	-	3
ADP Immobilier Tertiaire	-	-	1	1
ADP Invest	-	(5)	-	(5)
Résultat financier Groupe	15	310	-	325
Charges financières nettes	-	-	-	(168)
Autres produits et charges financiers	-	-	-	84
Autres charges financières	-	-	-	(1)
Résultat financier hors Groupe	-	-	-	(85)
RÉSULTAT FINANCIER				240

¹ Le groupe s'entend ici des filiales et participations détenues par Aéroports de Paris SA.

5.9 Résultat exceptionnel

(en millions d'euros)	2024	2023
Reprise amortissements dérogatoires	63	71
Autres produits exceptionnels sur immobilisations	3 343	116
Produits exceptionnels sur immobilisations	3 406	187
Reprises aux provisions pour risques et charges	36	48
Autres produits exceptionnels	1	1
Produits exceptionnels divers	37	49
Produits exceptionnels	3 443	236
Dotations amortissements dérogatoires	(125)	(119)
Autres charges exceptionnelles sur immobilisations	(1 099)	(76)
Charges exceptionnelles sur immobilisations	(1 224)	(195)
Dotations provisions risques et charges exceptionnelles	-	(11)
Autres charges exceptionnelles	(29)	(38)
Charges exceptionnelles diverses	(29)	(49)
Charges exceptionnelles	(1 253)	(244)
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	2 190	(8)

Le résultat exceptionnel de + 2 190 millions d'euros est principalement composé :

- ♦ des plus ou moins-values nettes de cession des titres de participation pour + 2 693 millions d'euros dont 2 672 millions d'euros sur les titres GMR Airports Limited (cf. note 1), + 31 millions d'euros sur les titres Extime Travel (cf. note 1) et -10 millions d'euros sur la cession des titres EPIGO ;
- ♦ des dépréciations de titres pour - 473 millions d'euros, compte-tenu de la valeur boursière de GMR Airports Limited à la date de clôture ;
- ♦ des dotations nettes de reprises aux amortissements dérogatoires - 61 millions d'euros, qui concernent principalement des immobilisations corporelles ;
- ♦ des reprises d'actifs en pleine propriété sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle pour + 27 millions d'euros.

5.10 Impôt sur les bénéfices

Ventilation de l'impôt

(en millions d'euros)	Résultat avant impôt	Impôts	Résultat net hors participation
Résultat courant	1 053	(234)	819
Résultat exceptionnel	2 190	-	2 190
Produits d'intégration fiscale	-	4	4
Report en arrière des déficits	-	-	-
TOTAL (HORS PARTICIPATION)	3 243	(230)	3 013

En 2024, le résultat d'ensemble de l'intégration fiscale dont Aéroports de Paris est la société mère s'élève à 900 millions d'euros (pour rappel, le solde des déficits placés en report a été totalement imputé en 2022).

La charge d'impôt de 234 millions d'euros est présentée nette des 5 millions d'euros de crédits et réductions d'impôt générés au titre de l'exercice. Aéroports de Paris SA ne constate pas d'impôts différés dans les comptes annuels.

Le tableau ci-après détaille les différences temporaires qui donneront lieu à comptabilisation, dans le futur, d'une dette ou d'une économie d'impôt :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023	Variation
Charges à payer sur participation des salariés	(21)	(11)	(10)
Provisions pour engagements sociaux	(362)	(343)	(19)
Autres provisions non déductibles	(63)	(46)	(17)
Frais d'acquisition des titres de participation	(14)	(14)	-
Amortissements des frais d'acquisition de titres de participation	14	11	3
Charges de l'exercice déductibles sur exercices ultérieurs	(446)	(404)	(42)
Autres produits taxés d'avance	12	(12)	24
Produits d'exercices ultérieurs taxés au cours de l'exercice	12	(12)	24
FEDEX	71	-	71
Provisions réglementées	1 450	1 389	61
Autres charges déduites d'avance	-	1	(1)
Charges d'exercices ultérieurs déduites	1 521	1 390	131
TOTAL DIFFÉRENCES TEMPORAIRES	1 087	974	113

La dette future d'impôt estimée s'élève à 281 millions d'euros au 31 décembre 2024 (252 millions d'euros au 31 décembre 2023). Cette valorisation a été effectuée au taux d'impôt à 25,83 %.

NOTE 6 NOTES RELATIVES AU BILAN

6.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Augmentation	Diminution	Virement de poste à poste	Au 31/12/2024
Cessions et droits similaires, brevets, licences, marques, procédés, droits et valeurs similaires	320	-	(4)	26	342
Immobilisations incorporelles	320	-	(4)	26	342
Terrains	52	-	(2)	-	50
Aménagements des terrains	38	-	-	3	41
Constructions	38	-	(95)	801	14 925
Constructions sur sol d'autrui	3	-	-	-	3
Inst. techniques, matériels et outillages industriels	186	-	(4)	32	214
Autres immobilisations corporelles	337	-	(2)	34	369
Immobilisations corporelles	14 831	-	(103)	870	15 602
Immobilisations en cours	1 207	778	-	(862)	1 117
Avances fournisseurs immobilisations	12	-	-	(7)	5
TOTAL	16 370	778	(107)	27	17 066

Principaux investissements de la période

Le montant des investissements réalisés au cours de l'exercice 2024 s'élève à 778 millions d'euros.

Les principaux investissements en 2024 sont les suivants :

- ♦ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
 - ♦ l'espace commercial du salon des hospitalités qui vise à mettre en place une offre commerciale adaptée aux passagers VIP ;
 - ♦ le projet de prolongation de la canalisation de rejet des eaux pluviales jusqu'à la Marne à Paris-Charles de Gaulle ;
 - ♦ le projet d'autonomisation, de traitement de la vétusté et de mise en conformité du hangar avion Fedex H4 ;
 - ♦ le projet Tri-Correspondance-Nord (TCN) qui consiste à mutualiser les installations de tri bagages correspondances courtes au standard 3 des terminaux 2A, 2C et 2D ;
- ♦ la création d'une installation géothermique en centrale thermo frigo-électrique (CFTE) ;
- ♦ l'acquisition de 11 déneigeuses hautes performances ;
- ♦ la refonte du process des eaux pluviales sur l'ensemble du bassin versant Seine ;
- ♦ le projet d'installation d'équipements de détection de drones pour l'amélioration de la sûreté et de la sécurité de Paris-Charles de Gaulle ;
- ♦ la création des aires grand Est Nord - AGEN ;
- ♦ la réhabilitation et la rénovation structurelle du Parc CD ;
- ♦ la poursuite des travaux sur la gare pour l'arrivée du CDG Express avec notamment la reconfiguration de la gare CDG2 pour l'accueil du CDG Express.
- ♦ pour l'aéroport de Paris-Orly :
 - ♦ la rénovation de la piste 2 ;

- ◆ le remplacement réglementaire des EDS standard 2 par des EDS standard 3 des groupes de banques d'enregistrement 40 à 42 d'Orly 4 ;
- ◆ la revalorisation et l'électrification du parking P2 ;
- ◆ la fourniture, l'installation et le raccordement de PCA (Pré Conditioned Air) sur les postes avions d'Orly ;
- ◆ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10 ;
- ◆ le projet d'aménagement et de développement Orlyparc Ouest – Parc Othello ;
- ◆ l'achat de véhicule et d'engins PHMR du prestataire assistance mobilités ;
- ◆ le projet de rénovation des infrastructures aéronautiques de la voie W2 au droit des postes Alpha 52 – Delta 06 à Delta 12 ;
- ◆ le projet d'ouverture de la rue parisienne RPD1 ;
- ◆ l'installation d'un deuxième poste d'alimentation électrique 225 kV qui sera alimenté depuis une nouvelle alimentation RTE 225 kV issue du poste de Chevilly (augmentation de la capacité) ;
- ◆ le projet de création d'une nouvelle boucle de courant haute tension en complément de celles déjà existantes avec ses postes électriques pour permettre de distribuer l'énergie électrique nécessaire pour l'électrification des aires à matériels des assistants en escale (GSE), pour les alimentations électriques des équipements de climatisation des avions (ACU) et pour les bornes de recharges des véhicules électriques (BRVE) des passagers et des véhicules ADP,
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, les investissements ont porté principalement sur des affaires de sûreté comme la vidéosurveillance et les clôtures périmétriques, des nouvelles infrastructures ainsi que l'acquisition de nouveaux véhicules (Véhicules d'Intervention Mousses VIM hybrides rechargeable).

Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé en 2024 des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plateformes, notamment informatiques.

Principales mises en services au cours de l'exercice

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne principalement des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles. Ces reclassements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- ◆ l'espace commercial du salon des hospitalités implanté sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ l'enveloppe budgétaire destinée à la réalisation de plusieurs projets dans le cadre de la création de la nouvelle gare ferroviaire sur la plateforme d'Orly dans le cadre du plan de développement du Grand Paris ;
- ◆ la mise en conformité réglementaire des systèmes de Tri Bagages Est à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ la rénovation de la piste 2 à Paris-Orly ;
- ◆ la création des Aires Grand Est Nord (AGEN) à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ le projet de remplacement de la couverture du corps central du T2E afin de garantir la sécurité des biens et des personnes à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ l'installation d'équipements de détection de drones associés à un système d'hypervision et de surveillance aérienne basse altitude pour l'amélioration de la sûreté et de la sécurité aéronautique à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ l'acquisition de 8 dégivreuses avions, modèle hybride électrique-thermique.

Diminutions

Les diminutions correspondent principalement à des mises au rebut dont certains actifs sont liés aux aérogares de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Virements de poste à poste

Aéroports de Paris SA a opté pour la reprise en pleine propriété d'actifs à l'échéance des contrats de baux à Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT) pour 27 millions d'euros en 2024, dont 26 millions relatifs au bâtiment 4500 à usage d'activité logistique loué à AIR France.

TABLEAU DES AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Augmentation	Diminution	Au 31/12/2024
Concessions et droits similaires, brevets, licences, marques, procédés, droits et valeurs similaires	(264)	(26)	4	(286)
Immobilisations incorporelles	(264)	(26)	4	(286)
Aménagements des terrains	(27)	(1)	-	(28)
Constructions	(7 517)	(520)	95	(7 942)
Constructions sur sol d'autrui	(3)	-	-	(3)
Inst. techniques, matériels et outillages industriels	(148)	(9)	4	(153)
Autres immobilisations corporelles	(218)	(22)	-	(240)
Immobilisations corporelles	(7 913)	(552)	99	(8 366)
Total des amortissements	(8 177)	(578)	103	(8 652)
Constructions	(2)	(12)	2	(12)
Immobilisations en cours	(4)	(1)	1	(4)
Total des dépréciations	(6)	(13)	3	(16)
TOTAL	(8 183)	(591)	106	(8 668)

TABLEAU DE RÉÉVALUATION DES IMMOBILISATIONS

Une partie des immobilisations a été réévaluée dans le cadre des réévaluations légales de 1959 et 1976.

(en millions d'euros)	Valeurs réévaluées			Amortissements sur l'écart de réévaluation		Écart de réévaluation net (6) = (2) - (5)
	Valeur brute (1)	Augmentation de la valeur brute (2)	Total (3) = (1)+(2)	Exercice (4)	Cumulés (5)	
Terrains	19	23	41	(1)	-	22
Immobilisations non amortissables	19	23	41	(1)	-	22
Aménagements des terrains	1	-	1	-	-	-
Constructions	275	244	519	-	244	-
Immobilisations amortissables	275	244	520	-	244	-
TOTAL	294	267	561	(1)	244	22

L'écart de réévaluation relatif aux immobilisations non amortissables figure aux capitaux propres pour un montant de 22 millions d'euros au 31 décembre 2024.

6.2 Immobilisations financières

Valeur brute

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Augmentation	Diminution	Virement de poste à poste	Au 31/12/2024
Titres de participation	2 367	3 640	(610)	538	5 935
Créances rattachées à des titres de participation	807	102	(67)	-	842
Prêts	6	-	(1)	-	5
Autres immobilisations financières	97	18	-	-	115
TOTAL	3 277	3 760	(678)	538	6 897

Les principaux mouvements sur les titres concernent :

- ◆ GMR Airports Limited pour + 2 672 millions d'euros (cf. note 1) ;
- ◆ les acquisitions du groupe Extime PS et de Paris Experience Group pour 360 millions d'euros (cf. note 1) ;
- ◆ la cession de titres Epigo pour 13 millions d'euros; cession suivie d'une fusion, en date du 8 juillet 2024 entre les sociétés Epigo et Extime Food & Beverage Paris ;

- ◆ les titres Extime Travel Essentials pour 8 millions d'euros (cf note 1) ;
- ◆ l'augmentation des titres ADP International pour 538 millions d'euros, par incorporation de compte courant (cf. note 6.3)

Dépréciation

Cf. note 4.6 Immobilisations financières.

Les dépréciations sur les « Immobilisations financières » s'élèvent à 719 millions d'euros et concernent :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Augmentation	Diminution	Au 31/12/2024
ADP International	(119)	(101)	-	(220)
GMR Airports Limited	-	(473)	-	(473)
ADP Immobilier	(2)	-	2	-
Extime Duty Free Paris	-	(3)	-	(3)
EPIGO	(19)	-	19	-
ADP Invest	(13)	(5)	-	(18)
Hologarde	-	(2)	-	(2)
Extime Média	(2)	-	2	-
Autres	(20)	-	17	(3)
TOTAL	(175)	(584)	40	(719)

Les dépréciations de titres de participation concernent principalement :

- ◆ les titres GMR Airports Ltd qui, comme indiqué dans la note sur les faits marquants, ont fait l'objet d'un échange lors de la fusion le 25 juillet 2024. Les nouveaux titres reçus ont été valorisés à 3 268 millions d'euros sur la base du cours de bourse de 94,11 INR/action et d'un cours de change de 90,7 86

INR/euro au 25 juillet 2024. Au 31/12/2024, ces titres ont été dépréciés de 473 millions d'euros pour s'établir à 2 795 millions d'euros suite à la baisse du cours de bourse (78,56 INR/action) et à l'évolution du cours de change (88,617 INR/euro) ;

- ◆ la recapitalisation d'ADP International de 538 millions d'euros conduit à une dépréciation complémentaire de 101 millions d'euros.

TABEAU DES FILIALES ET PARTICIPATIONS

			Quote part du capital détenue par ADP	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consenties par ADP non remboursés	Cautions et avals donnés par ADP	Chiffre d'affaires hors taxes	Résultat de l'exercice	Dividendes encaissés par ADP
(en millions d'euros)	Capital	Autres capitaux propres	en %	Brute	Nette					
FILIALES										
ADP International – France ⁽¹⁾	146	170	100 %	658	438	24	-	19	154	-
ADP Invest – France ⁽¹⁾	5	3	100 %	18	-	10	-	-	(1)	-
Hologarde – France ⁽¹⁾	16	1	100 %	16	14	3	-	20	1	-
Hub One – France ⁽¹⁾	41	15	100 %	41	41	7	4	303	6	-
ADP Immobilier – France ⁽¹⁾	216	41	100 %	243	243	11	-	-	-	-
GMR Infra Services Limited – Inde ⁽²⁾	60 665	47 630	100 %	673	673	-	-	18	3	-
TANK ÖWA alpha GmbH – Autriche	-	675	100 %	625	625	494	-	-	(24)	-
Group Extime PS -Etats Unis	228	(5)	100 %	228	228	-	-	-	(5)	-
Paris Experience Holding - France	42	-	97 %	124	124	-	-	-	-	-
Financière PCV -France	1	-	100 %	4	4	-	-	-	-	-
ADP Solaire - France	1	-	100 %	1	1	-	-	-	-	-
Campus Extime - France	-	(1)	100 %	-	-	3	-	-	1	-
Extime Food & Beverage – France ⁽¹⁾	-	10	100 %	-	-	-	-	-	-	-
AUTRES PARTICIPATIONS ENTRE 10 % ET 50 %										
Extime Média – France	1	10	50 %	7	7	1	-	78	8	3
Extime Duty Free Paris – France	1	7	51 %	1	1	24	32	821	11	-
GMR Airports Limited – Inde ⁽²⁾	3 153	(27 547)	25 %	3 268	2 795	331	-	566	(9 670)	-
Extime Travel Essentials Paris – France	2	2	50 %	9	9	-	-	17	1	8
SCI Roissy Sogaris – France	2	4	40 %	2	2	-	-	-	4	3
SAS CHENUE LE BOURGET – France	-	1	40 %	-	-	-	-	-	1	-
GI CDG Express – France	1	-	33 %	1	1	-	-	-	-	-
AUTRES PARTICIPATIONS										
FL WH HOLDCO – France	3	-	6 %	5	5	-	-	-	-	-
Paris Experience Group - France	1	-	5 %	2	-	-	-	-	-	-
MPP Holding - France	-	7	5 %	3	-	-	-	-	-	-
Extime Food and Beverage Paris – France	-	(19)	3 %	7	7	-	-	167	(8)	-
TOTAL	-	-		5 935	5 218	908	36	2 009	(9 518)	14

1 Filiales intégrées fiscalement.

2 Filiales étrangères, données en roupie indienne, au 30 septembre 2023 pour GMR Airport Limited.

6.3 Créances d'exploitation

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Créances clients et comptes rattachés	852	835
Personnel et comptes rattachés	5	8
Impôts et taxes	110	112
Comptes courants	178	859
Débiteurs divers	1	23
Autres créances	294	1 002
TOTAL	1 146	1 837

Au 31 décembre 2024, le solde de l'avance versée au personnel concerné par la restructuration (RCC) s'élève à 5 millions d'euros.

La diminution des comptes courants est principalement due à la recapitalisation d'ADP International effectuée par incorporation des comptes courants, pour 538 millions d'euros (cf note 6.2).

Créances clients les plus significatives à la date de clôture

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Direction Générale de l'Aviation Civile	393	375
Air France - KLM	107	96
Extime Duty Free Paris	41	40
Transavia France SAS	17	39
Federal Express Corporation	15	13
Easy Jet	8	12
Société du Grand Paris	8	10
Vueling Airlines	7	5
Etep Operations SNC	6	-
Extime Media	6	-
Créances clients inférieures à 5 millions d'euros	244	245
TOTAL	852	835

La créance client de la Direction Générale de l'Aviation Civile de 393 millions d'euros ne tient pas compte d'une avance de 221 millions d'euros, versée par l'Agence France Trésor afin de couvrir les dépenses de fonctionnement.

Cette avance, qui figure en autres dettes (cf. note 6.11), compensait en partie la baisse des recettes versées par les compagnies aériennes..

Comptes courants

Les comptes courants présentés en autres créances se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
TANK ÖWA alpha GmbH	128	257
ADP International	24	479
ADP Invest	10	4
Hub One	7	8
Hologarde	3	-
Hôtels aéroportuaires	3	4
SCI Ville Aéroportuaire Immobilier 1	1	1
ADP Ingénierie	-	78
Extime Duty Free Paris	-	26
SAS Dahlia Propco	-	2
Filiales (intégrées globalement)	177	859
Entreprises associées et co-entreprises	1	-
TOTAL	178	859

La diminution des comptes courants de 681 millions d'euros comprend :

- ♦ l'effet de l'augmentation des titres d'ADP International par incorporation du compte courant pour -538 millions d'euros ;

- ♦ l'effet de la prise de participation, avant cession, dans ADP Ingénierie par incorporation du compte courant pour -102 millions d'euros, filiale précédemment détenue à 100 % par ADP international.

Dépréciation de l'actif circulant

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Créances clients et comptes rattachés	(34)	(34)
Comptes courants	-	(417)
TOTAL	(34)	(451)

Les dépréciations des créances clients et comptes rattachés de 34 millions d'euros, stables par rapport au précédent exercice, sont liées à des dépréciations sur recettes locatives et sur certaines compagnies aériennes. Il n'y a pas de variation significative constatée sur l'exercice, ni d'augmentation du profil de risque.

La diminution des dépréciations au 31 décembre 2023 des comptes courants de 417 millions d'euros, concerne ADP international pour 339 millions d'euros et ADP Ingénierie pour 78 millions d'euros.

Échéancier des créances

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque nature de créances, la durée restant à courir pour que la créance devienne exigible :

(en millions d'euros)	Montant brut	Exigibilité		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créances rattachées à des titres de participation	842	51	404	387
Prêts	5	1	2	2
Autres créances immobilisées	115	28	2	85
Créances de l'actif immobilisé	962	80	410	474
Créances clients et comptes rattachés	852	852	-	-
Autres créances	294	294	-	-
Créances de l'actif circulant	1 146	1 146	-	-
TOTAL	2 108	1 268	409	497

Les créances propres à l'actif immobilisé, qui s'élèvent à 962 millions d'euros, correspondent principalement à un prêt accordé en 2023 à la filiale GMR Airports Limited pour 331 millions d'euros et à un prêt accordé en 2022 à la filiale Tank OWA pour 300 millions d'euros.

6.4 Valeurs mobilières de placement et disponibilités

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Valeurs mobilières de placement (brut)	560	437
<i>Dont actions propres</i>	28	40
Disponibilités	888	1 146
TOTAL	1 448	1 583

Les disponibilités d'Aéroports de Paris SA sont essentiellement constituées de dépôts à terme pour 722 millions d'euros.

6.5 Comptes de régularisation Actif et Passif

Charges constatées d'avance

Les charges constatées d'avance s'élèvent à 53 millions d'euros et sont essentiellement constituées d'éléments relatifs :

- ♦ aux contrats d'assurances souscrits ;
- ♦ à la Fondation d'entreprise Aéroports de Paris ;
- ♦ au prépaiement des loyers concernant l'utilisation des réseaux construits par Réseau de Transport d'Électricité (RTE) sur la plateforme Paris-Charles de Gaulle restant de leur propriété, au prépaiement des loyers SEMMARIS et ENEDIS pour la plateforme d'Orly. Les loyers sont lissés sur la durée d'utilisations de ses installations par Aéroports de Paris.

Produits constatés d'avance

Les produits constatés d'avance d'un montant de 178 millions d'euros au 31 décembre 2024 comprennent principalement des loyers payés d'avance et de la facturation relative à CDG Express pour 48 millions d'euros.

6.6 Primes de remboursement des obligations

(en millions d'euros)	Actif	Passif
Primes sur emprunts obligataires émis	45	-

Le détail des primes sur emprunts est présenté dans la note 6.9.

6.7 Capitaux propres

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Augmentation	Diminution	Affectation du résultat	Au 31/12/2024
Capital	297	-	-	-	297
Primes d'émission	543	-	-	-	543
Écarts de réévaluation	23	-	(1)	-	22
Réserve légale	30	-	-	-	30
Autres réserves	839	-	-	-	839
Report à nouveau	909	-	-	161	1 070
Résultat de l'exercice	538	2 992	-	(538)	2 992
Subventions d'investissement	51	45	(5)	-	90
Provisions réglementées	1 389	125	(63)	-	1 450
TOTAL	4 618	3 162	(69)	(377)	7 333

Au 31 décembre 2024, le capital de la Société s'établit, à 296 881 806 euros, divisé en 98 960 602 actions, d'une valeur nominale de 3 euros.

Les capitaux propres d'Aéroports de Paris SA s'élèvent à 7 333 millions d'euros.

Les provisions réglementées (cf. note 4.12) représentent 1 450 millions d'euros au 31 décembre 2024, incluant une augmentation de 125 millions d'euros en 2024, en lien avec des mises en services sur les projets de la Société du Grand Paris pour 50 millions d'euros et sur la surveillance de drones pour 14 millions d'euros.

Les actionnaires d'Aéroports de Paris ont approuvé, lors de l'assemblée générale mixte du 21 mai 2024, le versement

d'un dividende de 3,13 euros par action. Le paiement a été effectué le 11 juin 2024, pour un montant total de 377 millions d'euros.

Le conseil d'administration du 19 février 2025 a arrêté les comptes annuels sociaux et consolidés au 31 décembre 2024. Il a été décidé de proposer à l'assemblée générale, statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024, de verser un dividende unitaire de 3 euros par action soit un montant total de 296 millions d'euros sur la base du nombre d'actions en circulation au 31 décembre 2024. Il est précisé qu'aucun acompte sur dividende n'a été versé au cours de l'année 2024.

6.8 Provisions

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Dotations	Reprises	Au 31/12/2024
Autres provisions pour risques	14	11	(3)	22
Provisions pour litiges	26	3	(10)	19
Provisions pour risques	40	14	(14)	41
Provisions pour impôts	3	-	(1)	2
Provisions pour restructuration	72	-	(36)	36
Provisions pour engagements sociaux	344	29	(11)	362
Autres provisions pour charges	26	-	(26)	-
Provisions pour charges	445	29	(72)	401
TOTAL	485	43	(86)	442

Provisions pour restructuration

Pour rappel, au 31 décembre 2021, la provision pour RCC s'établissait à 209 millions d'euros, sur la base de 1 150 salariés éligibles, et concerne principalement le portage des salaires sur la période prévue par l'accord. Le solde de la provision au 31 décembre 2024 s'élève à 28 millions d'euros.

En 2021, Aéroports de Paris SA avait mis en œuvre un Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT). Au 31 décembre 2024, la provision PACT s'élève à 8 millions d'euros.

La diminution de 36 millions d'euros correspond principalement aux utilisations basées sur les versements réalisés.

Provisions pour engagements sociaux

Les engagements sociaux souscrits par Aéroports de Paris SA sont les suivants :

RÉGIME D'INDEMNITÉS DE FIN DE CARRIÈRE (« IFC »)

La Société 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 de la Société aux salariés en contrat de travail à durée indéterminée, est un capital en nombre de mois de salaire de référence dépendant de l'ancienneté à la date du départ en retraite.

Le nombre de mois de traitement de base suivant les années de service à la retraite est pour :

- ◆ 1 à 10 ans : 1 mois par année d'ancienneté ;
- ◆ 11 à 20 ans : ½ mois par année d'ancienneté ;
- ◆ 21 ans et au-delà : ¼ mois par année d'ancienneté.

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 Aéroports de Paris SA est pris en compte dans l'estimation des engagements sociaux relatifs aux régimes d'indemnités de fin de carrière.

Les principaux risques associés à ce régime sont les risques (par ordre de matérialité sur la valeur du passif) :

- ◆ de renégociation à la hausse des barèmes de droits tels que définis par les statuts ;
- ◆ d'augmentation du taux de charges patronales applicable à Aéroports de Paris SA ;
- ◆ de changements du montant des indemnités minimum légales (même si le barème actuellement applicable au sein d'Aéroports de Paris SA est supérieur à ce minimum légal).

AUTRES RÉGIMES

Mutuelle aux retraités

Aéroports de Paris SA 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.

Les principaux risques associés à ce régime sont les risques (par ordre de matérialité sur la valeur du passif) :

- ◆ d'augmentation croissante des coûts médicaux supportés par les mutuelles, ceux-ci ayant une incidence sur la participation financière d'Aéroports de Paris SA ;
- ◆ d'augmentation des charges patronales applicables sur la participation financière d'Aéroports de Paris SA.

Régimes de retraite à prestations définies

La société Aéroports de Paris SA octroie à ses salariés un régime de retraite supplémentaire (rentes viagères) aux salariés présents et éligibles à ce régime au 31 décembre 2019. Aéroports de Paris SA dispose de contrats d'assurance pour la prise en charge notamment de la gestion du paiement des rentes. Ainsi, Aéroports de Paris SA remplit ses obligations au regard de l'Ordonnance n° 2015-839 du 9 juillet 2015 portant sur la sécurisation des rentes de régimes tels définis par l'article L. 137-11 du Code de la Sécurité sociale.

Par ailleurs, la société Aéroports de Paris SA a opté pour la taxe Fillon sur les primes versées sur le fonds collectif de l'assureur (24 %) pour le régime à prestations définies.

Le régime de rentes est un régime de retraite supplémentaire. Ce régime est de type « additionnel » pour

les pompiers (hors Escalier pompiers) bénéficiaires du régime PARDA et présents dans la Société en juillet 2019.

Conformément à l'ordonnance n° 2019-697 du 3 juillet 2019, ADP SA a organisé la fermeture de ces deux dispositifs aux nouveaux entrants à compter de juillet 2019, et a procédé à la cristallisation des droits au 31 décembre 2019.

Régime de médailles

Les salariés de la société Aéroports de Paris SA perçoivent les « médailles d'honneur de l'aéronautique ».

Régime de pré-retraite

Le régime de pré-retraite PARDA (Protocole d'Accord de Régime de Départ Anticipée) 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.

Détail du calcul actuariel

L'engagement social au titre des régimes précédemment décrits est évalué conformément à la Recommandation n° 2013-R 02 du 7 novembre 2013 du Conseil National de la Comptabilité relative aux règles de comptabilisation et d'évaluation des engagements de retraite et avantages similaires.

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour le calcul des engagements sociaux sont :

- ◆ un taux d'actualisation de 3,30 % ;
- ◆ une augmentation annuelle des salaires de 3,85 % par an, inflation comprise ;
- ◆ des taux de charges sociales patronales de 44,4 % ;
- ◆ des tables de turnover selon la catégorie socio-professionnelle et l'âge des salariés : ces tables sont construites sur la base des démissions observées chez ADP SA durant ces dernières années et visent à refléter la probabilité que les salariés n'achèvent pas leur carrière dans l'entreprise ;
- ◆ des tables de mortalité hommes/femmes INSEE prospective 2007-2060 sur la phase d'activité et tables générationnelles hommes/femmes TGH05/TGF05 sur la phase des rentes ;
- ◆ un âge de départ à la retraite de 64 ans pour les cadres et 64 ans pour les catégories employés maîtrise et haute maîtrise.

