



# **Aéroports de Paris SA**

## **Rapport financier semestriel**

### **au 30 juin 2020**

Le présent rapport financier semestriel est établi conformément au III. de l'article  
L. 451-1-2 du Code Monétaire et Financier.

*Aéroports de Paris*

*Société anonyme au capital de 296 881 806 euros*

*Siège social : 1, rue de France*

*93290 Tremblay-en-France*

*R.C.S. Bobigny B 552 016 628*

---

---

# Sommaire

<b>1</b>	Déclaration des personnes physiques responsables du rapport financier semestriel	3
<b>2</b>	Rapport semestriel d'activité	4
<b>3</b>	Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle	25
<b>4</b>	Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats semestriels 2020	27

# 1 DECLARATION DES PERSONNES PHYSIQUES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

## 1.1 Responsables du rapport financier semestriel

---

Augustin de Romanet, Président-Directeur Général.

Philippe Pascal, Directeur Général Adjoint Finances, Stratégie et Administration.

## 1.2 Attestation des responsables

---

Nous attestons que, à notre connaissance, les comptes résumés pour le semestre écoulé sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales opérations entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

## 2 RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE

### 2.1 Point à date sur la situation liée à l'épidémie de CoVid-19

Au cours du premier semestre 2020, le transport aérien a été brutalement mis à l'arrêt durant plusieurs mois du fait des mesures de confinement et de fermetures des frontières décidées par la plupart des pays du monde afin de limiter la propagation de l'épidémie de CoVid-19. Le trafic passagers du Groupe ADP a ainsi été en baisse de 57,5 %<sup>1</sup>.

Le trafic de Paris Aéroports est en baisse de 62,2 % au 1<sup>er</sup> semestre 2020 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019, avec 19,8 millions de passagers accueillis, contre 52,3 millions de passagers au 1<sup>er</sup> semestre 2019. Les mouvements d'avions à Paris Aéroports sont en baisse de 55,9 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019. Entre les 1<sup>er</sup> et 20 juillet 2020, la baisse estimée du trafic passagers et du nombre de mouvements avions sur les plates-formes parisiennes reste de - 79,0 % et de - 70,7 % par rapport à la période comprise entre les 1<sup>er</sup> et le 20 juillet 2019<sup>2</sup>.

A Paris-Charles de Gaulle, le trafic passagers s'élève à 14 millions de passagers au 1<sup>er</sup> semestre 2020, en baisse de 61,3 % (avec des baisses du trafic commercial de - 98,0 % en avril 2020, -96,8 % en mai 2020, -90,9 % en juin 2020 par rapport à la même période en 2019). À Paris-Charles de Gaulle, seuls les terminaux 2E porte K, 2F et 2AC sont actuellement ouverts afin d'accueillir l'ensemble du trafic commercial de passagers.

A Paris-Orly, le trafic passagers a diminué de 64,2 % au 1<sup>er</sup> semestre 2020 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019 (avec des baisses du trafic commercial de - 100 % en avril et mai 2020, 98,3 % en juin 2020 par rapport à la même période en 2019). A noter que le trafic commercial à Paris-Orly a été suspendu temporairement le 1<sup>er</sup> avril 2020 et a repris depuis le 26 juin 2020 à partir d'Orly 3 et depuis le 13 juillet à partir d'Orly 4.

S'agissant des plates-formes à l'international du Groupe ADP, de nombreux aéroports ont été fermés au trafic passagers et de nombreux vols domestiques et/ou internationaux ont été suspendus entre mars et juin 2020 (se référer à la page 14 pour plus de détails).

#### ◆ La situation à Paris

L'exonération de la redevance de stationnement, mise en place le 16 mars 2020 pour les avions immobilisés sur les plates-formes parisiennes du fait de la crise liée au CoVid-19, est reconduite à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2020 sur la base de conditions différentes. Cela a représenté pour le 1<sup>er</sup> semestre 2020 un montant d'environ 6,7 millions d'euros. S'agissant des mesures d'exonération des loyers, elles s'élèvent à environ 16,2 millions d'euros pour le 1<sup>er</sup> semestre 2020. L'autorisation environnementale relative au projet de réaménagement de l'aéroport Paris CDG devait faire l'objet d'une enquête publique en novembre 2020. Le Groupe ADP a décidé de conduire une adaptation en profondeur du projet afin de tirer les conséquences sanitaires et en termes de prévisions de trafic de la crise actuelle, de préparer l'arrivée de l'avion à hydrogène et de répondre aux recommandations de l'autorité environnementale. Ce travail aura pour objectif de créer les conditions d'une enquête publique sur le projet ainsi réadapté en profondeur.

A Paris, les investissements prévus pour 2020 devraient baisser d'environ 400 M€. Les grands projets (liaison BD, jonction des satellites du terminal 1, zone départ internationale à Orly) sont toutefois poursuivis compte tenu des surcoûts qu'aurait engendré une suspension des travaux. S'agissant des investissements pour 2021 et 2022, ils sont évalués entre 500 M€ et 600 M€ par an, correspondant à une baisse significative.

Les activités commerciales ont été considérablement réduites de la mi-mars à la mi-mai par la mise en place des mesures sanitaires, la période de confinement et la restriction des commerces autorisés. Cela a conduit à adapter l'activité en n'opérant que sur un nombre réduit de terminaux. Avec la levée du confinement et la reprise du trafic, un nombre restreint de boutiques ont pu rouvrir à partir du 20 mai, l'objectif étant que la réouverture des boutiques suive la reprise du trafic. Ainsi une dépréciation d'un actif incorporel d'un montant - 51 millions d'euros a été constatée sur la société Société de Distribution Aéroportuaire.

#### ◆ L'adaptation des orientations stratégiques du Groupe ADP

En réponse à l'épidémie et aux bouleversements durables qu'elle va entraîner, le Groupe ADP doit s'adapter pour passer d'un modèle d'accompagnement de la croissance à un modèle de gestion d'une situation dans laquelle les activités et les investissements seront réduits. Ainsi, le contrat de régulation économique 2016-2020 pour les plateformes parisiennes a été résilié avec l'accord de l'Etat. Le processus d'élaboration d'un nouveau contrat de régulation a été suspendu.

