



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

# AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019

Document d'Enregistrement Universel  
déposé le 23 mars 2020 auprès de l'Autorité des Marchés Financiers  
sous le numéro D. 20-0159



L'amendement au Document d'Enregistrement Universel 2019 a été déposé le 23 juin 2020 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) n°2017/1129.

## REMARQUES GENERALES

Le présent amendement (l'« Amendement ») a pour objet de mettre à jour le Document d'enregistrement universel 2019 d'Aéroports de Paris, déposé auprès de l'AMF le 23 mars 2020 sous le numéro D. 20-0159 (le « Document d'Enregistrement Universel 2019 »).

Une table de concordance avec le Document d'Enregistrement Universel 2019 figure en page 20.

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 plate-forme (*hub*) parisien, la communication commerciale et les événements à destination du grand public dans et en dehors des sites.

# Sommaire

1. Responsable du document d'enregistrement universel.....	4
2. Information financière du premier trimestre 2020 publiée en date du 23 avril 2020.....	5
3. Information sur les tendances .....	5
4. Demande d'annulation au Conseil d'Etat de l'avis publié par l'ART sur le CMPC du CRE 4 le 3 avril 2020 .....	6
5. Signature d'un accord pour l'acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan le 7 mai 2020.....	6
6. Distribution du dividende au titre de l'exercice 2019 .....	7
7. Résiliation du Contrat de Régulation Économique (CRE) 2016-2020 et caducité du dossier public de consultation pour le projet de CRE 2021-2025 le 26 mai 2020 .....	7
8. Informations complémentaires concernent le capital social et dispositions statutaires .....	7
8.1 Autorisation de rachat d'actions .....	7
8.2 Capital autorisé mais non émis - Autorisations d'augmenter et de réduire le capital.....	9
9. Facteurs de risques .....	10
9.1 Introduction.....	10
9.2 Facteurs de risques .....	10
1 – Risques liés aux activités du Groupe ADP et au secteur aéroportuaire.....	12
2 – Risques liés au contexte concurrentiel et général.....	16
3 – Risques liés à la régulation économique et à la conformité .....	17
10. Table de concordance .....	20

## **1. Responsable du document d'enregistrement universel**

Attestation du responsable du Document d'enregistrement universel et du Rapport financier annuel

J'atteste, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans le présent amendement au Document d'Enregistrement Universel sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omissions de nature à en altérer la portée.

Fait à Paris, le 23 juin 2020

Le Président-directeur général  
**Augustin de Romanet**

Dans les sections 2 à 9 ci-après, se trouvent les éléments principaux, le cas échéant mis à jour à la date du dépôt du présent amendement, des communiqués de presse publiés entre le 23 mars 2020, date du dépôt du document d'enregistrement universel 2019, et la date du dépôt du présent amendement.

## 2. Information financière du premier trimestre 2020 publiée en date du 23 avril 2020

Chiffre d'affaires consolidé en baisse de 5,6 %<sup>1 2</sup> à 911 millions d'euros (baisse de 15,1 % hors intégration globale de Société de Distribution Aéroportuaire et de Relay@ADP)

- ◆ **Trafic du Groupe ADP**<sup>3 4 5</sup> : baisse de 10,1 %, à 44,5 millions de passagers
- ◆ **Trafic de Paris Aéroport** (Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly) : - 20,9 %, à 18,8 millions de passagers
- ◆ **Activités aéronautiques** (- 15,0 %) : baisse du produit des redevances aéronautiques (- 17,0 %, à 210 millions d'euros)
- ◆ **Commerces et services** (+ 19,8 %) : augmentation du montant du chiffre d'affaires des activités commerciales du fait de la consolidation par intégration globale de Société de Distribution Aéroportuaire et de Relay@ADP<sup>6</sup> à compter d'avril 2019. Hors cette intégration globale, le chiffre d'affaires de ce segment serait en baisse de 16,7 %. Le chiffre d'affaires par passager<sup>7</sup> des boutiques côté pistes est en hausse de 3,5 %, à 20,0 €
- ◆ **Immobilier** (+ 2,8 %) : croissance du chiffre d'affaires externe<sup>8</sup> (+ 3,2 %, à 70 millions d'euros) porté par l'effet en année pleine des contrats signés en 2019
- ◆ **International et développements aéroportuaire** (- 16,8 %) : baisse des chiffres d'affaires de TAV Airports (- 21,2 %) et d'Airport International Group (-15,9 %)
- ◆ **Autres activités** (- 11,7 %) : baisse du fait de la diminution des refacturations d'études au titre du projet CDG Express

### Évolution du chiffre d'affaires consolidé du 1<sup>er</sup> trimestre de l'année 2020 par rapport à celui du 1<sup>er</sup> trimestre 2019

(en millions d'euros - sauf indications contraires)	3M 2020	3M 2019 <sup>(2)</sup>	2020/2019 <sup>(2)</sup>
<b>Chiffre d'affaires<sup>(1)</sup></b>	<b>911</b>	<b>966</b>	<b>- 5,6 %</b>
Activités aéronautiques	376	442	- 15,0 %
Commerces et services	297	248	+ 19,8 %
<i>dont Société de Distribution Aéroportuaire</i>	133	N/A	N/A
<i>dont Relay@ADP</i>	15	N/A	N/A
Immobilier	83	80	+ 2,8 %
International et développements aéroportuaire	182	219	- 16,8 %
<i>dont TAV Airports</i>	118	149	- 21,2 %
<i>dont AIG</i>	45	53	- 15,9 %
Autres activités	35	40	- 11,7 %
Eliminations inter-segments	- 61	- 63	- 3,8 %

(1) Ces données prennent en compte la consolidation par intégration globale des comptes de Société de Distribution Aéroportuaire et de Relay@ADP depuis avril 2019  
(2) Le chiffre d'affaires consolidé de 1 080 millions d'euros au 31 mars 2019 qui a été publié le 26 avril 2019 a été retraité afin de prendre en compte, conformément à la norme comptable IFRS 5, l'arrêt de l'activité de l'aéroport d'Istanbul Atatürk à partir du 6 avril 2019. Le chiffre d'affaires consolidé retraité n'intègre donc pas le chiffre d'affaires de l'aéroport d'Istanbul Atatürk au titre de 2019. Pour mémoire, le chiffre d'affaires relatif à l'aéroport d'Istanbul Atatürk s'élevait à 115 millions d'euros pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2019

## 3. Information sur les tendances

Les hypothèses de trafic 2020 du Groupe ADP publiées le 10 février 2020<sup>9</sup>, de même que les prévisions d'EBITDA 2020 et les objectifs financiers 2016-2020 du plan Connect 2020 (trafic, EBITDA, ROCE régulé), ont été considérées par le Groupe comme n'étant plus valables<sup>10</sup>.

Conséquence directe de la crise sanitaire liée au Covid-19, le trafic du Groupe ADP est en baisse de 65,5% de janvier à mai 2020 par rapport à la même période de 2019, avec un total de 45,4 millions de passagers accueillis. Sur la même période, le trafic de Paris Aéroport est en diminution de 55 %. Sur le mois de mai 2020, le trafic est en baisse de 98,0 % par rapport au mois de mai 2019 au niveau du Groupe ADP et de 97,8 % au niveau de Paris Aéroport

<sup>1</sup> Sauf indication contraire, les pourcentages mentionnés comparent les données sur les 3 premiers mois de l'année 2020 aux données équivalentes de l'exercice 2019

<sup>2</sup> Le chiffre d'affaires consolidé de 1 080 millions d'euros au 31 mars 2019 qui a été publié le 26 avril 2019 a été retraité afin de prendre en compte, conformément à la norme comptable IFRS 5, l'arrêt de l'activité de l'aéroport d'Istanbul Atatürk à partir du 6 avril 2019. Le chiffre d'affaires consolidé retraité n'intègre donc pas le chiffre d'affaires de l'aéroport d'Istanbul Atatürk au titre de 2019. Pour mémoire, le chiffre d'affaires relatif à l'aéroport d'Istanbul Atatürk s'élevait à 115 millions d'euros pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2019

<sup>3</sup> Trafic du groupe @100 % sans prendre en compte le trafic de l'aéroport d'Istanbul Atatürk en 2019 (se référer à la page 6 du communiqué de presse du 23 avril 2020 pour le détail du calcul). Pour information, en prenant en compte le trafic de l'aéroport d'Istanbul Atatürk en 2019, le trafic groupe à 100 % est en baisse de 31,2 % sur le 1<sup>er</sup> trimestre

<sup>4</sup> Trafic du groupe intégrant le trafic des aéroports de Delhi International Airport Limited (DIAL), Hyderabad International Airport Limited (GHIAL) et de Mactan-Cebu International Airport à compter du 1<sup>er</sup> mars 2020 (sur les prises de participation actuelles et à venir dans la société GMR Airports, voir les communiqués de presse des 20 et 26 février 2020). Hors intégration des aéroports de GMR Airports à compter du 1<sup>er</sup> mars 2020, la baisse du trafic groupe serait de 20,1 % sur le 1<sup>er</sup> trimestre

<sup>5</sup> Les données du trafic passager des aéroports gérés par TAV Airports sont prises en compte intégralement conformément aux pratiques de communication financière de TAV Airports, y compris le trafic d'Istanbul Atatürk jusqu'au 6 avril 2019

<sup>6</sup> Le Groupe ADP a revu en avril 2019 ses liens avec les actionnaires des sociétés Société de Distribution Aéroportuaire et Relay@ADP et considère depuis exercer le contrôle exclusif sur ces deux entités ainsi que sur MZLZ-TRGOVINA D.o.o (Société de Distribution Aéroportuaire Croatie). Comptabilisées précédemment selon la méthode de la mise en équivalence, ces sociétés sont consolidées par intégration globale depuis avril 2019

<sup>7</sup> Chiffre d'affaires des boutiques côté pistes divisé par le nombre de passagers au départ (CA/Pax)

<sup>8</sup> Réalisé avec des tiers (hors Groupe)

<sup>9</sup> Cf. communiqué de presse des résultats annuels 2019 publié le 10 février 2020

<sup>10</sup> Cf. communiqué de presse du 16 mars 2020 - Coronavirus : le Groupe ADP engage un plan d'optimisation opérationnel et financier – et le chapitre 11 du document d'enregistrement universel 2019 déposé le 23 mars 2020

L'impact de la baisse de l'activité sur les résultats annuels 2020 du groupe ne peut être précisément évalué à ce stade compte tenu de l'incertitude sur les modalités et le calendrier de retour à la normale du trafic dans les différentes zones géographiques.