D'autres hypothèses plus spécifiques sont utilisées pour les autres régimes comme le taux technique réglementaire, des taux de revalorisation long terme des salaires/points ARRCO-AGIRC pour les régimes de retraite supplémentaire et préretraite, ou encore une hypothèse d'évolution des cotisations employeur pour le régime de couverture santé (égale à l'inflation long terme) pour refléter la dérive des coûts médicaux.

La Société amortit ses écarts actuariels selon la méthode du corridor, consistant à n'amortir que la partie du stock d'écarts actuariels excédant 10 % de l'engagement.

La durée d'amortissement retenue correspond à l'espérance de la durée résiduelle moyenne d'activité des participants au régime.

L'impact de la cristallisation des droits du régime complémentaire de retraite est également amorti, au 1^{er} Euro.

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des engagements sociaux en présentant :

- ◆ la variation de la valeur actuarielle ;
- ◆ les éléments du passif comptabilisés au bilan ;
- ◆ l'analyse de la charge de l'exercice.

(en millions d'euros)	Indemnités fin de carrière	PARDA	Retraites supplémentaires ⁽¹⁾	Couverture santé	Médailles d'honneur de l'aéronautique	Total
Valeur actuarielle de l'engagement à l'ouverture	273	30	2	28	1	335
Actualisation de l'engagement	15	5	-	-	-	19
Droits acquis au cours de l'exercice	9	1	-	1	-	10
Coût des services passés	-	-	-	-	-	-
Prestations définies	(4)	(1)	-	(3)	-	(7)
Réduction/transferts de régimes	(2)	-	-	-	-	(2)
Gain ou perte actuariel	(4)	(2)	-	(1)	-	(7)
Valeur actuarielle de l'engagement à la clôture	287	33	2	24	1	348
Écart actuariel différé au bilan	4	6	-	4	-	14
Valeur de marché des actifs à la clôture	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés	-	-	-	-	-	-
Passifs comptabilisés au bilan	291	39	2	28	1	362
Charge d'actualisation	15	5	-	-	-	19
Amortissement de l'écart actuariel	-	-	-	(2)	-	(2)
Droits acquis au cours de l'exercice	9	1	-	1	-	10
Coût des services passés	-	-	-	-	-	-
Réduction de régimes	(2)	-	-	-	-	(2)
CHARGE DE LA PÉRIODE	22	6	-	(1)	-	26

¹ Retraites supplémentaires et à prestations définies.

6.9 Dettes financières

Variation de la dette financière

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Augmentation	Diminution	Au 31/12/2024
Emprunts obligataires	7 400	500	(500)	7 400
Emprunts auprès des établissements de crédit	194	232	(15)	411
Dépôts, droits estimés et consignations reçus	23	2	(1)	23
Intérêts courus sur emprunts	82	155	(153)	85
TOTAL	7 699	892	(671)	7 920

L'augmentation des emprunts obligataires concerne la souscription d'un emprunt à échéance en 2031 et la diminution concerne le remboursement d'un emprunt souscrit en 2012.

Un emprunt de 227 millions d'euros a été souscrit auprès d'un établissement de crédit, à échéance en 2025.

Les intérêts courus sur emprunts s'élèvent à 85 millions d'euros et concernent principalement les emprunts obligataires.

Situation des emprunts hors concours bancaires

(en millions d'euros)	Capital initial emprunté	Taux nominal	Capital restant dû initial	Amortissement du capital	Souscription d'emprunts	Capital restant dû final	Prime d'émission
ADP EUR 500 M 2012-2024	500	3,13 %	500	(500)	-	-	-
ADP EUR 600 M 2013-2028	600	2,75 %	600	-	-	600	2
ADP EUR 500 M 2014 -2025	500	1,50 %	500	-	-	500	-
ADP EUR 500 M 2017 -2027	500	1,00 %	500	-	-	500	1
ADP EUR 500 M 2018 -2038	500	2,13 %	500	-	-	500	3
ADP EUR 800 M 2019 -2034	800	1,13 %	800	-	-	800	7
ADP EUR 1000 M 2020 -2026	1 000	2,13 %	1 000	-	-	1 000	3
ADP EUR 1500 M 2020 -2030	1 500	2,75 %	1 500	-	-	1 500	14
ADP EUR 750 M 2020 -2029	750	1,00 %	750	-	-	750	7
ADP EUR 750 M 2020 -2032	750	1,50 %	750	-	-	750	8
ADP EUR 500 M 2024 -2031	-	3,38 %	-	-	500	500	-
Emprunts obligataires	7 400		7 400	(500)	500	7 400	45
BEI EUR 250 M 2018-2038	250	3M EUR + marge 0,352%	188	(13)	-	175	-
BNP PARIBAS EUR 6 M 2023-2028	6	3M EUR + marge 0,65%	6	(1)	-	5	-
BNP PARIBAS EUR 5 M 2024-2029	-	3M EUR + marge 0,65%	-	(1)	5	4	-
CAYLON EUR 227 M 2024-2025	-	3M EUR + marge 0,20%	-	-	227	227	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	256		194	(15)	232	411	-
Autres emprunts	-		-	-	-	-	-
TOTAL	7 656		7 594	(516)	732	7 811	45

6.10 Dettes d'exploitation

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Fournisseurs et comptes rattachés	299	271
Personnel et comptes rattachés	220	201
Impôts et taxes	62	50
Dettes fiscales et sociales	282	251
TOTAL	581	522

6.11 Dettes sur immobilisations et autres dettes

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Dettes sur immobilisations et autres dettes	343	430
Comptes courants	58	35
Clients créditeurs	262	283
Créditeurs divers	140	125
Autres dettes	460	443
TOTAL	803	873

Les clients créditeurs de 262 millions d'euros tiennent compte des avances reçues de l'Agence France Trésor de 221 millions d'euros (cf. note 6.3).

Comptes courants

Les comptes courants, présentés en autres dettes, se décomposent principalement ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
ADP Immobilier industriel	36	6
ADP Immobilier Activité	13	1
ADP Immobilier Tertiaire	3	5
ADP Immobilier	3	4
SCI Roissy Sogaris	3	2
EPIGO	-	9
ADP Ingénierie	-	3
Hologarde	-	3
Extime Media	-	2
FILIALES	58	35

6.12 Échéancier des dettes

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque nature de dettes, la durée restant à courir pour que la dette devienne exigible :

(en millions d'euros)	Montant brut	Exigibilité		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Emprunts obligataires	7 400	500	2 850	4 050
Emprunts auprès des établissements de crédit	411	242	57	112
Emprunts et dettes financières diverses	109	86	23	-
Dettes financières	7 920	828	2 930	4 162
Fournisseurs et comptes rattachés	299	299	-	-
Dettes fiscales et sociales	282	282	-	-
Dettes d'exploitation	581	581	-	-
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	343	343	-	-
Autres dettes	460	460	-	-
Dettes diverses	803	803	-	-
TOTAL	9 304	2 212	2 930	4 162

6.13 Détail des charges à payer et produits à recevoir par poste de bilan

ACTIF (en millions d'euros)	Au 31/12/2024	PASSIF (en millions d'euros)	Au 31/12/2024
Autres immobilisations financières	3	Emprunts obligataires	82
Actif immobilisé	3	Dettes financières	84
Créances clients et comptes rattachés	193	Fournisseurs et comptes rattachés	210
Créances fiscales et sociales	89	Dettes fiscales et sociales	271
Disponibilités	5	-	-
Actif circulant	286	Dettes d'exploitation	481
Créances sur immobilisations et comptes rattachés	-	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	189
Autres créances	-	Autres dettes	136
Créances diverses	-	Dettes diverses	326
TOTAL	289	TOTAL	891

NOTE 7 NOTES RELATIVES AU TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

7.1 Variation du besoin en fonds de roulement

(en millions d'euros)	2024	2023
Variation de stocks	2	-
Avances & acomptes versés sur commandes	(5)	(2)
Clients	(37)	(43)
Clients - créances douteuses	1	-
Clients - facture à établir	20	(33)
Personnel - Avances dans le cadre de l'accord RCC	3	3
Créances fiscales hors impôts sur le résultat	10	(19)
Autres créances	4	(21)
Charges constatées d'avance	(8)	(13)
Dépréciations des comptes clients	-	1
Total clients et autres débiteurs	(12)	(127)
Fournisseurs	26	(5)
Fournisseurs d'exploitation	1	26
Clients - avoir à établir	16	(3)
Avances et acomptes reçus	(37)	(11)
Personnel	17	21
Dettes participation des salariés au résultat	9	8
Charges sociales	6	10
Dettes fiscales hors impôts sur le résultat	6	10
Charges à payer	24	26
Produits constatés d'avance	3	42
Charges exceptionnelles sur protocoles transactionnels	(27)	(37)
Participation des salariés	(21)	(11)
Pénalités	-	(1)
Autres	-	(2)
Total fournisseurs et autres créditeurs	23	73
VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	13	(54)

7.2 Acquisitions de participations

(en millions d'euros)	2024	2023
Paris Experience Group et Groupe Extime PS	(360)	-
GMR Airports Limited	-	(44)
ADP Immobilier	-	(51)
Extime Duty Free Paris	-	(1)
Extime Media	-	(7)
EPIGO	-	(9)
Extime Travel Essentials Paris	(9)	-
Autres	(20)	(17)
ACQUISITIONS DE FILIALES ET PARTICIPATIONS	(389)	(129)

Le montant de 389 millions d'euros d'acquisitions de filiales et participations concernent principalement les acquisitions de Paris Experience Group et du Groupe Extime PS (cf note 1).

7.3 Variation des autres actifs financiers

La variation de -36 millions d'euros des autres actifs financiers s'explique principalement par :

- ♦ des avances complémentaires en compte courants versées pour -25 millions d'euros (cf. note 6.3) ;

7.4 Produits provenant des cessions d'immobilisations (net de la variation des créances)

Les produits provenant des cessions d'immobilisations de 42 millions d'euros concernent :

- ♦ la cession de titres Extime Travel Essentials Paris pour 32 millions d'euros ;

- ♦ la cession de titres EPIGO pour 3 millions d'euros ;
- ♦ la cession d'immobilisations corporelles pour 7 millions d'euros.

- ♦ 3 millions d'euros reçus de Roissy Sogaris ;
- ♦ 1 million d'euros reçu du dons XAnge 2.

7.5 Dividendes reçus

Aéroports de Paris a reçu 17 millions d'euros de dividendes , dont :

- ♦ 8 millions d'euros reçus Extime Travel Essentials Paris ;
- ♦ 3 millions d'euros reçus d'Extime Média ;

7.6 Intérêts financiers nets versés

Les intérêts financiers nets versés de -52 millions d'euros du tableau des flux de trésorerie se décomposent ainsi :

- ♦ intérêts payés 158 millions d'euros ;
- ♦ intérêts encaissés de 106 millions d'euros.

7.7 Trésorerie à la clôture

(en millions d'euros)	2024	2023
Trésorerie et équivalents de trésorerie (selon tableau des flux de trésorerie)	1 420	1 538
Actions propres	28	40
Concours bancaires courants ⁽¹⁾	-	-
Trésorerie	1 448	1 578

1 Figurant dans les Passifs courants en Emprunts et dettes financières à court terme.

NOTE 8 ENGAGEMENTS HORS BILAN ET PASSIFS ÉVENTUELS

8.1 Engagements hors bilan

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Cautions	2	2
Garantie à première demande	165	173
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	329	345
Option d'achat des FCCB (GMR Airports Limited)	530	-
Autres	252	224
Engagements donnés	1 277	743
Cautions	43	52
Garantie à première demande	73	110
Autres	11	3
Engagements reçus	127	166

Les cautions accordées et les garanties à premières demandes correspondent principalement à une garantie de paiement à première demande au bénéfice du GI CDG Express pour 150 millions d'euros.

Les engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations sont stables par rapport au 31 décembre 2024. Les principaux mouvements de l'année 2024 ayant contribué à la variation du montant des engagements hors bilan sont les suivants :

- ♦ la revalorisation, l'électrification et la mise en conformité du parking P2 pour en faire le parking de référence de Paris-Orly (déploiement massif de bornes de rechargement électrique) ; sauvegarde et réparation de la structure du futur parking P2, amélioration de la sécurité incendie, reprise d'étanchéité et réaménagement du niveau Arrivée Esplanade ORY 12 et du viaduc Départ) ;
- ♦ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10 à Paris-Orly ;

- ♦ la revalorisation du parc CD à Paris-Charles de Gaulle dont l'objectif vise à sa rénovation en renforçant sa structure, en améliorant son étanchéité et en modernisant ses deux niveaux inférieurs ;

- ♦ la fourniture, l'installation et le raccordement de PCA (Pré Conditioned Air) sur les postes avions de Paris-Orly.

Les engagements donnés et reçus liés aux options d'achats des FCCB :

- ♦ Aéroports de Paris détient des obligations convertibles (FCCBs - Foreign Currency Convertible Bond) qui ont été émises par GIL (devenue GMR Airports) le 25 mars 2023 pour un montant de 331 millions d'euros (soit 330 817 obligations de valeur nominale unitaire de 1 000 euros). Lors de leur souscription, Aéroports de Paris a accordé à GMR Enterprise Private Ltd, une option d'achat des FCCB et a reçu une option de vente de ces FCCB. Ces options ont été valorisées respectivement à 530 millions d'euros et 8 millions d'euros au 31 décembre 2024 présentés dans les autres engagements reçus contre 555 millions d'euros et 23 millions d'euros au 31 décembre 2023.

Les autres engagements donnés comprennent principalement :

- ◆ le montant des apports en capital à réaliser par Aéroports de Paris SA au titre du financement du projet CDG Express pour un montant de 138 millions d'euros. Ce projet est en effet financé en partie par un contrat de crédit-relais fonds propres qui devra être remboursé à la mise en service par les associés du Gestionnaire d'Infrastructure (GI). Pour rappel, Aéroports de Paris SA détient 33 % du GI ;

- ◆ l'engagement de versements restants sur les fonds d'investissements pour 66 millions d'euros ;

- ◆ la garantie de passif de 22 millions d'euros accordée à la société Artelia dans le cadre de la cession d'ADP Ingénierie.

Les paiements minimaux futurs à recevoir d'Aéroports de Paris SA en tant que bailleur sur les contrats de location existants au 31 décembre 2024 se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Total	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Paielements minimaux futurs à recevoir	3 330	300	932	2 098

8.2 Passifs éventuels

Aéroports de Paris SA est engagé dans un certain nombre de procédures judiciaires et arbitrales dans le cadre de l'exercice normal de son activité. Aéroports de Paris SA 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 Aéroports de Paris SA 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 d'Aéroports de Paris SA, étant précisé que la survenance d'événements en cours de procédure peut entraîner à tout moment une réappréciation du risque.

Au 31 décembre 2024, il n'y a pas de passifs éventuels.

NOTE 9 RÉMUNÉRATION ET EFFECTIFS

9.1 Rémunération allouée aux membres des organes d'administration et de direction

Les principaux dirigeants chez Aéroports de Paris SA sont : le Président-directeur général, les membres du comité exécutif (15) et les administrateurs nommés par l'assemblée générale et par l'État (12 administrateurs éligibles et 4 censeurs).

La rémunération accordée à ces dirigeants s'élève à 8,7 millions d'euros en 2024 contre 8,3 millions d'euros en 2023.

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. L'augmentation est liée à celle de la masse salariale globale des membres du COMEX ; elle est due principalement au delta entre le montant des primes de performances payées en 2023 (au titre de 2022) qui avait été impacté de manière significative par la non atteinte de l'objectif « taux de satisfaction au départ » et celui des primes de performances payées en 2024 (au titre de 2023) qui intégrait l'atteinte de l'ensemble des objectifs 2023 définis. Le détail des rémunérations est présenté dans le tableau suivant :

(en milliers d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Salaires et traitements	5 814	5 490
Charges sociales	2 311	2 186
Total des avantages court terme	8 125	7 676
Avantages postérieurs à l'emploi	135	196
Rémunération des administrateurs	452	430
TOTAL	8 712	8 302

9.2 Effectifs de la Société

Le tableau ci-dessous fournit une ventilation de l'effectif moyen :

Catégories	2024	2023	Variation	Pourcentage
Cadres (hors PDG et DGD)	1 660	1 555	105	7 %
Agents de maîtrise et techniciens	3 743	3 629	114	3 %
Agents d'exécution	454	434	20	5 %
Total	5 857	5 618	239	4 %

Il s'agit de l'effectif moyen en ETP (Effectif Temps Plein) pour les contrats CDI/CDD et contrats particuliers (apprentis et contrats de professionnalisation). Les salariés en congé sans solde sont en suspension de contrat pendant la durée

de leur congé et ne sont donc pas comptabilisés en ETP pendant toute cette période. L'évolution avec 2024 s'explique principalement par les recrutements de CDI/CDD en 2024, et l'effet report des recrutements de 2023.

NOTE 10 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES ET LES PARTIES LIÉES

10.1 Opérations avec les parties liées

Les opérations avec les parties liées comprennent essentiellement :

- ◆ les accords sur les rémunérations et avantages assimilés conclus avec les membres des organes d'administration et de direction ;
- ◆ les conventions conclues avec l'État et les sociétés participations de l'État, et les entreprises associées et les co-entreprises sur lesquelles Aéroports de Paris SA exerce respectivement une influence notable et un contrôle conjoint.

10.1.1 Rémunération des principaux dirigeants et actionnaires

RÉMUNÉRATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants chez Aéroports de Paris SA sont : le Président-directeur général, les membres du comité exécutif (15) et les administrateurs nommés par l'assemblée générale et par l'État (12 administrateurs éligibles et 4 censeurs).

La rémunération accordée à ces dirigeants s'élève à 8,7 millions d'euros en 2024 contre 8,3 millions d'euros en 2023. Cette rémunération comprend les avantages court terme (rémunération fixe, variable et avantages en nature), ainsi que les charges patronales correspondantes et les jetons de présence (les rémunérations sont présentées en note 9).

10.1.2 Relations avec l'État et les participations de l'État

RELATIONS AVEC L'ÉTAT

L'État français détient 50,6 % du capital d'Aéroports de Paris SA et 58,6 % des droits de vote au 31 décembre 2024.

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 de service public.

Dans ce cadre, des conventions sont conclues régulièrement avec l'État. Les conventions significatives sont présentées ci-après :

- ◆ la 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 de sûreté et de sécurité prélevée auprès des compagnies aériennes. En 2024, les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires s'élèvent à 529 millions d'euros (492 millions en 2023). Au 31 décembre 2024, le montant de la créance de la DGAC s'élève à 393 millions d'euros et l'avance de l'Agence France Trésor présentée au sein du poste « dettes sur immobilisations et autres dettes » s'élève à 221 millions d'euros ;

- ◆ trois conventions tripartites conclues les 11 décembre 2020, 15 novembre 2021 et 18 juillet 2022 pour les années 2020, 2021 et 2022 fixant les modalités de remboursement de l'avance faite par l'Agence France Trésor au titre des missions de sécurité, sûreté du transport aérien, et le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs conclue entre Aéroports de Paris SA le ministère de l'Économie, l'Agence France Trésor (AFT) et la DGAC pour une durée de 10 ans. Le montant des avances du Trésor versées à Aéroports de Paris SA s'élève à 121,8 millions d'euros pour 2020, 118,9 millions , montants d'euros pour 2021 et 15 millions d'euros pour 2022, montant inclus dans l'assiette des produits lors de leur versement et dans l'assiette des coûts lors de leur remboursement pour le calcul de la taxe de sûreté et de sécurité conformément aux dispositions de l'arrêté du 25 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 30 décembre 2009 sur le calcul de la taxe de sûreté et de sécurité ;
- ◆ la 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 ;
- ◆ un protocole cadre conclu avec l'Etat représenté par sa Direction de l'Immobilier fixant les conditions financières et juridiques appliquées aux occupations d'emprises notamment par la Douane, la Police et la Direction Générale de l'aviation civile et la Gendarmerie des Transports Aériens signé le 18 décembre 2024 ayant pour objet de fixer le montant des loyers versés par l'Etat en contrepartie de l'occupation d'emprises sur les aéroports gérés par Aéroports de Paris. Aéroports de Paris et chaque ministère concerné s'engagent à conclure un protocole particulier durant l'année 2025.

Aéroports de Paris soumet annuellement à la consultation des usagers et à l'homologation de l'Autorité de régulation des transports (ART) une proposition tarifaire tenant compte notamment des prévisions de trafic et de l'estimation du coût des services rendus au titre des redevances aéroportuaires, en particulier celui du plan d'investissements annuel.

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 est en cours de construction afin d'accueillir les lignes de métro n° 14 et n° 18 à l'aéroport Paris-Orly. La mise en service de la ligne 14 a eu lieu le 24 juin 2024; Celle de la ligne 18 à Orly est prévue pour 2027. 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 a été désigné maître d'ouvrage unique de l'ensemble de l'opération et a assuré la maîtrise d'œuvre des travaux qui se sont achevés 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. Un avenant n° 3 a été signé le 2 août 2022 pour prendre en compte d'une part la demande de rémunération complémentaire relative aux conséquences des perturbations survenues lors de l'exécution du marché de Génie Civil et d'autre part l'ajout des fiches de modifications approuvées par la SGP. Un avenant n° 4 a été signé le 15 décembre 2023 à la suite de la revalorisation des honoraires pour prendre en compte la complexité du projet ainsi que des missions complémentaires. Cet avenant comprend également les fiches de modifications approuvées depuis le précédent avenant. Un avenant n°5 a été signé le 3 décembre 2024 à la suite de la fin des travaux pour la mise en service de la ligne 14. Cet avenant comprend également les fiches de modifications approuvées depuis le précédent avenant.

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.n 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 qu'Aéroports de Paris SA 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 SA 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 1^{er} avril 2021, a été signé un protocole d'accord entre Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris 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 pré-passerelle de liaison (1^{er} avril 2021) ;
 - ♦ des avenants à la convention travaux préparatoires pour des travaux complémentaires et une actualisation des délais ;
 - ♦ un accord cadre et son premier marché subséquent pour accompagner la SGP, en phase études uniquement, dans la prise en compte des contraintes d'Aéroports de Paris par le projet Ligne 17 Nord dans des démarches aéroportuaires spécifiques ;
- ♦ une convention relative au financement des travaux de déconstruction du bâtiment 1273P (Tri Bagages Rapide Sud) à Tremblay-en-France et au Mesnil-Amelot pour la libération de l'emprise chantier de l'Ouvrage Annexe 3704P nécessaire à la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express,
- ♦ une convention de financement des études de la passerelle de liaison module MN/gare CG2 ;
- ♦ un nouvel accord cadre pour une mission d'accompagnement aéroportuaire MS02 - Prestations d'accompagnement aéroportuaire « Pendant-Travaux ».

RELATIONS AVEC SNCF RÉSEAU ET LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS, ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

Ces trois entités ont conclu les conventions suivantes :

- ◆ les statuts de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express signés le 5 octobre 2018 ;
- ◆ le pacte d'actionnaires en date du 8 février 2019 concernant la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express ;
- ◆ la 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, la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, l'Etat français et BNP Paribas, en application duquel, notamment, Aéroports de Paris s'est engagée, sous certaines conditions, à mettre à disposition un maximum de près de 142 millions d'euros en apport en fonds propre à la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, modifié par avenants du 13 octobre 2022 et du 5 décembre 2024.

RELATIONS AVEC LA SOCIÉTÉ GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS

À fin 2023, près de 1,7 milliard d'euros avait été engagé pour la réalisation des travaux sur l'ensemble du tracé, de Paris-gare de l'Est jusqu'à l'aéroport. Des réalisations structurantes ont été menées en 2023, avec : la finalisation des quais en gare de l'est et la pose des premiers kilomètres de rail ; la mise en service de voies de retournement à la Plaine, après celles du Bourget en 2022, au bénéfice des voyageurs du quotidien, le percement du tunnel sous cap 18 et la finalisation du tunnel sous les pistes à Paris-Charles de Gaulle.

Néanmoins, l'arrêt des chantiers consécutif à la décision du Tribunal administratif de Montreuil a entraîné des conséquences non seulement pour le CDG Express mais aussi pour les autres chantiers de l'axe ferroviaire nord, dans la mesure où les travaux étaient imbriqués. Ainsi, alors qu'un premier report de la mise en service de fin 2023 à fin 2025 avait été décidé par le Gouvernement en 2019 qui a fait l'objet d'un premier avenant à la documentation contractuelle, le Gouvernement a acté une nouvelle reprogrammation de l'ensemble des chantiers. Aussi, en

novembre 2021, le Gouvernement a décidé de retenir le schéma de reprogrammation des travaux de l'axe ferroviaire qui décale la mise en service du CDG Express à début 2027, soit le scénario de report le plus court.

Pour tirer les conséquences de cette décision, les discussions relatives à l'avenant 2 à la concession de travaux CDG Express se sont finalisées en fin d'année 2024 avec l'État concédant.

Avec plus de 70 % des travaux achevés, l'année 2024 a été jalonnée d'avancées significatives sur les 32 km du tracé avec notamment l'achèvement des quais en gare de Paris-Est, la finalisation des ouvrages de Cap 18 avec la pose de la voie sur dalle sur le pont de la chapelle, le lancement des travaux du pont 1 avec la construction, à Saint-Denis, pendant le moratoire des jeux olympiques et paralympiques, du pont des cathédrales et enfin la finalisation des travaux en gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Les travaux de régénération de l'axe ferroviaire nord ont également progressé tout au long de l'année, profitant ainsi à l'ensemble des voyageurs et notamment à ceux du RER B.

L'année 2024 fut également marquée par la parution au Journal officiel le 8 novembre dernier, du décret signé par le Premier ministre relatif au nouvel avenant du contrat de concession entre l'Etat et le GI CDG Express réaffirmant ses engagements et confirmant le cap d'une mise en service le 28 mars 2027.

RELATIONS AVEC AIR FRANCE-KLM

Les transactions avec Air France-KLM concernent principalement la facturation des redevances aéronautiques et accessoires ainsi que des loyers facturés au titre des contrats de location des terrains et des bâtiments aux alentours des plateformes.

RELATIONS AVEC LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (RATP)

Une convention a été signée le 16 juillet 2019 avec la RATP relative aux conditions de réalisation des travaux de creusement du tunnel et des ouvrages annexes de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express et sur les accompagnements des équipes de la RATP qui doivent se rendre en zone sûreté à accès réglementé.

NOTE 11 ÉVÉNEMENTS POST CLÔTURE

Il n'y a pas d'événements postérieurs à la clôture connus à cette date.

6.2.5 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

Exercice clos le 31 décembre 2024

A l'assemblée générale de la société Aéroports de Paris,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société Aéroports de Paris relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

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

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

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

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

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L. 821-53 et R. 821-180 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

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

Evaluation des titres de participation, des créances rattachées aux participations et des comptes courants

(Cf. notes 4.6 et 6.2 « Immobilisations financières » et 6.3 « Créances d'exploitation » de l'annexe aux comptes annuels)

Risque identifié	Notre réponse
Au 31 décembre 2024, les immobilisations financières et les comptes courants d'associés s'élèvent respectivement à 6 897 millions d'euros et 178 millions d'euros en valeur brute. Les immobilisations financières sont dépréciées à hauteur de 719 millions d'euros au 31 décembre 2024. Comme indiqué en note 1 de l'annexe aux comptes annuels, la société GMR Airports Ltd (GAL), détenue à 49% par votre société, a été fusionnée en juillet 2024 avec la société GMR Airports Infrastructure Ltd (GIL), entraînant une plus-value de 2 672 millions d'euros, comptabilisée en résultat exceptionnel lors de l'échange de titres. Les titres de participation sont inscrits au bilan à leur coût d'acquisition, hors frais d'acquisition. Comme indiqué dans la note 4.6 de l'annexe aux comptes annuels, à chaque clôture, votre société examine leur valeur comptable par référence à leur valeur d'utilité. Si la valeur d'utilité de ces titres devient inférieure à leur valeur comptable, une dépréciation est constatée pour la différence. Votre société examine également la valeur recouvrable des créances rattachées aux participations, ainsi que celle des comptes courants présentés sur la ligne « Autres créances ». Une dépréciation peut être constatée sur les créances rattachées aux participations et/ou sur les comptes courants, si la valeur d'utilité des titres auxquels sont rattachées ces créances conduit à comptabiliser une dépréciation supérieure à la valeur des titres. L'estimation de la valeur d'utilité de ces titres de participation requiert l'exercice du jugement de la direction dans son choix des éléments à considérer, éléments qui peuvent correspondre selon le cas à des éléments historiques (capitaux propres), à des éléments prévisionnels (flux de trésorerie, auxquels est ensuite déduite la dette financière nette) ou à des éléments réévalués (actif net réévalué pour les sociétés immobilières). L'évaluation des titres de participation, des créances rattachées aux participations et des comptes courants est considérée comme un point clé de l'audit compte tenu (i) de leur valeur significative dans les comptes annuels et (ii) en raison des jugements devant être émis par la direction pour estimer la valeur d'utilité des titres et le caractère recouvrable des créances rattachées aux participations et comptes courants, notamment les prévisions de trafic, de chiffre d'affaires et de rentabilité.	Avec le support de spécialistes en évaluation intégrés dans l'équipe d'audit, nos travaux ont principalement consisté à : En ce qui concerne les titres de la société GMR Airports résultant de la fusion entre les sociétés GAL et GIL : ♦ étudier la documentation et les accords relatifs à cette opération, notamment le pacte d'actionnaires; ♦ examiner la méthode utilisée par votre société pour déterminer les impacts comptables de cette opération et examiner la conformité de cette méthode avec les règles et principes comptables en vigueur ; ♦ apprécier la valeur retenue lors de l'échange des titres à la date de fusion, ainsi qu'à la clôture de l'exercice. En ce qui concerne les autres titres de participation et créances rattachées, ainsi que les comptes courants d'associés : ♦ prendre connaissance des procédures de contrôle interne relatives à la détermination des valeurs d'utilité et au calcul des dépréciations, le cas échéant ; ♦ étudier les flux de trésorerie, et les hypothèses clés utilisées pour la détermination de la valeur d'utilité des titres de participation et le caractère recouvrable des créances rattachées aux participations et des comptes-courants, ♦ apprécier la sensibilité des évaluations à ces hypothèses et contrôler les calculs effectués S'agissant des hypothèses clés, nous avons porté une attention particulière sur : ♦ les prévisions de trafic, en les comparant notamment avec les données externes disponibles (par exemple, les projections faites par l'Association du transport aérien international IATA ou Eurocontrol) ; ♦ les prévisions de chiffre d'affaires et de rentabilité, en les comparant avec les données budgétaires examinées par les organes de gouvernance des sociétés concernées ; ♦ les taux d'actualisation, dont nous avons examiné les modalités de détermination et la cohérence avec les hypothèses de marché sous-jacentes ; ♦ l'évaluation, pour les titres de la filiale immobilière, des principaux actifs immobiliers déterminée par des cabinets externes d'expertise immobilière pour lesquels nous avons apprécié la compétence et l'indépendance, et avec qui nous sommes entretenus pour apprécier les estimations, hypothèses et méthodologie utilisées. Nous avons par ailleurs : ♦ testé, sur la base d'échantillon, l'exactitude arithmétique des évaluations retenues ; ♦ examiné le caractère approprié de l'information donnée dans les notes de l'annexe aux comptes annuels, notamment sur les impacts liés à la fusion entre les sociétés GAL et GIL.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D. 441-6 du Code de commerce.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L. 225-37-4, L. 22-10-10 et L. 22-10-9 du Code de commerce.