<sup>1</sup> Trafic du groupe @100%. Le trafic du groupe @100% ne prend pas en compte le trafic de l'aéroport d'Istanbul Atatürk en 2019 et intègre le trafic des aéroports de Delhi International Airport Limited (DIAL), Hyderabad International Airport Limited (GHIAL) et Mactan-Cebu International Airport à compter du 1<sup>er</sup> mars 2020 (sur les prises de participation dans la société GMR Airports voir les communiqués de presse des 20 et 26 février et 7 juillet 2020). Pour information, en prenant en compte le trafic de l'aéroport d'Istanbul Atatürk en 2019, le trafic du groupe @100 % est en baisse de 62,6 % sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019. Hors intégration des aéroports de GMR Airports à compter du 1<sup>er</sup> mars 2020, la baisse du trafic groupe serait de 63,1 % sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019

<sup>2</sup> Sources : TARMAC pour le trafic de la période comprise entre le 1<sup>er</sup> et le 10 juillet 2020 et SARIA pour le trafic de la période comprise entre le 11 et le 20 juillet 2020

Dans ce nouvel environnement opérationnel et financier, les orientations stratégiques du Groupe ADP doivent être revues. Le Groupe ADP vise à redonner à l'entreprise une possibilité de renouer avec une croissance rentable et durable.

#### ◆ La situation à l'international

Dans le contexte de la crise liée au CoVid-19, des dépréciations exceptionnelles de certains actifs à l'international intégrés globalement ou mis en équivalence ont été constatées avec un impact global de 177 millions d'euros en résultat net part du Groupe.

Les contrats de financement liés aux concessions opérées par AIG, TAV Esenboga, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum, TAV Ege, TAV Tunisia et HAVAS comportent des clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers. Ces contrats représentent 15,3 % du montant total des emprunts du groupe au 30 juin 2020.

Dans certaines sociétés de gestion aéroportuaire dont le Groupe ADP est actionnaire ces clauses pourraient entraîner des mises en défaut assorties de droits et de procédures de recours prédéfinis. Ainsi, en cas de manquement durable, les prêteurs peuvent imposer des conditions de défaut qui peuvent entraîner un recours limité ou nul pour les actionnaires. À ce jour, de telles clauses sont respectées par les sociétés de gestion aéroportuaire, à l'exception de TAV Tunisia et AIG (Cf. note 9.4.1 des annexes aux comptes consolidés). Dans ces deux projets, un dialogue est maintenu avec les prêteurs et les deux parties s'efforcent de trouver une solution consensuelle.

#### ◆ Structure financière solide et liquidité renforcée

Le Groupe ADP disposait d'une **trésorerie** s'élevant à 2,8 milliards d'euros le 30 juin 2020, dont 675 millions d'euros au niveau de TAV Airports. Aéroports de Paris a perçu le 2 avril 2020 le produit de l'émission d'un emprunt obligataire pour un montant de 2,5 milliards d'euros<sup>1</sup>. Par ailleurs, Aéroports de Paris a perçu le 2 juillet 2020 le produit de l'émission d'un emprunt obligataire pour un montant de 1,5 milliard d'euros<sup>2</sup>. Enfin, le 7 juillet 2020, le Groupe ADP a finalisé la seconde tranche de l'opération GMR Airports avec un paiement de 532 millions d'euros.

Compte tenu de sa trésorerie disponible, le groupe n'anticipe pas de difficultés de trésorerie à court terme. Par ailleurs, 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 dans la solidité de son modèle financier, le Groupe ADP n'anticipe pas de difficulté particulière de financement à moyen ou à long terme.

#### ◆ Tendances pour le groupe

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.

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<sup>3</sup>. 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** avec un objectif de **réduction des charges courantes du groupe pour l'année 2020** d'environ 550 M€ au total. La fermeture des infrastructures parisiennes devrait contribuer à une économie de 200 M€.

Il n'est pas possible à ce stade de décliner de manière suffisamment robuste cette analyse de sensibilité sur l'EBITDA du groupe.

A ce jour, l'hypothèse de trafic à Paris Aéroport serait d'environ - 63 % pour l'année 2020 par rapport à 2019. La reprise du trafic sera lente : le trafic de Paris Aéroport pourrait revenir au niveau atteint en 2019 entre 2024 et 2027. S'agissant des aéroports à l'international, le trafic pourrait revenir au niveau atteint en 2019 entre 2021 et 2023.

Concernant l'**endettement financier**, le Groupe ADP projette un ratio dette nette / EBITDA de l'ordre de 6x à 7x d'ici fin 2022.

<sup>1</sup> Cf. Communiqué de presse du 2 avril 2020 : "Règlement du produit de l'emprunt obligataire lancé le 26 mars 2020 et mise à disposition du prospectus correspondant"

<sup>2</sup> Cf. Communiqué de presse du 2 juillet 2020 : "Règlement du produit de l'emprunt obligataire lancé le 25 juin 2020 et mise à disposition du prospectus correspondant"

<sup>3</sup> Cf. Communiqué de presse du 23 avril 2020 : "Un 1<sup>er</sup> trimestre de l'année 2020 marqué par les premiers impacts de la pandémie de CoVid-19"

## 2.2 Événements significatifs du 1<sup>er</sup> semestre 2020

### Evolution du trafic sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020

◆ Trafic Groupe

		Information sur les suspensions de vols commerciaux et les fermetures d'infrastructures	Statut au 30 juin 2020	Trafic Groupe @100% (mPax)	Participations du Groupe ADP <sup>(1)</sup>	Trafic pondéré (mPax) <sup>(2)</sup>	Variation 2020/2019 <sup>(3)</sup>
Paris	Aéroport (CDG+ORY)	<u>Paris-CDG</u> : Maintien des vols commerciaux domestiques et internationaux (marqué par toutefois par des restrictions de voyages <u>Paris-Orly</u> : Fermeture de l'aéroport et suspension des vols commerciaux entre le 01/04/2020 et le 26/06/2020	<u>-Paris-CDG</u> : Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux <u>- Paris-Orly</u> : Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	19,8	@ 100%	19,8	- 62,2 %
Zagreb		Fermeture des frontières aux ressortissants non européens depuis le 19/03/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	0,5	@ 20,8%	0,1	- 64,3 %
Jeddah-Hajj		Suspension du trafic commercial international et domestique depuis le 25/03/2020	Fermé aux vols commerciaux	1,4	@ 5%	0,1	- 63,9 %
Amman		Suspension des vols commerciaux entre le 17/03/2020 et le 06/06/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques	1,6	@ 51%	1,6 (@100%)	- 62,4 %
Maurice		Suspension du trafic international commercial depuis le 19/03/2020	Fermé aux vols commerciaux	0,9	@ 10%	0,1	- 52,3 %
Conakry		Fermeture totale depuis le 22/03/2020	Fermé aux vols commerciaux	0,1	@ 29%	0,0	- 47,4 %
Santiago du Chili		Suspension des vols internationaux depuis le 17/03/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques	6,4	@ 45%	2,9	- 49,2 %
Madagascar		Suspension du trafic commercial le 20/03/2020	Reprise du trafic domestique le 01/06/2020	0,2	@ 35%	0,1	- 59,6 %
New Delhi - GMR Airports <sup>(4)</sup>		Suspension du trafic international depuis le 22/03/2020 Suspension du trafic domestique entre le 25/03/2020 et le 25/05/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques uniquement	4,8	@ 16%	1,2 (@25 %)	N/A
Hyderabad - GMR Airports <sup>(4)</sup>		Suspension du trafic international depuis le 22/03/2020 Suspension du trafic domestique entre le 25/03/2020 et le 25/05/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques uniquement	1,3	@ 15,7%	0,3 (@25%)	N/A
Cebu - GMR Airports <sup>(4)</sup>		Maintien des vols commerciaux domestiques et internationaux (marqué par toutefois par des restrictions de voyages)	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	0,4	@ 10 %	0,0 (@10%)	N/A
Antalya - TAV Airports		Suspension des vols internationaux le 27/03/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,5	@ 23,1%	2,5 (@100%)	- 81,4 %
Ankara Esenboga - TAV Airports		Suspension des vols internationaux le 27/03/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,7	@ 46,1%	2,7 (@100%)	- 60,9 %
Izmir - TAV Airports		Suspension des vols internationaux le 27/03/2020	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,4	@ 46,1%	2,4 (@100%)	- 58,1 %
Autres plates-formes - TAV Airports <sup>(5)</sup>	N/A	N/A	N/A	3,8	@ 46,1%	3,8 (@100%)	- 68,6 %
<b>TOTAL GROUPE (excl. Atatürk)</b>	N/A	N/A	N/A	<b>48,2</b>		<b>37,5</b>	<b>- 66,7 %</b>
<b>TOTAL GROUPE (incl. Atatürk)</b>	N/A	N/A	N/A	<b>48,2</b>		<b>37,5</b>	<b>- 70,9 %</b>