Les décisions des autorités européennes ou étrangères, relatives notamment à la fermeture et à la réouverture de certains faisceaux de trafic, ont eu ou auront une incidence forte sur la situation des plates-formes aéroportuaires du Groupe. De plus, la décision d'un moratoire sur les créneaux aériens prise par les autorités européennes le 26 mars 2020 a accéléré la chute du trafic dans la mesure où elle a permis aux compagnies aériennes de ne plus opérer certains vols sans pour autant perdre les créneaux correspondants.

L'impact global sur l'année 2020 dépendra à la fois de la durée de l'épisode viral et de ses conséquences sur l'économie en général et sur le transport aérien en particulier. Il dépendra également de la vitesse à laquelle l'activité reprendra après cet épisode.

Le Groupe ADP a examiné une analyse de sensibilité fondée sur une baisse du trafic de Paris Aéroport et des autres plates-formes gérées par Airport International Group et TAV Airports comprise entre -55 % et -65% environ entre les mois d'avril et décembre 2020. Dans ces conditions, l'impact sur le chiffre d'affaires consolidé du groupe serait d'environ 2 à 2,5 milliards d'euros. Les hypothèses de cette analyse de sensibilité peuvent s'avérer différentes et sont, en tout état de cause, sujettes à des risques et des aléas.

Le Groupe ADP rappelle par ailleurs qu'il a engagé un important plan d'optimisation opérationnel et financier. Ce plan a notamment pour but de réduire les coûts supportés par le Groupe ADP mais également de tenir compte de la situation de ses clients compagnies aériennes et de ses prestataires. Outre la fermeture des infrastructures, ce plan comporte un important plan de stabilisation de la situation financière du groupe avec un objectif de réduction des charges courantes de l'année 2020 d'environ 450 M€ au total. S'agissant des investissements 2020, le groupe ADP prépare un plan d'adaptation et de rationalisation de ses travaux pour tenir compte de sa situation financière et de la disponibilité des entreprises prestataires.

Compte tenu de l'analyse de sensibilité ci-dessus, la trésorerie du Groupe ADP lui permet à la fois de faire face à ses besoins courants et à ses engagements financiers (deuxième tranche de l'opération GMR, opération Almaty) mais aussi de disposer de moyens de réaction et d'adaptation importants dans le contexte sanitaire et économique exceptionnel en cours.

En ce qui concerne son endettement, le 28 février 2020, TAV Airports a tiré un emprunt bancaire d'une durée d'un an pour un montant de 175 millions.

Le 2 avril 2020, Aéroports de Paris a perçu le produit de l'émission de l'emprunt obligataire qu'elle a lancé le 26 mars 2020 pour un montant de 2,5 milliards d'euros en deux tranches :

- une première tranche de 1 milliard d'euros à échéance 2026 avec un taux annuel de 2,125 % et
- une seconde tranche de 1,5 milliard d'euros à échéance 2030 avec un taux annuel de 2,75 %.

Le Groupe ADP dispose d'une trésorerie<sup>1</sup> robuste s'élevant à 2 913 M€ à fin mai 2020 dont 704 M€ au niveau de TAV Airports. Compte tenu de sa trésorerie disponible, le groupe n'anticipe pas de difficultés de trésorerie à court terme.

Compte tenu de sa notation de crédit long terme (A perspective négative par l'agence Standard and Poor's depuis le 25 mars 2020) et la confiance du groupe et des investisseurs dans la solidité de son modèle financier, le Groupe ADP n'anticipe pas de difficulté particulière de financement à moyen ou à long terme.

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

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

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

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

#### **5. Signature d'un accord pour l'acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan le 7 mai 2020**

Le consortium formé par TAV Airports (dont le capital est détenu à 46,12% par le Groupe ADP) et VPE Capital, a conclu le 7 mai 2020 un accord portant sur le rachat d'une participation de 100% de l'aéroport d'Almaty, et des activités

<sup>1</sup> Voir la section 10 - Facteurs de risque ci-après, risque 1.D, sur l'évaluation du risque de trésorerie du Groupe.

connexes de carburant et de services, pour une valeur de 415M\$.

La participation de TAV Airports dans le consortium ne sera pas inférieure à 75% et le transfert des parts aura lieu après la clôture de la transaction, qui devrait avoir lieu au cours des prochains mois, après réalisation des procédures légales nécessaires.<sup>1</sup> L'aéroport sera consolidé en intégration globale dans les comptes de TAV Airports.

## 6. Distribution du dividende au titre de l'exercice 2019

Les actionnaires d'Aéroports de Paris ont approuvé, lors de l'assemblée générale du 12 mai 2020, le versement d'un dividende total de 69 264 101,90 euros<sup>2</sup> qui leur avait proposé le 31 mars 2020 par le conseil d'administration, à la demande de l'Etat et afin de préserver les marges de manœuvre de l'entreprise dans une crise dont la durée n'est pas connue. Ce montant correspond à l'acompte sur dividende de 0,70 euro versé pour chaque action ayant eu droit au dividende le 10 décembre 2019 (à comparer avec le projet de versement d'un dividende de 3,70 euros annoncé précédemment<sup>3</sup>).

## 7. Résiliation du Contrat de Régulation Économique (CRE) 2016-2020 et caducité du dossier public de consultation pour le projet de CRE 2021-2025 le 26 mai 2020<sup>4</sup>

Dans le cadre de la pandémie Covid-19 et des conséquences qu'elle a entraînées sur le secteur du transport aérien et sur les plates-formes parisiennes en particulier, le Groupe ADP a constaté l'impossibilité d'atteindre à la fin de l'année 2020 les objectifs financiers et d'investissements liés à la période 2016-2020<sup>5</sup>.

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

Ces circonstances rendent également obsolètes les hypothèses retenues dans la proposition du Groupe ADP pour la période 2021-2025 publiée le 2 avril 2019<sup>6</sup>, aussi bien concernant l'équilibre financier visé que le projet de développement industriel proposé. Le Groupe ADP a ainsi constaté la caducité du document public de consultation du CRE 4 et a décidé de ne pas poursuivre la procédure d'élaboration du contrat initiée le 2 avril 2019.

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

Le Groupe ADP sera en mesure de relancer une procédure d'élaboration d'un contrat de régulation économique lorsque les conditions de visibilité industrielle et financière seront réunies.

## 8. Informations complémentaires concernant le capital social et dispositions statutaires

Lors de l'assemblée générale du 12 mai 2020, les actionnaires de la Société ont délégué au conseil d'administration la compétence nécessaire pour (i) mettre en œuvre un programme de rachat d'actions permettant d'acheter les actions de la société dans la limite de 10 % des actions composant le capital social de cette dernière (voir section 8.1 ci-après) et (ii) effectuer un certain nombre d'opérations sur le capital et d'émission de valeurs mobilières (voir section 8.2 ci-après).

### 8.1 Autorisation de rachat d'actions

Descriptif du programme de rachat d'actions en vigueur au moment du dépôt du présent Amendement (programme autorisé par l'assemblée générale ordinaire du 12 mai 2020)

#### Part maximale du capital susceptible d'être acheté par la Société :

10 % du nombre d'actions composant le capital de la Société (à titre indicatif 9 896 060 actions à ce jour) 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 :

o animation du marché secondaire ou de la liquidité de l'action Aéroports de Paris par un prestataire de services d'investissement agissant de manière indépendante dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la pratique de

<sup>1</sup> Voir la section 10 - Facteurs de risque ci-après, risques 1.A et 1.D sur pour une description des risques liés à l'acquisition de l'aéroport d'Almaty

<sup>2</sup> Cf. communiqué de presse du 31 mars 2020 - Eléments de mise à jour concernant l'Assemblée Générale Mixte des actionnaires et notamment la distribution du dividende

<sup>3</sup> Voir la section 3 ci-avant sur les tendances

<sup>4</sup> Voir la section 10 - Facteurs de risque ci-après, risques 1.E, 1.F et 1.G Concernant les risques liés à la résiliation du CRE3 et à la caducité du dossier public de consultation pour le projet de CRE 2021-2025

<sup>5</sup> Cf. communiqué financier du 23 mars 2020 "Mise à disposition du Document d'Enregistrement Universel 2019 et abandon de certains objectifs et éléments de perspective 2020".

<sup>6</sup> Cf. communiqué financier du 2 avril 2019 "Contrat de Régulation Economique 2021-2025 - Mise à disposition du Dossier Public de Consultation"

marché admise par l'Autorité des marchés financiers dans sa décision n° 2018-01 du 2 juillet 2018 ;

- o attribution ou cession d'actions aux salariés au titre de leur participation aux fruits de l'expansion de l'entreprise ou de 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 ;
- o attribution gratuite d'actions dans le cadre des dispositions des articles L. 225-197-1 et suivants du code de commerce ;
- o 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 du code de commerce ou de tout plan similaire ;
- o annulation totale ou partielle des actions ainsi rachetées, sous réserve de l'autorisation de réduire le capital social donnée par l'Assemblée Générale Extraordinaire ;
- o 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 ;
- o conservation et de 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 ;
- o possibilité pour 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.