Concernant les informations fournies en application des dispositions de l'article L. 22-10-9 du Code de commerce sur les rémunérations et avantages versés ou attribués aux mandataires sociaux ainsi que sur les engagements consentis en leur faveur, nous avons vérifié leur concordance avec les comptes ou avec les données ayant servi à l'établissement de ces comptes et, le cas échéant, avec les éléments recueillis par votre société auprès des entreprises contrôlées par elle qui sont comprises dans le périmètre de consolidation. Sur la base de ces travaux, nous attestons l'exactitude et la sincérité de ces informations.

Concernant les informations relatives aux éléments que votre société a considéré susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique d'achat ou d'échange, fournies en application des dispositions de l'article L. 22-10-11 du Code de commerce, nous avons vérifié leur conformité avec les documents dont elles sont issues et qui nous ont été communiqués. Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur ces informations.

Autres informations

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle et à l'identité des détenteurs du capital ou des droits de vote vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

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

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

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

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

Désignation des commissaires aux comptes

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

Au 31 décembre 2024, nos cabinets étaient dans la dixième année de leur mission sans interruption.

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

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

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

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

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

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

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

Objectif et démarche d'audit

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

Comme précisé par l'article L. 821-55 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

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

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

Rapport au comité d'audit et des risques

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

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

Nous fournissons également au comité d'audit et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537/2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 821-27 à L. 821-34 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit et des risques, des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris-La Défense, le 25 mars 2025

Les Commissaires aux Comptes

DELOITTE & ASSOCIES

Guillaume Troussicot

ERNST & YOUNG Audit

Antoine Flora

Alban de Clavier

6.3 RÉSULTATS SOCIAUX DES 5 DERNIERS EXERCICES

(en millions d'euros)	December 2020	December 2021	December 2022	December 2023	December 2024
CAPITAL EN FIN D'EXERCICE					
Dotation en capital	-	-	-	-	-
Capital social	297	297	297	297	297
Nombre d'actions à la clôture (en millions)	99	99	99	99	99
Nombre d'actions moyen pondéré (en millions)	99	99	99	99	99
OPÉRATIONS ET RÉSULTATS DE L'EXERCICE					
Chiffre d'Affaires hors taxes	1 491	1 722	2 723	3 185	3 423
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions nettes de reprises	20	350	1 108	1 473	3 983
Amortissements + provisions	-1 339	-699	-297	-728	-740
Impôt sur les bénéfices	2	163	-61	-195	-230
Participation des salariés	-	-	-3	-11	-21
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions nettes de reprises	-1 316	-188	741	538	2 992
Résultat distribué au cours de l'exercice	70	-	-	309	-1 938
RÉSULTATS PAR ACTION (en euros)					
Résultat par action après impôts et participation mais avant dotations aux amortissements et provisions nettes de reprises	-	5	10	13	-
Résultat net par action	-	-	7	5	-
Dividende par action versé au cours de l'exercice	-	-	-	3	-
PERSONNEL					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	6 338	5 752	5 255	5 618	5 857
Montant de la masse salariale de l'exercice	-318	-329	-339	-378	-414
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice	-165	-140	-145	-178	-198

6.4 ÉCHÉANCIER DES PAIEMENTS FOURNISSEURS SUR LES DETTES EXISTANTES À LA CLÔTURE DES COMPTES

FACTURES REÇUES NON RÉGLÉES À LA DATE DE CLÔTURE DE L'EXERCICE DONT LE TERME EST ÉCHU

ARTICLE D. 4411. - 1° : FACTURES REÇUES NON RÉGLÉES À LA DATE DE CLÔTURE DE L'EXERCICE DONT LE TERME EST ÉCHU

	0 jour	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
(A) Tranches de retard de paiement						
Nombre de factures concernées		95	130	36	51	312
Montant total des factures concernées TTC		4 925 142 €	2 191 163 €	1 084 939 €	497 720 €	8 698 965 €
Pourcentage du montant total des achats de l'exercice TTC		0,24 %	0,11 %	0,05 %	0,02 %	0,42 %
Pourcentage du chiffre d'affaires de l'exercice TTC						
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes et créances litigieuses ou non comptabilisées						
Nombre de factures						2 691
Montant total des factures exclues TTC						30 720 274 €
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal - article L.441-6 ou article L.443-1 du Code de commerce)						
Délais de paiement utilisés pour le calcul des retards de paiement				O Délais contractuels : (préciser) Ø Délais légaux : selon Code de commerce		

FACTURES ÉMISES NON RÉGLÉES À LA DATE DE CLÔTURE DE L'EXERCICE DONT LE TERME EST ÉCHU

ARTICLE D. 4411. - 2° : FACTURES ÉMISES NON RÉGLÉES À LA DATE DE CLÔTURE DE L'EXERCICE DONT LE TERME EST ÉCHU

	0 jour non échu	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	total (1 jour et plus)
(A) Tranches de retard de paiement						
Nombre de factures concernées	8 785	1 246	948	460	4 978	7 632
Montant total des factures concernées TTC	280 027 339 €	4 861 256 €	6 857 433 €	573 272 €	338 079 468 €	350 371 429 €
Pourcentage du montant total des achats de l'exercice TTC						
Pourcentage du chiffre d'affaires de l'exercice TTC	8,00%,	0,15%,	0,21%,	0,02%,	10,16%,	10,53%,
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes et créances litigieuses ou non comptabilisées						
Nombre de factures	49	91	97	128	4 857	5 173
Montant total des factures exclues TTC	1 559 908 €	1 213 050 €	1 501 731 €	1 108 651 €	34 702 484 €	38 525 917 €
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal - article L.441-6 ou article L.443-1 du Code de commerce)						
Délais de paiement utilisés pour le calcul des retards de paiement				Ø Délais contractuels : factures payables à 30 jours de leur date d'émission O Délais légaux : selon Code de commerce		



CHAPITRE 7

CAPITAL ET ACTIONNARIAT **RFA**

7.1	ACTIONNARIAT	686	7.7	PRISES DE PARTICIPATIONS SIGNIFICATIVES DANS DES SOCIÉTÉS AYANT LEUR SIÈGE EN FRANCE OU PRISE DE CONTRÔLE DE TELLES SOCIÉTÉS	695
7.1.1	Actionnariat	686			
7.1.2	Droits de vote doubles	687			
7.1.3	Contrôle de la Société	687			
7.1.4	Autres informations	687	7.8	DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 223 QUATER DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS	696
7.2	INFORMATIONS BOURSIÈRES	687	7.9	INJONCTIONS OU SANCTIONS PÉCUNIAIRES POUR DES PRATIQUES ANTICONCURRENTIELLES PRONONCÉES PAR L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE DONT CETTE DERNIÈRE A PRESCRIT L'INSERTION DANS LE RAPPORT DE GESTION	696
7.2.1	Titre Aéroports de Paris	687			
7.2.2	Dividendes	688			
7.2.3	Évolution du cours de l'action en 2024	688	7.10	ACTIVITÉS EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	696
7.3	CALENDRIER FINANCIER	689	7.11	SUCCURSALES EXISTANTES	696
7.3.1	Résultats, chiffre d'affaires et assemblée générale	689	7.12	OBSERVATIONS DE L'AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS SUR LA PROPOSITION DE RENOUVELLEMENT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	696
7.3.2	Chiffres mensuels de trafic	689			
7.4	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET LES DISPOSITIONS STATUTAIRES	690			
7.4.1	Informations concernant le capital social	690			
7.4.2	Dispositions statutaires	693			
7.5	ALIÉNATION D' ACTIONS INTERVENUES À L'EFFET DE RÉGULARISER LES PARTICIPATIONS CROISÉES	695			
7.6	AVIS DONNÉ À UNE AUTRE SOCIÉTÉ PAR ACTIONS QUE LA SOCIÉTÉ DÉTIENT PLUS DE 10 % DE SON CAPITAL	695			

7.1 ACTIONNARIAT

7.1.1 ACTIONNARIAT

Répartition du capital au 31 décembre 2024

Au 31 décembre 2024, l'État français détient 50,6 % du capital et 60,3 % des droits de vote de la Société. Aux termes de l'article 7 des statuts de la Société, « les modifications du capital ne peuvent avoir pour effet de faire perdre à l'État la majorité du capital social ».

La loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (dite loi « Pacte ») a supprimé le second alinéa de l'article L. 6323-1 du Code des

transports qui disposait que la majorité du capital de la société Aéroports de Paris était détenue par l'État. .

Aéroports de Paris a procédé à l'identification de ses actionnaires par la réalisation d'une étude d'actionnariat au 31 décembre 2024. En ajoutant les actionnaires au nominatif, 99,4 % du capital a été identifié.

Actionnaires	Au 31/12/2024 ¹			Au 31/12/2023			Au 31/12/2022		
	% du capital	% des droits de vote y compris droits de vote double ²	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote (y compris droits de vote double) ²	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote (y compris droits de vote double) ²	Nombre d'actions
État français	50,6 %	60,3 %	50 106 687	50,6 %	61,2 %	50 106 687	50,6 %	61,2 %	50 106 687
Société du groupe Vinci	8,0 %	9,5 %	7 916 848	8,0 %	9,7 %	7 916 848	8,0 %	9,7 %	7 916 848
Predica/Crédit Agricole Assurances	7,7 %	9,2 %	7 627 406	7,7 %	7,8 %	7 627 406	7,7 %	7,8 %	7 666 506
Institutionnels français	1,1 %	0,7 %	1 109 200	1,5 %	0,9 %	1 516 978	3,3 %	2,0 %	3 248 200
Institutionnels non-résidents ³	26,5 %	15,8 %	26 210 138	24,8 %	15,0 %	24 533 526	23,9 %	14,5 %	23 646 391
Actionnaires individuels	3,4 %	2,1 %	3 405 146	3,4 %	2,1 %	3 340 946	3,4 %	2,1 %	3 327 397
Autres positions et actionnaires non identifiés	0,7 %	0,4 %	687 869	2,0 %	1,2 %	1 978 575	1,1 %	0,6 %	1 059 144
Salariés ⁴	1,7 %	2,0 %	1 688 434	1,7 %	2,0 %	1 676 083	1,7 %	2,1 %	1 683 444
Autodétention ⁵	0,2 %	— %	208 874	0,3 %	— %	263 553	0,3 %	— %	305 985
TOTAL	100,0 %	100,0 %	98 960 602	100,0 %	100,0 %	98 960 602	100,0 %	100,0 %	98 960 602

¹ Les données présentées ci-dessus proviennent de l'étude d'actionnariat menée au 31 décembre 2024.

² En application de l'article L. 225-123 du Code de commerce, les actionnaires détenant des actions au nominatif depuis plus de 2 ans au 31 décembre bénéficient de droits de vote double. L'allocation des droits de vote entre les actionnaires institutionnels et les actionnaires individuels n'est pas disponible.

³ Dont Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) et Abu Dhabi Investment Authority (ADIA), ayant déclaré détenir plus de 5 % du capital de la société (voir déclarations de franchissements de seuils qui se trouve au chapitre Rapport sur le gouvernement d'entreprise en section 3.1.6 du présent document).

⁴ Comprend les actions détenues par les salariés et anciens salariés d'Aéroports de Paris et de ses filiales au travers du fonds commun de placement en entreprise ADP Actionnariat Salarié d'Aéroports de Paris.

⁵ Ces actions sont privées de droit de vote.

Les franchissements des seuils légaux dont la société a été informée depuis son introduction en bourse le 16 mai 2006 jusqu'au 31 décembre 2024 sont présentés dans le chapitre Rapport sur le gouvernement d'entreprise, en section 3.1.6.3. Entre le 1^{er} janvier 2025 et la date de dépôt du présent Document d'Enregistrement Universel, le franchissement de seuil légal ci-après est intervenu :

- ♦ franchissement à la hausse, le 5 février 2025, par la société Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB), du seuil de 5% des droits de vote de la société AÉROPORTS DE PARIS, conduisant à une détention de 5 550 701 actions représentant 11 101 400 droits de vote, soit 5,61% du capital et 6,46% des droits de vote de la société.

Actionnariat du personnel

Le fonds commun de placement d'entreprise (FCPE), ADP ACTIONNARIAT SALARIÉ, a été créé pour les besoins de la conservation et de la gestion des actions acquises par les ayants droit relevant des sociétés adhérentes du Plan d'Épargne Groupe (PEG). Le conseil de surveillance de ce FCPE ADP ACTIONNARIAT SALARIÉ est composé de 4 salariés représentant les porteurs de parts, eux-mêmes porteurs de parts, et de 2 représentants d'Aéroports de Paris et des sociétés ayant adhéré au PEG. Les représentants des

salariés porteurs de parts sont élus par les porteurs de part. Le conseil de surveillance exerce notamment, conformément à la réglementation applicable, le droit de vote attaché aux titres compris à l'actif du fonds et, à cet égard, seuls les représentants des porteurs de parts délibèrent sur les résolutions proposées à l'assemblée générale des actionnaires et désignent un ou plusieurs mandataires pour représenter le fonds aux assemblées générales de la Société.

7.1.2 DROITS DE VOTE DOUBLES

En application de l'article L. 225-123 du Code de commerce, certains actionnaires disposent automatiquement d'un droit de vote double. Voir à ce sujet la section 7.4.2 du présent communiqué.

7.1.3 CONTRÔLE DE LA SOCIÉTÉ

Au 31 décembre 2024, l'État français détient 50,6 % du capital et 60,3 % des droits de vote de la Société. La loi PACTE, promulguée le 23 mai 2019 et publiée au *Journal Officiel* le jour même, contient des dispositions visant à permettre à l'État de détenir moins de 50 % du capital et des droits de vote de la Société.

7.1.4 AUTRES INFORMATIONS

Opérations réalisées par les dirigeants sur leurs titres en 2024

Néant¹

7.2 INFORMATIONS BOURSIÈRES

7.2.1 TITRE AÉROPORTS DE PARIS

Profil boursier du titre ADP

Place de cotation	Euronext Paris (compartiment A), éligible au SRD
Introduction en bourse	16 juin 2006 à 44 € par action
Codes	ISIN : FRO010340141 ; Mnémonique : ADP ; Bloomberg : ADP:FP
Capital	296 881 806 €
Nombre d'actions en circulation au 31 décembre 2024	98 960 602
Nombre de droits de vote exerçables au 31 décembre 2024	166 361 964
Capitalisation boursière au 31 décembre 2024	11 056 887 854 € - soit 111,70 € par action
Cours le plus haut/le plus bas	133,20 € (le 07/06/2024) / 103,10 € (le 13/11/2024)

Sources : S&P Global.

¹ Source: <https://bdif.amf-france.org>.

7.2.2 DIVIDENDES

7.2.2.1 POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES

Politique de distribution

Le conseil d'administration du 19 février 2025 a arrêté les comptes annuels sociaux et consolidés au 31 décembre 2024. Lors de cette séance, il a décidé de proposer à la prochaine assemblée générale annuelle des actionnaires, devant se réunir le 15 mai 2025, le versement d'un dividende, au titre

de 2024, de 3,00 € par action ¹, correspondant au plancher cible de dividende et à un taux de distribution de 86,9 % du résultat net. Sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires du 15 mai 2025, la date de paiement des dividendes aurait lieu le 5 juin 2025 avec une date de détachement le 3 juin 2025.

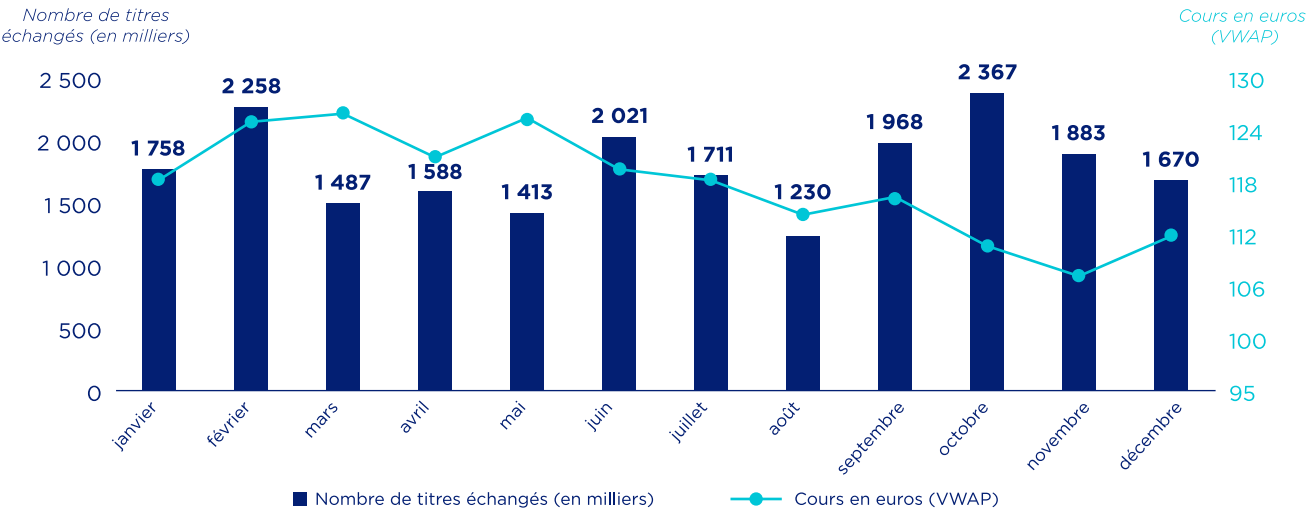
Historique de distribution sur les 3 exercices précédents

Conformément à l'article 243 bis du Code général des impôts, il est rappelé que les versements de dividendes au titre des trois exercices précédents sont les suivants :

Exercices	Date de distribution du solde du dividende	Taux de distribution en pourcentage du résultat net consolidé	Dividende global éligible à la réfaction de 40 % prévue au 2° du 3° de l'article 158 du Code général des impôts	Dividende non éligible à la réfaction de 40 %
Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2023	7 juin 2024	60 %	377 017 031,56 euros représentant un dividende par action de 3,82 euros ayant droit au dividende	néant
Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2022	7 juin 2023	60 %	308 806 951,21 euros représentant un dividende par action de 3,13 euros ayant droit au dividende	néant
Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2021	Non applicable ¹	0	néant	néant

¹ Il n'a pas été distribué de dividende au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2021.

7.2.3 ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION EN 2024 ²



¹ Tel que proposé par le conseil d'administration du 19 février 2025, sous réserve d'approbation par l'assemblée générale des actionnaires statuant sur les comptes 2024, prévue le 15 mai 2025 et qui sera convoquée ultérieurement par le conseil d'administration.

² Source : Bloomberg.

7.3 CALENDRIER FINANCIER

7.3.1 RÉSULTATS, CHIFFRE D'AFFAIRES ET ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Résultats, chiffre d'affaires et assemblée générale	Date de publication	Période d'embargo
Chiffres d'affaires du premier trimestre 2025	24 avril 2025	Du 8 au 24 avril 2025
Assemblée générale des actionnaires	15 mai 2025	
Résultats semestriels 2025	30 juillet 2025	Du 7 au 30 juillet 2025
Chiffres d'affaires des neuf premiers mois de 2025	23 octobre 2025	Du 8 au 23 octobre 2025

7.3.2 CHIFFRES MENSUELS DE TRAFIC

Chiffres mensuels de trafic	Date de publication
Trafic du mois de décembre 2024	15 janvier 2025
Trafic du mois de janvier 2025	17 février 2025
Trafic du mois de février 2025	17 mars 2025
Trafic du mois de mars 2025	16 avril 2025
Trafic du mois d'avril 2025	15 mai 2025
Trafic du mois de mai 2025	16 juin 2025
Trafic du mois de juin 2025	16 juillet 2025
Trafic du mois de juillet 2025	18 août 2025
Trafic du mois d'août 2025	15 septembre 2025
Trafic du mois de septembre 2025	16 octobre 2025
Trafic du mois d'octobre 2025	17 novembre 2025
Trafic du mois de novembre 2025	16 décembre 2025

7.4 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL ET LES DISPOSITIONS STATUTAIRES

7.4.1 INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL SOCIAL

Capital social

À la date de dépôt du présent document, le capital social d'Aéroports de Paris s'élève à 296 881 806 euros, divisé en 98 960 602 actions d'une valeur nominale de 3 euros, entièrement libérées et toutes de même catégorie, et n'a fait l'objet d'aucune modification en 2024. Les actions Aéroports de Paris sont négociables sur Euronext Paris (compartiment A) sous le mnémonique ADP depuis le 16 juin 2006.

Aéroports de Paris a été transformé en société anonyme et son capital fixé à 256 084 500 euros, divisé en 85 361 500 actions d'une valeur nominale de 3 euros, en application du décret du 20 juillet 2005.

Aéroports de Paris n'a pas émis de valeur mobilière donnant accès au capital ni d'option de souscription d'achat d'action.

Autorisation de rachat d'actions par Aéroports de Paris

Programme de rachat d'actions en vigueur

En 2024, le conseil d'administration de la Société a mis en œuvre les programmes de rachat d'actions autorisés par l'assemblée générale des actionnaires du 16 mai 2023 (entre le 1^{er} janvier et le 20 mai 2024) et par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024 (du 21 mai au 31 décembre 2024) dans le cadre d'un contrat de liquidité conclu avec Rothschild & Cie Banque. La somme de 30 millions d'euros a été affectée par le conseil d'administration au compte de liquidité.

Descriptif du programme de rachat d'actions approuvé par l'assemblée générale des actionnaires du 21 mai 2024

Part maximale du capital susceptible d'être racheté par la Société : 10 % des actions composant le capital de la Société (à titre indicatif, 9 896 060 actions au 31 décembre 2024) à la date du rachat ; le total des actions détenues à une date donnée ne pourra dépasser 10 % du capital social de la Société existant à la même date.

OBJECTIFS DU PROGRAMME :

- ◆ animer le marché secondaire ou la liquidité de l'action ADP par un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la pratique de marché admise par l'Autorité des marchés financiers ; et/ou
- ◆ attribuer ou céder des actions aux salariés au titre de leur participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise ou mettre en œuvre tout plan d'épargne d'entreprise ou de groupe (ou plan assimilé) dans les conditions prévues par la loi et notamment les articles L. 3332-1 et suivants du Code du travail ; et/ou
- ◆ attribuer à titre gratuit des actions aux salariés dans le cadre des dispositions des articles L. 22-197-1 et suivants et L. 22-10-59 du Code de commerce ; et/ou
- ◆ de manière générale, honorer des obligations liées à des programmes d'options sur actions ou autres allocations d'actions aux salariés ou mandataires sociaux de la Société ou d'une entreprise associée ; et/ou
- ◆ mettre en œuvre tout plan d'options d'achat d'actions de la Société, dans le cadre des dispositions des articles L. 225-177 et suivants et L. 22-10-56 et suivants du Code de commerce, ou de tout plan similaire ; et/ou
- ◆ annuler totalement ou partiellement des actions rachetées, sous réserve de l'autorisation de réduire le capital social donnée par l'assemblée générale extraordinaire ; et/ou

◆ remettre des actions lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou toute autre manière ; et/ou

◆ conserver et remettre ultérieurement des actions (à titre de paiement, d'échange, d'apport ou autre) dans le cadre d'opérations de croissance externe, fusion, scission ou apport.

Ce programme est également destiné à permettre à la Société d'opérer sur les actions de la Société dans tout autre but autorisé ou qui viendrait à être autorisé par la loi ou la réglementation en vigueur ainsi que la mise en œuvre de toute pratique de marché qui viendrait à être admise par l'Autorité des marchés financiers.

Les titres achetés et conservés par Aéroports de Paris seront privés de leurs droits de vote et ne donneront pas droit au paiement du dividende. L'acquisition, la cession ou le transfert des actions pourraient être réalisés, à tout moment, dans les limites autorisées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur et par tous moyens, en une ou plusieurs fois, notamment sur les marchés réglementés, les systèmes multilatéraux de négociations, ou de gré à gré, y compris par acquisition ou cession de blocs, par offre publique d'achat, de vente ou d'échange, ou par utilisation d'options ou autres contrats financiers négociés ou par remise d'actions par suite de l'émission de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société par conversion, échange, remboursement, exercice d'un bon ou de toute autre manière, soit directement soit indirectement par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement (sans limiter la part du programme de rachat pouvant être réalisée par l'un quelconque de ces moyens), ou de toute autre manière.

La Société pourra, dans le cadre de l'autorisation, acquérir les titres dans la limite d'un prix maximum d'achat par action de 210 euros, hors frais d'acquisition, pour les achats réalisés dans le cadre de l'ensemble des opérations du programme. Le montant maximal que la Société pourrait affecter à ce programme de rachat d'actions ne pourrait être supérieur à 1100 millions d'euros.

Durée du programme : 18 mois à compter du 21 mai 2024, soit jusqu'au 21 novembre 2025.

MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME

Le conseil administration du 20 mars 2024 a décidé, avec effet au 21 mai 2024, de mettre en œuvre le programme de rachat d'actions autorisé par l'assemblée générale du 21 mai 2024 dans le cadre de la poursuite d'un contrat de liquidité conclu entre la Société et un prestataire de services d'investissement, à savoir à la date de dépôt du présent document, Rothschild & Compagnie Banque. La somme de 30 millions d'euros est affectée à la mise en œuvre de cet objectif.

Opérations sur les actions propres réalisées entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2024

Le nombre d'actions auto-détenues au 31 décembre 2024 s'établit :

	Nombre d'actions	Prix moyen (en euros)	Montant (en euros) ¹
Nombre d'actions au 31 décembre 2023	263 553	133,00 €	35 052 549 €
Au titre du contrat de liquidité	-	- €	- €
Actions auto-détenues et destinées à une opération d'actionnariat salarié	263 553	133,00 €	35 052 549 €
Achats au cours de l'année 2024	880 578	117,68 €	103 629 407 €
dont au titre du contrat de liquidité	880 578	117,68 €	103 629 407 €
Ventes au cours de l'année 2024	935 257	- €	- €
dont au titre du contrat de liquidité	880 578	117,87 €	103 795 558 €
dont distribution gratuite d'actions aux salariés	54 679	- €	- €
Nombre d'actions au 31 décembre 2024	208 874	133,00 €	27 780 242 €
Au titre du contrat de liquidité	-	- €	- €
Actions auto-détenues et destinées à une opération d'actionnariat salarié	208 874	133,00 €	27 780 242 €

La société n'a pas engagé de frais de négociation relatifs à ces opérations. Aucune opération n'a été effectuée, dans le cadre du programme de rachats d'actions, par l'utilisation de produit dérivé.

Descriptif du programme de rachat d'actions soumis à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires du 15 mai 2025

Le conseil d'administration du 19 mars 2025 a décidé de soumettre à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires du 15 mai 2025 une résolution visant à renouveler l'autorisation donnée au conseil d'administration pour décider la mise en œuvre d'un programme de rachat d'actions permettant d'opérer sur les actions de la Société. Ce programme est décrit ci-après.

Part maximale du capital susceptible d'être racheté par la Société : 10 % des actions composant le capital de la Société (à titre indicatif, 9 896 060 actions au jour du dépôt du présent document d'enregistrement universel) à la date du rachat ; le total des actions détenues à une date donnée ne pourra dépasser 10 % du capital social de la Société existant à la même date.