(1) Directe ou indirecte

(2) Le trafic total est calculé selon la méthode suivante : le trafic des aéroports qui font l'objet d'une intégration globale est comptabilisé à 100 %, le trafic des autres aéroports est comptabilisé au prorata du pourcentage de détention par le Groupe ADP. Le trafic de tous les aéroports de TAV Airports est pris en compte à 100 % conformément aux pratiques de communication financière de TAV Airports.

(3) Variation du trafic pondéré 2020 par rapport au trafic pondéré 2019

(4) Au 30 juin 2020, le Groupe ADP comptabilise les résultats du Groupe GMR Airports par mise en équivalence à la suite de l'acquisition d'une participation de GMR Airports depuis mars 2020 à hauteur de 24,99%. A partir de juillet 2020, les résultats du Groupe GMR Airports seront comptabilisés par mise en équivalence à hauteur de 49% après la réalisation par le Groupe ADP de la deuxième partie de sa prise de participation de 49% dans GMR Airports (sur les prises de participation dans la société GMR Airports voir les communiqués de presse des 20 et 26 février 2020, et du 7 juillet 2020). Pour rappel, GMR Airports détient 64% de l'aéroport de New Delhi, 63 % de l'aéroport d'Hyderabad, et 40% de l'aéroport de Cebu

(5) Turquie (Milas-Bodrum & Gazipaşa), Croatie (Zagreb), Arabie Saoudite (Médine), Tunisie (Monastir & Enfidha), Géorgie (Tbilissi & Batumi), et Macédoine (Skopje & Ohrid)

#### ◆ Trafic à Paris Aéroport

Sur le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2020, le trafic de Paris Aéroport est en diminution de 62,2 % avec un total de 19,8 millions de passagers.

La répartition géographique se décompose comme suit :

- Le trafic international (hors Europe) est en recul (- 94,5 %) du fait d'une décroissance de l'ensemble des faisceaux : Amérique Latine (- 97,1 %), Amérique du Nord (- 96,9 %), Asie-Pacifique (- 96,4 %), Moyen-Orient (- 95,7%), Afrique (- 94,1 %) et les DROM-COM (- 80,8 %) ;
- Le trafic Europe (hors France) est en diminution de 95,0 % ;
- Le trafic France est en décroissance de 84,4 %.

Répartition géographique Paris Aéroport	Variation S1 2020/ S1 2019	Part dans trafic total
<b>France</b>	<b>- 60,3 %</b>	<b>16,2 %</b>
<b>Europe</b>	<b>- 65,8 %</b>	<b>39,7 %</b>
<b>Autre international</b>	<b>- 59,1 %</b>	<b>44,1 %</b>
<i>Dont</i>		
<i>Afrique</i>	<i>- 56,8 %</i>	<i>12,6 %</i>
<i>Amérique du Nord</i>	<i>- 65,0 %</i>	<i>9,4 %</i>
<i>Amérique Latine</i>	<i>- 53,5 %</i>	<i>4,0 %</i>
<i>Moyen Orient</i>	<i>- 57,5 %</i>	<i>5,9 %</i>
<i>Asie-Pacifique</i>	<i>- 66,3 %</i>	<i>5,8 %</i>
<i>DROM-COM</i>	<i>- 46,5 %</i>	<i>6,3 %</i>
<b>Total Paris Aéroport</b>	<b>- 62,2 %</b>	<b>100 %</b>

Le nombre de passagers en correspondance est en baisse de 58,9 %. Le taux de correspondance s'est établi à 25,2 %, en augmentation de 2,3 points par rapport au 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2019. Le taux de remplissage est en baisse de 9,2 points, à 76,2 %. Le nombre de mouvements d'avions (155 122) est en baisse de 55,9 %.

### Groupe ADP réalise la première étape de la prise de participation de 49 % dans GMR Airports, groupe aéroportuaire indien

Le 20 février 2020, le Groupe ADP a signé un accord portant sur le rachat, sous certaines conditions, d'une participation de 49 % dans GMR Airports. Depuis le 26 février 2020, le Groupe ADP détient 24,99 % de GMR Airports, a intégré à ce titre le Conseil d'administration de cette société et dispose de droits de gouvernance très étendus. La seconde étape de la prise de participation, pour 24,01 %, est intervenue le 7 juillet 2020 (Cf. partie 2.7 "Événements survenus depuis le 30 juin 2020").

### Information concernant la notation de crédit long terme relative à Aéroports de Paris

Le 25 mars 2020, Aéroports de Paris a pris acte de la décision de l'agence de notation Standard and Poor's de réviser la notation de crédit long terme de l'entreprise en raison de la baisse du trafic en lien avec l'épidémie de CoVid-19. Cette notation est désormais A, avec une perspective négative tandis qu'elle était A+ avec une perspective négative depuis le 27 février 2020.

### Emprunt obligataire de 2,5 milliards d'euros

Le 2 avril 2020, Aéroports de Paris a perçu le 2 avril 2020 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 a demandé au Conseil d'Etat l'annulation de l'avis publié le 27 février 2020 par l'ART sur le CMPC

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. 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.

## 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 signé le 7 mai 2020 un accord portant sur le rachat d'une participation de 100 % de l'aéroport d'Almaty en pleine propriété, et des activités 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. L'aéroport sera consolidé en intégration globale dans les comptes du Groupe ADP.