**Modalités de rachat :**

L'acquisition, la cession ou le transfert des actions pourront 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 d'achat maximal par action égal à 255 euros, hors frais d'acquisition, pour le contrat de liquidité et égal à 210 euros, hors frais d'acquisition, pour les autres opérations du programme. Le montant maximal affecté à la réalisation du programme de rachat d'actions est de 1 100 millions d'euros.

**Durée du programme :**

18 mois à compter du 12 mai 2020, soit jusqu'au 11 novembre 2021.

**Mise en œuvre du programme :**

Le conseil d'administration du 25 mars 2020 a décidé de mettre en œuvre le programme de rachat d'actions autorisé par l'assemblée générale dans le cadre du contrat de liquidité conclu entre Aéroports de Paris et un prestataire de service d'investissement, à savoir, Rothschild & Cie Banque.

La somme de 30 millions d'euros est, sous réserve des restrictions issues de la réglementation applicable, affectée à l'objectif de l'animation du marché secondaire ou de la liquidité de l'action Aéroports de Paris par un prestataire de services d'investissement agissant en conformité avec les règles de l'Autorité des marchés financiers (AMF) et la pratique de marché admise dans sa décision n° 2018-01 du 2 juillet 2018.



## 8.2 Capital autorisé mais non émis - Autorisations d'augmenter et de réduire le capital

Le tableau ci-après précise (1) les délégations qui ont été approuvées par les actionnaires lors de l'assemblée générale extraordinaire du 12 mai 2020 (l'"AGE") et qui sont en vigueur à la date du dépôt du présent amendement, (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 correspondante	Objet	Montant nominal maximal ou plafond en pourcentage (autorisation 26 mois)
<b>Augmentations de capital dilutives</b>	32	- Plafond global pour les augmentations de capital dilutives	<b>97 M€ soit 33% en capital pour les AK dilutives (P)</b>  Plafond global sur lequel s'imputent les sous-plafonds suivants :  (1) 97 M€ soit 33% en capital pour les AK avec DPS  (3) 29 M€ soit 10% en capital pour les AK sans DPS  (6) 29 M€ soit 10% en capital pour les AK en période d'offre
<b>Augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription (DPS)</b>	23	- Augmentation de capital - Émission de titres de créance	97 M€ (P) (1) soit 33% en capital  500 M€ (2)
<b>Augmentation de capital avec suppression du DPS par offre au public</b>	24	- Augmentation de capital - Émission de titres de créance	29 M€ (P) (3) soit 10% en capital  500 M€ (2)
<b>Augmentation de capital avec suppression du DPS par une offre par placement privé</b>	25	- Augmentation de capital - Émission de titres de créance	29 M€ (P) (3) soit 10% en capital  500 M€ (2)
<b>Augmentation du nombre de titres en cas d'augmentation de capital avec ou sans maintien du DPS</b>	26	Augmentation du nombre de titres à émettre	15 % de l'émission initiale (P) (4)
<b>Augmentation de capital par incorporation de primes, réserves, bénéfices ou autres</b>	27	Augmentation de capital	97 M€ soit 33% en capital (5)
<b>Augmentation de capital réservée aux adhérents à un plan d'épargne d'entreprise</b>	28	Augmentation de capital	2,9 M€ (P) (3) soit 1% en capital
<b>Augmentation de capital en rémunération d'une offre publique d'échange initiée par la Société</b>	29	- Augmentation de capital - Émission de titres de créance	29 M€ (P) (3) soit 10% en capital  500 M€ (2)
<b>Augmentation de capital en vue d'une rémunération des apports en nature</b>	30	Augmentation de capital	10 % du capital social au moment de l'émission (P) (3)
<b>Réduction de capital par annulation des actions autodétenues</b>	31	Réduction du capital	10 % du nombre d'actions composant le capital social
<b>Augmentation de capital en période d'offre</b> Pour les résolutions 23, 24, 25 et (quand utilisée en lien avec une émission dans le cadre des résolutions 23, 24 ou 25) 26	33	Augmentation de capital	29 M€ (P) (3) (6) soit 10% en capital

(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.

(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 sur la Société.

## **9. Facteurs de risques**

### **9.1 Introduction**

Le présent chapitre contient une description des risques importants, spécifiques aux activités du groupe et susceptibles de nuire à l'atteinte de ses objectifs (cf. infra « Facteurs de risques »).

Le dispositif de gestion des risques et de contrôle interne vise la correcte appréhension de ces risques et, en conséquence, la mise en place d'éléments de maîtrise adaptés.

### **9.2 Facteurs de risques**

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 décroissant à la date du dépôt du présent amendement. 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). Certains dispositifs mis en place pour contrôler les activités et les risques du Groupe ADP sont intégrés dans les facteurs de risques. Par ailleurs, la section 3.3 du Document d'Enregistrement Universel 2019 décrit le dispositif de gestion des risques et de contrôle interne mis en place au sein du groupe.

Enfin, le Groupe ADP a identifié, dans le tableau ci-après, certains risques extra-financiers figurant au sein de la Déclaration de Performance Extra Financière (DPEF) 2019 d'Aéroports de Paris (section 15.8 du Document d'Enregistrement Universel 2019), qu'il juge significatifs pour la présente description des risques importants et propres aux activités du Groupe ADP.

Les facteurs de risques du Groupe ADP sont regroupés en trois catégories de risques (risques liés aux activités du Groupe ADP et au secteur aéroportuaire, risques liés au contexte concurrentiel et général, risques liés à la régulation économique et à la conformité). Chacune de ces trois catégories inclut plusieurs facteurs de risque, avec un total de 15 facteurs de risque.

Catégories	Sous-catégories	Description	Risque		
			Criticité nette	extra financier	
<b>Risques liés aux activités du Groupe ADP et au secteur aéroportuaire</b>	Risques de menaces externes	1 – A : Dans un contexte de pandémie de COVID-19 affectant particulièrement le secteur aérien mondial, le Groupe ADP fait face à une réduction significative de ses activités dont le rétablissement sera très progressif.	+++		
		1 – B : Dans un contexte mondial d'augmentation des cyberattaques, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses systèmes d'information.	+++		
		1 – C : Dans un contexte géopolitique mondial perturbé, marqué par une menace terroriste toujours prégnante, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses installations ou sur les actifs qu'il exploite.	+++		
		1 – D : Disposant d'ores et déjà d'un niveau de trésorerie satisfaisante, Aéroports de Paris pourrait de surcroît faire appel à des financements externes supplémentaires dans les mois à venir afin de sécuriser au mieux ses marges de manœuvre dans le contexte économique et sanitaire en cours	+		
	Risques liés au développement et au maintien des capacités aéroportuaires	1 – E : Le Groupe ADP est exposé au risque de non maîtrise des projets de grande ampleur.	++		
		1 – F : Le Groupe ADP doit faire face à des enjeux de maintenance de son patrimoine.	++		
		1 – G : Une prise en compte perçue comme insuffisante des enjeux territoriaux et environnementaux pourrait affecter négativement l'activité et les projets de développement du Groupe ADP.	++	□	
<b>Risques liés au contexte concurrentiel et général</b>	Risque lié au développement stratégique du groupe	2 – A : Le Groupe ADP doit faire face à une demande de qualité de service élevée et à une concurrence accrue de la part des différents acteurs du marché des transports.	++		
	Risques liés aux différentes contreparties du Groupe ADP	2 – B : L'activité du Groupe ADP repose sur des secteurs économiques spécifiques fragilisés par la crise liée au Covid-19.	+++		
		2-C Une part importante du chiffre d'affaires du Groupe ADP provient d'un nombre limité de clients.	++		
<b>Risques liés à la régulation économique et à la conformité</b>	Risque de compliance éthique	3 – A : Des pratiques prohibées et contraires à l'éthique et la compliance dans la conduite des affaires par des collaborateurs ou des tiers pourraient porter atteinte à la réputation et à la valeur actionnariale du Groupe ADP.	++	□	
		Risques liés à la régulation et aux évolutions réglementaires	3 – B : Une partie importante des revenus du Groupe ADP provient d'activités soumises à des tarifs régulés dont l'évolution pourrait avoir un impact sur la performance financière ou les perspectives du Groupe ADP.	++	
		3 – C : Les évolutions réglementaires peuvent porter atteinte à l'activité du Groupe ADP et générer des coûts de mise en conformité importants.	+		
		3 – D : Les emprunts bancaires et obligataires pourrait avoir à être remboursés par anticipation dans le cas d'un changement de contrôle suite à la loi « PACTE ».	+		
		Risque lié à la réglementation relative à la sécurité aéroportuaire	3 – E : 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.	+	
	<b>Légende</b>		+++	++	+
Criticité nette		forte criticité	criticité moyenne	faible	

À l'instar d'autres sociétés cotées, le Groupe ADP est confronté à des risques de change et de taux d'intérêt. Néanmoins, au regard notamment de sa situation financière et de sa notation (A, perspective négative depuis le 25 mars 2020, note long terme attribuée par l'agence Standard & Poor's), le Groupe ADP considère que ces risques ne sont pas matériels. Ils sont décrits dans les annexes aux comptes consolidés du groupe.

## 1 – Risques liés aux activités du Groupe ADP et au secteur aéroportuaire

### 1.1 – Risques de menaces externes

**1 – A : Dans un contexte de pandémie de COVID-19 affectant particulièrement le secteur aérien mondial, le Groupe ADP fait face à une réduction significative de ses activités dont le rétablissement sera très progressif.**

La pandémie de coronavirus COVID-19 a donné lieu à de multiples mesures restrictives dans de nombreux pays et de la part d'entreprises (interdiction d'entrée sur le territoire, confinements, quarantaines, fermeture de tous les lieux recevant du public qui ne sont pas indispensables à la vie d'un pays, suspension des déplacements et événements professionnels,...) pour en limiter la propagation.