OBJECTIFS DU PROGRAMME :

- ◆ animer le marché secondaire ou la liquidité de l'action ADP par un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la pratique de marché admise par l'Autorité des marchés financiers ; et/ou
- ◆ attribuer ou céder des actions aux salariés au titre de leur participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise ou mettre en œuvre tout plan d'épargne d'entreprise ou de groupe (ou plan assimilé) dans les conditions prévues par la loi et notamment les articles L. 3332-1 et suivants du Code du travail ; et/ou
- ◆ attribuer à titre gratuit des actions aux salariés dans le cadre des dispositions des articles L. 225-197-1 et suivants et L. 22-10-59 et suivants du code de commerce ; et/ou
- ◆ de manière générale, honorer des obligations liées à des programmes d'options sur actions ou autres allocations d'actions aux salariés ou mandataires sociaux de la Société ou d'une entreprise associée ; et/ou
- ◆ mettre en œuvre tout plan d'options d'achat d'actions de la Société, dans le cadre des dispositions des articles L. 225-177 et suivants et L. 22-10-56 et suivants du code de commerce, ou de tout plan similaire ; et/ou

- ◆ annuler totalement ou partiellement des actions rachetées, sous réserve de l'autorisation de réduire le capital social donnée par l'assemblée générale extraordinaire ; et/ou
- ◆ remettre des actions lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital par remboursement, conversion, échange, présentation d'un bon ou toute autre manière ; et/ou
- ◆ conserver et remettre ultérieurement des actions (à titre de paiement, d'échange, d'apport ou autre) dans le cadre d'opérations de croissance externe, fusion, scission ou apport ;
- ◆ permettre à la Société d'opérer sur les actions de la Société dans tout autre but autorisé ou qui viendrait à être autorisé par la loi ou la réglementation en vigueur ainsi que la mise en œuvre de toute pratique de marché qui viendrait à être admise par l'Autorité des marchés financiers.

Modalités de rachat : l'acquisition, la cession ou le transfert des actions pourraient être réalisés, à tout moment, dans les limites autorisées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur et par tous moyens, en une ou plusieurs fois, notamment sur les marchés réglementés, les systèmes multilatéraux de négociations, ou de gré à gré, y compris par acquisition ou cession de blocs, par offre publique d'achat, de vente ou d'échange, ou par utilisation d'options ou autres contrats financiers négociés ou par remise d'actions par suite de l'émission de valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société par conversion, échange, remboursement, exercice d'un bon ou de toute autre manière, soit directement soit indirectement par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement (sans limiter la part du programme de rachat pouvant être réalisée par l'un quelconque de ces moyens), ou de toute autre manière.

Prix maximum d'achat : prix maximum d'achat par action de 210 euros, hors frais d'acquisition, pour l'ensemble des opérations du programme. Le montant maximal que la Société pourra affecter au programme de rachat d'actions ne pourra être supérieur à 1 100 millions d'euros.

Durée du programme : 18 mois à compter du 15 mai 2025, soit jusqu'au 14 novembre 2026.

¹ Montants excluant les éventuels frais de transactions.

Mis en œuvre du programme : le conseil administration du 19 mars 2025 a décidé, sous la condition suspensive de l'approbation par assemblée générale du 15 mai 2025 du projet de résolution relative à l'autorisation à donner au conseil d'administration à l'effet d'opérer sur les actions de la Société, de mettre en œuvre le programme de rachat d'actions autorisé par ladite assemblée dans le cadre dans le cadre d'un contrat de liquidité conclu entre la Société et un prestataire de services d'investissement, à savoir à la date de dépôt du présent document, Rothschild & Compagnie Banque. La somme de 30 millions d'euros est affectée à la mise en œuvre de cet objectif.

Titres non représentatifs du capital

L'encours de la dette obligataire d'Aéroports de Paris s'élève à 7 400 millions d'euros et de 7 767 millions d'euros pour le Groupe ADP au 31 décembre 2024, en prenant en compte l'effet de la couverture mise en place sur le nominal des obligations émises par TAV (400 m\$). Le détail des emprunts obligataires et de la politique de couverture du risque de change est fourni en note 9.4.1 et 9.5.3 des annexes aux comptes consolidés présentés au chapitre 6.

Capital autorisé mais non émis

Le tableau ci-après précise (1) les délégations qui ont été approuvées par les actionnaires lors de l'assemblée générale extraordinaire du 21 mai 2024 (l'« AGE ») pour une durée de 26 mois et qui sont en vigueur au 31 décembre 2024, (2) le numéro des projets de résolutions concernés et (3) le montant nominal maximal de chacune des opérations.

Délégations données au conseil d'administration par l'AGE	N° de résolution	Objet	Montant nominal maximal ou plafond en pourcentage (autorisation 26 mois)
Augmentations de capital dilutives	35	Plafond global pour les augmentations de capital dilutives	97 M€ soit 33 % en capital pour les AK dilutives ^(P) Plafond global sur lequel s'imputent les sous-plafonds suivants : ♦ 97 M€ soit 33 % en capital pour les AK avec DPS ¹ ♦ 29 M€ soit 10 % en capital pour les AK sans DPS ³ ♦ 29 M€ soit 10 % en capital pour les AK en période d'offre ⁵
Augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription (DPS)	26	Augmentation de capital	97 M€ ^(P16) soit 33 % en capital
		Émission de titres de créance	500 M€ ²
Augmentation de capital avec suppression du DPS par offre au public (hors placement privé)	27	Augmentation de capital	29 M€ ^(P36) soit 10 % en capital
		Émission de titres de créance	500 M€ ²
Augmentation de capital avec suppression du DPS par une offre par placement privé	28	Augmentation de capital	29 M€ ^(P36) soit 10 % en capital
		Émission de titres de créance	500 M€ ²
Augmentation du nombre de titres en cas d'augmentation de capital avec ou sans maintien du DPS	29	Augmentation du nombre de titres à émettre	15 % de l'émission initiale ^(P46)
Augmentation de capital par incorporation de primes, réserves, bénéfices ou autres	30	Augmentation de capital	97 M€ soit 33 % en capital ⁴
Augmentation de capital réservée aux adhérents à un plan d'épargne d'entreprise	31	Augmentation de capital	2,9 M€ ^(P3) soit 1 % en capital
Augmentation de capital avec suppression du DPS en rémunération d'une offre publique d'échange initiée par la Société	32	Augmentation de capital	29 M€ ^(P3) soit 10 % en capital
		Émission de titres de créance	500 M€ ²
Augmentation de capital en vue d'une rémunération des apports en nature	33	Augmentation de capital	10 % du capital social au moment de l'émission ^(P3)
Réduction de capital par annulation des actions auto-détenues	34	Réduction du capital	10 % du nombre d'actions composant le capital social
Augmentation de capital en période d'offre publique (plafond global) pour les résolutions 26, 27 et 29	36	Augmentation de capital	10 % du nombre d'actions composant le capital social

(P) Avec imputation sur le plafond global d'augmentations de capital dilutives de 97 millions d'euros de nominal.

1 Avec imputation sur le sous-plafond d'augmentation de capital avec maintien du DPS de 97 millions d'euros de nominal.

2 Avec imputation sur le plafond global d'émission de valeurs mobilières représentatives de créance sur la Société de 500 millions d'euros.

3 Avec imputation sur le sous-plafond d'augmentation de capital avec suppression du DPS de 29 millions d'euros de nominal.

4 Sans imputation sur le plafond global d'augmentations de capital dilutives.

5 Avec imputation sur le sous-plafond d'augmentation de capital de 29 millions d'euros de nominal en cas d'augmentation de capital en période d'offre sur la Société.

Au cours de l'exercice 2024, ces délégations n'ont pas été utilisées.

Informations sur le capital de la Société et celui de ses filiales faisant l'objet d'une option ou d'un accord prévoyant de le placer sous option

Aucun plan d'options sur actions n'a été mis en place par la Société.

En ce qui concerne l'activité des commerces et services, pour une description des accords contractuels conclus par Aéroports de Paris (i) avec des sociétés du groupe Lagardère Travel Retail, pour la société Extime Duty Free Paris (anciennement Société de Distribution Aéroportuaire)

et Extime Travel Essentials Paris (anciennement Relay@ADP) dans le domaine des commerces, (ii) avec JC Decaux SE pour la société Extime Média (anciennement Média Aéroports de Paris) dans le domaine de la publicité et (iii) avec Select Service Partner pour la société Extime Food & Beverage Paris dans le domaine de la restauration, voir la section 1.1.3 « Commerces et services – plateformes franciliennes ».

7.4.2 DISPOSITIONS STATUTAIRES

Objet social

En application de l'article 2 des statuts, la Société a pour objet, en France et à l'étranger :

- ◆ d'assurer la construction, l'aménagement, l'exploitation et le développement d'installations aéroportuaires ;
- ◆ de développer toute activité industrielle ou de service dans le domaine aéroportuaire, à destination de toute catégorie de clientèle ;
- ◆ de valoriser l'ensemble des actifs mobiliers ou immobiliers qu'elle détient ou utilise ;
- ◆ de prendre, d'acquérir, d'exploiter ou de céder tous procédés et brevets concernant les activités se rapportant à l'un des objets susmentionnés ;

- ◆ de participer de manière directe ou indirecte à toutes opérations se rattachant à l'un de ces objets, par voie de création de sociétés ou d'entreprises nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou de droits sociaux, de prises d'intérêt, de fusion, d'association ou de toute autre manière ;
- ◆ généralement, de se livrer à toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'un quelconque des objets susmentionnés.

Organes de gestion

Voir section 3.2 du présent document.

Droits attachés aux actions

En application de l'article 11 des statuts, chaque action donne droit, dans les bénéfices et l'actif social, à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

En outre, elle donne droit au vote et à la représentation dans les assemblées générales, dans les conditions et sous les restrictions légales, réglementaires et statutaires. Ainsi, dans toutes les assemblées générales, chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions libérées des versements exigibles, sans autres limitations que celles qui pourraient résulter des dispositions légales. Les statuts d'Aéroports de Paris n'ont pas été modifiés en vue de s'opposer à l'application de l'article L. 225-123 du Code de commerce. En conséquence, les actions entièrement libérées pour lesquelles il est justifié d'une inscription au nominatif depuis deux ans au moins au nom du même actionnaire bénéficient automatiquement d'un droit de vote double.

La propriété d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts et aux décisions de l'assemblée générale.

Les actionnaires ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports.

Les héritiers, créanciers, ayants droit ou autres représentants d'un actionnaire ne peuvent requérir l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer dans les actes de son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux décisions de l'assemblée générale.

Chaque fois qu'il sera nécessaire de posséder plusieurs actions pour exercer un droit quelconque, en cas d'échange, de regroupement ou d'attribution d'actions, ou en conséquence d'augmentation ou de réduction de capital, de fusion ou autre opération sociale, les propriétaires d'actions isolées ou en nombre inférieur à celui requis ne peuvent exercer ce droit qu'à la condition de faire leur affaire personnelle du groupement et, éventuellement, de l'achat ou de la vente d'actions nécessaires.

Modification du capital et des droits attachés aux actions

Toute modification du capital ou des droits de vote attachés aux titres qui le composent est soumise au droit commun, les statuts ne prévoyant pas de dispositions spécifiques.

Assemblées générales

Convocation aux assemblées

Conformément à l'article 20 des statuts, les assemblées générales ordinaires et extraordinaires et, le cas échéant, les assemblées spéciales, sont convoquées, se réunissent et délibèrent dans les conditions prévues par la loi. Elles sont réunies au siège social ou en tout autre lieu, y compris dans un autre département, indiqué dans l'avis de convocation.

Participation aux assemblées

Tout actionnaire, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, a le droit d'assister aux assemblées générales de la Société et de participer aux délibérations, personnellement ou par mandataire. Le droit des actionnaires de participer aux assemblées générales ordinaires ou extraordinaires est subordonné à l'inscription en compte de titres au nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte, à la date fixée par la loi et la réglementation applicable, soit dans les comptes de titres nominatifs tenus par la Société, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité.

L'inscription des titres dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité est constatée par une attestation de participation délivrée par ce dernier, le cas échéant par voie électronique, en annexe au formulaire de vote à distance ou de procuration ou à la demande de carte d'admission établis au nom de l'actionnaire ou pour le compte de l'actionnaire représenté par l'intermédiaire inscrit. L'actionnaire souhaitant participer physiquement à l'assemblée et qui n'a pas reçu sa carte d'admission le deuxième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure (heure de Paris), peut aussi se faire délivrer une attestation.

Le conseil d'administration peut, s'il le juge utile, faire remettre aux actionnaires des cartes d'admission nominatives et personnelles et exiger la production de ces cartes pour l'accès à l'assemblée générale.

Si le conseil d'administration le décide au moment de la convocation de l'assemblée, les actionnaires pourront participer à l'assemblée par visioconférence ou par tous moyens de télécommunication permettant leur identification dans les conditions et suivant les modalités fixées par la réglementation en vigueur.

Tout actionnaire peut se faire représenter dans les conditions légales. Il peut également voter par correspondance dans les conditions légales. L'actionnaire ayant voté par correspondance n'a plus la possibilité de participer directement à l'assemblée ou de s'y faire représenter.

Les propriétaires de titres mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce (propriétaires qui n'ont pas leur domicile sur le territoire français, au sens de l'article 102 du Code civil) peuvent se faire représenter, dans les conditions prévues par la loi, par un intermédiaire inscrit.

Règles applicables à la modification des statuts

L'assemblée générale extraordinaire est seule habilitée à modifier les statuts dans toutes leurs stipulations. Toutefois, le conseil d'administration peut apporter aux statuts les modifications nécessaires pour les mettre en conformité avec les dispositions législatives et réglementaires, sous réserve de ratification des modifications par la prochaine assemblée générale extraordinaire. Elle ne peut, toutefois, augmenter les engagements des actionnaires, sous réserve des opérations résultant d'un regroupement d'actions régulièrement effectuées. Sous la même réserve, elle statue à la majorité des deux tiers des voix des actionnaires présents, représentés ou ayant voté par correspondance.

Dispositions statutaires ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle

Aux termes de l'article 7 des statuts de la Société « les modifications du capital ne peuvent avoir pour effet de faire perdre à l'État la majorité du capital social ».

Accord pouvant entraîner un changement de contrôle

À la connaissance de la Société, il n'existe pas d'accord dont la mise en œuvre pourrait à une date ultérieure entraîner un changement du contrôle qui s'exerce sur elle.

Identification des actionnaires

Conformément à l'article 9 des statuts et au Code de commerce, les actions sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions légales et réglementaires. Les actions peuvent être inscrites au nom d'un intermédiaire dans les conditions prévues aux articles L. 228-1 et suivants du Code de commerce. L'intermédiaire est tenu de déclarer sa qualité d'intermédiaire détenant des titres pour le compte d'autrui, dans les conditions légales et réglementaires.

Les dispositions des alinéas ci-dessus seront également applicables aux autres valeurs mobilières émises par la Société.

La Société est en droit, dans les conditions légales et réglementaires en vigueur, de demander à tout moment, contre rémunération à sa charge, soit au dépositaire central

qui assure la tenue du compte d'émission de ses titres, soit directement à un ou plusieurs intermédiaires mentionnés à l'article L. 211-3 du Code monétaire et financier, selon le cas, les informations concernant les propriétaires de ses titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires.

S'il s'agit de titres de forme nominative, donnant immédiatement ou à terme accès au capital, l'intermédiaire inscrit dans les conditions prévues à l'article L. 228-1 du Code de commerce est tenu, dans les conditions légales et réglementaires en vigueur, de communiquer les informations concernant les propriétaires de ces titres, sur simple demande de la Société ou de son mandataire, laquelle peut être présentée à tout moment.

Franchissements de seuils

Aux termes de l'article 9 des statuts d'Aéroports de Paris, il est prévu que toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui viendrait à détenir, au sens de l'article L. 233-9 du Code de commerce, directement ou indirectement, un nombre d'actions ou de droits de vote égal ou supérieur à 1 % du capital ou des droits de vote de la Société est tenue, au plus tard avant la clôture des négociations du quatrième jour de bourse suivant le franchissement de seuil à compter de l'inscription des titres qui lui permettent d'atteindre ou de franchir ce seuil, de déclarer à Aéroports de Paris le nombre total d'actions et de droits de vote qu'elle possède.

Par ailleurs, cette personne devra également informer Aéroports de Paris, dans sa lettre de déclaration de franchissement de seuils, des précisions auxquelles il est fait référence au 3ème alinéa du I de l'article L. 233-7 du Code de commerce.

Cette déclaration doit être renouvelée dans les conditions décrites ci-avant, chaque fois qu'un nouveau seuil de 1 % est atteint ou franchi, à la hausse comme à la baisse, quelle qu'en soit la raison, jusqu'au seuil de 5 % prévu à l'article L. 233-7 du Code de commerce. À compter du franchissement du seuil de 5 % précité, une déclaration doit être effectuée dans les conditions identiques à celles mentionnées ci-avant, chaque fois qu'un nouveau seuil de 0,5 % est atteint ou franchi, à la hausse comme à la baisse quelle qu'en soit la raison. Depuis 2009, le régime des déclarations des franchissements de seuil a été étendu à certains produits financiers dérivés.

Les statuts de la Société prévoient que le non-respect de l'obligation de déclaration de franchissement de seuils peut donner lieu à la privation des droits de vote afférents aux

titres dépassant les seuils soumis à déclaration sur demande lors de l'assemblée générale d'un ou de plusieurs actionnaires détenant au moins 3 % du capital ou des droits de vote d'Aéroports de Paris.

Par ailleurs, outre les dispositions statutaires visées ci-dessus, en vertu des dispositions du Code de commerce, toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à posséder un nombre d'actions représentant plus de 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 33,33 %, 50 %, 66,66 %, 90 % et 95 % du capital existant ou des droits de vote de la Société, doit en informer la Société et l'AMF par lettre en indiquant le nombre total d'actions et de droits de vote qu'elle détient, au plus tard avant la clôture des négociations du 4^{ème} jour de négociation suivant le jour du franchissement du seuil de participation. Les franchissements de seuil déclarés à l'AMF sont rendus publics par cette dernière. Ces informations sont également transmises, dans les mêmes délais et conditions, lorsque la participation en capital ou en droits de vote devient inférieure aux seuils visés ci-avant. L'ordonnance n° 2009-105 du 30 janvier 2009 et la loi n° 2012-387 du 22 mars 2012, modifiant le Code du commerce, ont complété ce régime des déclarations des franchissements de seuil notamment en l'étendant à certains produits financiers dérivés et en renforçant l'obligation d'information.

À défaut d'avoir été régulièrement déclarées, les actions excédant la fraction qui aurait dû être déclarée conformément aux dispositions légales sont privées du droit de vote pour toute assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation.

7.5 ALIÉNATION D' ACTIONS INTERVENUES À L'EFFET DE RÉGULARISER LES PARTICIPATIONS CROISÉES

Néant.

7.6 AVIS DONNÉ À UNE AUTRE SOCIÉTÉ PAR ACTIONS QUE LA SOCIÉTÉ DÉTIENT PLUS DE 10 % DE SON CAPITAL

Néant.

7.7 PRISES DE PARTICIPATIONS SIGNIFICATIVES DANS DES SOCIÉTÉS AYANT LEUR SIÈGE EN FRANCE OU PRISE DE CONTRÔLE DE TELLES SOCIÉTÉS

Au cours de l'exercice 2024 :

- ♦ le 18 juillet, Aéroports de Paris a, indirectement procédé à l'acquisition de 100% du capital social de la société Clearance ;

- ♦ le 23 octobre, Aéroports de Paris a finalisé l'acquisition de 100% du capital social de Paris Expérience Groupe et de ses sociétés affiliées.

7.8 DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 223 QUATER DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS

Le montant global des dépenses et charges non déductibles du résultat fiscal visées au 4 de l'article 39 du code général des impôts s'élève pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 à 590 766,95 euros.

Ce montant correspond exclusivement à la réintégration des amortissements des véhicules de tourisme auxquels Aéroports de Paris a recours, soit sous la forme de location longue durée, soit en pleine propriété.

7.9 INJONCTIONS OU SANCTIONS PÉCUNIAIRES POUR DES PRATIQUES ANTICONCURRENTIELLES PRONONCÉES PAR L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE DONT CETTE DERNIÈRE A PRESCRIT L'INSERTION DANS LE RAPPORT DE GESTION

Néant.

7.10 ACTIVITÉS EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Non significatif.

7.11 SUCCURSALES EXISTANTES

Néant.

7.12 OBSERVATIONS DE L'AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS SUR LA PROPOSITION DE RENOUVELLEMENT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Non applicable.



CHAPITRE 8**INFORMATIONS
COMPLÉMENTAIRES**

8.1	RENSEIGNEMENTS SUR LA SOCIÉTÉ	700	8.5	PERSONNES RESPONSABLES DU DEU INCLUANT RFA	721
8.1.1	Informations sur la société	700	8.5.1	Responsable du document d'enregistrement universel et du rapport financier annuel 2024	721
8.1.2	Informations sur les participations	700	8.5.2	Attestation du responsable	721
8.2	CONTRATS	701	8.6	TABLES DE CONCORDANCE	722
8.2.1	Contrats importants	701	8.6.1	Table de concordance entre le document d'enregistrement universel et l'annexe 1 du règlement (CE) n° 2019/980	722
8.2.2	Conventions réglementées	702	8.6.2	Table de concordance entre le document d'enregistrement universel et le rapport de gestion	726
8.2.3	Information sur le déclassement de conventions réglementées	720	8.6.3	Table de concordance entre le document d'enregistrement universel et le rapport financier annuel	729
8.2.4	Opérations avec les apparentés	720			
8.3	CONTRÔLEURS LÉGAUX DES COMPTES	721			
8.3.1	Commissaires aux comptes titulaires au titre de l'exercice 2024	721			
8.4	DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC	721			

8.1 RENSEIGNEMENTS SUR LA SOCIÉTÉ

8.1.1 INFORMATIONS SUR LA SOCIÉTÉ

Dénomination sociale

Aéroports de Paris.

Forme juridique

Société anonyme depuis le 22 juillet 2005, date d'entrée en vigueur du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris, pris en application de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

Siège social

1, rue de France, 93290 Tremblay-en-France, FRANCE

Téléphone : + 33 1 74 25 67 00

www.groupe-adp.com

Les informations figurant sur ce site Internet ne font pas partie du présent document d'enregistrement universel.

Registre du commerce et des sociétés et codes APE et LEI

Registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 552 016 628.

Code APE : 5223 Z.

Code LEI : 969500PJMBSFHYC37989.

Date de constitution et durée

Date de constitution : le 24 octobre 1945, sous la forme d'un établissement public national (ordonnance n° 45-2488 du 24 octobre 1945).

Immatriculation au Registre du commerce et des sociétés : 1^{er} février 1955.

Durée : 99 ans à compter du 20 juillet 2005, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

Législation

Aéroports de Paris est régie par les dispositions législatives et réglementaires françaises applicables aux sociétés anonymes, sous réserve des lois spécifiques, et par les statuts de la société anonyme Aéroports de Paris. Les lois spécifiques régissant la Société sont notamment la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, le Code de l'aviation civile, le Code des transports, la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

8.1.2 INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

Les informations concernant les entreprises dans lesquelles la Société détient une fraction du capital susceptible d'avoir une incidence significative sur l'appréciation de son patrimoine, de sa situation financière ou de ses résultats figurent au chapitre 6.

8.2 CONTRATS

8.2.1 CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants autres que ceux conclus dans le cadre normal des affaires auxquels Aéroports de Paris ou tout autre membre du Groupe est partie ou a été partie pour les deux années précédant le dépôt du présent document d'enregistrement universel sont décrits ci-après :

- ◆ un Protocole cadre été conclu entre l'État et Aéroports de Paris le 18 décembre 2024 fixant les conditions selon lesquelles Aéroports de Paris met à disposition de l'État (Douanes ; Police ; Gendarmerie des transports aériens et Direction des Services de la Navigation aérienne) des terrains et immeubles et fournit diverses prestations afin qu'il puisse réaliser ses missions de service public ;
- ◆ le 19 mars 2023, Aéroports de Paris a annoncé avoir conclu un accord avec notamment GMR Enterprises pour former une holding aéroportuaire cotée sur les marchés financiers indiens au premier semestre 2024 ;
- ◆ Aéroports de Paris a conclu un ensemble contractuel (contrat d'acquisition, pacte d'actionnaires et partenariat stratégique) aux termes duquel a été finalisée l'acquisition de 49 % du capital de GMR Airports Limited, l'acquisition desdits 49 % s'est déroulée en deux étapes (24,99 % en février 2020, puis 24,01 % en juillet 2020) ;
- ◆ en termes de gouvernance, le Groupe ADP dispose de droits proches du co-contrôle de la Société qui est consolidée par mise en équivalence. Le Groupe ADP dispose notamment du même nombre de représentants au conseil d'administration de la Société que les représentants de GMR. Le Groupe ADP dispose également d'un droit de nomination pour des postes de décision clé au sein de GMR Airports, et au sein des aéroports gérés eux-mêmes ;
- ◆ l'acquisition de la participation dans GMR Airports s'accompagne d'un partenariat stratégique et industriel large visant à constituer une plateforme de développement commune. Ce partenariat englobe une coopération dans les domaines du développement, des commerces, des systèmes d'information, de l'hospitalité, de l'innovation et de l'ingénierie aéroportuaire ;
- ◆ un groupement formé par TAV Airports (51 %), membre du Groupe ADP, et Fraport (49 %) a remporté le 1^{er} décembre 2021 l'appel d'offres organisé par l'autorité aéroportuaire turque (DHMI) pour le renouvellement de la concession de l'aéroport d'Antalya (Turquie). Cette concession a pour objet la réalisation d'investissements visant à porter à 80 millions de passagers par an la capacité de l'aéroport, soit plus du double de sa capacité actuelle, en contrepartie du droit de l'exploiter pendant 25 ans entre le 1^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2051 ;
- ◆ conformément au contrat signé le 7 mai 2020, un consortium dont TAV Airports est actionnaire à 85 % et dont VPE Capital, gestionnaire de fonds spécialisé, détient les 15 % restants, est devenu le 29 avril 2021 propriétaire de l'aéroport d'Almaty (Kazakhstan) ;
- ◆ TAV Airports a remporté le 20 décembre 2022 l'appel d'offres organisé par l'autorité aéroportuaire turque (DHMI) relatif au renouvellement de la concession de l'aéroport d'Ankara-Esenboğa (Turquie) pour une durée de 25 ans, entre le 24 mai 2025 et le 23 mai 2050. Le droit de concession actuel détenu par TAV perdure jusqu'au 23 mai 2025 ;
- ◆ par délibération en date du 26 mai 2020, le conseil d'administration a autorisé Aéroports de Paris à solliciter de l'État un accord pour résilier, en application de son article V. 2.2 « circonstances exceptionnelles et imprévisibles », le Contrat de Régulation Économique portant sur la période tarifaire 2016-2020 qui avait été conclu le 31 août 2015 avec l'État. L'État a accepté cette résiliation aux termes d'un courrier du 19 juin 2020 de la Direction générale de l'aviation civile ;
- ◆ le gestionnaire d'infrastructures CDG Express (« GI CDG Express »), détenu à parts égales par Groupe ADP, SNCF Réseau et la Caisse des dépôts et consignations, a signé le 11 février 2019 avec l'État français le contrat de concession de travaux relatif au projet de liaison CDG Express ;
- ◆ ADP International a conclu le 19 avril 2018 un contrat par lequel elle a finalisé l'acquisition d'une participation supplémentaire de 41,5 % des titres de la société Airport International Group (« AIG »), concessionnaire de l'aéroport international Queen Alia (QAIA) à Amman en Jordanie ; à l'issue de cette opération le Groupe ADP, déjà actionnaire à hauteur de 9,5 % d'AIG depuis 2007, détient désormais 51 % du capital ; il dispose ainsi du contrôle exclusif d'AIG, dont les comptes sont consolidés par intégration globale ;
- ◆ Aéroports de Paris a conclu des accords le 7 juillet 2017 aux termes desquels elle a finalisé l'acquisition, via sa filiale Tank ÖWA alpha GmbH, d'une participation supplémentaire de 8,12 % des titres de TAV Havalimanlari Holding A.Ş. (« TAV Airports ») ; le Groupe ADP, qui était déjà actionnaire de TAV Airports à hauteur de 38 % depuis le 16 mai 2012, détient aux termes de ces accords 46,12 % du capital de TAV Airports ;
- ◆ Aéroports de Paris a conclu avec l'État le 30 mars 2006 une convention fixant les modalités de rétrocession par Aéroports de Paris à l'État d'une partie de la plus-value immobilière dans l'hypothèse de la fermeture de la circulation aérienne publique de tout ou partie d'un aérodrome exploité par Aéroports de Paris.

8.2.2 CONVENTIONS RÉGLEMENTÉES

Rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées

Assemblée générale d'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024

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

En notre qualité de Commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

Il nous appartient de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques, les modalités essentielles ainsi que les motifs justifiant de l'intérêt pour la société, des conventions dont nous avons été avisés ou que nous aurions découvertes à l'occasion de notre mission, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé ni à rechercher l'existence d'autres conventions. Il vous appartient, selon les termes de l'article

R.225-31 du code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions en vue de leur approbation.