## 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>1</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>2</sup>).

## 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

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>3</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>4</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.

<sup>1</sup> Cf. communiqué de presse du 31 mars 2020 : "Éléments de mise à jour concernant l'Assemblée Générale Mixte des actionnaires et notamment la distribution du dividende"

<sup>2</sup> Cf. communiqué financier du 10 février 2020 sur les résultats annuels 2019

<sup>3</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>4</sup> Cf. communiqué financier du 2 avril 2019 : "Contrat de Régulation Economique 2021-2025 - Mise à disposition du Dossier Public de Consultation"

## 2.3 Présentation des résultats semestriels

### Comptes consolidés du 1<sup>er</sup> semestre 2020

(en millions d'euros)	S1 2020 <sup>(1) (2)</sup>	S1 2019 <sup>(1)</sup>	2020/2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1 168</b>	<b>2 185</b>	<b>- 46,5 %</b>
<b>EBITDA</b>	<b>39</b>	<b>764</b>	<b>- 94,9 %</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	3,3 %	34,9 %	- 31,6 pts
<b>Résultat opérationnel courant<sup>(2)</sup></b>	<b>- 566</b>	<b>453</b>	<b>- 1 019 M€</b>
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	- 48,5 %	20,7 %	- 69,2 pts
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>- 611</b>	<b>450</b>	<b>- 1 061 M€</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>- 210</b>	<b>-90</b>	<b>- 120 M€</b>
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>- 543</b>	<b>250</b>	<b>- 793 M€</b>

(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) Au 30 juin 2020, le Groupe ADP comptabilise les résultats du Groupe GMR Airports par mise en équivalence à la suite de l'acquisition d'une première participation de 24,99% de GMR Airports en mars 2020. Les résultats du Groupe GMR Airports seront comptabilisés par mise en équivalence à hauteur de 49% à partir de juillet 2020, après l'acquisition par le Groupe ADP d'une seconde participation portant le total de détention à 49% du capital social de GMR Airports (voir les communiqués de presse des 20 et 26 février et 7 juillet 2020)

### Chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	S1 2020 <sup>(1)</sup>	S1 2019 <sup>(1)</sup>	2020/2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1 168</b>	<b>2 185</b>	<b>- 46,5 %</b>
Activités aéronautiques	482	944	- 48,9 %
Commerces et services	371	647	- 42,7 %
dont Société de Distribution Aéroportuaire	136	197	- 30,9 %
dont Relay@ADP	13	26	- 50,1 %
Immobilier	149	146	1,3 %
International et développements aéroportuaires	225	493	- 54,4 %
dont TAV Airports	141	337	- 58,2 %
dont AIG	47	116	- 59,4 %
Autres activités	66	78	- 7,5 %
Eliminations inter-segments	- 125	- 123	1,6 %

(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

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 1 168 millions d'euros sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020, en baisse de 1 017 millions d'euros, du fait de la baisse du trafic résultant de la crise liée au CoVid-19 et plus particulièrement de :

- ◆ la diminution de 57,6 % du produit des redevances aéronautiques à Paris Aéroport (- 323 millions d'euros) ;
- ◆ la baisse de 50,0 % du chiffre d'affaires des activités commerciales à Paris Aéroport (-192 millions d'euros) ;
- ◆ la baisse de 58,2 % du chiffre d'affaires de TAV Airports (- 196 millions d'euros), résultant également de l'impact de la fermeture de l'aéroport d'Istanbul Atatürk en avril 2019 sur les filiales de TAV Airports ;
- ◆ la baisse du chiffre d'affaires d'AIG pour 69 millions d'euros.

Le montant des éliminations inter-segments s'élève à - 125 millions d'euros sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020, contre - 123 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2019.

## EBITDA

(en millions d'euros)	S1 2020 <sup>(1)</sup>	S1 2019 <sup>(1)</sup>	2020/2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1 168</b>	<b>2 185</b>	<b>- 1 017 M€</b>
Charges courantes	(1 082)	(1 467)	- 385 M€
Achats consommés	(137)	(209)	- 72 M€
Services externes	(354)	(550)	- 196 M€
Charges de personnel	(374)	(470)	- 96 M€
Impôts et taxes	(198)	(202)	- 4 M€
Autres charges d'exploitation	(19)	(35)	- 16 M€
Autres charges et produits	(47)	46	- 93 M€
<b>EBITDA</b>	<b>39</b>	<b>764</b>	<b>- 725 M€</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	3,3 %	34,9 %	- 31,6 pts

(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

Le montant des **charges courantes** du groupe s'établit à 1 082 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2020 en baisse de 385 millions d'euros sous l'impulsion du plan d'économie engagé dans l'ensemble du Groupe ADP (dont -218 millions d'euros chez ADP SA, -77 millions d'euros chez TAV Airports, -39 millions d'euros chez AIG). Les charges courantes du groupe se répartissent ainsi :

- ◆ Les **achats consommés** sont en baisse de 72 millions d'euros et s'établissent à 137 millions d'euros, à la suite notamment des économies réalisées par les fermetures d'infrastructures entre mars et juin 2020 et compte tenu du ralentissement au 1<sup>er</sup> semestre 2020 des travaux engagés sur le projet de la Société du Grand Paris (-19 millions d'euros) ;
- ◆ Les **charges liées aux services externes** s'élèvent à 354 millions d'euros. Ces charges diminuent de 196 millions d'euros du fait notamment d'un recours moins important aux prestataires externes en lien avec la baisse du trafic.
- ◆ Les **charges de personnel** sont en baisse de 96 millions d'euros et s'établissent à 374 millions d'euros, du fait notamment du déploiement de l'activité partielle à Paris (-67 millions d'euros) comme de dispositions ayant la même finalité à l'international.

En France, dans les principales sociétés du groupe, l'activité partielle a été mise en œuvre à partir de la mi-mars et porte sur une fourchette allant de 60 à 80 % des effectifs équivalent taux plein. Dans les filiales étrangères, l'accompagnement de la décroissance d'activité a été adapté en prenant en compte les dispositifs réglementaires ainsi que les mesures gouvernementales locales. Ainsi, en Turquie, les mesures d'accompagnement comprennent notamment la mise en œuvre d'un dispositif d'activité partielle à compter du 1<sup>er</sup> avril 2020, la prise de congés sans solde ainsi que des réductions d'éléments de rémunération ;

- ◆ Le montant des **impôts et taxes** est en baisse de 4 millions d'euros et s'établit à 198 millions d'euros. Cette baisse s'explique essentiellement par la baisse de l'activité à Paris par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019 (impact sur la CET pour -15 millions d'euros et les prestations de sûreté pour -9 millions d'euros).