Les activités des plates-formes aéroportuaires du groupe ont ainsi été et sont fortement affectées par :

- les décisions des autorités nationales, européennes ou étrangères, relatives notamment à la fermeture et à la réouverture de certains faisceaux de trafic,
- la décision d'un moratoire sur les créneaux aériens prise par les autorités européennes le 26 mars 2020 permettant aux compagnies aériennes de ne plus opérer certains vols sans pour autant perdre les créneaux correspondant.

Les restrictions de circulation au niveau mondial ont eu pour conséquence une chute importante du trafic aérien. Cet impact est perceptible sur le trafic parisien à partir de fin février 2020, et entre fin février et début mars au niveau du Groupe ADP. Conséquence directe de cette crise sanitaire, le trafic du Groupe ADP est en baisse de 65,5% de janvier à mai 2020 par rapport à la même période de 2019, avec un total de 45,4 millions de passagers accueillis. Sur la même période, le trafic de Paris Aéroport est en diminution de 55 %. Sur le mois de mai 2020, le trafic est en baisse de 98,0 % par rapport au mois d'avril 2019 au niveau du Groupe ADP et de 97,8 % au niveau de Paris Aéroport.

La situation de crise du secteur aérien affecte l'ensemble des activités du Groupe ADP (aéroportuaires, commerces, immobilier, etc.) y compris de manière indirecte par exemple en cas de défaillance de certains clients ou de la demande d'importants délais de règlement de clients liées à cette crise. Face au risque accru de défaillance de ses clients, le groupe s'attend à ce que le taux de pertes lié au non recouvrement des créances augmente en 2020 par rapport à 2019. Cette situation fragilise au premier chef l'activité aéronautique et commerciale.

Cette situation a également incité le Groupe ADP, dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation de ses actifs ou groupe d'actifs correspondant à une unité génératrice de trésorerie, et en prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date, à effectuer une large revue de leurs trajectoires financières, en France et à l'étranger, et ce, qu'il s'agisse de participations minoritaires ou de sociétés contrôlées. Dans ce cadre, des tests de dépréciation actuellement en cours consistent à comparer l'exposition bilancielle de chaque actif, aux flux de trésorerie actualisés attendus de cet actif, afin de ramener si nécessaire chaque actif à sa valeur recouvrable. En effet, l'exposition bilancielle d'un actif ne peut être supérieure à sa valeur recouvrable. La moindre performance opérationnelle des actifs du Groupe ADP (trafic en berne, avec des impacts tant en matière de revenus aéronautiques qu'en matière de revenus commerciaux), couplée à l'augmentation globale des taux d'actualisation (liée notamment à l'augmentation de la prime de risque marché et à l'augmentation des betas des sociétés comparables) viennent largement dégrader la valeur recouvrable de certains actifs. Ainsi, des dépréciations exceptionnelles pourraient être constatées pour des montants très importants à la mesure de la situation économique actuellement rencontrée par le secteur.

Dans ce contexte, le Groupe ADP a engagé un important plan d'optimisation opérationnel et financier. Ce plan a notamment pour but de réduire les coûts supportés par le groupe tout en tenant compte de la situation de ses clients compagnies aériennes et de ses prestataires. Il s'est traduit par :

- la fermeture d'infrastructures au trafic commercial sur les plates-formes parisiennes et internationales,
- un important plan de stabilisation de la situation financière du groupe avec un objectif de réduction des charges courantes de l'année 2020 d'environ 450 M€ au total. Seules les dépenses liées au bon fonctionnement de l'entreprise, garantissant la sûreté et la sécurité des opérations et celles de ses clients compagnies aériennes et passagers, seront engagées. Par ailleurs, le recours à l'activité partielle de ses salariés a été mis en œuvre à compter du 23 mars. Celle-ci porte concerne environ 70 % des salariés d'Aéroports de Paris.
- la préparation d'un plan d'adaptation et de rationalisation des investissements 2020 prenant en compte la situation financière du groupe et la disponibilité des entreprises prestataires.

La reprise du trafic s'annonce très progressive et se fera en fonction de la levée des mesures de restriction à la mobilité applicables dans chaque pays. En ce qui concerne Paris Aéroport, la reprise pourrait démarrer par le trafic national et européen, à partir de juin 2020, et sera fonction de la levée des restrictions en vigueur et de la demande.

La reprise du trafic international sera plus lente et pourrait démarrer à partir de la fin du 3<sup>ème</sup> trimestre 2020, en fonction notamment de la levée des mesures qui limitent la capacité des compagnies aériennes à opérer des vols.

La plupart des études prospectives conduites par des organismes du secteur (OACI et IATA, notamment) et les sociétés de conseil prévoient un impact très significatif de la crise sanitaire sur le trafic 2020 ainsi qu'une reprise lente et progressive par région. Cette reprise, mesurée notamment par le nombre d'années nécessaires pour atteindre un trafic similaire à celui de 2019, dépend notamment de la durée des mesures de restriction à la mobilité, des conditions économiques de chaque région et des perspectives du développement du transport aérien.

Aussi, le Groupe ADP a-t-il constaté l'impossibilité d'atteindre à la fin de l'année 2020 les objectifs financiers et d'investissements liés à la période 2016-2020.

Dans ce contexte, l'ensemble des plates-formes du groupe ont adapté et adaptent leurs dispositifs de mesures sanitaires pour offrir aux passagers un haut niveau d'exigence sanitaire tout au long du parcours et ainsi contribuer au retour de la confiance dans le transport aérien. A Paris, en plus de nombreuses mesures déjà déployées et des adaptations portées à ses processus tout au long du parcours à l'aéroport, le groupe a installé des caméras thermiques à l'arrivée des vols internationaux. Les compagnies aériennes ont elles-mêmes déployé des modalités de contrôles au départ telles que la vérification des attestations de déplacement et des attestations sur l'honneur de l'absence de maladie Covid-19. Elles peuvent en outre, à l'instar d'Air France-KLM, procéder à la prise de température à l'embarquement.

Dans un contexte de pandémie affectant la santé financière des acteurs du transport aérien, les actifs internationaux sont également affectés.

En 2019, le segment International et développements aéroportuaires représentait 23 % du chiffre d'affaires du groupe (contre 23,5 % en 2018<sup>1</sup>), 18,4 % de l'EBITDA du groupe (contre 18,1 % en 2018<sup>1</sup>) et 15 % du résultat opérationnel courant (contre 19,9 % en 2018<sup>1</sup>).

L'ambition du groupe - réaffirmée en 2019 - d'être un leader mondial en matière de gestion aéroportuaire, l'a conduit à poursuivre une politique de développement international reposant sur :

- la consolidation des investissements existants en renforçant la performance des actifs,
- l'élargissement de son portefeuille d'aéroports à l'étranger comme en témoignent les projets d'acquisition en Inde et au Kazakhstan. A cet égard, depuis le 26 février 2020, le Groupe ADP détient 24,99 % de GMR Airports<sup>2</sup>, a intégré à ce titre le conseil d'administration de cette société et dispose de droits de gouvernance étendus. Pour porter sa participation à 49 %, il est prévu que la seconde étape de l'opération portant sur 24,01 % du capital de GMR Airports soit finalisée dans les prochains mois. Elle reste cependant soumise à certaines conditions suspensives, principalement réglementaires, avec l'obtention des autorisations administratives habituelles dans ce type de projet.

Par ailleurs, TAV Airports a signé un accord pour l'acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan le 7 mai 2020. Cette transaction devrait être finalisée au cours des prochains mois après la réalisation des procédures légales nécessaires.

Dans le contexte particulier du Covid-19, le développement international pourrait ne pas générer tous les retours financiers anticipés. Outre les initiatives prises pour permettre la reprise du trafic dans les meilleures conditions sanitaires, le Groupe ADP peut s'appuyer sur les clauses de force majeure des contrats de concession dès lors qu'elles permettent de tenir compte d'une crise comme celle du Covid-19.

En outre, le trafic en baisse du fait de la pandémie de Covid 19 de même que ses conséquences économiques défavorables peuvent compromettre l'atteinte des projections prévues au titre de la documentation financière à laquelle sont parties les sociétés de gestion aéroportuaire dont le Groupe ADP est actionnaire (telles que, par exemple, les sociétés concessionnaires Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahue pour l'aéroport de Santiago au Chili ou Airport International Group pour l'aéroport d'Amman en Jordanie mais aussi les sociétés TAV Antalya et TAV Tbilissi pour les aéroports d'Antalya en Turquie et Tbilissi en Géorgie). Ce décalage par rapport aux projections peut donner aux banques prêteuses la possibilité de mettre en défaut l'emprunteur et de mettre en œuvre, en fonction des circonstances, l'un des mécanismes dont elles disposent contractuellement, notamment la possibilité d'interrompre le financement, de demander le remboursement, de se substituer à l'opérateur ou de réaliser les nantissements de titres dont elles

---

<sup>1</sup> La norme IFRS 5 « Actifs non courants et détenus en vue de la vente et activités abandonnées » s'applique aux activités de TAV Istanbul à compter de l'arrêt de l'activité de l'aéroport d'Istanbul Atatürk le 6 avril 2019 (voir communiqué de presse du 8 avril 2019). Le chiffre d'affaires et les charges de TAV Istanbul au titre des années 2018 et 2019 sont ainsi présentés dans une ligne distincte du compte de résultat intitulée « Résultat net des activités non poursuivies ». Le chiffre d'affaires, l'EBITDA et le résultat opérationnel consolidés du groupe ne prennent plus en compte l'activité de l'aéroport d'Istanbul Atatürk en 2018 et en 2019.