Par ailleurs, il nous appartient, le cas échéant, de vous communiquer les informations prévues à l'article R.225-31 du code de commerce relatives à l'exécution, au cours de l'exercice écoulé, des conventions déjà approuvées par l'Assemblée générale.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont consisté à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

CONVENTIONS SOUMISES À L'APPROBATION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

A. Conventions autorisées et/ou conclues au cours de l'exercice écoulé

En application de l'article L.225-40 du code de commerce, nous avons été avisés des conventions suivantes, conclues au cours de l'exercice écoulé, qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre Conseil d'administration.

1. Avec l'Etat, actionnaire majoritaire de votre société, ou avec des établissements publics de l'Etat ou avec des sociétés dont l'Etat est également actionnaire, direct ou indirect

Personnes concernées

- ♦ L'Etat, actionnaire détenant plus de 10 % des droits de vote de votre société, représenté par Mme May Gicquel ;
- ♦ Administrateurs de votre société nommés sur proposition de l'Etat : M. Pierre Cunéo, Mme Cécile de Guillebon, Mme Fanny Letier, M. Stéphane Raison et Mme Perrine Vidalenche.

1.1 AVENANT N°1 À LA CONVENTION DE PRESTATIONS D'ACCUEIL DE PERSONNALITÉS FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES, CONCLUE AVEC LA PRÉSIDENTE DE LA RÉPUBLIQUE

Nature et objet

Avenant n° 1 à la convention avec la Présidence de la République, ayant pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles votre société assure les prestations d'accueil et des services annexes pour des personnalités désignées par la Présidence de la République dans les pavillons d'accueil ou les salons d'honneurs de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Modalités

Cette convention avait été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 17 novembre 2021 et signée le 29 novembre 2021 pour une durée d'un an, reconductible trois fois. Elle prévoit que la tarification appliquée est inférieure en moyenne de 30 % par rapport aux tarifs tous publics et que le montant maximal du contrat est de 139 milliers d'euros hors taxes pour une durée d'un an.

Comme mentionné au paragraphe B.1 de la première partie du présent rapport, cette convention a été reconduite par deux fois, soit jusqu'au 27 novembre 2024.

Lors de sa séance du 23 juillet 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un premier avenant à cette convention, signé le 24 juillet 2024 et ayant pour objet d'augmenter le montant maximal de commandes de prestations par les services de la Présidence de la République, de 139 milliers d'euros hors taxes à 300 milliers d'euros hors taxes.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de lui permettre de se conformer à ses obligations en fixant des prix justement valorisés et acceptés par les services de la Présidence de la République, qui permettent de couvrir les coûts des prestations.

1.2 RECONDUCTION DE LA CONVENTION DE PRESTATIONS D'ACCUEIL DE PERSONNALITÉS FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES, CONCLUE AVEC LA PRÉSIDENTE DE LA RÉPUBLIQUE

Nature et objet

Convention conclue avec la Présidence de la République ayant pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles votre société assure les prestations d'accueil et des services annexes pour des personnalités désignées par la Présidence de la République dans les pavillons d'accueil ou les salons d'honneurs de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et services annexes.

Modalités

Comme indiqué au paragraphe 1.1. précédent, cette convention avait été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 17 novembre 2021 et signée le 29 novembre 2021 pour une durée d'un an reconductible trois fois.

Comme mentionné au paragraphe B.1 de la première partie du présent rapport, votre Conseil d'administration avait autorisé la reconduction de cette convention (i) lors de sa séance du 15 février 2023, pour une année, avec effet rétroactif au 18 novembre 2022 jusqu'au 1^{er} décembre 2023 et (ii) lors de sa séance du 11 octobre 2023, pour une nouvelle durée d'un an, jusqu'au 27 novembre 2024.

Lors de sa séance du 16 octobre 2024, votre Conseil d'administration a de nouveau autorisé la reconduction de cette convention à compter du 28 novembre 2024 jusqu'au 29 novembre 2025.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de pouvoir se conformer à ses obligations en fixant des prix justement valorisés qui permettent de couvrir les coûts des prestations.

1.3 AVENANT N° 1 À LA CONVENTION DE PRESTATIONS D'ACCUEIL DES PERSONNALITÉS FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Nature et objet

Avenant n° 1 à la convention conclue avec le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères ayant pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles votre société assure les prestations d'accueil et des services annexes pour des personnalités désignées par ce ministère dans les pavillons d'accueil ou les salons d'honneurs de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Modalités

Cette convention avait été signée le 1^{er} mars 2021 pour une durée de 3 ans et 4 mois à compter du 1^{er} février 2021, tel que mentionné au paragraphe A.1.18 de la seconde partie du présent rapport. Elle prévoit que la tarification appliquée est inférieure en moyenne de 30 % par rapport aux tarifs tous publics.

Lors de sa séance du 21 mai 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion de cet avenant signé le 22 mai 2024 et ayant pour objet de prolonger la durée du marché d'un mois et demi et d'inclure dans son périmètre les salons de réception.

Cette convention a pris fin sur l'exercice 2024.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de lui permettre de se conformer à ses obligations en fixant des prix justement valorisés et acceptés par le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères qui permettent de couvrir les coûts des prestations.

1.4 CONVENTION DE PRESTATIONS D'ACCUEIL DES PERSONNALITÉS FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Nature et objet

Convention conclue entre le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères et votre société ayant pour objet la réalisation de prestations d'accueil des personnalités françaises et étrangères sur l'emprise aéroportuaire, ainsi que des prestations de services associées.

Modalités

Lors de sa séance du 23 juillet 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion de cette convention signée le 24 juillet 2024.

Cette convention définit les conditions d'exécution et les prix des prestations réalisées par votre société au profit du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères à l'aéroport Paris-Orly (pavillon d'honneur et salon 500) et à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (pavillon de réception, salon 200 et salon de réception). La tarification appliquée est inférieure en moyenne de 65 % par rapport aux tarifs tous publics.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de se conformer à ses obligations en fixant des prix justement valorisés et acceptés par le ministère de l'Europe et des affaires étrangères, qui permettent de couvrir les coûts des prestations.

1.5 CONVENTION DE PRÊT À USAGE DE LOCAUX SUR LE SITE DE L'AÉROPORT DE PARIS-LE BOURGET CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Nature et objet

Convention de prêt à usage pour une occupation gratuite de locaux par les services de la préfecture de Police sur le site de l'aéroport de Paris-Le Bourget.

Modalités

Lors de sa séance du 15 février 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion de cette convention avec le ministère de l'Intérieur, signée le 9 octobre 2024.

Cette convention a pour objet la mise à disposition aux services de préfecture de Police des locaux situés dans le bâtiment 108 – Zone envoi de l'aéroport de Paris-Le Bourget, à titre gratuit et pour une durée temporaire jusqu'au 31 octobre 2024.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de proposer aux usagers une antenne locale de la préfecture de Police et de contribuer au bon fonctionnement des aéroports parisiens durant les Jeux olympiques et paralympiques en leur évitant des déplacements sur d'autres lieux.

1.6 CONVENTION DE PRÊT À USAGE POUR L'OCCUPATION D'UN EMPLACEMENT DE STATIONNEMENT À L'AÉROPORT DE PARIS-LE BOURGET CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DES ARMÉES

Nature et objet

Contrat de prêt à usage pour une occupation gratuite d'un emplacement de stationnement sur le site de l'aéroport de Paris-Le Bourget.

Modalités

Lors de sa séance du 21 mai 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion de cette convention avec le ministère des Armées signée le 30 mai 2024.

Cette convention a pour objet la mise à disposition au commandant de la base de défense d'Île-de-France du ministère des Armées d'un emplacement de stationnement situé à l'aéroport de Paris-Le Bourget, afin de lui permettre de déployer des éléments du dispositif de protection de sûreté aérienne et de contribuer, ainsi, à la sécurité et à la sûreté du défilé du 14 juillet et des Jeux olympiques et paralympiques.

Cette mise à disposition à titre gratuit est d'une durée temporaire fixée du 8 juillet au 15 septembre 2024.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de garantir la sécurité des manifestations organisées pendant la période s'écoulant du 8 juillet 2024 au 15 septembre 2024 à Paris.

1.7 CONVENTION CONCLUE AVEC LE MINISTRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE RELATIVE À L'EXPLOITATION DU VERTIPOINT DE PARIS-AUSTERLITZ**Nature et objet**

Convention conclue avec le ministre chargé de l'aviation civile, en application de l'article L. 6321-3 du code des transports, portant sur le vertipoint de Paris-Austerlitz.

Modalités

Lors de sa séance du 21 mai 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention signée le 4 juillet 2024, ayant pour objet de fixer les conditions et modalités de l'aménagement, l'entretien et la gestion du vertipoint exclusivement utilisé pour l'arrivée, le départ et les évolutions des eVTOL.

Cette convention prévoit que les coûts d'exploitation seront couverts par les redevances aéroportuaires perçues par votre société, le produit des taxes de toutes natures affectées à l'installation ; les coûts liés à la sûreté seront couverts par le financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société d'expérimenter et d'exploiter le vertipoint qui contribue au développement de solutions de mobilité aérienne en environnement urbain.

1.8 CONVENTION CONCLUE AVEC LES SOCIÉTÉS GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS ET SNCF GARES & CONNEXIONS POUR LA MISE À DISPOSITION GRATUITE DE DEUX ASCENSEURS**Nature et objet**

Convention de mise à disposition anticipée à SNCF Gares & Connexions de deux ascenseurs de la future gare du CDG Express.

Modalités

Lors de la séance du 23 juillet 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion de cette convention signée le 23 juillet 2024 avec les sociétés Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et SNCF Gares & Connexions.

Cette convention fixe les conditions de cette mise à disposition anticipée faite à titre provisoire et gratuit jusqu'au 31 décembre 2024.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société d'améliorer l'accueil des passagers durant la période des Jeux olympiques et paralympiques.

1.9 AVENANT N° 2 AU CONTRAT DE CONCEPTION-CONSTRUCTION CONCLU AVEC LA SOCIÉTÉ GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS**Nature et objet**

Avenant n° 2 au contrat de conception-construction de travaux du projet CDG Express.

Modalités

Lors de la séance du 23 juillet 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant n° 2 au contrat de conception-construction de travaux conclu avec la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express conclu le 8 février 2019, tel que mentionné au paragraphe A.1.10.3 de la seconde partie du présent rapport.

Cet avenant, signé le 23 octobre 2024, a pour objet de porter le montant de la rémunération de votre société à hauteur de 233 millions d'euros et de décaler les dates des jalons-clés, compte tenu du report de la date de mise en service du CDG Express à début 2027.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de permettre l'avancement du projet CDG Express, projet majeur pour l'entreprise.

1.10 AVENANT N° 2 AU CONTRAT D'INTERFACE CONSTRUCTEURS CONCLU AVEC LES SOCIÉTÉS GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS ET SNCF RÉSEAU**Nature et objet**

Avenant n° 2 au contrat d'interface constructeurs du projet CDG Express.

Modalités

Lors de la séance du 23 juillet 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant n° 2 au contrat d'interface constructeurs conclu le 8 février 2019 avec SNCF Réseau et la société gestionnaire d'infrastructure CDG Express, tel que mentionné au paragraphe A.1.11 de la seconde partie du présent rapport.

Cet avenant, signé le 30 octobre 2024, a pour objet de décaler les dates des jalons-clés compte tenu du report de la date de mise en service du projet CDG Express à début 2027.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de permettre l'avancement du projet CDG Express, projet majeur pour l'entreprise.

1.11 AVENANT N° 2 AU CONTRAT D'APPORTS EN FONDS PROPRES AVEC L'ÉTAT, LA SOCIÉTÉ GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS, LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS, LA SOCIÉTÉ SNCF RÉSEAU ET LA SOCIÉTÉ BNP PARIBAS**Nature et objet**

Avenant n° 2 modifiant le contrat d'apports en fonds propres au profit de la société Gestionnaire d'infrastructure CDG Express.

Modalités

Lors de la séance du 23 juillet 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant n° 2 au contrat d'avance en fonds propres conclu entre l'État, la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, la Caisse des Dépôts et Consignations, la société SNCF Réseau et la société BNP Paribas, le 11 février 2019, tel que mentionné au paragraphe A.1.12 de la seconde partie du présent rapport. Ce contrat prévoit un engagement des associés SNCF Réseau, la Caisse des Dépôts et Consignations et votre société (pour un montant maximal de 145 millions d'euros) à verser fin 2023 et a fait l'objet d'un avenant n° 1 signé le 13 octobre 2022.

L'État, en qualité de prêteur, et BNP Paribas, en qualité d'agent du crédit relais fonds propres, y sont parties prenantes.

Cet avenant, signé le 5 décembre 2024, a pour objet d'ajuster la date de mise en service et le report de la date d'échéance du 7 janvier 2025 au 3 décembre 2026.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de permettre l'avancement de CDG Express, projet majeur pour l'entreprise.

1.12 AVENANT N° 1 AU CONTRAT DE CRÉDIT CONCLU AVEC LA SOCIÉTÉ GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS**Nature et objet**

Avenant n° 1 au contrat de crédit conclu avec la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express ayant pour objet de fixer les conditions de versement d'une 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.

Modalités

Lors de la séance du 23 juillet 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant n° 1 au contrat de crédit conclu avec la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express le 21 février 2019, tel que mentionné au paragraphe B.2 de la seconde partie du présent rapport.

Cet avenant, signé le 5 décembre 2024, a pour objet d'augmenter le taux de l'avance, compte tenu de l'évolution des taux de marché et de l'augmentation du taux du prêt Etat.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de permettre l'avancement du projet CDG Express, projet majeur pour l'entreprise.

1.13 AVENANT À LA CONVENTION CONCLUE AVEC LA DÉLÉGATION GÉNÉRALE À L'EMPLOI ET À LA FORMATION PROFESSIONNELLE (DGEFP) POUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'OBLIGATION DE REVITALISATION DANS LE CADRE DE LA RUPTURE CONVENTIONNELLE COLLECTIVE (RCC)**Nature et objet**

Avenant à la convention avec la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle (DGEFP) ayant pour objet de fixer les engagements de votre société au titre de son obligation de revitalisation en application des articles L. 1233-84 et suivants du code du travail et de déterminer les principes à appliquer sur les territoires concernés par la revitalisation au titre de la RCC.

Modalités

Lors de la séance du 23 juillet 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant signé le 22 août 2024 consistant en la prolongation de la durée de la convention conclue avec la DGEFP ayant pour objet la mise en œuvre de l'obligation de revitalisation dans le cadre de la rupture conventionnelle collective. Cette convention, signée le 28 décembre 2021, prévoit notamment que votre société mette en œuvre et finance des actions de revitalisation pour un montant de 304,8 milliers d'euros, tel que mentionné au paragraphe A.1.19 de la seconde partie du présent rapport.

Afin de poursuivre la déclinaison locale de la convention-cadre nationale relative au bassin d'emploi d'Orly, dont le terme est fixé au 14 décembre 2024, et de prolonger cette déclinaison locale pour permettre l'aboutissement d'actions financées par votre société, l'avenant prolonge la durée de la convention de revitalisation d'une durée de 10 mois et en fixe le terme au 28 avril 2025.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de lui permettre de respecter ses obligations légales dans le cadre de mesures permettant d'assurer la pérennité de l'entreprise.

1.14 AVENANT N° 5 À LA CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE CONCLUE AVEC LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS, PORTANT SUR LA RÉALISATION SUR LA ZONE AÉROPORTUAIRE DE PARIS-ORLY D'UNE GARE POUR LES FUTURES LIGNES DE MÉTRO 14 ET 18**Personnes concernées (en plus de l'Etat et des administrateurs mentionnés ci-avant)**

- ◆ Mme Anne Hidalgo, censeur au Conseil d'administration de votre société et membre du Conseil de surveillance de la SGP ;
- ◆ Mme Valérie Pécresse, censeur au Conseil d'administration de votre société et membre du Conseil de surveillance de la SGP.

Nature et objet

Avenant n° 5 à la convention de co-maîtrise d'ouvrage ayant pour objet de couvrir les surcoûts supportés par votre société dans le suivi des travaux d'une gare pour les futures lignes de métro 14 et 18, sur la zone aéroportuaire de Paris-Orly.

Modalités

Lors de la séance du 16 octobre 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention, signée le 22 novembre 2024, consistant en un avenant n° 5 à la convention de co-maîtrise d'ouvrage en vue de la réalisation, à l'aéroport de Paris-Orly, d'une gare devant accueillir deux lignes de métro et des ouvrages aéroportuaires, conclu le 16 juillet 2015, tel que mentionné au paragraphe A.1.23 de la seconde partie du présent rapport.

Ce nouvel avenant a pour objet de rémunérer les surcoûts résultant de modifications du programme et du calendrier, ainsi que de porter le montant du financement des travaux par la SGP à 289,8 millions d'euros hors taxes, se décomposant en les travaux du projet de la gare, qui reste intégralement financé par la SGP (portés à 187,6 millions d'euros hors taxes), l'indemnité liée au parking (inchangée à 62,4 millions d'euros hors taxes) et les honoraires de votre société pour la gare (portés à 39,8 millions d'euros hors taxes).

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de développer l'attractivité de l'aéroport Paris-Orly et d'améliorer notablement ses conditions d'accès et d'optimiser l'aménagement de Paris-Orly en bénéficiant du remboursement, par la SGP, des coûts résultant de ces modifications et de la rémunération des prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

1.15 PROTOCOLE CADRE CONCLU AVEC L'ETAT REPRÉSENTÉ PAR SA DIRECTION DE L'IMMOBILIER, FIXANT LES CONDITIONS FINANCIÈRES ET JURIDIQUES APPLIQUÉES AUX OCCUPATIONS D'EMPRISES PAR NOTAMMENT LES DOUANES, LA POLICE ET LA GENDARMERIE DES TRANSPORTS AÉRIENS (DGAC/GTA)**Nature et objet**

Protocole cadre (le « Protocole ») ayant pour objet de fixer les conditions financières et juridiques appliquées aux occupations d'emprises par notamment les Douanes, la Police et la Gendarmerie des Transports Aériens (DGAC/GTA).

Modalités

Lors de la séance du 18 décembre 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un Protocole, signée le 18 décembre 2024, ayant pour objet de fixer le montant des loyers versés par l'Etat en contrepartie de l'occupation d'emprises sur les aéroports gérés par votre société dans les conditions suivantes :

- ◆ 60 % d'abattement sur les loyers dans les terminaux,
- ◆ 50 % d'abattement sur les loyers hors terminaux,
- ◆ 10 % d'abattement sur les loyers des terrains,
- ◆ Refacturation des charges locatives et des frais de gestion,
- ◆ Paiement des taxes (notamment foncière et sur les bureaux en Ile-de-France).

Ce Protocole prévoit en outre que les parties missionneront un expert afin de vérifier la valeur locative des locaux loués et le montant des loyers. En cas de désaccord à l'issue de cette expertise, l'application des grilles tarifaires en vigueur avant la signature du Protocole sera maintenue.

La taxe foncière sera refacturée à la Police et les services des Douanes (celle applicable aux locaux occupés par la GTA étant déjà refacturable).

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de contribuer au bon fonctionnement des aéroports parisiens du fait de l'exécution des missions de service public assurées par la Police, les Douanes et la GTA dans les conditions prévues par l'article 43-II du cahier des charges 2005.

1.16 AVENANT N° 1 AU PROTOCOLE CONCLU AVEC LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR FIXANT LES CONDITIONS D'OCCUPATION DES LOCAUX PAR LA POLICE

Nature et objet

Avenant n° 1 au protocole conclu avec le ministère de l'Intérieur fixant les conditions d'occupation des locaux par la Police (le « Protocole Police ») ayant pour objet de prolonger la durée du Protocole Police.

Modalités

Lors de la séance du 18 décembre 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant signé le 18 décembre 2024 ayant pour objet d'augmenter la durée du Protocole Police conclu le 18 novembre 2020. Ce dernier avait pour vocation de fixer le montant des loyers versés par l'Etat en contrepartie de l'occupation par les services de la Police d'emprises sur les aéroports gérés par votre société, tel que mentionné au paragraphe A.1.8 de la seconde partie du présent rapport.

La durée du Protocole Police est prolongée jusqu'au 30 septembre 2025 afin de permettre aux parties de négocier un protocole particulier à la Police pour une durée de 9 ans à compter du 1^{er} octobre 2025.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de contribuer au bon fonctionnement des aéroports parisiens du fait de l'exécution des missions de service public assurées par la Police dans les conditions prévues par l'article 43-II du cahier des charges 2005.

1.17 AVENANT N° 1 AU PROTOCOLE CONCLU AVEC LE MINISTÈRE DE L'ACTION ET DES COMPTES PUBLICS FIXANT LES CONDITIONS D'OCCUPATION DES LOCAUX PAR LES SERVICES DES DOUANES

Nature et objet

Avenant n° 1 au protocole conclu avec le ministère de l'Action et des Comptes Publics fixant les conditions d'occupation des locaux par les services des Douanes (le « Protocole Douanes ») ayant pour objet de prolonger la durée du Protocole Douanes.

Modalités

Lors de la séance du 18 décembre 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant signé le 18 décembre 2024 ayant pour objet d'augmenter la durée du Protocole Douanes conclu le 3 juillet 2020. Ce dernier avait pour vocation de fixer le montant des loyers versés par l'Etat en contrepartie de l'occupation par les services des Douanes d'emprises sur les aéroports gérés par votre société, tel que mentionné au paragraphe A.1.7 de la seconde partie du présent rapport.

La durée du protocole est prolongée jusqu'au 30 septembre 2025 afin de permettre aux parties de négocier un protocole particulier aux services des Douanes pour une durée de 9 ans à compter du 1^{er} octobre 2025.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de contribuer au bon fonctionnement des aéroports parisiens du fait de l'exécution des missions de service public assurées par les services des Douanes dans les conditions prévues par l'article 43-II du cahier des charges 2005.

1.18 AVENANT N° 1 À LA CONVENTION-CADRE CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC) FIXANT LES CONDITIONS D'OCCUPATION DES LOCAUX PAR LA GENDARMERIE DES TRANSPORTS AÉRIENS (GTA)

Nature et objet

Avenant n° 1 à la convention-cadre conclue avec le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires - Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) fixant les conditions d'occupation des locaux par la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) (la « Convention-cadre GTA ») ayant pour objet de réduire la durée de la Convention-cadre GTA.

Modalités

Lors de la séance du 18 décembre 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant signé le 18 décembre 2024 ayant pour objet de réduire la durée de la Convention-cadre GTA conclue le 28 juillet 2023 avec la DGAC pour les locaux occupés par la GTA, pour en réduire la durée du 31 décembre 2027 au 30 septembre 2025, tel que mentionné au paragraphe A.1.9 de la seconde partie du présent rapport.

Cette réduction de durée a pour objet de permettre aux parties de négocier un protocole particulier d'une durée de 9 ans à compter du 1^{er} octobre 2025 propres à la GTA simultanément à la négociation des Protocoles particuliers relatifs à l'occupation des locaux par les services des Douanes et de la Police.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de contribuer au bon fonctionnement des aéroports parisiens du fait de l'exécution des missions de service public assurées par les services des Douanes dans les conditions prévues par l'article 43-II du cahier des charges 2005.

2. Avec la Région Ile-de-France et avec Ile-de-France Mobilités

Personne concernée

- ♦ Mme Valérie Pécresse, Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France, Présidente d'Ile-de-France Mobilités et censeur au Conseil d'administration de votre société.

2.1 CONVENTION DE SOUTIEN FINANCIER À LA RÉALISATION D'UNE BARGE FLOTTANTE QUAI D'AUSTERLITZ, CONCLUE AVEC LA RÉGION ILE-DE-FRANCE

Nature et objet

Convention fixant les modalités de versement d'une subvention pour la construction d'un vertipont constitué par une barge reliée au quai d'Austerlitz à Paris.

Modalités

Lors de la séance du 24 janvier 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention, signée le 6 février 2024, ayant pour objet de déterminer les conditions et modalités de versement d'une subvention d'un montant maximal d'1 million d'euros pour la construction du vertipont d'Austerlitz.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de bénéficier d'un apport financier pour le développement d'une mobilité aérienne électrique qui favorise en outre l'essor de tous les usages associés qu'ils soient logistiques, médicaux ou de transport de personnes, d'expérimenter et d'exploiter le vertipont qui contribue au développement de solutions de mobilité aérienne en environnement urbain.

2.2 CONVENTION PORTANT SUR L'EXPLOITATION DES POINTS D'INFORMATION TOURISME DÉNOMMÉS « ESPACES TOURISME » AUX AÉROPORTS DE PARIS-CHARLES DE GAULLE ET PARIS-ORLY, CONCLUE AVEC LA RÉGION ILE-DE-FRANCE

Nature et objet

Convention fixant les modalités, notamment financières, d'exploitation des « espaces tourisme » des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

Modalités

Lors de la séance du 18 décembre 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention, signée le 19 décembre 2024, qui fixe les conditions d'exploitation des « espaces de tourisme » des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Votre société s'engage à financer ces espaces sur le volet information et accueil pour un montant de 1,6 million d'euros par an, à renforcer la visibilité de ces espaces et à mettre à disposition ses outils d'information aéroportuaire.

La Région Ile-de-France contribue au financement de ces espaces à hauteur de 2,5 millions d'euros par an.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de se doter de dispositifs d'accueil au sein des aéroports co-financés par la Région Ile-de-France.

2.3 CONVENTION DE FINANCEMENT D'AMÉNAGEMENT CONCLUE AVEC ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS POUR LA RÉALISATION D'UNE PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE RÉALISÉE ENTRE LE CARREFOUR DE L'IBIS ET L'AÉROGARE 3 DE L'AÉROPORT DE PARIS-ORLY

Nature et objet

Convention fixant les modalités de versement d'une subvention des travaux de réalisation d'une piste cyclable à l'aéroport de Paris-Orly.

Modalités

Lors de la séance du 20 décembre 2023, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention signée le 17 mai 2024, ayant pour objet de déterminer les conditions et modalités de versement d'une subvention d'un montant maximal de 635 milliers d'euros pour les travaux de réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle réalisée entre le carrefour de l'Ibis et l'aérogare 3 de l'aéroport de Paris-Orly.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de contribuer au développement de l'attractivité de l'aéroport de Paris-Orly, à l'amélioration de ses conditions d'accès et à l'optimisation de son aménagement, en bénéficiant du financement d'une partie des coûts des travaux.

2.4 CONVENTION DE FINANCEMENT D'UNE ECO-STATION-BUS À PARIS-ORLY CONCLUE AVEC ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Nature et objet

Convention fixant les modalités de versement d'une subvention des travaux de réalisation d'une Eco-Station-Bus à Paris-Orly.

Modalités

Lors de la séance du 20 décembre 2023, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention, signée le 17 mai 2024, ayant pour objet de déterminer les conditions et modalités de versement d'une subvention d'un montant maximal de 3 689 milliers d'euros pour les travaux de réalisation d'une Eco-Station-Bus à l'aéroport de Paris-Orly.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de contribuer au développement de l'attractivité de l'aéroport de Paris-Orly, à l'amélioration de ses conditions d'accès et à l'optimisation de son aménagement, en bénéficiant du financement d'une partie des coûts des travaux.

3. Avec Ile-de-France Mobilités, le département du Val d'Oise, le département de Seine et Marne, l'établissement public territorial Terres d'Envol, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et la société Keolis Mobilité Roissy

Personnes concernées

- ♦ Mme Valérie Pécresse, Présidente d'Ile-de-France Mobilités et censeur au Conseil d'administration de votre société ;
- ♦ M. Pascal Doll, Président de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et censeur au Conseil d'administration de votre société.

3.1 AVENANT À LA CONVENTION DE PARTENARIAT RELATIVE À L'EXPLOITATION DU SERVICE FILEO, CONCLUE AVEC ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS, LE DÉPARTEMENT DU VAL D'OISE, LE DÉPARTEMENT DE SEINE ET MARNE, ET L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL TERRES D'ENVOL, LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ROISSY PAYS DE FRANCE ET LA SOCIÉTÉ KEOLIS MOBILITÉ ROISSY

Nature et objet

Avenant à la convention de partenariat relative à l'exploitation de la ligne autobus Filéo, ayant pour objet de modifier la desserte de la ligne FILÉO et d'intégrer la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France au partenariat et de bénéficier du financement du service par cette dernière.

Modalités

Lors de sa séance du 23 juillet 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion de cet avenant signé le 5 août 2024.

La convention n'avait pas été soumise à l'autorisation préalable du Conseil d'administration car elle ne constituait pas une convention réglementée lors de sa conclusion, la Présidente d'Île-de-France Mobilités n'étant pas alors censeur au Conseil d'administration de votre société.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt pour votre société d'améliorer les conditions d'accès des salariés à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en bénéficiant de financement de partenaires.

3.2 CONVENTION DE PARTENARIAT RELATIVE À L'EXPLOITATION DU SERVICE FILEO AVEC ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS, LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ROISSY PAYS DE FRANCE ET LA COMMUNE DE STAINS

Nature et objet

Convention de partenariat relative à l'exploitation de la ligne autobus FILÉO.

Modalités

Lors de la séance du 18 décembre 2024, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention signée le 7 janvier 2025 ayant en particulier pour objet de financer un service de transport à la demande qui complète les services réguliers de transport collectif.

La convention, d'une durée de sept ans, détermine le rôle des parties dans le fonctionnement du service ainsi que leurs participations financières respectives. La contribution financière annuelle de votre société est fixée à 279 milliers d'euros par an.

Les contributions annuelles de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et de la commune de Stains sont respectivement de 825 milliers d'euros et 96 milliers d'euros.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt pour votre société d'améliorer les conditions d'accès des salariés à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en bénéficiant de financement de partenaires.