Cette baisse est toutefois limitée par la révision, au 2<sup>nd</sup> semestre 2019, des bases de calcul des taxes foncières 2018 et 2019. Cette révision ayant été comptabilisée lors du 2<sup>nd</sup> semestre 2019, cela entraîne 13 millions d'euros de variation entre le calcul de la taxe foncière au 1<sup>er</sup> semestre 2020 et le montant comptabilisé sur le 1<sup>er</sup> semestre 2019 ;

- ◆ Les **autres charges d'exploitation** sont en baisse de 16 millions d'euros et s'élèvent à 19 millions d'euros.

Les **autres charges et produits** représentent une charge nette de 47 millions d'euros, du fait notamment de :

- ◆ la comptabilisation de dépréciations de créances pour 63 millions d'euros.  
L'augmentation des dépréciations de créances au 1<sup>er</sup> semestre 2020 est principalement due au risque de défaut des clients des secteurs aéronautiques, immobiliers, commerciaux et internationaux dont l'activité a été soudainement interrompue du fait de la crise liée au CoVid-19 intervenue au cours de la période. Tout au long de l'exercice, le groupe réévaluera le risque de défaut des clients et des reprises de provision pourront être éventuellement comptabilisées lors des prochaines clôtures comptables ;
- ◆ la baisse des produits relatifs au projet CDG Express (-15 millions d'euros) du fait de la crise liée au CoVid-19 conduisant à un ralentissement du rythme des études et des travaux, étant précisé qu'il s'agit de refacturations ;
- ◆ un effet base défavorable de 7 millions du fait de la vente de terrains en 2019.

Sur le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2020, l'**EBITDA consolidé** du groupe s'élève à 39 millions d'euros. Le taux de marge brute<sup>1</sup> associé est de 3,3 %, en baisse de 31,6 points.

<sup>1</sup> EBITDA / Chiffre d'affaires

## Résultat net part du Groupe

(en millions d'euros)	S1 2020 <sup>(1) (2)</sup>	S1 2019 <sup>(1)</sup>	2020/2019
<b>EBITDA</b>	<b>39</b>	<b>764</b>	<b>- 725 M€</b>
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels	(514)	(359)	- 155 M€
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence <sup>(2)</sup>	(91)	48	- 139 M€
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>(566)</b>	<b>453</b>	<b>- 1 019 M€</b>
Autres charges et produits opérationnels	(45)	(3)	- 42 M€
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>(611)</b>	<b>450</b>	<b>- 1 061 M€</b>
Résultat financier	(210)	(90)	- 120 M€
<b>Résultat avant impôt</b>	<b>(821)</b>	<b>360</b>	<b>- 1 181 M€</b>
Impôts sur les résultats	92	(128)	+ 220 M€
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(729)</b>	<b>232</b>	<b>- 962 M€</b>
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>(3)</b>	<b>26</b>	<b>- 29 M€</b>
<b>Résultat net</b>	<b>(732)</b>	<b>258</b>	<b>- 991 M€</b>
Résultat net part des intérêts minoritaires	(189)	8	- 198 M€
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>(543)</b>	<b>250</b>	<b>- 793 M€</b>

(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) Au 30 juin 2020, le Groupe ADP comptabilise les résultats du Groupe GMR Airports par mise en équivalence à la suite de l'acquisition d'une première participation de 24,99% de GMR Airports en mars 2020. Les résultats du Groupe GMR Airports seront comptabilisés par mise en équivalence à hauteur de 49% à partir de juillet 2020, après l'acquisition par le Groupe ADP d'une seconde participation portant le total de détention à 49% du capital social de GMR Airports (voir les communiqués de presse des 20 février, 26 février et 7 juillet 2020)

Le **résultat opérationnel courant** s'établit à - 566 millions d'euros, en baisse de 1 019 millions d'euros, du fait notamment de :

- ◆ la baisse de l'EBITDA pour 725 millions d'euros ;
- ◆ la dépréciation d'actifs incorporels de Société de Distribution Aéroportuaire (- 51 millions d'euros), et d'un actif du groupe à l'international (- 132 millions d'euros) ;
- ◆ un effet de base défavorable de - 43 millions d'euros en raison de la comptabilisation au 1<sup>er</sup> semestre 2019 de la réévaluation à la juste valeur de la quote part de participation antérieurement détenue à la date de prise de contrôle de Société de Distribution Aéroportuaire et Relay@ADP<sup>1</sup> ;
- ◆ l'impact des résultats des entreprises mises en équivalence, dont TAV Airports pour - 44 millions d'euros, et ADP International et GMR Airports<sup>2</sup> pour -27 millions d'euros.

Ces éléments sont partiellement compensés par l'impact de la baisse du trafic sur les amortissements des droits d'opérer les aéroports en concession (AOR)<sup>3</sup> de TAV Airports et d'AIG pour 61 millions d'euros, du fait d'un mode d'amortissement calculé en fonction du trafic.

Le **résultat opérationnel** s'élève à - 611 millions d'euros, en lien avec la baisse du résultat opérationnel courant et la dépréciation de l'écart de valeur d'acquisition (goodwill) d'un actif à l'international (AIG) dans les comptes du groupe.

Le **résultat financier** s'établit à - 210 millions d'euros, en baisse de 120 millions du fait notamment de la hausse du coût de l'endettement financier brut (- 32 millions d'euros) lié à l'émission d'emprunts obligataires (voir ci-dessous) et à des dépréciations sur participations à l'international pour 79 millions d'euros.

L'**endettement financier net** du Groupe ADP s'établit à 6 576 millions d'euros au 30 juin 2020, contre à 5 254 millions d'euros au 31 décembre 2019. La dette nette hors TAV Airports et hors AIG s'élève à 5 419 millions d'euros.

De surcroît, Aéroports de Paris a perçu le 2 juillet 2020 le produit de l'émission d'un emprunt obligataire pour un montant de 1,5 milliard d'euros<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Conformément à la norme IFRS 3 "regroupement d'entreprises", la participation antérieurement détenue est réévaluée à la juste valeur par résultat à la date de prise de contrôle, soit le 11 avril 2019

<sup>2</sup> Au 30 juin 2020, le Groupe ADP comptabilise les résultats du Groupe GMR Airports par mise en équivalence à la suite de l'acquisition d'une première participation de 24,99% de GMR Airports en mars 2020. Les résultats du Groupe GMR Airports seront comptabilisés par mise en équivalence à hauteur de 49% à partir de juillet 2020, après l'acquisition par le Groupe ADP d'une seconde participation portant le total de détention à 49% du capital social de GMR Airports (voir les communiqués de presse des 20 et 26 février et 7 juillet 2020)

<sup>3</sup> Airport Operation Rights (AOR)

<sup>4</sup> Voir page 16 "Evènements survenus depuis le 30 juin 2020"

**Les impôts sur les bénéfices** représentent un produit d'impôt s'élevant à 92 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2020 (contre une charge de 128 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2019), en lien notamment avec la reconnaissance d'impôts différés actifs sur la perte comptabilisée par ADP SA sur le semestre.