<sup>2</sup> Voir chapitre 5.4 de l'URD 2019 - Description des activités par segments - International et développements aéroportuaires - Acquisition de 49 % du groupe indien GMR Airports (page 81) et chapitre 10 – Informations sur les tendances - Groupe ADP réalise la première étape de la prise de participation de 49 % dans GMR Airports, groupe aéroportuaire indien (page 113).

bénéficient. Dans ces conditions, une telle situation, si elle est rencontrée, implique des discussions avec les contreparties concernées visant à garantir la pérennité financière et opérationnelle de l'actif en cause. Même si le groupe ADP considère ce risque comme peu probable, le Groupe pourrait en cas d'issue défavorable, perdre le montant des fonds propres engagés ainsi que la propriété des actions de cette dernière ; de même la convention de concession correspondante pourrait être résiliée. Ces financements de projet prévoyant l'atteinte de covenants financiers portent uniquement sur des dettes bancaires contractées par lesdites sociétés de gestion et ne prévoient pas de recours vis-à-vis des actionnaires de ces sociétés.

Pour autant, la pandémie de Covid-19 et ses conséquences sur le secteur du transport aérien et sur les plates-formes parisiennes en particulier soulignent combien une présence à l'international sur des marchés dynamiques (Inde, Kazakhstan...) constitue un facteur clé notamment pour la stabilisation et la reprise des activités du groupe. En effet, les modalités et le calendrier de retour à la normale du trafic diffèrent selon les zones géographiques, tandis que la dimension mondiale du Groupe ADP est un atout pour travailler au rétablissement des connexions aériennes dans un cadre sécurisé au plan sanitaire.

**1 – B : Dans un contexte mondial d'augmentation des cyberattaques, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses systèmes d'information.**

La pandémie de COVID 19 a été vue comme une opportunité par les cybercriminels et le nombre de cyberattaques a augmenté fortement dans le monde, avec notamment une démultiplication de la cybercriminalité pendant cette période; également du fait de la généralisation du travail à distance, elle a pu fragiliser les organisations qui n'avaient pas mis en place de mesures adaptées pour protéger leurs systèmes ainsi que leurs données.

Pendant cette période, le Groupe ADP a rencontré une hausse significative d'attaques DDOS et de tentatives de phishing, sans impact à date pour le groupe grâce aux défenses mises en place.

Or, des actes malveillants sur les systèmes d'information du groupe pourraient porter atteinte à la disponibilité des systèmes critiques, à la confidentialité et l'intégrité de données propres ou confiées par des clients, fournisseurs ou partenaires, voire fragiliser ses dispositifs de sûreté, et avoir des conséquences défavorables sur la robustesse opérationnelle et la performance du groupe, ainsi que sur l'image et la notoriété du groupe.

Au regard de ces enjeux et du caractère évolutif de la menace, le Groupe ADP a engagé depuis quelques années un grand nombre d'actions visant à renforcer la sécurité de ses systèmes d'information tout en s'appuyant sur une politique et une gouvernance dédiées, parmi lesquels :

- ◇ un diagnostic de conformité aux obligations réglementaires de ses systèmes d'information critiques et la mise en œuvre des éventuelles actions correctives;
- ◇ un plan de sensibilisation majeur à destination des personnels du groupe, appelé Vigie Info ;
- ◇ des exercices de crise.

**1 – C : Dans un contexte géopolitique mondial marqué par une menace terroriste toujours prégnante, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses installations ou sur les actifs qu'il exploite.**

Les installations ou les actifs exploités par le Groupe ADP pourraient constituer des objectifs pour des agressions externes ou des actes de malveillance de toute nature. Leur survenance 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 plates-formes qu'il gère mais aussi sur ses activités commerciales et immobilières, et de manière générale sur sa situation financière et ses perspectives.

Face à ces risques, le Groupe ADP a engagé de nombreuses actions visant en particulier en France la protection de ses infrastructures notamment « côté ville », en relation avec les services compétents de l'État. Par exemple, des exercices de crise sont régulièrement organisés avec ces derniers afin de vérifier la robustesse du dispositif.

Les plates-formes internationales ont mis en place des dispositifs robustes en matière de sûreté. Néanmoins le groupe opère dans des pays où le risque géopolitique reste élevé. Par conséquent, ce risque est en grande partie exogène. Il nécessite un renforcement constant des dispositifs de maîtrise.

Ces mesures ne sauraient toutefois prémunir le groupe de tout acte de malveillance.

En outre, des attaques terroristes menées dans des pays d'implantation du groupe pourraient affecter défavorablement leur attractivité et se répercuter sur leur niveau de trafic aérien. Cette situation pourrait avoir des conséquences défavorables sur les activités, la situation financière et les perspectives des plates-formes concernées du groupe.

**1 – D : Disposant d'ores et déjà d'un niveau de trésorerie satisfaisante, Aéroports de Paris pourrait de surcroît faire appel à des financements externes supplémentaires dans les mois à venir afin de sécuriser au mieux ses marges de manœuvre dans le contexte économique et sanitaire en cours**

Le Groupe ADP dispose d'une trésorerie robuste s'élevant à 2 913 M€ à fin mai 2020. Compte tenu de sa trésorerie

disponible, le groupe n'anticipe pas de difficultés de trésorerie à court terme.

Le Groupe ADP a examiné une analyse de sensibilité fondée sur une baisse du trafic de Paris Aéroport et des autres plates-formes gérées par Airport International Group et TAV Airports comprise entre -55 % et -65% environ entre les mois d'avril et décembre 2020. Compte tenu de ces hypothèses, cette trésorerie lui permet à la fois de faire face à ses besoins courants et à ses engagements financiers (deuxième tranche de l'opération GMR, opération Almaty) mais aussi de disposer de moyens de réaction et d'adaptation importants dans le contexte sanitaire et économique exceptionnel en cours.

Compte tenu de sa notation de crédit long terme (A perspective négative par l'agence Standard and Poor's depuis le 25 mars 2020) et la confiance du groupe et des investisseurs dans la solidité de son modèle financier, le Groupe ADP n'anticipe pas de difficulté particulière de financement à moyen ou à long terme.

## **1.2 – Risques liés au développement et au maintien des capacités aéroportuaires**

### **1 – E : 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 requièrent des investissements importants. Ces projets présentent une complexité intrinsèque et sont soumis la plupart du temps à des procédures d'instruction administratives relativement longues (autorisations nécessaires au titre du droit de l'urbanisme et droit de l'environnement notamment).

Les projets les plus complexes concernent les infrastructures et aménagements liés au transport aérien sur les plates-formes franciliennes du groupe et relèvent ainsi du périmètre d'activités régulé du Groupe ADP. Ces projets et leur évolution sont présentés chaque année aux usagers des plates-formes parisiennes, notamment dans le cadre réglementaire des commissions consultatives économiques prévues par le code de l'aviation civile.

Ces projets s'inscrivent également dans des cycles d'investissements longs (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 telles que la chute du trafic à la suite de la pandémie de Covid-19 ou la modification des flottes aériennes des compagnies par exemples, ou encore des évolutions technologiques significatives, peuvent conduire à l'adaptation ou à l'abandon de certains projets. Ainsi, du fait des conséquences entraînées par la pandémie Covid-19, les investissements des plates-formes parisiennes seront réduits pour l'exercice 2020 par rapport aux objectifs liés à la période 2016-2020 (voir section 8 du présent document "*Résilience du Contrat de Régulation Économique (CRE) 2016-2020 et caducité du dossier public de consultation pour le projet de CRE 2021-2025 le 26 mai 2020*").

En outre, 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.

Le groupe dispose d'un dispositif de pilotage des projets d'investissements reposant sur un comité stratégique des investissements et un comité des engagements présidés par le Président-directeur général.

En outre, la Direction ingénierie et aménagement 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.

### **1 – F : Le Groupe ADP doit faire face à des enjeux de maintenance de son patrimoine.**

Le Groupe ADP doit mettre à la disposition de ses clients des installations en bon état de fonctionnement.

Compte tenu de la complexité et de la densité de son patrimoine physique sur les plates-formes franciliennes (avec des capacités d'accueil en forte augmentation ces dix dernières années), le Groupe ADP est exposé à un risque de vétusté et de perte de valeur de ses infrastructures qui implique de réaliser des investissements importants pour la restructuration et la rénovation de bâtiments.

Sur l'ensemble des plates-formes 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) ou l'autorité concédante au niveau international. Le Groupe ADP a consacré environ un milliard d'euros d'investissements à ce titre sur les plates-formes franciliennes sur la période 2016-2020.

Le Groupe ADP a décidé de ne pas poursuivre la procédure d'élaboration du contrat de régulation économique pour la période 2021-2025 dès lors que la chute du trafic aérien à la suite de la pandémie du Covid-19 a rendu caduques les hypothèses économiques et financières retenues dans la proposition (voir section 7 du présent document "*Résilience du Contrat de Régulation Économique (CRE) 2016-2020 et caducité du dossier public de consultation pour le projet de CRE 2021-2025 le 26 mai 2020*").

Compte tenu de la particularité et de la complexité des infrastructures aéroportuaires, le programme de maintenance du patrimoine du Groupe ADP reste néanmoins piloté sur une base pluriannuelle.

En France, la Direction des opérations aéroportuaires pilote la politique technique (notamment en matière de maintenance et vétusté) et de l'information patrimoniale. L'état des plates-formes franciliennes et les ressources nécessaires à leur maintien en condition opérationnelle sont suivis en comité stratégique des investissements (CSI).

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.