B. Conventions des exercices antérieurs non soumises à l'approbation d'une précédente assemblée générale

Nous avons été avisés des conventions suivantes, autorisées et conclues au cours de l'exercice 2023 et qui n'ont pas été soumises à l'approbation de l'assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice 2023.

Avec l'Etat, actionnaire majoritaire de votre société, ou avec des établissements publics de l'Etat

Personnes concernées

- ♦ L'Etat, ainsi que les administrateurs le représentant ou nommés par lui, comme énumérés au paragraphe A.1 de la première partie de notre rapport.

1. Reconduction de la convention de prestations d'accueil de personnalités françaises et étrangères, conclue avec la Présidence de la République

Nature et objet

Convention conclue avec la Présidence de la République ayant pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles votre société assure les prestations d'accueil et des services annexes pour des personnalités désignées par la Présidence de la République dans les pavillons d'accueil ou les salons d'honneurs de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et services annexes.

Modalités

Cette convention avait été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 17 novembre 2021 et signée le 29 novembre 2021 pour une durée d'un an reconductible trois fois. Elle prévoit que la tarification appliquée est inférieure en moyenne de 30 % par rapport aux

tarifs tous publics et que le montant maximum du contrat est de 139 milliers d'euros hors taxes pour une durée d'un an.

Lors de sa séance du 15 février 2023, votre Conseil d'administration a autorisé la reconduction de cette convention pour une année, avec effet rétroactif au 18 novembre 2022 jusqu'au 1^{er} décembre 2023.

Votre Conseil d'administration du 11 octobre 2023 a de nouveau autorisé la reconduction de cette convention pour une durée d'un an, jusqu'au 27 novembre 2024.

Comme mentionné aux paragraphes A.1.1 et A.1.2 de la première partie du présent rapport, cette convention a fait l'objet d'un avenant n° 1 et d'une reconduction pour une nouvelle durée d'un an, jusqu'au 29 novembre 2025.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé cette convention par l'intérêt qu'elle présente pour votre société de pouvoir se conformer à ses obligations, en fixant des prix justement valorisés, qui permettent de couvrir les coûts des prestations.

2. Reconduction de la convention conclue avec la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) relative aux ILS sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin

Nature et objet

Convention portant sur le déplacement, la maintenance et l'exploitation d'un système d'atterrissage aux instruments (« Instrument Landing System ») sur l'aérodrome de Pontoise Cormeilles-en-Vexin (Val-d'Oise) pour une durée de 5 ans à compter du 20 octobre 2016, terme au-delà duquel elle pourra être reconduite tacitement par périodes annuelles.

Modalités

Lors de sa séance du 19 octobre 2016, votre Conseil d'administration avait autorisé la conclusion d'une convention fixant les conditions de réalisation, aux frais et risques de votre société, des travaux de déplacement et des opérations de maintenance et d'exploitation d'un système d'atterrissage aux instruments (« Instrument Landing System » ou « ILS ») sur l'aérodrome de Pontoise Cormeilles-en-Vexin, la DNSA conservant toutefois la responsabilité d'assurer la mission de contrôle de l'approche des aéronefs.

Cette convention a été signée le 20 octobre 2016. Le coût du transfert de l'ILS est évalué à 160 milliers d'euros hors taxes et le coût de maintenance à 80 milliers d'euros hors taxes par an.

Lors de sa séance du 16 février 2022, votre Conseil d'administration avait autorisé la reconduction de cette convention pour une année, avec effet rétroactif au 1^{er} novembre 2021, avec effet rétroactif au 2 novembre 2022.

Lors de sa séance du 15 février 2023, votre Conseil d'administration a autorisé la reconduction de cette convention pour une année.

Lors de sa séance du 11 octobre 2023, votre Conseil d'administration a de nouveau autorisé la reconduction de cette convention pour une année, avec effet au 2 novembre 2023.

Cette convention est arrivée à son terme le 1^{er} novembre 2024.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé la reconduction de cette convention, compte tenu de l'importance pour votre société de respecter le principe de continuité du service public aéroportuaire en maintenant l'équipement d'aide à l'atterrissage aux instruments sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin le temps nécessaire aux usagers d'adapter leurs aéronefs aux nouvelles technologies d'approche fixées par les services de la navigation aérienne.

3. Convention conclue avec le ministère des Armées relative au parc de stationnement public PR situé sur l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle

Nature et objet

Convention avec le ministère des Armées – Commandement des forces aériennes concernant les conditions spécifiques applicables aux abonnements souscrits par le Commandement des forces aériennes pour l'accès au parc de stationnement public PR situé sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Modalités

Lors de sa séance du 14 décembre 2016, votre Conseil d'administration avait autorisé la conclusion d'une convention, signée le 15 décembre 2016, avec le ministère des Armées – Commandement des forces aériennes, ayant pour objet de déterminer les conditions juridiques et financières applicables à ces abonnements. Cette dernière prévoyait notamment un abattement de 75 % sur les tarifs généraux de votre société applicables pour le parking PR. Cette convention a pris effet au 1^{er} janvier 2017, pour une durée d'un an, reconductible dans la limite de 8 ans.

Lors de sa séance du 16 février 2022, votre Conseil d'administration avait autorisé la reconduction de cette convention pour une année, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2022.

Lors de sa séance du 15 février 2023, votre Conseil d'administration a de nouveau autorisé la reconduction de cette convention pour une année, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2023.

Cette convention est arrivée à son terme le 31 décembre 2023.

Motifs justifiant de l'intérêt de la convention

Votre Conseil d'administration a motivé la reconduction de cette convention par le fait qu'elle contribue au bon fonctionnement de votre société.

CONVENTIONS DÉJÀ APPROUVÉES PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

A. Conventions approuvées au cours d'exercices antérieurs dont l'exécution s'est poursuivie au cours de l'exercice écoulé

En application de l'article R.225-30 du code de commerce, nous avons été informés que l'exécution des conventions suivantes, déjà approuvées par l'Assemblée générale au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours de l'exercice écoulé.

1. Avec l'Etat, actionnaire majoritaire de Aéroports de Paris ou avec des établissements publics ou avec des sociétés dont l'Etat est également actionnaire, direct ou indirect

Personnes concernées

- ♦ L'Etat, ainsi que les administrateurs le représentant ou nommés par lui, comme énumérés au paragraphe A.1 de la première partie de notre rapport.

1.1 CONVENTION-CADRE CONCLUE AVEC LA DIRECTION DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (DSNA) EN APPLICATION DE L'ARTICLE 36 DU CAHIER DES CHARGES DE AÉROPORTS DE PARIS

Nature et objet

Définition des différentes natures de prestations que votre société fournit en application de l'article 36 de son cahier des charges, à titre transitoire à la Direction des services de navigation aérienne (DSNA) ainsi que des modalités techniques, opérationnelles, juridiques et financières selon lesquelles ces prestations sont fournies.

Modalités

Dans le cadre de la continuité et de la bonne gestion de la mission de prestataire de services de navigation aérienne sur les aéroports et aérodromes gérés par votre société, et en application de l'article 36 du cahier des charges de votre société, l'Etat, représenté par le ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, a décidé, à titre transitoire, de confier à votre société certains services d'intérêt économique général, définis à l'article 36 dudit cahier des charges.

Lors de sa séance du 28 juin 2007, votre Conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention avec l'Etat. Cette convention a été conclue le 27 juillet 2007, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2007. Elle définit les natures de prestations et les conditions techniques, opérationnelles, juridiques et financières selon lesquelles ces prestations seront rendues. Il s'agit de mise à disposition de biens immobiliers, de prestations de fournitures (électrique, chauffage, fluides), de prestations de services (télécommunication, assistance matérielle, administrative et intellectuelle) et de prestations de formation générale.

Cette convention est conclue pour une durée de quinze ans, reconductible une fois tacitement pour quinze ans. Elle a fait l'objet d'une reconduction autorisée par délibération du Conseil d'administration lors de sa séance du 16 février 2022. Elle ne pourra excéder le 31 décembre 2036.

Votre société est rémunérée en fonction des coûts engagés pour les différentes prestations.

1.2 CONVENTION DE MISE À DISPOSITION PAR L'ETAT (MINISTÈRE DU BUDGET, DES COMPTES PUBLICS ET DE LA FONCTION PUBLIQUE - DIRECTION GÉNÉRALE DES DOUANES ET DES DROITS INDIRECTS) DU TERRAIN D'ASSIETTE DU BÂTIMENT N° 517 DE L'AÉROPORT PARIS-ORLY

Nature et objet

Contrat de mise à disposition du terrain d'assiette du bâtiment n° 517 et du terrain attenant à usage de parking.

Modalités

Votre Conseil d'administration du 30 octobre 2008 a autorisé la signature d'un acte de vente relatif au bâtiment n° 517 de l'aéroport de Paris-Orly entre votre société et l'Etat, représenté par le ministère du Budget, des Comptes publics et de la fonction publique - Direction générale des douanes et des droits indirects et la mise à disposition consécutive, à titre d'assiette et du terrain attenant à usage de parking. A la suite de la cession du bâtiment intervenue en 2008, un bail entre l'Etat et votre société a été conclu à cet effet pour une durée de trente ans renouvelables par tacite reconduction par période d'une durée équivalente et dans la limite de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Les loyers comptabilisés sur l'exercice 2024 au titre de la convention s'élèvent à 52 milliers d'euros hors taxes.

1.3 CONVENTION CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR PORTANT SUR LA MISE À DISPOSITION DE DISPOSITIFS UTILISANT LE TRAITEMENT PARAFE

Nature et objet

Convention portant sur la mise à disposition de dispositifs utilisant le traitement PARAFE (passage rapide aux frontières extérieures).

Modalités

Lors de sa séance du 14 décembre 2016, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention formalisant le partenariat entre votre société et le ministère de l'Intérieur pour le programme de renouvellement et de déploiement de sas PARAFE.

Cette convention, signée le 4 janvier 2017 pour une durée de 5 ans reconductible tacitement pour la même durée, traite des conditions de mise en œuvre, de communication, de gouvernance et de financement du programme. Il est rappelé que votre société a décidé d'assumer l'intégralité du financement des sas PARAFE, considérant que ce programme était conforme à l'intérêt général tant du point de vue de votre société que de celui de l'Etat et qu'il renforce l'attractivité des plateformes.

Cette convention a été reconduite pour une durée de 5 ans après autorisation de votre Conseil d'administration lors de sa séance du 16 février 2022.

1.4 CONVENTION CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER RELATIVE AU FINANCEMENT DES TRAVAUX DE REMISE À NIVEAU DE L'AUTOROUTE A3 EN AMONT DE L'ACCÈS À L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE

Nature et objet

Convention conclue avec le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer ayant pour objet de déterminer les conditions du financement des travaux de remise à niveau de l'autoroute A3 en amont de l'accès à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 14 février 2019 et a été signée le 17 mai 2019. Elle prévoit une contribution de votre société pour un montant de 150 milliers d'euros hors taxes aux travaux d'amélioration de la desserte de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Faute de réception du titre de perception du montant depuis 2019, la créance est prescrite et ce montant n'est plus provisionné depuis juin 2024. La convention a ainsi perdu ses effets.

1.5 CONVENTION CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE RELATIVE AU FINANCEMENT DE TRAVAUX D'OUVRAGES D'ART D'ACCÈS À L'AÉROPORT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE POUR LE CONTOURNEMENT EST DE LA PLATEFORME

Nature et objet

Convention conclue avec le ministère de la Transition écologique et solidaire, Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France / Direction des routes d'Ile-de-France de financement de travaux d'ouvrages d'art d'accès à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour le contournement est de la plateforme et de transfert de propriété de ces ouvrages à votre société.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 27 mars 2019 et a été signée le 29 mai 2019 pour un montant de 9 millions d'euros hors taxes représentant l'acquisition d'ouvrages par votre société.

Les travaux étant réceptionnés et les comptes ayant été soldés le 15 juin 2024, cette convention n'emporte plus d'effet.

1.6 CONVENTION CONCLUE AVEC GRAND PARIS AMÉNAGEMENT, DE COOPÉRATION ET DE FINANCEMENT DES TRAVAUX PORTANT SUR LA RÉALISATION DE DEUX GIRATOIRES ENTRE LA RUE DU SAUSSET, LE PÉRIPHÉRIQUE SUD DE L'AÉROPORT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE ET LA RD88

Nature et objet

Convention conclue avec l'établissement public Grand Paris Aménagement ayant pour objet de fixer les conditions de versement par votre société à Grand Paris Aménagement, d'une participation financière aux travaux d'aménagement des deux giratoires facilitant l'accès à la plateforme dont l'un sera ensuite incorporé au patrimoine de votre société.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 25 mars 2020 et a été signée le 16 septembre 2020. Elle prévoit le versement d'une somme de 411 milliers d'euros hors taxes par votre société à Grand Paris Aménagement et le transfert d'un ouvrage dans le patrimoine de votre société.

Les travaux ont été réceptionnés et leur montant été versé. Un procès-verbal de remise d'ouvrage a été signé en janvier 2024 permettant de solder l'opération, ce qui constitue le terme de cette convention.

1.7 CONVENTION CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE L'ACTION ET DES COMPTES PUBLICS RELATIVE AUX CONDITIONS DE MISE À DISPOSITION D'IMMEUBLES BÂTIS OU NON, PLACES DE STATIONNEMENT PRIVATIF, ABONNEMENTS AUX PARCS PUBLICS ET AUX TÉLÉVISIONS DE SUIVI DES MOUVEMENTS DE VOLS

Nature et objet

Convention conclue avec le ministère de l'Action et des Comptes Publics fixant les conditions financières de mise à disposition aux services de ce ministère d'immeubles bâtis ou non, de places de stationnement privatif, d'abonnements aux parcs publics et de télévisions de suivi des mouvements de vols sur les plateformes aéroportuaires.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 25 mars 2020 et a été signée le 3 juillet 2020 pour une durée de quatre ans. Elle prévoit notamment un abattement de 60 % sur les loyers dans les terminaux et de 50 % sur les loyers hors terminaux (abattements identiques pour les places de stationnement), la prise en charge à 100 % des charges par l'Etat, l'exonération de la TVA sur les loyers et de la taxe foncière et le versement de la taxe bureau en Ile-de-France.

Comme mentionné au paragraphe A.1.17 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait l'objet d'un avenant n° 1 signé le 18 décembre 2024.

Les effets de cette convention au titre de l'exercice 2024 sont mentionnés en annexe du présent rapport.

1.8 CONVENTION CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR RELATIVE AUX CONDITIONS DE MISE À DISPOSITION D'IMMEUBLES BÂTIS OU NON, PLACES DE STATIONNEMENT PRIVATIF, ABONNEMENTS AUX PARCS PUBLICS ET AUX TÉLÉVISIONS DE SUIVI DES MOUVEMENTS DE VOLS

Nature et objet

Convention conclue avec l'Etat fixant les conditions financières de mise à disposition des services du ministère de l'Intérieur, d'immeubles bâtis ou non, de places de stationnement privatif, d'abonnements aux parcs publics et de télévisions de suivi des mouvements de vols sur les plateformes aéroportuaires.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 25 mars 2020 et a été signée le 18 novembre 2020 pour une durée de quatre ans. Elle prévoit notamment un abattement de 60 % sur les loyers dans les terminaux et de 50 % sur les loyers hors terminaux (abattements identiques pour les places de stationnement), la prise en charge à 100 % des charges par l'Etat, l'exonération de la TVA sur les loyers et de la taxe foncière et le versement de la taxe bureau en Ile-de-France.

Comme mentionné au paragraphe A.1.16 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait l'objet d'un avenant n° 1 signé le 18 décembre 2024.

Les effets de cette convention dans les comptes de l'exercice 2024 sont mentionnés en annexe du présent rapport.

1.9 CONVENTION-CADRE CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC), RELATIVE AUX CONDITIONS DE MISE À DISPOSITION D'IMMEUBLES BÂTIS OU NON BÂTIS, ET PLACES DE STATIONNEMENT PRIVATIF

Nature et objet

Convention conclue avec le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires - Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) ayant pour objet de fixer, en application de l'article 43-II du cahier des charges de votre société, les abattements sur les loyers versés en contrepartie de la mise à disposition des terrains, bâtiments locaux et places de stationnement appartenant à votre société.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 14 décembre 2022 et a été signée le 28 juillet 2023 pour une durée de 5 ans. Elle définit les abattements appliqués sur les loyers versés par la DGAC de la manière suivante :

- ◆ 40 % d'abattement sur les loyers dans les terminaux,
- ◆ 20 % d'abattement sur les loyers hors terminaux,
- ◆ 10 % d'abattement sur les loyers des terrains,
- ◆ 10 % d'abattement sur les stationnements liés aux bâtiments,
- ◆ Charges locatives supportées à 100 %, avec 6 % de frais de gestion,
- ◆ Paiement de la TVA et des autres taxes (notamment foncière et sur les bureaux en Ile-de-France),
- ◆ Indexation annuelle des loyers selon l'Indice des Loyers des Activités Tertiaires (ILAT).

Les effets de cette convention dans les comptes de l'exercice 2024 sont mentionnés en annexe du présent rapport.

Comme mentionné au paragraphe A.1.18 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait l'objet d'un avenant n° 1 signé le 18 décembre 2024.

1.10 CONVENTIONS CONCLUES AVEC LA SOCIÉTÉ SNCF RÉSEAU ET LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS, ÉTABLISSEMENT PUBLIC

1.10.1 Statuts de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express

Nature et objet

Statuts de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express du 5 octobre 2018.

Modalités

Lors de sa séance du 24 juillet 2017, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion des statuts pour la création d'une filiale commune entre votre société, SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts et Consignations, ayant pour objet d'être gestionnaire d'infrastructure chargé du financement, de la conception, de la construction et de l'entretien-maintenance de la liaison CDG Express. Ces statuts ont été signés le 5 octobre 2018.

1.10.2 Pacte d'actionnaires de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express**Nature et objet**

Pacte d'actionnaires concernant la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, signé avec SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts et Consignations le 8 février 2019.

Modalités

Lors de sa séance du 24 juillet 2017, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un pacte d'actionnaires pour la création d'une filiale commune entre votre société, SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts et Consignations, ayant pour objet d'être gestionnaire d'infrastructure chargé du financement, de la conception, de la construction et de l'entretien maintenance de la liaison CDG Express.

1.10.3 Contrat de conception-construction conclu avec la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express**Nature et objet**

Contrat de conception et construction de travaux dans le cadre du projet CDG Express.

Modalités

Lors de sa séance du 16 octobre 2018, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un contrat de conception et construction de travaux dans le cadre du projet CDG Express, pour un montant de 205 millions d'euros, signé le 8 février 2019.

Lors de sa séance du 29 juin 2022, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant n° 1 signé le 13 octobre 2022. Cet avenant modifie le contrat de conception-construction afin de tenir compte des conséquences du décalage des délais de réalisation des travaux de CDG Express, essentiellement en ce qui concerne les dates-clés du projet et la rémunération. Il tient également compte des modifications de programme demandées par l'exploitant ferroviaire (abaissement du quai à CDG 2, prises électriques et bouches à eau). Cet avenant augmente le montant de la rémunération de 8,3 millions d'euros hors taxes pour la porter à 212,8 millions d'euros hors taxes.

Comme mentionné au paragraphe A.1.9 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait l'objet d'un avenant n° 2 signé le 23 octobre 2024.

1.11 CONVENTION D'INTERFACE CONCLUE AVEC LES SOCIÉTÉS GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS ET SNCF RÉSEAU**Nature et objet**

Contrat d'interface entre les constructeurs du projet CDG Express, signé entre votre société et les sociétés Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et SNCF Réseau.

Modalités

En préambule, l'Etat (le Concédant) et la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express (le Concessionnaire) ont signé le 11 février 2019 un contrat de concession, ayant pour objet de confier au Concessionnaire la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement de l'infrastructure et l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du Concessionnaire dans le respect des objectifs de performance.

Lors de sa séance du 16 octobre 2018, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un contrat d'interface constructeurs dans le cadre de la réalisation des travaux de CDG Express, signé le 8 février 2019. Celui-ci a pour objet (i) d'organiser les relations entre les parties dans le cadre de la réalisation des travaux de CDG Express et non définies par leur contrat de conception-construction, (ii) de fixer la répartition et la coordination des obligations des parties au titre de l'exécution des missions de conception, de réalisation et d'aménagement de l'infrastructure prévues par la concession, (iii) d'éviter les risques liés aux interfaces entre les obligations de SNCF Réseau (le Constructeur) au titre du contrat de conception-construction SNCF Réseau et les obligations de votre société au titre du contrat de conception-construction de votre société, (iv) de répartir la charge de toutes indemnités, pénalités et sanctions imposées par le Concédant et indemnités dues au Concessionnaire, et (v) d'assurer un règlement des différends entre les titulaires des contrats de conception-construction, et des voies de recours spécifiques directes entre eux.

Lors de sa séance du 29 juin 2022, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant n° 1 à cette convention, signé le 13 octobre 2022, afin de tenir compte des conséquences du décalage des délais de réalisation des travaux sans modification de la répartition des responsabilités entre constructeurs.

Cet avenant résulte de la décision de l'État, notifiée le 2 juillet 2019 à la société Gestionnaire d'infrastructure CDG Express, de reporter la mise en service de la ligne, initialement prévue le 30 novembre 2023, au 1^{er} décembre 2025.

Comme mentionné au paragraphe A.1.10 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait l'objet d'un avenant n° 2 signé le 30 octobre 2024.

1.12 CONTRAT D'APPORTS EN FONDS PROPRES CONCLU AVEC L'ETAT, LA SOCIÉTÉ SNCF RÉSEAU, LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS, LA SOCIÉTÉ GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS ET LA SOCIÉTÉ BNP PARIBAS**Nature et objet**

Contrat d'apports en fonds propres des actionnaires au capital de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express.

Modalités

Lors de sa séance du 21 novembre 2018, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention, signée le 11 février 2019, ayant pour objet de fixer les modalités et conditions des apports en fonds propres des actionnaires au capital de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, au titre de laquelle votre société s'engage à effectuer un apport en capital maximal de 145 millions d'euros.

Lors de sa séance du 29 juin 2022, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant n° 1 signé le 13 octobre 2022, afin de tenir compte des conséquences du décalage des délais de réalisation des travaux de CDG Express, essentiellement en ce qui concerne les dates clés du projet et la rémunération. Cet avenant a pour objet d'ajuster la date de mise en service et de reporter la date d'échéance de fin 2023 au 7 janvier 2025.

Comme mentionné au paragraphe A.1.11 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait de nouveau l'objet d'un avenant n° 2 signé le 5 décembre 2024.

Votre société a versé 18,7 millions d'euros au cours de l'exercice 2024.

**1.13 CONVENTIONS CONCLUES
AVEC LA SOCIÉTÉ LA POSTE****1.13.1 Bail relatif à l'ouverture d'un bureau
de poste dans le terminal 2 de l'aéroport
Paris-Charles de Gaulle****Nature et objet**

Convention relative à la signature d'un bail concernant l'ouverture d'un bureau de poste dans le terminal 2 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Modalités

Lors de sa séance du 29 juin 2016, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un bail civil avec la société La Poste, conclu le 18 septembre 2017, d'une durée de huit ans prévoyant le paiement des charges des locaux occupés par cette dernière et le paiement d'un loyer fixe sur ces locaux auquel s'applique un abattement de 60 % sur les tarifs publics en vigueur.

Les loyers facturés au cours de l'exercice 2024 représentent 23,9 milliers d'euros hors taxes.

**1.13.2 Bail relatif à l'ouverture d'un bureau de poste
dans le terminal ouest de l'aéroport Paris-Orly****Nature et objet**

Convention relative à la signature d'un bail par lequel votre société met à disposition de La Poste un emplacement pour transférer un bureau de poste au sein du terminal Ouest de l'aéroport de Paris-Orly.

Modalités

Lors de sa séance du 19 octobre 2016, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un bail civil avec la société La Poste, conclu le 15 novembre 2017, d'une durée de huit ans prévoyant le paiement des charges des locaux occupés par cette dernière et le paiement d'un loyer fixe sur ces locaux auquel s'applique un abattement de 60 % sur les tarifs publics en vigueur.

Les loyers facturés au cours de l'exercice 2024 représentent 59,7 milliers d'euros hors taxes.

**1.14 CONVENTION D'AVANCE AU TITRE DES DÉPENSES
DE SÛRETÉ SÉCURITÉ POUR L'ANNÉE 2020****Nature et objet**

Convention conclue avec La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) et l'Agence France Trésor ayant pour objet de fixer les conditions de versement par l'Etat d'une avance sur le produit de la "taxe sûreté" pour l'année 2020.

Modalités

Cette convention a été signée le 11 décembre 2020. Elle prévoit le versement d'une avance plafonnée à 121,8 millions d'euros pour l'année 2020 afin de permettre à votre société de couvrir une partie de ses dépenses de sûreté-sécurité compte tenu de l'effondrement du trafic aérien provoqué par le COVID-19.

Elle n'a pas été préalablement autorisée par votre Conseil d'administration et a en conséquence donné lieu à un vote de l'Assemblée générale des actionnaires lors de sa séance du 11 mai 2021 en application de l'article L.225-42 du code de commerce.

La date limite de remboursement de l'avance qui porte intérêt est fixée au 15 septembre 2030 selon des modalités fixées par la convention.

Les intérêts comptabilisés au titre de 2024 se sont élevés à 534 milliers d'euros.

**1.15 CONVENTION D'AVANCE AU TITRE DES DÉPENSES
DE SÛRETÉ SÉCURITÉ POUR L'ANNÉE 2021****Nature et Objet**

Convention conclue avec La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) et l'Agence France Trésor ayant pour objet de fixer les conditions de versement par l'Etat d'une avance sur le produit de la "taxe sûreté" pour l'année 2021.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 13 octobre 2021 et a été signée le 15 novembre 2021. Elle prévoit le versement d'une avance plafonnée à 118,9 millions d'euros pour l'année 2021 afin de permettre à votre société de couvrir une partie de ses dépenses de sûreté-sécurité compte tenu de l'effondrement du trafic aérien provoqué par le COVID-19.

La date limite de remboursement de l'avance est fixée au 15 septembre 2030 selon des modalités fixées par la convention.

Les intérêts comptabilisés au titre de 2024 se sont élevés à 475 milliers d'euros.

**1.16 CONVENTION D'AVANCE AU TITRE DES DÉPENSES
DE SÛRETÉ SÉCURITÉ POUR L'ANNÉE 2022****Nature et objet**

Convention conclue avec La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) et l'Agence France Trésor ayant pour objet de fixer les conditions de versement par l'Etat d'une avance sur le produit de la « taxe sûreté » pour l'année 2022.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 29 juin 2022 et a été signée le 18 juillet 2022. Elle prévoit le versement d'une avance plafonnée à 15 millions d'euros pour l'année 2022 afin de permettre à votre société de couvrir une partie de ses dépenses de sûreté-sécurité compte tenu de l'effondrement du trafic aérien provoqué par le COVID-19.

La date limite de remboursement de l'avance est fixée au 15 septembre 2032 selon des modalités fixées par la convention.

Les intérêts comptabilisés au titre de 2024 se sont élevés à 281 milliers d'euros.

**1.17 CONVENTION DE FINANCEMENT ET
RÉALISATION D'UN GIRATOIRE PROVISOIRE
DANS LE CADRE DU CONTOURNEMENT EST
DE PARIS-CHARLES DE GAULLE****Nature et objet**

Convention conclue avec l'Etat (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports Ile-de-France / Direction des routes Ile-de-France) ayant pour objet de fixer les conditions de financement et de réalisation des travaux d'un giratoire temporaire d'accès à la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 23 juin 2021 et a été signée le 12 juillet 2021. Elle prévoit le versement d'une somme de 91,8 milliers d'euros par votre société à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports Ile-de-France / Direction des routes Ile-de-France.

Les travaux ayant été réceptionnés en 2024, cette convention est arrivée à terme.

1.18 CONVENTION DE PRESTATIONS D'ACCUEIL DES PERSONNALITÉS FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**Nature et objet**

Convention conclue avec le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères ayant pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles votre société assure les prestations d'accueil et des services annexes pour des personnalités désignées par ce ministère dans les pavillons d'accueil ou les salons d'honneurs de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et services annexes.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 17 février 2021 et signée le 1^{er} mars 2021 pour une durée de 3 ans et 4 mois à compter du 1^{er} février 2021. Elle prévoit que la tarification appliquée est inférieure en moyenne de 30 % par rapport aux tarifs tous publics.

Comme mentionné au paragraphe A.1.3 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait l'objet d'un avenant n° 1 signé le 22 mai 2024.

Cette convention a pris fin sur l'exercice 2024.

1.19 CONVENTION CONCLUE AVEC LA DÉLÉGATION GÉNÉRALE À L'EMPLOI ET À LA FORMATION PROFESSIONNELLE (DGEFP) POUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'OBLIGATION DE REVITALISATION DANS LE CADRE DE LA RUPTURE CONVENTIONNELLE COLLECTIVE (RCC)**Nature et objet**

Convention conclue avec la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle (DGEFP) ayant pour objet de fixer les engagements de votre société au titre de son obligation de revitalisation en application des articles L. 1233-84 et suivants du code du travail et de déterminer les principes à appliquer sur les territoires concernés par la revitalisation au titre de la RCC.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 13 octobre 2021 et a été signée le 28 décembre 2021. Elle prévoit notamment que votre société mette en œuvre et finance des actions de revitalisation pour un montant de 304,8 milliers d'euros hors taxes.