**Le résultat net des activités non poursuivies** s'élève à - 3 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2020, contre 26 M€ au 1<sup>er</sup> semestre 2019, et correspondait en 2019 exclusivement à l'activité de TAV Istanbul du 1<sup>er</sup> janvier 2019 jusqu'au 6 avril 2019, date à laquelle les vols commerciaux d'Istanbul Atatürk ont été transférés vers le nouvel aéroport d'Istanbul. 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 cette date.

**Le résultat net** s'élève à - 732 millions d'euros sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020.

Compte-tenu de l'ensemble de ces éléments, **le résultat net part du Groupe** s'inscrit en baisse de 793 millions d'euros, à - 543 millions d'euros.

## Analyse par segment

### Activités aéronautiques – Plates-formes franciliennes

(en millions d'euros)	S1 2020	S1 2019	2020/2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>482</b>	<b>944</b>	<b>- 48,9 %</b>
Redevances aéronautiques	237	560	- 57,6 %
Redevances passagers	134	348	- 61,4 %
Redevances atterrissage	62	127	- 51,3 %
Redevances stationnement	41	85	- 51,4 %
Redevances spécialisées	54	124	- 56,2 %
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	174	243	- 28,3 %
Autres produits	17	17	0 %
<b>EBITDA</b>	<b>- 55</b>	<b>264</b>	<b>- 319 M€</b>
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>- 222</b>	<b>111</b>	<b>- 333 M€</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	- 11,4 %	28,0 %	- 39,3 pts
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	- 46,0 %	11,7 %	- 57,7 pts

Sur le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2020, le **chiffre d'affaires du segment Activités aéronautiques**, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, est en baisse de 48,9 %, à 482 millions d'euros. Il ne varie pas dans la même proportion que le trafic de passagers sur la période (- 62,2 %), du fait notamment de la rigidité des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires.

Le produit des **redevances aéronautiques** (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) est en baisse de 57,6 %, à 237 millions d'euros, sous l'effet de la baisse du trafic de passagers par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019.

L'exonération de la redevance de stationnement, mise en place le 16 mars 2020 pour les avions immobilisés sur les plateformes parisiennes du fait de la crise liée au CoVid-19, est reconduite à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2020 sur la base de conditions différentes.

Le produit des **redevances spécialisées** est en baisse à 54 millions d'euros sous l'effet de la baisse du trafic de passagers.

**Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires** sont en baisse à 174 millions d'euros, en lien avec la baisse du trafic de passagers.

Les **autres produits** sont 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. Ils s'élèvent à 17 millions sur le premier semestre 2020.

**L'EBITDA** est en baisse de 319 millions à - 55 millions d'euros du fait de la baisse du chiffre d'affaires et de la comptabilisation de dépréciations de créances pour 21 millions d'euros (voir commentaire sur l'EBITDA du groupe relatif au poste "autres charges et produits").

Comme indiqué *supra*, l'augmentation des dépréciations de créances au 1<sup>er</sup> semestre 2020 est principalement due au risque de défaut des clients dont l'activité a été soudainement interrompue par la crise liée au CoVid-19 intervenue au cours de la période. Tout au long de l'exercice, le groupe réévaluera le risque de défaut des clients et des reprises de provision pourront être éventuellement comptabilisées lors des prochaines clôtures comptables.

Le **résultat opérationnel courant** s'affiche en baisse de 333 millions d'euros, à - 222 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2020, du fait essentiellement de la baisse de l'EBITDA sur le semestre.

## Commerces et services – Plates-formes franciliennes

(en millions d'euros)	S1 2020 <sup>(1)</sup>	S1 2019 <sup>(1)</sup>	2020/2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>371</b>	<b>647</b>	<b>- 42,7 %</b>
Activités commerciales	191	383	- 50,0 %
<i>Société de Distribution Aéroportuaire</i>	136	197	- 30,9 %
<i>Relay@ADP</i>	13	26	- 50,1 %
<i>Autres Boutiques et Bars et Restaurants</i>	18	116	- 84,9 %
<i>Publicité</i>	13	24	- 44,6 %
<i>Autres produits</i>	11	21	- 46,1 %
Parcs et accès	44	84	- 47,8 %
Prestations industrielles	57	71	- 19,0 %
Recettes locatives	59	71	- 16,7 %
Autres produits	19	38	- 50,6 %
<b>EBITDA</b>	<b>42</b>	<b>255</b>	<b>- 213 M€</b>
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence	- 2	40	- 42 M€
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>- 103</b>	<b>222</b>	<b>- 325 M€</b>
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	11,5 %	39,4 %	- 27,9 pts
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	- 28,4 %	34,3 %	- 62,7 pts

(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

Sur le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2020, le **chiffre d'affaires du segment Commerces et services**, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, baisse de 42,7 %, à 371 millions d'euros.

Le **chiffre d'affaires des activités commerciales**<sup>1</sup> se compose des revenus perçus sur les boutiques côté pistes et côté ville, les bars et restaurants, les activités banques et change et les loueurs de voitures ainsi que le chiffre d'affaires lié à la publicité.

Sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020, le chiffre d'affaires des activités commerciales s'élève à 191 millions d'euros.

Pour rappel, ce chiffre tient compte de l'intégration globale à compter d'avril 2019 de Société de Distribution Aéroportuaire, dont le chiffre d'affaires s'élève à 136 millions d'euros, et de Relay@ADP, dont le chiffre d'affaires s'élève à 13 millions d'euros.

Les activités commerciales ont été considérablement réduites de la mi-mars à la mi-mai par la mise en place des mesures sanitaires, la période de confinement et la restriction des commerces autorisés.

Avec la dégradation de trafic conséquente à la crise liée au CoVid-19, l'adaptation de l'activité a conduit à opérer sur un nombre restreint de terminaux (2A, 2EK, 2F) avec un trafic essentiellement Schengen.

Avec la levée du confinement et la reprise du trafic, un nombre restreint de boutiques a pu rouvrir à partir du 20 mai sur le terminal 2E Hall K et du 29 mai sur les terminaux 2E et 2F. Plus récemment, la réouverture d'Orly le 26 juin et la reprise progressive des vols en période estivale permettent la réouverture des commerces d'Orly 3 et d'Orly 4.

Le CA/Pax<sup>2</sup> des boutiques en zone réservée reste cependant en progression de + 4,9 % sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020 pour atteindre 19,8 €.

En réponse à la crise liée au CoVid-19, les opérateurs et filiales commerciales ont eu recours au chômage partiel. Pour rappel, dès le 6 avril 2020, 99% des effectifs de Société de Distribution Aéroportuaire étaient en congés de tout type (congés payés, RTT, récupération...) ou en chômage partiel.