**1 – G : Une prise en compte perçue comme insuffisante des enjeux territoriaux et environnementaux pourrait affecter négativement l'activité et les projets de développement du Groupe ADP.**

Dans un contexte de croissance sur longue période du trafic mondial, de lutte contre le changement climatique et de pressions environnementales pesant sur le transport aérien, l'enjeu du Groupe ADP est de développer son activité dans le respect des réglementations applicables et en cohérence avec les politiques nationales et locales, et d'être un moteur de développement économique et d'emploi pour les territoires les plus proches.

Or, le développement de nouvelles infrastructures peut avoir un impact économique et social sur les territoires d'implantation et avoisinants. En outre, de tels projets peuvent entraîner des risques de pollution spécifiques (les bruits et les rejets dans l'air, l'eau, les sols) et des problématiques liées à la gestion des déchets, l'utilisation des ressources (eau, énergie), la protection de la biodiversité et l'aménagement durable. Indépendamment des nouvelles infrastructures, la croissance du trafic peut avoir un impact climatique en l'absence de mesures.

En outre, une prise en compte insuffisante, ou perçue comme insuffisante, des enjeux territoriaux, environnementaux et sociaux des activités du Groupe ADP, par la société civile, l'administration ou les pouvoirs politiques, est susceptible d'entraîner des retards ou des coûts supplémentaires importants dans le cadre de la réalisation de projets de développement, d'entraver l'activité et les perspectives du groupe et d'avoir un impact négatif sur son image et sa réputation. Elle peut aussi donner lieu à des mouvements de défiance ou de revendication.

Le Groupe ADP veille, en particulier pour ses plates-formes franciliennes, à (i) alléger son empreinte environnementale ainsi que celle de ses prestataires ou de ses clients, (ii) instaurer un dialogue constructif avec ses parties prenantes, comme dans le cadre du projet de construction d'un quatrième terminal à Paris-Charles-de-Gaulle et (iii) partager la valeur créée par le développement de l'activité aéroportuaire avec les territoires, au bénéfice des collectivités territoriales, de leurs habitants et des entreprises qui y sont implantées.

Par ailleurs, en France et à l'international, la Fondation Groupe ADP accompagne des projets d'intérêt général sur les territoires d'implantation du groupe comme à Maurice ou à Madagascar avec l'éducation pour thématique prioritaire.

## **2 – Risques liés au contexte concurrentiel et général**

### **2.1 – Risque lié au développement stratégique du groupe**

**2 – A : Le Groupe ADP doit faire face à une demande de qualité de service élevée et à une concurrence accrue de la part des différents acteurs du marché des transports.**

Les aéroports gérés par le Groupe ADP sont, du fait de leurs implantations géographiques respectives et de la nature du trafic traité, en concurrence avec d'autres acteurs du secteur de la gestion aéroportuaire, ainsi que, plus généralement, d'autres modes de transport.

Ainsi, à titre d'exemple, les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle sont en concurrence avec les principales plates-formes (hubs) européennes et du Moyen-Orient pour les correspondances et l'accueil des liaisons intercontinentales directes, les grands aéroports régionaux principalement pour le trafic international, les aéroports spécialisés pour l'accueil de compagnies à bas coûts et les trains à grande vitesse pour les trajets de moins de trois heures depuis et vers Paris (voir section 5.2 « Présentation du marché », partie « Concurrence » du Document d'Enregistrement Universel 2019).

Afin de répondre à cet environnement concurrentiel multiple, le Groupe ADP a fixé pour priorité la satisfaction de ses clients. Celle-ci constitue un enjeu de qualité de service et d'image, correspondant à un aspect fondamental du métier de gestionnaire aéroportuaire. Afin d'optimiser l'expérience du passager dans les aéroports franciliens, la Direction clients a déployé ainsi la stratégie « Connecting client 2020 », qui se décline autour de quatre axes (i) maintenir ou élever la qualité de service au niveau des meilleurs aéroports européens, notamment en fluidifiant le parcours de ses passagers, (ii) améliorer le nombre des destinations offertes de et vers Paris, (iii) simplifier et personnaliser la relation client, notamment grâce à la technologie digitale, et (iv) proposer le meilleur de l'expérience parisienne à travers une offre de commerces et de services singulière (voir section 5.4 « Description des activités par segment », partie « Commerces et services – plates-formes franciliennes »).

Dans ce contexte, le dernier classement SKYTRAX 2020 a mis en lumière la progression reconnue de la qualité de service des aéroports du Groupe ADP tant à Paris qu'à l'international. Paris-Charles de Gaulle est désormais le 20ème meilleur aéroport mondial. Paris-Orly gagne 63 places et réalise la plus forte progression mondiale sur un an. Six aéroports se classent parmi les 100 premiers mondiaux : en plus des deux aéroports parisiens, Delhi (en 50ème position), Hyderabad (71ème), Médine (84ème) et l'aéroport de Maurice (92ème).



## **2.2 – Risques liés aux différentes contreparties du Groupe ADP**

### **2.B : L'activité du Groupe ADP repose sur des secteurs économiques spécifiques fragilisés par la crise liée au Covid-19.**

L'activité du Groupe ADP repose de manière prépondérante sur les secteurs de l'aviation et du tourisme qui comportent un grand nombre d'acteurs de taille souvent petite ou moyenne (assistants en escale, hôtels, spécialistes du commerce aéroportuaire, loueurs, compagnies aériennes etc.). Dès lors qu'ils sont les fournisseurs, clients et partenaires du Groupe ADP, leur fragilisation constitue un risque pour la situation opérationnelle et financière de celui-ci.

La pandémie Covid-19 a notamment frappé les secteurs de l'aviation et du tourisme en provoquant des difficultés économiques pour leurs entreprises, voire des défaillances. Ceci pourrait freiner la reprise de leurs activités au détriment du Groupe ADP.

Dans la mesure de ses possibilités et en tenant compte de sa propre situation de trésorerie, le Groupe ADP prend en compte les difficultés rencontrées par ses contreparties affectées par les effets de l'épidémie pour adapter les conditions de paiement qui leur sont applicables.

### **2 – C : Une part importante du chiffre d'affaires du Groupe ADP provient d'un nombre limité de clients.**

Les principaux aéroports du Groupe ADP étant ceux du système aéroportuaire francilien, l'exposition au risque se concentre essentiellement sur les plates-formes de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly dont le principal client est le groupe Air France-KLM, membre de l'alliance SkyTeam.

En 2019, il a représenté environ 44 % du chiffre d'affaires de la société Aéroports de Paris et 47,5 millions du trafic passagers des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

A l'instar de l'ensemble des compagnies aériennes, le groupe Air France-KLM connaît une baisse durable de son activité du fait de la crise du Covid-19. Le groupe a cependant pu se financer dans ce contexte afin d'assurer sa viabilité. Il a ainsi obtenu le 6 mai 2020 des financements pour un montant total de 7 milliards d'euros.

Un changement de la stratégie du groupe Air France-KLM, notamment dans l'organisation de son réseau de correspondance, l'arrêt de certaines liaisons nationales, la fermeture, le transfert de certaines de ses activités (passagers, cargo, maintenance...), une évolution significative de la typologie de ses passagers, des difficultés financières, une grève de ses salariés ou une dégradation de la qualité de ses services pourraient impacter significativement la situation financière et les perspectives du Groupe ADP.

Une politique active de développement des dessertes depuis et vers Paris ainsi que l'engagement d'élever la qualité de service au niveau des meilleurs aéroports européens visent à attirer de nouvelles compagnies aériennes afin de diversifier le portefeuille clients et de diminuer ainsi la dépendance du Groupe ADP au groupe Air France-KLM. La stratégie internationale du Groupe participe également à cet objectif de diversification.

## **3 – Risques liés à la régulation économique et à la conformité**

### **3.1 – Risque de compliance éthique**

#### **3 – A : Des pratiques prohibées et contraires à l'éthique et la compliance dans la conduite des affaires par des collaborateurs ou des tiers pourraient porter atteinte à la réputation et à la valeur actionnariale du Groupe ADP.**

L'internationalisation des activités du Groupe ADP et le renforcement des cadres réglementaires réprimant des pratiques contraires à l'éthique dans la conduite des affaires, sont susceptibles d'exposer le groupe, ses collaborateurs ou des tiers agissant pour son compte, à des sanctions 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, impose aux entreprises de prendre des mesures destinées à prévenir et détecter la commission de faits de corruption ou de trafic d'influence, sous le contrôle d'une Agence française anticorruption qu'elle instaure, et sous peine de sanctions administratives ou pénales. Cette loi intègre un dispositif de protection des lanceurs d'alertes, d'éventuelles poursuites pénales ou disciplinaires et prévoit, dans le cadre des entreprises, un dispositif de signalement interne des alertes (voir section 15.6 « Opérer de manière exemplaire » paragraphe « Le programme Ethique et Compliance » du Document d'Enregistrement Universel 2019).

Des réglementations équivalentes ont été établies par les États-Unis d'Amérique, les Nations Unies et/ou l'Union européenne et/ou le Trésor britannique ainsi que d'autres autorités compétentes. Du fait de la nature internationale de certaines de ses activités, ces réglementations s'appliquent aux activités du groupe.

Bien que le Groupe ADP ait mis en œuvre l'ensemble des mesures nécessaires pour assurer la conformité de ses pratiques aux textes réglementaires, le non-respect, de quelque manière que ce soit, de ces réglementations pourrait entraîner des poursuites contre le Groupe ADP, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives sur son résultat et sa réputation.

L'évolution de ces réglementations pourrait augmenter les coûts de mise en conformité.

### **3.2 – Risques liés à la régulation et aux évolutions réglementaires**

#### **3 – B : Une partie importante des revenus du Groupe ADP provient d'activités soumises à des tarifs régulés dont l'évolution pourrait avoir un impact sur la performance financière ou les perspectives du Groupe ADP.**

Les activités aéroportuaires franciliennes d'Aéroports de Paris sont régulées. La régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique pluriannuels.