Comme mentionné au paragraphe A.1.13 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait l'objet d'un avenant signé le 22 août 2024.

En application de cette convention, votre société a facturé, pour l'exercice 2024, un montant de 63,5 milliers d'euros hors taxes.

1.20 CONVENTION CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DES ARMÉES RELATIVE AUX ABATTEMENTS ACCORDÉS PAR VOTRE SOCIÉTÉ SUR LES REDEVANCES POUR L'UTILISATION DES INSTALLATIONS D'AÉROPORTS DE PARIS PAR LES AÉRONEFS MILITAIRES**Nature et objet**

Convention conclue avec le ministère des Armées ayant pour objet de fixer les conditions et modalités de calcul et perception des redevances de stationnement et d'atterrissage des aéronefs d'Etat n'effectuant pas des transports rémunérés relevant du ministère des Armées.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 30 mars 2022 et a été signée le 3 juin 2022 pour une durée de 5 ans. Elle définit les

abattements appliqués sur les redevances d'atterrissage et de stationnement aux aéronefs du ministère de la Défense utilisant les plateformes gérées par votre société.

Ces abattements sont de 20 % pour l'aéroport de Paris-Orly, 35 % pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, 50 % pour les aérodromes d'Aviation générale de Chavenay-Villepreux, Chelles-le-Pin, Coulommiers-Voisins, Etampes-Mondésir, Lognes-Émerainville, Meaux-Esbly, Persan-Beaumont, Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, Saint-Cyr-l'Ecole et Toussus-le-Noble, étant précisé qu'aucune réduction n'est octroyée pour l'aéroport Paris-Bourget.

Les hélicoptères bénéficient d'un taux d'abattement de 50 % sur les redevances de stationnement et sur les redevances d'atterrissage et les vols d'entraînement, de posé-décollé, de touché-décollé ou de remise de gaz, qui bénéficient d'une réduction de 50 % du taux de la redevance d'atterrissage, dès le premier touché.

1.21 CONVENTION CONCLUE AVEC LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DES OUTRE-MER RELATIVE AU DÉPLOIEMENT DES KIOSQUES DE PRÉENREGISTREMENT POUR LE SYSTÈME ENTRÉE/SORTIE DE CONTRÔLE AUX FRONTIÈRES DE L'UNION EUROPÉENNE**Nature et objet**

Cette convention conclue avec le ministère de l'Intérieur et des Outre-Mer a pour objet de définir les droits, devoirs, et obligations spécifiques de votre société et de l'Etat dans le cadre de l'installation, de l'exploitation et du financement des kiosques de préenregistrement ayant pour objet de collecter les données du voyageur nécessaires à la création de son dossier EES, « système d'entrée/de sortie » qui constitue un projet de l'Union européenne visant à renforcer les contrôles aux frontières extérieures de l'Union européenne.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 21 octobre 2022 et a été signée le 14 décembre 2022. Elle prévoit que l'Etat prenne en charge les coûts d'investissement de 319 kiosques installés à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et que votre société contribue aux coûts de fonctionnement de ces dispositifs pour un montant maximal de 4 000 euros toutes taxes comprises par kiosque et par an, soit un montant annuel 1,3 million d'euros qui pourra faire l'objet d'une révision à la baisse dès la deuxième année si le fonctionnement des kiosques est satisfaisant, le montant ne pouvant être inférieur à 1 300 euros toutes taxes comprises par kiosque. Cette convention est d'une durée de quatre ans, reconductible tacitement pour une durée similaire.

1.22 CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAÎTRISE D'OUVRAGE ET DE RÉALISATION DE TRAVAUX DANS LE CADRE DU CONTOURNEMENT EST DE PARIS-CHARLES DE GAULLE**Nature et objet**

Convention conclue avec l'Etat (ministère de la Transition écologique, Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports / Direction des routes d'Ile-de-France) ayant pour objet de fixer conditions de financement et réalisation des travaux de la bretelle « B3 » de l'accès Est qui permet la sortie depuis l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle vers la future A104 et des bretelles du diffuseur du Mesnil-Amelot « B8 » et « B9 » qui assurent respectivement les fonctions d'entrée et de sortie de l'aéroport. L'ensemble de ces ouvrages deviendra la propriété de votre société à l'issue de leur réalisation.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 13 octobre 2021 et a été signée le 16 février 2022 par l'Etat et le 17 novembre 2021 par votre société. Elle prévoit que votre société transfère sa maîtrise d'ouvrage pour la construction de réalisation d'ouvrages d'entrée et de sortie de Paris-Charles de Gaulle et leur financement à hauteur de 3,8 millions d'euros hors taxes. Cette convention prendra fin lorsque l'ensemble des ouvrages auront été transférés dans le patrimoine de votre société.

Les travaux ayant été réceptionnés en 2024, cette convention est arrivée à terme.

1.23 CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE CONCLUE AVEC LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS (SGP) PORTANT SUR LA RÉALISATION SUR LA ZONE AÉROPORTUAIRE DE PARIS-ORLY D'UNE GARE POUR LES FUTURES LIGNES DE MÉTRO 14 ET 18

Personnes concernées (en plus de l'Etat et des administrateurs mentionnés ci-avant)

- ♦ Mme Anne Hidalgo, censeur au Conseil d'administration de votre société et membre du conseil de surveillance de la SGP ;
- ♦ Mme Valérie Pécresse, censeur au Conseil d'administration de votre société et membre du conseil de surveillance de la SGP.

Nature et objet

Convention de co-maîtrise d'ouvrage relative à la réalisation sur la zone aéroportuaire de Paris-Orly d'une gare pour les futures lignes de métro 14 et 18.

Modalités

Lors de la séance du 17 juin 2015, votre Conseil d'administration a autorisé la signature d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage signée le 16 juillet 2015 et définissant les conditions de réalisation des travaux de la future gare du « Grand Paris » à Orly, par laquelle il est prévu de confier à votre société la mission de maître d'ouvrage et maître d'œuvre de l'ensemble de l'opération.

Cette convention définit également une estimation provisoire du montant global des travaux et de la rémunération de votre société au titre de ses prestations de maître d'ouvrage durant les phases d'avant-projet à hauteur de 3,6 millions d'euros.

Lors de sa séance du 22 février 2017, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'un avenant n° 1 à cette convention. Cet avenant signé le 1^{er} mars 2017 prévoyait des ajustements sur le montant total du financement par la Société du Grand Paris de la gare et du parking à 195,2 millions d'euros hors taxes (valeur mars 2016), réparti à 132,8 millions d'euros hors taxes pour la gare et 62,4 millions d'euros hors taxes pour le parking. Les autres modifications prévues par l'avenant concernent des clarifications ou des précisions sur les missions des parties pour la construction des ouvrages, le régime de responsabilité, les assurances permettant de couvrir notamment les risques de construction sans qu'elles modifient de façon substantielle l'économie et l'équilibre général des obligations des parties à cette convention.

Lors de la séance du 24 juin 2020, votre Conseil d'administration a autorisé la signature d'un avenant n° 2 à la convention de co-maîtrise d'ouvrage en application de laquelle la mission de maître d'ouvrage et maître d'œuvre de l'ensemble de l'opération est confiée à votre société. Cet avenant, signé le 18 novembre 2020, contractualisait la rémunération de modifications de programme ayant pour conséquence de faire évoluer les montants du projet (de 116,5 millions d'euros à 140,4 millions d'euros), des honoraires

versés à ADP (de 16,3 millions d'euros à 21,3 millions d'euros) étant précisé que l'indemnité liée au parking reste inchangée (54,7 millions d'euros de travaux et 7,7 millions d'euros d'honoraires).

Un avenant n° 3 a été signé le 2 août 2022 afin d'augmenter le montant total du financement des travaux par la SGP à 245 millions d'euros hors taxes (182,6 millions d'euros hors taxes pour la gare et maintenu à 62,4 millions d'euros pour le parking). Cette augmentation avait pour objet de permettre la rémunération par votre société des surcoûts exposés par l'entreprise chargée des travaux résultant de modifications de programme demandées par la SGP. L'avenant n° 3 qui n'avait pas été présenté à votre Conseil d'administration par omission a été approuvé par l'Assemblée générale de votre société le 21 mai 2024 en application de l'article L. 225-42 du code de commerce.

Un avenant n° 4 a été autorisé par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 11 octobre 2023 et a été signé par votre société le 13 novembre 2023. Cet avenant fixait une rémunération complémentaire de votre société du fait de modifications du programme de travaux et du calendrier par la SGP, ainsi que de missions supplémentaires de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, de la manière suivante :

- ♦ les honoraires de votre société pour le suivi des travaux ont été portés à 34,6 millions d'euros hors taxes ;
- ♦ le montant des travaux, qui reste intégralement financé par la SGP, a été porté à 213,4 millions d'euros hors taxes ;
- ♦ la SGP a par ailleurs introduit deux primes incitatives de 2 millions d'euros hors taxes, chacune versée en cas de respect de délais de réception et de mise en service de la gare.

Comme mentionné au paragraphe A.1.14 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait l'objet d'un avenant n° 5 signé le 22 novembre 2024.

2. Avec la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)

Personnes concernées (en plus de l'Etat et des administrateurs mentionnés ci-avant)

- ♦ Mme May Gicquel, administrateur représentant l'Etat ;
- ♦ M. Augustin de Romanet, Président-directeur général de votre société jusqu'au 18 février 2025 et administrateur de la RATP.

AVENANT N° 1 AU PROTOCOLE D'ACCORD FIXANT LES CONDITIONS D'UN PARTENARIAT EN ILE-DE-FRANCE EN VUE DE PROPOSER DES VOLS COMMERCIAUX ET DE DÉMONSTRATION LORS DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024

Nature et objet

Votre société et la RATP ont signé le 23 avril 2020 un protocole d'accord fixant les conditions d'un partenariat en Ile-de-France en vue de proposer des vols commerciaux et de démonstration de VTOL (Vertical Take-Off & Landing) lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 (ci-après "le Protocole"). Les Parties ont notamment étudié la réalisation de vertiports situés dans Paris et sur des structures aéroportuaires exploitées par votre société en Ile-de-France.

Ce protocole n'avait pas été présenté à votre Conseil d'administration pour autorisation préalable car il constituait une convention libre au sens de l'article R.225-39 du code de commerce et de la Charte sur les conventions réglementées adoptée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 11 décembre 2019. En effet, ce protocole ne comportait aucun enjeu financier.

À la suite de changement de stratégie, la RATP a demandé à votre société d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération du vertiport de Paris-Austerlitz en étant assistée par la RATP dans les études et les travaux de réalisation.

Le Protocole a en conséquence été modifié afin d'étudier un transfert de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du vertiport à votre société, dont cette dernière sera propriétaire à l'issue des travaux. Compte tenu de son objet, ce protocole a été présenté pour autorisation préalable au Conseil d'administration.

Modalités

L'avenant n° 1 au Protocole a été autorisé par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 29 mars 2023 et signé le 14 avril 2023. Il précise les conditions et les modalités de transfert de maîtrise d'ouvrage de la RATP à votre société de réalisation du vertiport Paris-Austerlitz.

Votre société prend à sa charge la réalisation du vertiport dont les coûts sont estimés à 3,3 millions d'euros hors taxes.

La RATP effectue à titre gratuit les prestations d'assistance et cède à votre société, à titre gratuit, l'ensemble des études/documents déjà réalisés par elle.

3. Avec la Région Ile-De-France

Personne concernée

- ♦ Mme Valérie Pécresse, Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France et censeur au Conseil d'administration de votre société.

CONVENTION DE SUBVENTION PAR LA RÉGION ILE-DE-FRANCE DU CENTRE D'EXPÉRIMENTATION D'UNE FILIÈRE DE MOBILITÉ AÉRIENNE URBAINE

Nature et objet

Convention conclue avec la Région Ile-de-France ayant pour objet de fixer les conditions de versement par la Région à votre société d'une subvention en soutien de la réalisation du projet de création d'un centre d'expérimentations structurant le développement en Ile-de-France d'une filière de mobilité aérienne urbaine.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 15 décembre 2021 et signée le 13 janvier 2022. Elle prévoit le versement d'une subvention dans la limite de 485 milliers d'euros.

Le montant de subventions versé par la Région à votre société sur l'exercice 2024 s'établit à 338 milliers d'euros.

4. Avec l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC)

Personne concernée

- ♦ M. Marc Borel, commissaire du gouvernement adjoint auprès du Conseil d'administration de votre société et administrateur

CONVENTION AYANT POUR OBJET DE CRÉER L'ASSOCIATION FONDATION ENAC (ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE)

Nature et objet

Cette convention conclue avec l'ENAC et la société Airbus a pour objet de définir les statuts de l'association Fondation ENAC.

Modalités

Cette convention a été autorisée par votre Conseil d'administration lors de sa séance du 13 octobre 2021 et signée le 15 septembre 2022 (date de création de l'association). Elle prévoit notamment que votre société verse une contribution de 500 milliers d'euros à l'association sur 5 ans, soit 100 milliers d'euros par an.

La contribution au titre de l'exercice 2024 pour 100 milliers d'euros a été versée le 4 septembre 2024.

B. Conventions approuvées au cours d'exercices antérieurs sans exécution au cours de l'exercice écoulé

Par ailleurs, nous avons été informés de la poursuite des conventions suivantes, déjà approuvées par l'assemblée générale au cours d'exercices antérieurs, qui n'ont pas donné lieu à exécution au cours de l'exercice écoulé.

1. Avec l'Etat, actionnaire majoritaire de votre société

Personnes concernées

L'Etat, ainsi que les administrateurs le représentant ou nommés par lui, comme énumérés au paragraphe A.1 de la première partie du rapport.

CONVENTION CONCLUE AVEC L'ETAT RELATIVE À UN ÉCHANGE FONCIER DE TERRAINS ET DE PARTIES DE BÂTIMENT, SITUÉS AU BÂTIMENT 375 SUR LA PLATEFORME DE PARIS-ORLY

Nature et objet

Convention relative à un échange foncier de terrains et de parties d'un bâtiment, situés au bâtiment 375 sur la plateforme de Paris-Orly.

Modalités

Lors de la séance du 17 juin 2015, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une convention organisant entre votre société et l'Etat les termes et conditions d'échange de différents terrains et parties d'un bâtiment, occupés respectivement par votre société et la Direction de la Police de l'Air aux Frontières (DPAF) ; cette convention, signée le 30 septembre 2015, prévoit la signature d'un acte authentique d'échange foncier, se traduisant par le versement d'une soulte par votre société à l'Etat de 865 milliers d'euros hors taxes et hors droits.

2. Avec des sociétés dont l'Etat est également actionnaire, directement ou indirectement

Personnes concernées

L'État, ainsi que les administrateurs le représentant ou nommés par lui, comme énumérés au paragraphe A.1 de la première partie de notre rapport.

CONTRAT DE CRÉDIT CONCLU AVEC LA SOCIÉTÉ GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS

Nature et objet

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.

Modalités

Lors de sa séance du 21 novembre 2018, votre Conseil d'administration a autorisé la conclusion d'une avance remboursable à la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express pour assurer le paiement des sommes dues au titre du crédit de l'Etat dans des cas de trafic dégradés ; dans le cas de base, l'avance remboursable ne sera pas utilisée.

L'avance remboursable prend la forme d'un crédit non revolving de 150 millions d'euros, mobilisable à compter de la mise en service de la liaison, si les revenus d'exploitation de la liaison sont insuffisants pour payer le service de la dette à l'Etat et les frais et commissions qui y sont associés. Si l'avance a été utilisée, aucun dividende ne pourra être versé aux actionnaires aussi longtemps que l'avance n'aura pas été totalement remboursée. L'encours de l'avance a vocation à être remboursé en toutes hypothèses, y compris en cas de résiliation et de déchéance. Une clause de rendez-vous interviendra tous les 5 ans à compter de la clause de revoyure en 2030, afin de définir les conditions de maintien total ou partiel de cette avance en fonction des résultats du projet. Compte tenu de ces éléments, le taux d'intérêt lié au remboursement de l'avance est de 3,6 %. Le contrat a été signé le 21 février 2019.

Comme mentionné au paragraphe A.1.12 de la première partie du présent rapport, la présente convention a fait l'objet d'un avenant n° 1 signé le 5 décembre 2024.

Paris-La Défense, le 2 avril 2025

Les Commissaires aux comptes

ERNST & YOUNG Audit

Antoine Flora

Alban de Claverie

DELOITTE & ASSOCIES

Guillaume Troussicot

ANNEXE : LISTE DES BAUX CONCLUS AVEC L'ETAT EN APPLICATION D'ACCORDS-CADRES AUTORISÉS PAR VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION ET POURSUIVIS DURANT L'EXERCICE 2024

Baux conclus avec l'Etat - ministère de l'Intérieur antérieurement à 2024 et poursuivis durant l'exercice 2024

- ♦ en application de l'article 43 du cahier des charges de votre société
- ♦ dans le cadre du Protocole du 18 novembre 2020 avec les services de Police (expiration au 31 décembre 2024)

Aéroport	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé sur 2024 (en euros hors taxes)	Refacturation des charges sur 2024 (en euros hors taxes)	Durée	Conditions financières	Date d'effet	Date de signature
Paris-Orly	820	21CI1193	25 126	2 175	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	07/01/2021
Paris-Orly	842	21CI1194	15 862	8 909	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	07/01/2021
Paris-Orly	400	21CI1195	31 817	30 495	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	4/02/2021
Paris-Orly	405	21CI1196	7 795	6 614	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	4/02/2021
Paris-Orly	400	21CI1201	63 798	52 085	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	11/01/2021
Paris-Orly	400	21CI1202	274 647	294 475	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	28/12/2020
Paris-Orly	400	21CI1203	321 492	428 101	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	11/01/2021
Paris-Orly	402	21CI1204	7 889	11 762	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	28/12/2020
Paris-Orly	405	21CI1205	151 549	129 202	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	28/12/2020
Paris-Orly	124e	21CI1094	22 270	6 555	5 ans	Abattement sur le loyer de 60 %	1/01/2020	01/03/2020
Paris-Orly	Parking 524	21CI1106	13 231	0	4 ans	Loyer 100%	1/01/2021	9/03/2021
Paris-CDG	5740	31CI1616	35 041	33 062	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	06/01/2021
Paris-CDG	3418 C	31CI1622	17 181	7 239	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	17/12/2020
Paris-CDG	3421 G	31CI1623	17 293	6 622	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	17/12/2020
Paris-CDG	6020	31CI1631	74 110	52 426	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	17/12/2020
Paris-CDG	3702	31CI1628	37 633	19 315	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	17/12/2020
Paris-CDG	1200	31CI1546	84 152	61 316	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	01/12/2020
Paris-CDG	1200	31CI1547	223 194	125 568	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	01/12/2020
Paris-CDG	1233	31CI1548	30 425	19 595	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	01/12/2020
Paris-CDG	1200	31CI1549	13 668	10 225	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	01/12/2020
Paris-CDG	1100	31CI1587	110 230	161 422	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	01/12/2020
Paris-CDG	1400/1401	31CI1583	13 079	16 365	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	1/12/2020
Paris-CDG	1200	31CI0313	5 778	3 999	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	8/04/2021
Paris-CDG	1200/1259	31CI0312	327 486	315 082	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	22/01/2021
Paris-CDG	1200	31CI1540	13 645	4 004	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	30/03/2021
Paris-CDG	1213	31CI1550	12 718	7 576	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	22/01/2021
Paris-CDG	1100	31CI1586	5 253	8 430	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	30/03/2021
Paris-CDG	3312	31CI1615	36 167	23 746	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	16/11/2021
Paris-CDG	6020	31CI1632	25 385	15 753	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	8/04/2021
PARIS-CDG	6020	31CI1801	18 604	16 650	5 mois	Abattement sur le loyer de 50%	01/07/24	31/12/24
PARIS-CDG	6020	31CO0235	97 856	34 346	12 ans	Abattement sur le loyer de 50%	01/04/16	01/04/16
Paris-LBG	48	41CI0273	12 839	1 830	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	8/04/2021
Paris-Issy	1	53AO0014	26 706	0	5 ans	Loyer 100%	1/01/2020	12/04/2021
Toussus	201	54CI0111	35 462	8 737	5 ans	Abattement de loyer de 50%	1/01/2020	1/02/2021
Toussus	202	54CI0112	6 025	650	5 ans	Abattement de loyer de 50%	1/01/2020	1/02/2021

Baux conclus avec l'Etat - ministère de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique antérieurement à 2024 et poursuivis durant l'exercice 2024

- ♦ en application de l'article 43 du cahier des charges de votre société
- ♦ dans le cadre du Protocole du 3 juillet 2020 avec les services des Douanes (expiration au 31 décembre 2024) et du protocole précédent conclu le 5 mars 2015 pour la période 2015 à 2020

Aérodrome	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé sur 2024 (en euros hors taxes)	Refacturation des charges sur 2024 (en euros hors taxes)	Durée	Conditions financières	Date d'effet	Date de signature
Paris-Orly	529	21CI1079	105 053	57 726	5 ans et 2 mois	Abattement de 40 % sur le loyer	1/11/2019	17/10/2019
Paris-Orly	126	21CI1100	14 022	6 955	4 ans et 2 mois	Abattement sur le loyer de 50%	1/11/2020	28/10/2020
Paris-Orly	548	21CI1102	72 037	52 402	4 ans, 4 mois et 26 jours	Abattement sur le loyer de 50%	5/10/2020	27/10/2020
Paris-Orly	400	21CI1198	256 235	218 816	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	6/11/2020
Paris-Orly	400	21CI1197	71 754	74 619	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	27/11/2020
Paris-Orly	346	21CI1210	11 671	2 355	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	6/11/2020
Paris-Orly	402	21CI1199	7 831	7 488	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	27/11/2020
Paris-Orly	405	21CI1200	115 566	100 512	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	27/11/2020
Paris-CDG	7610	31CI1657	72 646	34 617	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	4/11/2020
Paris-CDG	3609	31CI1625	961	1 345	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	23/11/2020
Paris-CDG	3700	31CI1629	34 630	29 982	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	23/11/2020
Paris-CDG	PK 7591	31CA0011	4 020	0	12 ans	Abattement sur loyer 50 %	15/06/2019	15/06/2019
PARIS-CDG	3520	31CI1741	31 364	26 458	5 ans	Abattement sur loyer 50 %	15/06/2019	15/06/2019
Paris-CDG	3417 C	31CI1624	17 475	7 280	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	23/11/2020
Paris-CDG	3452 C	31CI1627	8 913	4 278	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	23/11/2020
Paris-CDG	1200/1259	31CI0298	207 775	198 269	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	30/11/2020
Paris-CDG	1226	31CI0299	146 688	108 006	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	30/11/2020
Paris-CDG	1200	31CI1542	124 653	88 529	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	4/11/2020
Paris-CDG	1200	31CI1543	238 247	149 119	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	4/11/2020
Paris-CDG	1200	31CI1544	8 501	56 087	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	4/11/2020
Paris-CDG	1400/1401	31CI1584	79 534	77 491	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	18/11/2020
Paris-CDG	1100	31CI1588	126 698	168 275	5 ans	Abattement sur le loyer de 60%	1/01/2020	18/11/2020
Paris- CDG	3520	31CI1688	31 102	25 555	3 ans	Abattement sur le loyer de 50%	06/01/2022	20/12/2021
Le Bourget	Parking 54	41CI0304	1 244	94	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	23/01/2023
Paris-Issy	1	53AO0015	218	164	5 ans	Pas d'abattement	1/01/2020	04/01/2021
Paris-LBG	402	41CI0274	6 240	1 537	5 ans	Abattement sur le loyer de 50%	1/01/2020	23/11/2020

Baux conclus avec l'Etat – Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire – DGAC pour la GTA – en 2024

♦ en application de l'article 43 du cahier des charges de votre société dans le cadre de la Convention *signée avec la DGAC le 28 juillet 2023 (expiration au 31 décembre 2027)*

Aéroport	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé sur 2024 (en euros hors taxes)	Refacturation des charges sur 2024 (en euros hors taxes)	Durée	Conditions financières	Date d'effet	Date de signature
Issy les Moulineaux	1	53AO0020	5 054	1 024	5 ans	Pas d'abattement	01/01/2023	22/09/24
Toussus-le Noble	Terrain 127	54CI0125	27 442	4 587	5 ans	Abattement sur le loyer de 10 %	01/01/2023	04/10/24
Paris-Le-Bourget	Terrain 406	41CI0316 (ex 41CI0250)	20 320	2 858	5 ans	Abattement sur le loyer de 10 %	01/01/2023	19/09/24

Baux conclus avec l'Etat – Ministère de la Transition Ecologique et de la cohésion des territoires – DGAC pour la GTA - antérieurement à 2024 et poursuivis durant l'exercice 2024

♦ en application de l'article 43 du cahier des charges de votre société dans le cadre de la Convention *signée avec la DGAC le 26 octobre 2007 et celle signée le 28 juillet 2023*

Aéroport	Bâtiment	N° contrat	Loyer comptabilisé sur 2024 (en euros hors taxes)	Refacturation des charges sur 2024 (en euros hors taxes)	Durée	Conditions financières	Date d'effet	Date de signature
Paris-Charles de Gaulle	3630	31 CI 1762 (ex 31CI1560)	65 152	37 890	5 ans	Abattement sur le loyer de 20 %	01/01/2023	
Paris-Charles de Gaulle	7200	31CI1751	117 947	37 575	5 ans	Abattement sur le loyer de 20 %	01/08/2023	28/08/2023

8.2.3 INFORMATION SUR LE DÉCLASSEMENT DE CONVENTIONS RÉGLEMENTÉES

Par délibération en date du 11 décembre 2019, le conseil d'administration a adopté une charte interne relative aux conventions réglementées conclues par Aéroports de Paris (ci-après « la charte »).

Cette charte a notamment pour objet de rappeler la définition et le cadre légal des conventions réglementées et de déterminer les critères retenus par Aéroports de Paris permettant de qualifier ces conventions réglementées ainsi que ceux permettant d'identifier les conventions qui doivent être considérées comme des conventions libres non

soumises aux formalités prévues par les articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce.

La charte définit les hypothèses dans lesquelles des conventions doivent être qualifiées de conventions libres car portant sur une opération courante et conclues à des conditions normales.

Aucune convention réglementée n'a donné lieu à un déclassement en 2024.

8.2.4 OPÉRATIONS AVEC LES APPARENTÉS

Le détail des transactions avec des parties liées prévues dans les normes adoptées conformément au règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du conseil conclues jusqu'à la date du dépôt du présent document d'enregistrement universel figure en note 14 de l'annexe aux comptes consolidés présentée au chapitre 6.

Les rapports des commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés aux titres des exercices 2024, 2023 et 2022 figurent respectivement en section 8.2.2 du présent document, et en annexe 1 du document d'enregistrement universel 2023 et du document d'enregistrement universel 2022.

8.3 CONTRÔLEURS LÉGAUX DES COMPTES

8.3.1 COMMISSAIRES AUX COMPTES TITULAIRES AU TITRE DE L'EXERCICE 2024

Les commissaires aux comptes titulaires nommés par l'assemblée générale des actionnaires du 11 mai 2021 ont été désignés pour une période de six exercices, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2026 :

Ernst & Young Audit, société par actions simplifiée à capital variable, 1/2, place des Saisons, 92400 Courbevoie Paris-La Défense 1.

Deloitte & Associés, société par actions simplifiée, 6 place de la Pyramide, 92908 Paris – La Défense Cedex.

8.4 DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC

La rubrique « Information réglementée » du site Internet de la Société est disponible à l'adresse suivante : <https://www.parisaeroport.fr/groupe/finances/information-reglementee-AMF>.

Cet espace regroupe l'ensemble de l'information réglementée diffusée par Groupe ADP en application des dispositions des articles 221-1 et suivants du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers (AMF).

Les statuts de la Société ainsi que les procès-verbaux d'assemblées générales, les comptes sociaux et consolidés, les rapports des commissaires aux comptes et tous autres documents sociaux peuvent être consultés, conformément au Code de commerce, sur support papier, au siège social de la Société, 1, rue de France, 93 290 Tremblay-en-France.

8.5 PERSONNES RESPONSABLES DU DEU INCLUANT RFA

Dans le présent document d'enregistrement universel, les expressions « Aéroports de Paris » ou la « Société » désignent la société Aéroports de Paris SA. L'expression le « groupe » désigne le groupe de sociétés constitué par la Société et l'ensemble de ses filiales.

La marque « Groupe ADP » s'exprime au nom de l'ensemble des activités, en France et à l'international. Elle porte les relations avec les pouvoirs publics, les actionnaires et les marchés financiers, ainsi que les

partenaires. En interne, elle est le socle commun d'appartenance de tous les salariés qu'elle fédère autour d'un projet d'entreprise.

La marque « Paris Aéroport » endosse en particulier les champs suivants : les sites et applications dédiés aux voyageurs, les contenus, les services gratuits et payants, la promotion de la plateforme (hub) parisien, la communication commerciale et les événements à destination du grand public dans et en dehors des sites.

8.5.1 RESPONSABLE DU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL ET DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL 2024

Philippe Pascal, Président-directeur général d'Aéroports de Paris.