Le groupe estime que la crise liée au CoVid-19 aura trois types d'impact sur le CA des activités commerciales au cours des années à venir :

- un impact à moyen-long terme conséquent sur la volumétrie de trafic ;
- un impact à court-moyen terme important sur le mix trafic, qui pourrait dégrader le CA/pax ;
- un impact à court terme lié aux retards d'ouverture sur certains projets (terminal 1 notamment).

<sup>1</sup> Voir le chapitre 8 du document d'enregistrement universel 2019 mis à disposition le 23 mars 2020

<sup>2</sup> Chiffre d'affaires des boutiques côté pistes divisé par le nombre de passagers au départ (CA/Pax)

En conséquence de la baisse moyen-long terme des prévisions de chiffre d'affaires, le groupe construit un plan d'actions conjointement avec les JVs commerciales et les opérateurs du groupe pour réadapter les structures opérationnelles à la nouvelle situation. A cette fin, deux types d'actions sont envisagés :

- des actions à court terme touchant tous les opérateurs et visant, sur la période 2020-2022, à optimiser les coûts opérationnels et réduire l'endettement des JVs du groupe. Une attention particulière est ainsi portée à la cinématique de réouverture des infrastructures en lien avec le trafic. Ces actions court terme passent également par un ré arbitrage du plan de CAPEX ;
- des actions structurelles visant à améliorer la productivité des commerces en s'appuyant sur la structuration sous forme de JVs.

Le chiffre d'affaires des **parkings** est en baisse (- 47,8 %), à 44 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires des **prestations industrielles** (fourniture d'électricité et d'eau) est en baisse de 19,0 %, à 57 millions d'euros.

Le produit des **recettes locatives** (locations de locaux en aéroports) est en baisse de 16,7 % à 59 millions d'euros.

Les **recettes des autres produits** (essentiellement constitués de prestations internes) diminuent de 19 millions d'euros, à 19 millions d'euros, en raison notamment d'une baisse de 14 millions d'euros sur les travaux du projet Société du Grand Paris.

**L'EBITDA** du segment est en baisse de 83,6 %, à 42 millions d'euros, à la suite notamment de la baisse du chiffre d'affaires et de la comptabilisation de dépréciations de créances clients pour 6 millions d'euros.

La quote-part de résultats des sociétés mises en équivalence s'élève à - 2 millions d'euros du fait d'un effet base 2019 défavorable en raison de la réévaluation à la juste valeur en 2019 de la quote-part de la participation antérieurement détenue à la date de prise de contrôle de Société de Distribution Aéroportuaire et Relay@ADP pour 43 millions d'euros.

Le **résultat opérationnel courant** s'affiche en baisse de 325 millions d'euros, à - 103 millions d'euros, du fait notamment d'une dépréciation sur Société de Distribution Aéroportuaire pour 51 millions d'euros.

## Immobilier – Plates-formes franciliennes

(en millions d'euros)	S1 2020	S1 2019	2020/2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>149</b>	<b>146</b>	<b>+ 1,3 %</b>
Chiffre d'affaires externe	126	123	+ 2,3 %
<i>Terrains</i>	60	58	+ 2,9 %
<i>Bâtiments</i>	36	34	+ 5,1 %
<i>Autres</i>	30	31	- 1,8 %
Chiffre d'affaires interne	24	23	+ 1,8 %
Autres charges et produits	- 22	5	- 28 M€
<b>EBITDA</b>	<b>62</b>	<b>84</b>	<b>- 25,2 %</b>
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence	0	1	- 1 M€
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>37</b>	<b>61</b>	<b>- 38,8 %</b>
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	41,9 %	57,2 %	- 15,3 pts
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	25,0 %	41,8 %	- 16,8 pts

Sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020, le **chiffre d'affaires du segment Immobilier**, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, est en hausse de 1,3 %, à 149 millions d'euros.

Le **chiffre d'affaires externe**<sup>1</sup> est en hausse de + 2,3 %, à 126 millions d'euros.

L'**EBITDA** du segment s'établit en baisse de 25,2 %, à 62 millions d'euros, du fait de la comptabilisation de dépréciations de créances pour 23 millions d'euros (voir commentaire sur l'EBITDA du groupe relatif au poste "autres charges et produits").

Le **résultat opérationnel courant** est en baisse de 24 millions d'euros, à 37 millions d'euros.

<sup>1</sup> Réalisé avec des tiers (hors groupe)

## International et développements aéroportuaires

(en millions d'euros)	S1 2020 <sup>(1) (2)</sup>	S1 2019 <sup>(1)</sup>	2020/2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>225</b>	<b>493</b>	<b>- 54,4 %</b>
ADP International	81	152	- 46,4 %
dont AIG	47	116	- 59,4 %
dont ADP Ingénierie	25	28	- 11,0 %
TAV Airports	141	337	- 58,2 %
Société de Distribution Aéroportuaire Croatie	2	4	- 45,6 %
<b>EBITDA</b>	<b>- 16</b>	<b>138</b>	<b>- 154 M€</b>
Quote-part de résultat des MEE	- 89	7	- 95 M€
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>- 277</b>	<b>43</b>	<b>- 320 M€</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	- 7,2 %	26,5 %	- 33,7 pts
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	- 123,2 %	8,3 %	- 131,5 pts

(1) Ces données prennent en compte l'intégration globale des résultats de MZLZ-TRGOVINA D.o.o (Société de Distribution Aéroportuaire Croatie) à partir d'avril 2019

(2) Au 30 juin 2020, le Groupe ADP comptabilise les résultats du Groupe GMR Airports par mise en équivalence à la suite de l'acquisition d'une première participation de 24,99% de GMR Airports en mars 2020. Les résultats du Groupe GMR Airports seront comptabilisés par mise en équivalence à hauteur de 49% à partir de juillet 2020, après l'acquisition par le Groupe ADP d'une seconde participation portant le total de détention à 49% du capital social de GMR Airports (voir les communiqués de presse des 20 février, 26 février et 7 juillet 2020)

Sur le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2020, le **chiffre d'affaires du segment International et développements aéroportuaires** s'élève à 225 millions d'euros, en baisse de 54,4 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019 du fait principalement de :

- ◆ la baisse du chiffre d'affaires d'AIG pour 69 millions d'euros, à 47 millions d'euros, s'expliquant principalement par la baisse des redevances passagers pour 40 millions d'euros liée à la baisse du trafic enregistrée à Amman (- 62,4 %) et de celle du chiffre d'affaires des boutiques en zone réservée (- 11 millions d'euros);
- ◆ la baisse du chiffre d'affaires de TAV Airports pour 196 millions d'euros, à 141 millions d'euros, s'expliquant principalement par :
  - la baisse du chiffre d'affaires de BTA (société spécialisée dans les bars et restaurants) pour - 46 millions d'euros et de TAV OS (société spécialisée dans la gestion des salons en aéroport) d'euros pour - 27 millions, du fait de l'impact de la crise liée au CoVid-19 sur la fréquentation des aéroports dans lesquels ces deux sociétés opèrent mais aussi de la fermeture de l'aéroport d'Istanbul Atatürk en avril 2019 ;
  - la baisse du chiffre d'affaires de Havas (société spécialisée dans l'assistance en escale) pour - 35 millions d'euros, en raison notamment de la baisse du nombre de vols (- 53 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019) ;
  - la baisse du chiffre d'affaires de TAV Géorgie (société gestionnaire des aéroports de Tbilissi et Batumi) pour - 32 millions d'euros à la suite notamment de la baisse du trafic enregistré (- 74,6 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019) mais aussi des restrictions aériennes imposées depuis juillet 2019 par la Russie vers et depuis la Géorgie.