Le Contrat de Régulation Economique 2016-2020 (CRE 2016-2020) a été signé avec l'État le 31 août 2015 et a déterminé les principes de fixation des redevances aéronautiques et spécialisées. Celles-ci représentent environ 30 % des revenus du Groupe ADP au cours de l'année 2019.

Le CRE 2016-2020 arrive en principe à son terme le 31 décembre 2020. La dernière période tarifaire couverte par le CRE 2016-2020 (tarifs applicables du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 mars 2021) a été homologuée par décision de l'Autorité de régulation des transports du 9 janvier 2020.

Les circonstances exceptionnelles et imprévisibles liées à la pandémie de Covid-19 ont toutefois rendu impossible la réalisation intégrale du plan d'investissements prévisionnel d'ici au 31 décembre 2020. Aéroports de Paris a demandé à l'Etat de résilier le CRE 2016-2020, en application des stipulations de son article V.2.2.

La résiliation du contrat de régulation économique 2016-2020 n'entraînerait aucune conséquence négative significative pour Aéroports de Paris : les tarifs de redevances aéroportuaires homologués par l'Autorité de régulation des transports le 9 janvier 2020 s'appliqueront jusqu'au 31 mars 2021 et il n'existe en outre aucune pénalité, indemnité ou malus dû en raison de cette résiliation.

En outre, la situation actuelle rend caduques les hypothèses économiques et financières, ainsi que les estimations de trafic, retenues dans le dossier public de consultation pour la conclusion du contrat de régulation économique 2021-2025 publié le 2 avril 2019. Le projet de développement industriel tel qu'il a été proposé dans le dossier public de consultation ne peut ainsi plus être réalisé et l'équilibre économique et financier de la proposition ne peut plus être atteint.

Aéroports de Paris a donc décidé de ne pas poursuivre la procédure d'élaboration du contrat de régulation économique 2021-2025 entamée le 2 avril 2019 par la publication du dossier public de consultation.

Compte tenu des délais nécessaires pour stabiliser les nouvelles hypothèses à retenir, ainsi que des délais de la procédure réglementaire d'élaboration d'un contrat de régulation économique, Aéroports de Paris n'aura pas conclu de contrat pour la prochaine période tarifaire (1<sup>er</sup> avril 2021 - 31 mars 2022) et pourrait ne pas en avoir conclu pour la période suivante (1<sup>er</sup> avril 2022 - 31 mars 2023).

Pour ces périodes tarifaires, les tarifs des redevances aéroportuaires seront soumis à l'homologation annuelle de l'Autorité de régulation des transports, en dehors du cadre d'un contrat de régulation économique, mais selon les principes fixés dans le code des transports et le code de l'aviation civile.

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.

Pour la période tarifaire 2021-2022, à défaut d'homologation de l'Autorité de régulation des transports de la proposition tarifaire d'Aéroports de Paris, les tarifs 2020-2021 resteraient applicables pour la période 2021-2022. Si l'Autorité de régulation des transports refusait à nouveau d'homologuer la proposition tarifaire pour la période tarifaire 2022-2023, il lui reviendrait de fixer elle-même les tarifs de redevances.

L'Autorité de régulation des transports est susceptible de remettre en cause les éléments qui fondent la proposition tarifaire, sous le contrôle du juge administratif. Ce risque existe même lorsqu'un contrat de régulation s'applique et est inhérent au régime régulé applicable aux activités aéroportuaires d'Aéroports de Paris.

Certaines compagnies aériennes ou associations de compagnies aériennes ont dans le passé formé des recours en annulation à l'encontre des décisions tarifaires fixant le niveau des redevances ou leur homologation ainsi que contre le contrat de régulation économique. De telles actions – dont aucune n'a prospéré devant le juge administratif ces dernières années - pourraient à nouveau être engagées pour les prochaines décisions tarifaires et, de manière générale, dans le cadre de la régulation tarifaire. La décision d'homologation de la période tarifaire 2020-2021 n'a pas fait l'objet d'un recours dans le délai de recours et est donc définitive. Plus généralement, en France comme dans les autres pays dans lesquels il opère, le Groupe ADP ne peut pas garantir que les tarifs des redevances aéroportuaires seront toujours fixés à un niveau lui permettant de préserver sa capacité d'investissement à court, moyen et long termes ainsi que son intérêt patrimonial, en assurant une juste rémunération du capital investi par le groupe dans ses actifs.

#### **3 – C : Les évolutions réglementaires peuvent porter atteinte à l'activité du Groupe ADP et générer des coûts de mise en conformité importants.**

En tant qu'acteur du transport aérien international, le Groupe ADP est soumis à un ensemble de lois nationales et internationales, et de règlements en constante évolution dans un grand nombre de domaines, qui diffèrent selon les pays d'implantation (voir section 5.4 « Description des activités par segment » partie « Environnement législatif et réglementaire » du Document d'Enregistrement Universel 2019).

Ainsi, en France, Aéroports de Paris exerce des missions de service public qui sont précisées notamment dans un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'État<sup>1</sup> fixant les conditions dans lesquelles Aéroports de Paris assure les services publics conformément à l'article L. 6323-4 du Code des transports. De même, à titre d'exemple, Aéroports de Paris est soumis, pour certains de ses bâtiments, à des réglementations particulières en matière de sécurité et de lutte contre les incendies relatifs aux établissements recevant du public.

D'une manière générale, un renforcement ou une évolution significative des normes et de la réglementation applicables aux activités du Groupe ADP est susceptible d'entraîner une augmentation de coûts (mise en conformité, adaptation ou réorganisation des activités) et d'avoir un effet défavorable significatif sur sa rentabilité, sa stratégie de croissance et sa performance opérationnelle et financière.

En particulier, le Groupe ADP n'est pas en mesure de garantir que les obligations auxquelles il est tenu au titre de son cahier des charges actuel ou de l'éventuel nouveau cahier des charges<sup>2</sup> ne seront pas plus contraignantes dans le futur.

**3 – D : Les emprunts bancaires et obligataires pourrait avoir à être remboursés par anticipation dans le cas d'un changement de contrôle suite à la loi « PACTE ».**

La loi n° 2019-486 relative à la croissance et la transformation des entreprises (loi « PACTE ») du 22 mai 2019 contient des dispositions relatives à ADP et autorise le transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société (voir section 8.3 « Évènements significatifs de l'exercice » du Document d'Enregistrement Universel 2019).

La mise en œuvre par l'État d'un tel transfert pourrait, le cas échéant et dans certaines circonstances (en particulier dans le cas où un tiers venait à acquérir, directement ou indirectement, plus de 40 % de contrôle des droits de vote d'Aéroports de Paris et dans l'éventualité où la note d'Aéroports de Paris venait à être dégradée à BB+ ou moins durant la phase de changement de contrôle), entraîner la survenance d'un changement de contrôle (voir section 18.1 « Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2019 », note 9.1 « Gestion du risque financier » du Document d'Enregistrement Universel 2019).

Dans cette hypothèse, chaque porteur d'obligations (pour un montant cumulé nominal de 4 966 millions d'euros au 31 décembre 2019 pour l'ensemble des obligations émises par Aéroports de Paris) pourrait, si les conditions de remboursement ou de rachat en cas d'un changement de contrôle étaient réunies, exiger un tel remboursement ou rachat par ADP de tout ou partie des obligations qu'il détient.

De même, les emprunts contractés par Aéroports de Paris auprès de la Banque Européenne d'Investissement (2 emprunts pour un montant total de 373 millions d'euros au 31 décembre 2019) incluent une clause de concertation en cas de changement de contrôle pouvant éventuellement conduire la Banque Européenne d'Investissement à demander le remboursement anticipé des prêts accordées si elle estime que ses intérêts ne sont pas protégés (voir section 18.1 « Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2019 », note 9.5 « Instruments financiers » du Document d'Enregistrement Universel 2019).

**3.3 – Risque lié à la réglementation relative à la sécurité aéroportuaire**

**3 – E : 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.**

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 applicables, seule leur transposition dans le droit national des États leur confère une valeur réglementaire.

Pour les aéroports situés dans l'Union européenne, le cadre juridique applicable est fixé par le droit communautaire et les règles de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) qui reprend les normes et pratiques recommandées de l'OACI. 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.

Pour les aéroports situés dans des États tiers à l'Union européenne, le Groupe ADP se soumet 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 pourraient être renforcées et pourraient mettre ainsi à la charge du Groupe ADP des obligations supplémentaires.

<sup>1</sup> Il s'agit du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris.

<sup>2</sup> La loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (loi Pacte) a autorisé le Gouvernement à céder la majorité du capital d'ADP au secteur privé. Si le Gouvernement décidait de réaliser cette opération de privatisation, un nouveau cahier des charges serait édité.

## 10. Table de concordance

La table de concordance renvoie aux principales rubriques exigées par les annexes 1 et 2 du Règlement délégué européen n° 2019/980 du 14 mars 2019 complétant le Règlement européen n° 2017 - 1129 du 14 juin 2017.