8.5.2 ATTESTATION DU RESPONSABLE

J'atteste, que les informations contenues dans le présent document d'enregistrement universel sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes annuels et consolidés sont établis conformément au corps de normes comptables applicable et donnent une image fidèle et honnête des éléments d'actif et de passif, de la situation financière et des profits ou pertes de la Société et de

l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion inclus dans le rapport financier annuel figurant dans ce document présente un tableau fidèle de l'évolution et des résultats de l'entreprise et de la situation financière de la Société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels elles sont confrontées, et qu'il a été établi conformément aux normes d'information en matière de durabilité applicables.

Le Président-directeur général
Philippe Pascal

8.6 TABLES DE CONCORDANCE

8.6.1 TABLE DE CONCORDANCE ENTRE LE DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL ET L'ANNEXE 1 DU RÈGLEMENT (CE) N° 2019/980

La table de correspondance ci-après permet d'identifier les informations requises par les annexes 1 et 2 du règlement délégué (UE) n° 2019/980 du 14 mars 2019 conformément au schéma du document d'enregistrement universel :

Rubriques des annexes 1 et 2 du règlement délégué (UE) n° 2019/980 du 14 mars 2019		Pages du DEU	Section du DEU
1.	Personnes responsables		
1.1	Identité des personnes responsables	721	8.5.1
1.2	Déclaration des personnes responsables	721	8.5.2
1.3	Attestation ou rapport des personnes intervenant en qualité d'experts	518 à 521	4.5
1.4	Attestation relative aux informations provenant d'un tiers	N/A	N/A
1.5	Déclaration relative à l'autorité compétente	1	3 ^{ème} de couverture
2	Contrôleurs légaux des comptes		
2.1	Identité des contrôleurs légaux	721	8.3.1
2.2	Changement éventuel	N/A	N/A
3	Facteurs de risques	103 à 122	2.1
4	Informations concernant la Société		
4.1	Raison sociale et nom commercial	700	8.1.1
4.2	Lieu, numéro d'enregistrement et LEI	700	8.1.1
4.3	Date de constitution et durée de vie	700	8.1.1
4.4	Siège social et forme juridique, législation régissant les activités, pays d'origine, adresse et numéro de téléphone du siège statutaire, site web avec un avertissement	700	8.1.1
5	Aperçu des activités		
5.1	Principales activités	14 à 20 ; 24 à 49 ; 648 ; 693	1.1.1 ; 1.1.2 ; Note 2 de l'annexe aux comptes annuels ; 7.4.2
5.2	Principaux marchés	21-22	1.1.1.3
5.3	Événements importants dans le développement des activités	41 à 49 ; 524 à 530 ; 563 à 565 ; 646-647	1.1.2.4.2 ; 5.1 ; Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 1 de l'annexe aux comptes annuels
5.4	Stratégie et objectifs	14-15 ; 50 à 58 ; 224 à 239 ; 524 ; 546-549 ; 558-562	1.1.1.1 ; 1.2 ; 4.1.3 ; 5.1 ; 5.6 ; Note 1 de l'annexe aux comptes consolidés
5.5	Dépendance à l'égard des brevets, licences, contrats et procédés de fabrication	N/A	N/A
5.6	Déclaration sur la position concurrentielle	5 ; 93-94	RI ; 1.4
5.7	Investissements	7 ; 63-64 ; 67-68 ; 71-72 ; 75 ; 79 ; 81 ; 84 ; 86 ; 91 ; 534 ; 543 à 547 ; 661-662	RI ; 1.3.1.1 ; 1.3.1.2 ; 1.3.1.3 ; 1.3.2.1 ; 1.3.2.3 ; 1.3.2.4 ; 1.3.2.5 ; 1.3.2.6 ; 1.3.2.8 ; 5.2 ; 5.4 ; Note 6 de l'annexe aux comptes annuels
5.7.1	Investissements importants réalisés	7 ; 64-65 ; 68-69 ; 72 ; 76 ; 80 ; 82 ; 85 ; 87 ; 92 ; 534 ; 542 à 544 ; 661-662	RI ; 1.3.1.1 ; 1.3.1.2 ; 1.3.1.3 ; 1.3.2.1 ; 1.3.2.3 ; 1.3.2.4 ; 1.3.2.5 ; 1.3.2.6 ; 1.3.2.8 ; 5.2 ; 5.4.1 ; 5.4.4 ; Note 6 de l'annexe aux comptes annuels
5.7.2	Principaux investissements en cours ou pour lesquels des engagements fermes ont déjà été pris, y compris leur répartition géographique (sur le territoire national et à l'étranger) et leur méthode de financement (interne ou externe)	64-65 ; 69 ; 72 ; 76 ; 82 ; 544	1.3.1.1 ; 1.3.1.2 ; 1.3.1.3 ; 1.3.2.1 ; 1.3.2.4 ; 5.4.2
5.7.3	Informations sur les co-entreprises et entreprises associées	542	5.4.4
5.7.4	Questions environnementales pouvant influencer sur l'utilisation des immobilisations corporelles	546-547	5.4.5

Rubriques des annexes 1 et 2 du règlement délégué (UE) n° 2019/980 du 14 mars 2019		Pages du DEU	Section du DEU
6 Structure organisationnelle			
6.1	Description sommaire du Groupe	23	1.1.1.4
6.2	Liste des filiales importantes	23 ; 635-636 ; 664	1.1.1.4 ; Note 18 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 6 de l'annexe aux comptes annuels
7 Examen de la situation financière et du résultat			
7.1	Situation financière	531 à 541 ; 552 à 642 ; 643 à 677	5.2 ; 6.1 ; 6.2
7.1.1	Évolution des résultats et de la situation financière comportant des indicateurs clés de performance de nature financière et le cas échéant, extra-financière	4 - 5 ; 21 - 22 ; 24 à 49 ; 531 à 541 ; 552 à 643 ; 644 à 677	RI ; 1.1.1.3 ; 1.1.2 ; 1.2 ; 5.2 ; 6.1 ; 6.2
7.1.2	Indications sur l'évolution future probable des activités et activités en matière de recherche	29 ; 39 ; 50 à 58 ; 542 ; 546 à 549	1.1.2.1.4 ; 1.1.2.3.4 ; 1.2 ; 5.3 ; 5.6
7.2	Résultat d'exploitation	643 ; 645	6.2.1 ; 6.2.3
7.2.1	Facteurs importants, événements inhabituels, peu fréquents ou nouveaux développements	59 à 92 ; 524 à 530 ; 563 à 565 ; 646-647	1.3 ; 5.1 ; Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 1 de l'annexe aux comptes annuels
7.2.2	Raisons des changements importants du chiffre d'affaires net ou des produits nets	N/A	N/A
8 Trésorerie et capitaux			
8.1	Informations sur les capitaux	555 ; 601 à 603 ; 644 ; 661-671	6.1.3 ; Note 7 de l'annexe des comptes consolidés ; 6.2.2 ; Note 6 de l'annexe aux comptes annuels
8.2	Flux de trésorerie	531 ; 540-541 ; 556 ; 624 à 627 ; 645 ; 672-673	5.2 (Introduction) ; 5.2.2 ; 6.1.4 ; Note 12 de l'annexe aux comptes consolidés ; 6.2.3 ; Note 7 de l'annexe aux comptes annuels
8.3	Besoins de financement et structure de financement	605 à 621 ; 661 à 671	Note 9 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 6 de l'annexe aux comptes annuels
8.4	Restrictions à l'utilisation des capitaux	N/A	N/A
8.5	Sources de financement attendues	701 à 719	8.2
9 Environnement réglementaire			
Description de l'environnement réglementaire pouvant influencer sur les activités de la Société		95 à 100 ; 120	1.5 ; 2.1.6
10 Informations sur les tendances			
10.1	Description des principales tendances et de tout changement significatif de performance financière du groupe depuis la fin du dernier exercice	546 à 549 ; 634 ; 677	5.6 ; Note 16 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 11 de l'annexe aux comptes annuels
10.2	Événements susceptibles d'influer sensiblement sur les perspectives	546 à 549	5.6
11 Prévisions ou estimations du bénéfice			
11.1	Prévisions ou estimations du bénéfice publiées	N/A	N/A
11.2	Déclaration énonçant les principales hypothèses de prévisions	N/A	N/A
11.3	Déclaration de comparabilité avec les informations financières historiques et de conformité des méthodes comptables	N/A	N/A
12 Organes d'administration, de direction, de surveillance et de direction générale			
12.1	Informations concernant les membres	153 ; 155 ; 156 à 158 ; 160 à 181 ; 200-201	3.1.3.2 ; 3.1.3.2.2 ; 3.1.3.2.4 ; 3.1.3.2.6 ; 3.2.2

Rubriques des annexes 1 et 2 du règlement délégué (UE) n° 2019/980 du 14 mars 2019		Pages du DEU	Section du DEU
12.2	Conflits d'intérêts	200	3.2.2.3
13	Rémunération et avantages		
13-1	Rémunération versée et avantages en nature	134 à 145 ; 631 ; 674	3.1.1 Note 13 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 9 de l'annexe aux comptes annuels
13-2	Provisions pour pensions, retraites et autres avantages du même ordre	669-671	Note 6 de l'annexe aux comptes annuels
14	Fonctionnement des organes d'administration et de direction		
14.1	Date d'expiration des mandats	153	3.1.3.2.1
14.2	Contrats de service liant les membres des organes d'administration et de direction	201	3.2.2.6
14.3	Informations sur les comités d'audit et de rémunérations	188 à 191	3.1.3.3.2.8
14.4	Déclaration de conformité au régime de gouvernement d'entreprise en vigueur	145-146	3.1.2.1
14.5	Incidences significatives potentielles sur la gouvernance d'entreprise y compris les modifications futures	199	3.2.1
15	Salariés		
15.1	Nombre de salariés	3 ; 14 ; 380 ; 584-585 ; 675	RI ; 1.1.1 ; 4.3.1 ; Note 5 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 9 de l'annexe aux comptes annuels
15.2	Participations et stock-options	134 à 145 ; 200	3.1.1 ; 3.2.3
15.3	Accord prévoyant une participation des salariés dans le capital	197 ; 686-687	3.1.6.5 ; 7.1.1
16	Principaux actionnaires		
16.1	Actionnaires détenant plus de 5% du capital	686-687	7.1.1 à 7.1.3
16.2	Existence de droits de vote différents	686 ; 693	7.1.2 ; 7.4.2
16.3	Contrôle direct ou indirect	687	7.1.3
16.4	Accord dont la mise en œuvre pourrait entraîner un changement de contrôle	693	7.4.2
17	Transactions avec les parties liées		
		632-633 ; 675 à 677 ; 700 à 715	Note 14 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 10 de l'annexe aux comptes annuels ; 8.2.2
18	Informations financières concernant l'actif et le passif, la situation financière et les résultats de la Société		
18.1	Informations financières historiques		
18.1.1	Informations financières historiques auditées pour les trois derniers exercices et rapport d'audit	01 ; 643 ; 644 ; 645	Incorporation par référence ; 6.1 ; 6.2 ; 6.3
18.1.2	Changement de date de référence comptable	N/A	N/A
18.1.3	Normes comptables	561-562 ; 650	Note 1 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 4 de l'annexe aux comptes annuels
18.1.4	Changement de référentiel comptable	561-562 ; 650	Note 1 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 4 de l'annexe aux comptes annuels
18.1.5	Informations comptables en normes comptables françaises	561-562 ; 643 ; 644 ; 645 ; 650	Note 1 de l'annexe aux comptes consolidés ; 6.2.1 ; 6.2.2 ; 6.2.3 ; Note 4 de l'annexe aux comptes annuels
18.1.6	États financiers consolidés	552 à 637	6.1
18.1.7	Date des dernières informations financières	552 à 637 ; 643 à 677	6.1 ; 6.2

Rubriques des annexes 1 et 2 du règlement délégué (UE) n° 2019/980 du 14 mars 2019		Pages du DEU	Section du DEU
18.2	Informations financières intermédiaires et autres (rapports d'audit ou d'examen le cas échéant)	N/A	N/A
18.3	Audit des informations financières annuelles historiques		
18.3.1	Audit indépendant des informations financières annuelles historiques	638 à 642 ; 678-681	6.1.7 ; 6.2.5
18.3.2	Autres informations auditées	518 à 521	4.5
18.3.3	Informations financières non auditées	N/A	N/A
18.4	Informations financières pro forma	N/A	N/A
18.5	Politique de distribution de dividendes	688	7.2.2.1
18.5.1	Description de la politique de distribution des dividendes et de toute restriction applicable	688	7.2.2.1
18.5.2	Montant du dividende par action	602 ; 667 ; 682 ; 688	6.3
18.6	Procédures administratives, judiciaires et d'arbitrage	130-131 ; 633	2.3 ; Note 15 de l'annexe aux comptes consolidés
18.7	Changement significatif de la situation financière	N/A	N/A
19 Informations complémentaires			
19.1	Informations sur le capital social	196 ; 601 ; 690	3.1.6.1 ; Note 7 de l'annexe aux comptes consolidés ; 7.4.1
19.1.1	Montant du capital souscrit, nombre d'actions émises et totalement libérées et valeur nominale par action, nombre d'actions autorisées	196 ; 690	3.1.6.1 ; 7.4.1
19.1.2	Informations relatives aux actions non représentatives du capital	N/A	N/A
19.1.3	Nombre, valeur comptable et valeur nominale des actions détenues par la Société	196 ; 686 ; 690	3.1.6.1 ; 7.1.1 ; 7.4.1
19.1.4	Valeurs convertibles, échangeables ou assorties de bons de souscription	529	5.1
19.1.5	Conditions régissant tout droit d'acquisition et/ou toute obligation attaché(e) au capital souscrit, mais non libéré, ou sur toute entreprise visant à augmenter le capital	692 à 695	7.4.1
19.1.6	Informations sur le capital de tout membre du Groupe faisant l'objet d'une option ou accord conditionnel ou inconditionnel	693	7.4.1
19.1.7	Historique du capital social	692 à 695	7.4.1
19.2	Acte constitutif et statuts	695 à 697	7.4.2
19.2.1	Registre et objet social	695 à 697 ; 702	7.4.2 ; 8.1.1
19.2.2	Droits, privilèges et restrictions attachés à chaque catégorie d'actions	197 ; 689 ; 695	3.1.6.4 ; 7.1.2 ; 7.4.2
19.2.3	Dispositions ayant pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle	196 à 197 ; 695	3.1.6.3 ; 7.4.2
20. Contrats importants		701	8.2.1
21. Documents disponibles		721	8.4

8.6.2 TABLE DE CONCORDANCE ENTRE LE DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL ET LE RAPPORT DE GESTION

Le présent document d'enregistrement universel inclut les éléments du rapport de gestion relatif à l'exercice 2024 du conseil d'administration prévus par les dispositions légales et réglementaires. Le rapport de gestion est constitué des sections du document d'enregistrement universel identifiées dans le tableau ci-après :

Textes de référence	Éléments requis	Pages	Sections
Situation et activité de la société			
Code de commerce Articles L. 232-1, II., L. 233-6 Et L. 233-26	Situation de la société et analyse objective et exhaustive de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société, notamment sa situation d'endettement au regard du volume et de la complexité des affaires	524 à 546 ; 569 à 583 ; 655 à 661	5.1 à 5.5 ; Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 5 de l'annexe aux comptes annuels
Code de commerce Article L. 232-1, II	Indicateurs clés de performance de nature financière	3-4 ; 15 ; 552 à 557 ; 569 à 583	Rapport intégré ; 6.1 (Introduction) ; 6.1.1 à 6.1.5 ; Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés
Code de commerce Articles L. 232-1, II Et L. 233-26	Évènements importants survenus entre la date de clôture de l'exercice et la date à laquelle le Rapport de gestion est établi	524-527 ; 529 ; 546 ; 548 ; 634 ; 677	5.1 ; 5.5 ; 5.6 ; Note 16 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 11 de l'annexe aux comptes annuels
Code de commerce Article L. 232-1, II	Succursales existantes	N/A	N/A
Code de commerce Article L. 233-6 al. 1	Prise de participation dans une société ayant son siège social en France sur le territoire français	528 ; 564 ; 647 ; 663	5.1 ; Note 2.1.5 de l'annexe aux comptes consolidés ; Notes 1 et 6.2 de l'annexe aux comptes annuels
Code de commerce Articles L. 233-29, L. 233-30 et R. 233-19	Aliénation des participations croisées	N/A	N/A
Code de commerce Articles L. 232-1, II Et L.233-26	Évolution prévisible de la situation de la société et perspectives d'avenir	27 à 29 ; 39 ; 41 à 43 ; 45-46 ; 47-48 ; 50 à 58, 529-530 ; 546 à 549	1.1.2.1.2 ; 1.1.2.1.4 ; 1.1.2.3.3 ; 1.1.2.3.4 ; 1.1.2.3.7 ; 1.1.2.4.1 ; 1.1.2.4.2 ; 1.1.2.4.3 ; 1.2 ; 5.1 ; 5.6
Code de commerce Articles L. 232-1, II Et L.233-26	Activités en matière de recherche et de développement	292 à 300 ; 303 à 305 ; 306 ; 344	4.2.1.2 ; 4.1.2.3 ; 4.2.2.4.3
Code de commerce Article L. 232-1, II	Ressources incorporelles essentielles, manière dont le modèle commercial dépend de ces ressources et source de création de valeur pour la société	589-590 ; 597-598 ; 623 ; 639 ; 644 ; 651-652 ; 661-662	Notes 6 et 11.4 de l'annexe aux comptes consolidés ; 6.1.7 ; 6.2.2 ; Notes 4.5 et 6.1 de l'annexe aux comptes annuels
Code de commerce Article L. 22-10-35, 1	Incidences des activités de la société quant à la lutte contre l'évasion fiscale	508-509	4.4.3
Code de commerce Article L. 22-10-35, 2	Actions visant à promouvoir le lien Nation-armée	396	4.3.1.3
Code de commerce Article R. 225-102	Tableau faisant apparaître les résultats de la société au cours De chacun des 5 derniers exercices	682	6,3
Code de commerce Article L. 441-4 Et D. 441-6	Informations relatives aux délais de paiement des fournisseurs Et des clients	684	6,4
Code monétaire Et financier Articles L. 511-6 al 2 et R. 511-2-1-3	Montant des prêts interentreprises consentis et déclaration Du commissaire aux comptes	619 à 621 ; 663 ; 666	Notes 9.5.4 et 9.6 de l'annexe aux comptes consolidés ; Notes 6.2 et 6.3 de l'annexe aux comptes annuels

Textes de référence	Éléments requis	Pages	Sections
Contrôle interne et gestion des risques			
Code de commerce Article L. 232-1, II	Principaux risques et incertitudes auxquels la société Est confrontée	104 à 122	2.1
Code de commerce Article L. 232-1, II	Objectifs et politique en matière de couverture de chaque catégorie de transaction et exposition de la société aux risques de prix, de crédit, de liquidité et de trésorerie. Les indications comprennent l'utilisation par la société des instruments financiers	110 ; 605 à 621	2.1.2 ; Note 9 de l'annexe aux comptes consolidés
Loi n° 216-1691 du 9 décembre 2016, dite « Loi Sapin 2 »		119 ; 400 ; 463 ; 479 ; 494 ; 496 ; 497 ; 502-503 ; 506 à 508	2.1.6 ; 4.3.1.4 ; 4.3.4.2 ; 4.3.4.3 ; 4.4.2 (Introduction) ; 4.4.2.2 ; 4.4.2.3 ; 4.4.2.4 ; 4.4.2.6
Code de commerce Article L. 225-102-1	Plan de vigilance et compte-rendu de sa mise en œuvre effective	210 à 517	Chapitre 4
Actionnariat et capital			
Code de commerce Article L. 233-13	Structure, évolution du capital de la société et franchissement de seuils Identité des principaux actionnaires et détenteurs des droits de vote aux Assemblées générales, et modifications intervenues au cours de l'exercice	196 ; 601 ; 667 ; 686-687 ; 690 ; 694	3.1.6.1 ; Note 7.1 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 6.7 de l'annexe aux comptes annuels ; 7.1.1 ; 7.4.1 ; 7.4.2
Code de commerce Articles L. 225-211 Et R 225-160	Acquisition et cession par la société de ses propres actions	601 ; 690 à 692	Note 7.1.2 de l'annexe aux comptes consolidés ; 7.4.1
Code de commerce Article L. 225-102 alinéa 1	État de la participation des salariés au capital social au dernier jour de l'exercice	686-687	7.1.1
Code de commerce Articles R. 228-90 Et R 228-91	Mention des ajustements éventuels pour les titres donnant accès au capital en cas de rachats d'actions ou d'opérations financières	N/A	N/A
Code monétaire et financier Article L. 621-18-2 et R 621-43-1 Règlement AMF Article 223-26	Informations sur les opérations des dirigeants et personnes liées sur les titres de la société	201 ; 687	3.2.3 ; 7.1.4
Code général des impôts Article 243 bis	Montant des dividendes mis en distribution au titre des 3 derniers exercices	688	7.2.2.1
Code de commerce Articles R. 233-19	Avis donné à une autre société par actions que la société détient plus de 10 % de son capital et aliénation d'actions intervenues à l'effet de régulariser les participations croisées	N/A	N/A
État de durabilité			
Code de commerce Articles L.232-6-3	Informations en matière de durabilité	210 à 521	Chapitre 4
Informations complémentaires requises pour l'établissement du rapport de gestion			
Code général des impôts Article 223 quater	Montant des dépenses et charges fiscalement non déductibles et impôt qui en résulte	N/A	N/A
Code de commerce Article L. 464-2	Injonctions ou sanctions pécuniaires pour des pratiques anticoncurrentielles prononcées par l'Autorité de la concurrence avec insertion dans le rapport de gestion, à titre de mesure complémentaire	N/A	N/A
Rapport sur le gouvernement d'entreprise			
INFORMATIONS SUR LES REMUNERATIONS Code de commerce Articles L. 22-10-8, I. et R. 22-10-14	Politique de rémunération des mandataires sociaux	134 à 137 ; 137-138	3.1.1.1 ; 3.1.1.2
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 1° et R. 22-10-15	Rémunération totale et avantages de toute nature versés durant l'exercice ou attribués au titre de l'exercice à chaque mandataire social	138 à 144 ; 674 ; 675	3.1.1.3 ; Notes 9.1 et 10.1.1 de l'annexe aux comptes annuels
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 2°	Proportion relative de la rémunération fixe et variable	138 à 143	3.1.1.3

Textes de référence	Éléments requis	Pages	Sections
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 3°	Utilisation de la possibilité de demander la restitution d'une rémunération variable	143	3.1.1.3
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 4°	Engagements de toute nature pris par la Société au bénéfice de ses mandataires sociaux	143 ; 674	3.1.1.3 ; Note 9.1 de l'annexe aux comptes annuels
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 5°	Rémunération versée ou attribuée par une entreprise comprise dans le périmètre de consolidation au sens de l'article L. 233-16 du Code de commerce	143	3.1.1.3
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 6°	Ratios entre le niveau de rémunération de chaque dirigeant mandataire social et les rémunérations moyenne et médiane des salariés de la société	143-144	3.1.1.3
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 7°	Évolution annuelle de la rémunération, des performances de la société, de la rémunération moyenne des salariés de la Société et des ratios susvisés au cours des cinq exercices les plus récents	143-144	3.1.1.3
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 8°	Explication de la manière dont la rémunération totale respecte la politique de rémunération adoptée, y compris dont elle contribue aux performances à long terme de la société et de la manière dont les critères de performance ont été appliqués	138 à 143	3.1.1.3
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 9°	Manière dont a été pris en compte le vote de la dernière Assemblée Générale Ordinaire prévu au I de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce	145	3.1.1.3
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 10°	Écart par rapport à la procédure de mise en œuvre de la politique de rémunération et toute dérogation	N/A	N/A
Code de commerce Article L. 22-10-9, I., 11°	Application des dispositions du second alinéa de l'article L. 225-45 du Code de commerce	N/A	N/A
Code de commerce Articles L. 225-185 et L. 22-10-57	Attribution et conservation des options par les mandataires sociaux	N/A	N/A
Code de commerce Articles L. 225-197-1 et L. 22-10-59	Attribution et conservation d'actions gratuites par les dirigeants mandataires sociaux	N/A	N/A
INFORMATIONS SUR LA GOUVERNANCE			
Code de commerce Article L. 225-37-4, 1°	Liste de l'ensemble des mandats et fonctions exercés dans toute société par chaque mandataire social durant l'exercice	160 à 181 ; 203-204	3.1.3.2.6 ; 3.3.3
Code de commerce Article L. 225-37-4, 2°	Conventions conclues entre un dirigeant ou un actionnaire significatif et une filiale	193 ; 628 à 630 ; 675 à 677 ; 700 à 718	3.1.3.3.3 ; Note 13.2 de l'annexe aux comptes consolidés ; Note 10 de l'annexe aux comptes annuels ; 8.2.2 à 8.2.4
Code de commerce Article L. 225-37-4, 3°	Tableau récapitulatif des délégations en cours de validité accordées par l'Assemblée Générale des actionnaires en matière d'augmentation de capital	692	7.4.1
Code de commerce Article L. 225-37-4, 4°	Modalités d'exercice de la Direction Générale	147 ; 148 ; 199	3.2.1.1 ; 3.1.2.2 ; 3.1.2.3.1
Code de commerce Article L. 22-10-10, 1°	Composition, conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil	14 ; 149 à 195 ; 199 ; 200-201 ; 524-525	1.1.1.1 ; 3.1.3 ; 3.2.1.2 ; 3.2.2 ; 5.1
Code de commerce Article L. 22-10-10, 2°	Politique de diversité et application du principe de représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein du Conseil	147	3.1.3.1.2
Code de commerce Article L. 22-10-10, 3°	Éventuelles limitations que le Conseil d'Administration apporte aux pouvoirs du Directeur général	145	3.1.2.3.1
Code de commerce Article L. 22-10-10, 4°	Référence à un Code de gouvernement d'entreprise et application du principe « comply or explain »	145-146 ; 199	3.1.2 ; 3.2.1.3
Code de commerce Article L. 22-10-10, 5°	Modalités particulières de la participation des actionnaires à l'Assemblée Générale	195 ; 694	3.1.4 ; 7.4.2
Code de commerce Article L. 22-10-10, 6°	Procédure d'évaluation des conventions courantes et sa mise en œuvre	186	3.1.3.3.2.5
Code de commerce Article L. 22-10-10, 7°	Principales caractéristiques des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière	123 à 128 ; 195	2.2.1 ; 2.2.2 ; 3.1.5

Textes de référence	Éléments requis	Pages	Sections
Code de commerce Article L. 22-10-11	INFORMATIONS SUSCEPTIBLES D'AVOIR UNE INCIDENCE EN CAS D'OFFRE PUBLIQUE D'ACHAT OU D'ÉCHANGE		
	Structure du capital de la Société	196	3.1.6.1
	Restrictions statutaires à l'exercice des droits de vote et aux transferts d'actions ou clauses des conventions portées à la connaissance de la Société en application de l'article L. 233-11 du Code de commerce	196	3.1.6.2
	Participations directes ou indirectes dans le capital de la Société dont elle a connaissance en vertu des articles L. 233-7 et L. 233-12 du Code de commerce	196-197	3.1.6.3
	Liste des détenteurs de tout titre comportant des droits spéciaux et la description de ceux-ci	197 ; 687 ; 693	3.1.6.4 ; 7.1.2 ; 7.4.2
	Accords entre actionnaires dont la Société a connaissance et qui peuvent entraîner des restrictions au transfert d'actions et à l'exercice des droits de vote	197	3.1.6.5
	Règles applicables à la nomination et au remplacement des membres du Conseil d'Administration ainsi qu'à la modification des statuts de la Société	197	3.1.6.6
	Pouvoirs du Conseil d'Administration, en particulier en ce qui concerne l'émission ou le rachat d'actions	197-198	3.1.6.7
	Accords conclus par la Société qui sont modifiés ou prennent fin en cas de changement de contrôle de la Société, sauf si cette divulgation, hors les cas d'obligation légale de divulgation, porterait gravement atteinte à ses intérêts	198	3.1.6.8
	Accords prévoyant des indemnités pour les membres du Conseil d'Administration ou les salariés, s'ils démissionnent ou sont licenciés sans cause réelle et sérieuse ou si leur emploi prend fin en raison d'une offre publique d'achat ou d'échange	198	3.1.6.9

8.6.3 TABLE DE CONCORDANCE ENTRE LE DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL ET LE RAPPORT FINANCIER ANNUEL

Le présent document d'enregistrement universel inclut le rapport financier annuel de l'exercice 2024 établi en application des articles L. 451-1-2 du code monétaire et financier et 222-3 du règlement général de l'Autorité des marchés financiers. Le rapport financier annuel est constitué des sections du document d'enregistrement universel identifiées dans le tableau ci-après.

Rubriques	Articles	Présence	Section
Comptes annuels		643 à 677	6.2
Comptes consolidés		552 à 637	6.1
Rapport de gestion	Cf table du rapport de gestion	725-728	8.6.2
Rapport sur le gouvernement d'entreprise	Cf table du rapport de gestion	725-728	8.6.2
Déclaration des personnes responsables du rapport financier annuel		721	8.5.2
Rapports des contrôleurs légaux des comptes sur les comptes sociaux et les comptes consolidés		638 à 642 ; 678 à 681	6.1.7 ; 6.2.5

DÉCOUVREZ NOTRE RAPPORT ANNUEL INTÉGRÉ 2024 INTERACTIF

**DISPONIBLE À PARTIR DU 15 MAI 2025 SUR
[ESSENTIEL.GROUPE-ADP.COM](https://essentiel.groupe-adp.com)**