N°	Rubrique	Document d'Enregistrement Universel 2019	Amendement n°1
<b>1</b>	<b>Personnes responsables du Document d'Enregistrement Universel incluant le rapport financier annuel</b>		
1.1	Responsable du document d'enregistrement universel 2019 tel qu'amendé	Chapitre 1.1 (page 7)	Chapitre 1 (page 4)
1.2	Attestation du responsable	Chapitre 1.2 (page 7)	Chapitre 1 (page 4)
<b>2</b>	<b>Contrôleurs légaux des comptes</b>		
2.1	Noms et adresses des contrôleurs légaux des comptes	Chapitre 2.1 (page 8)	
2.2	Démission, mise à l'écart ou non désignation	n.a	
<b>3</b>	<b>Facteurs de risques</b>	Chapitre 3 (pages 9-21)	Chapitre 9 (pages 10-19)
<b>4</b>	<b>Informations concernant la Société</b>		
4.1	Raison sociale et nom commercial de la Société	Chapitre 4.1 (page 22)	
4.2	Lieu et numéro d'enregistrement	Chapitre 4.1 (page 22)	
4.3	Date de constitution et durée de vie	Chapitre 4.1 (page 22)	
4.4	Siège social et forme juridique	Chapitre 4.1 (page 22)	
<b>5</b>	<b>Aperçu des activités</b>		
5.1	Principales activités	Chapitre 5 (pages 30-90)	
5.1.1	Nature des opérations effectuées et principales activités	Chapitre 5.1 (page 31), Chapitre 5.3 (pages 45-57), Chapitre 5.4 (pages 57-90)	
5.1.2	Nouveau produit ou service important lancé sur le marché	Chapitre 5.3 (pages 45-56)	
5.2	Principaux marchés	Chapitre 5.2 (pages 38-41)	
5.3	Événements importants dans le développement des activités de l'émetteur	Chapitre 8.3 (pages 103-108)	
5.4	Stratégie et objectifs de l'émetteur	Chapitre 5.1 (pages 35-38)	
5.5	Dépendance de l'émetteur à l'égard de brevets ou de licences, de contrats industriels, commerciaux ou financiers ou de nouveaux procédés de fabrication	n.a	
5.6	Position concurrentielle	Chapitre 5.1 (pages 43-44)	
5.7	Investissements		
5.7.1	Principaux investissements réalisés par la Société durant chaque exercice de la période couverte par les informations financières historiques	Chapitre 4.2 (pages 23-24)	
5.7.2	Principaux investissements en cours, distribution géographique de ces investissements (sur le territoire national et à l'étranger) et méthode de financement (interne ou externe)	Chapitre 4.2 (pages 24-29)	Chapitre 7 (page 7)
5.7.3	Informations concernant les coentreprises et les entreprises dans lesquelles l'émetteur détient une part de capital susceptible d'avoir une incidence significative sur l'évaluation de son actif et de son passif, de sa situation financière ou de ses résultats	Chapitre 5.4 (pages 70-71), Chapitre 18.1 (page 211), Chapitre 18.1 (page 242)	
5.7.4	Questions environnementales pouvant influencer l'utilisation des immobilisations corporelles	Chapitre 15.1 (pages 144-149), Chapitre 15.2 (pages 149-156), Chapitre 15.3 (pages 157-158)	
<b>6.</b>	<b>Structure organisationnelle</b>		
6.1	Description sommaire du Groupe	Chapitre 6 (pages 91-92)	
6.2	Liste des filiales importantes	Chapitre 18.1 (pages 260-267)	
<b>7</b>	<b>Examen de la situation financière et du résultat</b>		
7.1	Situation financière	Chapitre 18.1 (pages 189-193)	
7.2	Résultat d'exploitation		
7.2.1	Facteurs importants	Chapitre 8.3 (pages 103-108)	
7.2.2	Changements importants du chiffre d'affaires net ou des produits nets	Chapitre 8.1 (page 96), Chapitre 8.2 (pages 96-97)	Chapitre 2 (page 5)

N°	Rubrique	Document d'Enregistrement Universel 2019	Amendement n°1
<b>8</b>	<b>Trésorerie et capitaux</b>		
8.1	Informations sur les capitaux à court terme et à long terme de la Société	Chapitre 9 (pages 109-111)	Chapitre 3 (page 6)
8.2	Source et montant des flux de trésorerie de la Société	Chapitre 9 (pages 109-111)	Chapitre 3 (page 6)
8.3	Informations sur les conditions d'emprunt et la structure de financement de la Société	Chapitre 9 (pages 109-111)	Chapitre 3 (page 6)
48.4	Informations concernant toute restriction à l'utilisation des capitaux ayant influé sensiblement ou pouvant influencer sensiblement, de manière directe ou indirecte, sur les opérations de la Société	n.a	
8.5	Informations concernant les sources de financement attendues	n.a	
<b>9</b>	<b>Environnement réglementaire</b>	Chapitre 5.1 (page 34), Chapitre 5.3 (pages 52, 56, 57-64), Chapitre 5.4 (pages 87-90)	
<b>10</b>	<b>Information sur les tendances</b>	Chapitre 10 (pages 112-115)	Chapitre 3 (pages 5-6)
<b>11</b>	<b>Prévisions ou estimations du bénéfice</b>	Chapitre 11 (pages 116-118)	
<b>12</b>	<b>Organes d'administration, de direction et de surveillance et Direction Générale</b>		
12.1	Membres des organes d'administration, de Direction et de surveillance	Chapitre 12 (pages 119-123) Chapitre 14 (pages 132-142)	
12.2	Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de Direction de surveillance et de la Direction Générale	Chapitre 14.1 (page 135)	
<b>13</b>	<b>Rémunération et avantages</b>		
13.1	Rémunérations et avantages en nature des mandataires sociaux	Chapitre 13 (pages 124-131)	
13.2	Montant total des sommes provisionnées ou constatées aux fins du versement de pensions, de retraites ou d'autres avantages	Chapitre 13 (pages 124-131)	
<b>14</b>	<b>Fonctionnement des organes d'administration et de direction</b>		
14.1	Date d'expiration des mandats actuels	Chapitre 12.1 (pages 121-122)	
14.2	Contrats de service liant les membres des organes d'administration, de Direction ou de surveillance	n.a	
14.3	Informations sur le Comité d'audit et le Comité des rémunérations de la Société	Chapitre 14.2 (pages 139,141)	
14.4	Déclaration de conformité au régime de gouvernement d'entreprise en vigueur en France	Chapitre 14.3 (page 142)	
14.5	Incidences significatives potentielles sur la gouvernance	Chapitre 14.3 (page 142)	
<b>15</b>	<b>Salariés</b>		
15.1	Nombre de salariés	Chapitre 15.3 (pages 157-158)	
15.2	Participations et stock - options	Chapitre 12.2 (page 123), Chapitre 13.3 (page 127), Chapitre 13.5 (page 130), Chapitre 16.2 (page 182)	
15.3	Accord prévoyant une participation des salariés dans le capital de la Société	Chapitre 15.1 (page 152), Chapitre 16.2 (page 182), Annexe 2 (page 370)	
<b>16</b>	<b>Principaux actionnaires</b>		
16.1	Actionnaires détenant plus de 5 % du capital social ou des droits de vote	Chapitre 16.1 (page 181)	
16.2	Existence de droits de vote différents	Chapitre 16.1 (page 181)	
16.3	Contrôle de la Société	Chapitre 16.1 (page 181), Chapitre 16.2 (page 182)	
16.4	Tout accord, connu de la Société, dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de son contrôle	Chapitre 16.2 (page 182)	
<b>17</b>	<b>Transactions avec des parties liées</b>	Chapitre 18.1 (pages 255-256)	
<b>18</b>	<b>Informations financières concernant l'actif et le passif, la situation financière et les résultats de l'émetteur</b>		
18.1	Informations financières historiques	Chapitre 18.1 (pages 187-193)	
18.2	Informations financières intermédiaires et autres	n.a	Chapitre 2 (page 5)

N°	Rubrique	Document d'Enregistrement Universel 2019	Amendement n°1
18.3	Audit des informations financières historiques annuelles		
	18.3.1 Déclaration de la vérification des informations financières historiques	Chapitre 18.2 (pages 268-271), Chapitre 18.4 (pages 303-305)	
	18.3.2 Autres informations vérifiées par les contrôleurs légaux	n.a	
	18.3.3 Source des informations financières non tirées des états financiers vérifiés de l'émetteur	n.a	
18.4	Informations financières pro forma	Chapitre 18.5 (page 306)	
18.5	Politique en matière de dividendes	Chapitre 18.7 (page 306)	Chapitre 6 (page 7)
18.6	Procédures judiciaires et d'arbitrage	Chapitre 18.8 (pages 306-307)	
18.7	Changement significatif de la situation financière de la Société	Chapitre 18.9 (page 307)	
<b>19</b>	<b>Informations supplémentaires</b>		
19.1	Capital social		
	19.1.1 Montant du capital souscrit	Chapitre 19.1 (pages 308, 310-311)	Chapitre 8 (pages 7-9)
	19.1.2 Actions non représentatives du capital	Chapitre 19.1 (pages 310-311)	Chapitre 8 (pages 7-9)
	19.1.3 Actions détenues par l'émetteur lui - même, en son nom, ou par ses filiales	Chapitre 16.1 (page 181), Chapitre 19.1 (page 308)	
	19.1.4 Montant des valeurs mobilières convertibles, échangeables ou assorties de bons de souscription	n.a	
	19.1.5 Informations sur les conditions régissant tout droit d'acquisition et/ou toute obligation attachée au capital souscrit, mais non libéré, ou sur toute entreprise visant à augmenter le capital	n.a	
	19.1.6 Informations sur le capital de tout membre du Groupe faisant l'objet d'une option ou d'un accord conditionnel ou inconditionnel prévoyant de le placer sous option	n.a	
	19.1.7 Historique du capital social	Chapitre 16.2 (page 182)	
19.2	Acte constitutif et statuts		
	19.2.1 Objet social de la Société	Chapitre 4.1 (page 22)	
	19.2.2 Droits, privilèges et restrictions attachés à chaque catégorie d'actions existantes	Chapitre 19.2 (pages 311-312)	
	19.2.3 Dispositions statutaires ou autres qui pourraient avoir pour effet de retarder, différer ou empêcher un changement de contrôle	Chapitre 19.2 (page 312)	
<b>20</b>	<b>Contrats importants</b>	Chapitre 20 (page 314)	
<b>21</b>	<b>Documents disponibles</b>	Chapitre 22 (page 316)	