Le chiffre d'affaires d'**ADP Ingénierie** est en baisse de 3 millions d'euros et s'élève à 25 millions d'euros.

**L'EBITDA de TAV Airports** baisse de 125 millions d'euros, à - 10 millions d'euros en lien avec la baisse du chiffre d'affaires (- 196 millions d'euros), et la comptabilisation de dépréciations de créances pour 7 millions d'euros (voir commentaire sur l'EBITDA du groupe relatif au poste "autres charges et produits").

**L'EBITDA du segment international et développements aéroportuaires** est en baisse de 154 millions d'euros, à - 16 millions d'euros, du fait principalement de la baisse du chiffre d'affaires du segment (- 54,4 %) malgré les actions menées pour réduire les charges courantes notamment chez TAV Airports (- 35 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019) et AIG (- 49,5 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019).

Le **résultat opérationnel courant** du segment s'élève à - 277 millions d'euros, contre un résultat à 43 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2019, du fait de :

- ◆ la dépréciation d'un actif à l'international (-132 millions d'euros).
- ◆ la baisse du résultat des sociétés mises en équivalence, qui s'établit à - 89 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2020 (- 95 millions d'euros). Cette forte baisse par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019 s'explique du fait principalement :
  - des résultats des sociétés mises en équivalence par TAV Airports pour - 44 millions d'euros ;
  - des résultats d'ADP international et de GMR Airports à compter de mars 2020, pour - 27 millions d'euros.

**Autres activités**

(en millions d'euros)	S1 2020	S1 2019	2020/2019
<b>Produits</b>	<b>66</b>	<b>78</b>	<b>- 7,5 %</b>
<i>Hub One</i>	64	70	- 8,7 %
<b>EBITDA</b>	<b>7</b>	<b>23</b>	<b>- 16 M€</b>
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>- 16 M€</b>
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	11,0 %	31,9 %	- 21,0 pts
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	- 0,4 %	22,4 %	- 22,8 pts

Sur le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2020, le **produit du segment Autres activités** est en baisse de 7,5 %, à 66 millions d'euros, principalement en raison de la non-reconduction de certaines études réalisées en 2019 au titre de CDG Express (il s'agit de refacturations).

Hub One voit son chiffre d'affaires baisser de 8,7 %, à 64 millions d'euros.

L'**EBITDA** du segment s'élève à 7 millions d'euros, en baisse de 16 millions d'euros notamment en lien avec un rythme de travaux plus important en 2019 qu'en 2020 pour le projet CDG Express.

Le **résultat opérationnel courant** du segment est nul, en baisse de 16 millions d'euros.

## 2.4 Flux de trésorerie

(en millions d'euros)	S1 2020	S1 2019
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	112	654
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(1 176)	(592)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	1 830	(48)
Incidences des variations de cours des devises	(2)	(1)
<b>Variation de la trésorerie</b>	<b>764</b>	<b>13</b>
Trésorerie d'ouverture	1 972	2 055
Trésorerie de clôture	2 736	2 068

### Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

(en millions d'euros)	S1 2020	S1 2019
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>(611)</b>	<b>450</b>
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	658	279
Produits financiers nets hors coût de l'endettement	(28)	(29)
<b>Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt</b>	<b>19</b>	<b>700</b>
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>24</b>	<b>39</b>
Impôts sur le résultat payés	(44)	(170)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	113	85
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>	<b>112</b>	<b>654</b>

### Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements

(en millions d'euros)	S1 2020	S1 2019
Investissement corporels, incorporels et de placement*	(344)	(516)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(80)	(87)
Investissements financiers, filiales et participations (nets de la trésorerie acquise)	(690)	(14)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	-	-
Variation des autres actifs financiers	(68)	(96)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	2	15
Dividendes reçus	4	106
<b>Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement</b>	<b>(1 176)</b>	<b>(592)</b>

### Flux de trésorerie liés aux activités de financement

(en millions d'euros)	S1 2020	S1 2019
Subventions reçues au cours de la période	1	2
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	(3)	-
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-	(297)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	(32)	(73)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	2 531	815
Remboursement des emprunts à long terme	(763)	(425)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(7)	(4)
Variation des autres passifs financiers	46	19
Intérêts payés	(121)	(116)
Intérêts reçus	2	29
Flux relatifs aux activités non poursuivies	176	2
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>	<b>1 830</b>	<b>(48)</b>

## 2.5 Endettement

L'endettement financier net du Groupe ADP est en hausse, à 6 576 millions d'euros au 30 juin 2020, contre 5 254 millions euros au 31 décembre 2019.

Aéroports de Paris est noté A (perspective négative) par Standard & Poor's depuis mars 2020.

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>9 462</b>	<b>7 439</b>
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires	23	36
<b>Endettement financier brut</b>	<b>9 485</b>	<b>7 475</b>
Instruments financiers dérivés actif	15	15
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	81	138
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 772	1 982
Liquidités soumises à restriction (*)	41	86
<b>Endettement financier net</b>	<b>6 576</b>	<b>5 254</b>
<b>Gearing</b>	<b>129 %</b>	<b>87 %</b>

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

## 2.6 Principaux risques et incertitudes pour le 2<sup>nd</sup> semestre 2020

Les principaux risques et incertitudes auxquels le Groupe s'estime confronté sont décrits dans le chapitre 3 "Facteurs de risques" du Document d'Enregistrement Universel 2019, déposé le 23 mars 2020 auprès de l'Autorité des Marchés Financiers sous le numéro D. 20-0159, tel que mis à jour par un amendement en date du 23 juin 2020<sup>1</sup>.

La description des principaux risques figurant dans le chapitre 3.1 du Document d'Enregistrement Universel 2019, tel qu'amendé, reste valable à la date de diffusion du présent rapport financier semestriel pour l'appréciation des risques et incertitudes majeurs pouvant affecter le Groupe sur la fin de l'exercice en cours.

Les informations à caractère prévisionnel contenues dans le présent rapport sont susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées et restent notamment subordonnées aux facteurs de risques et incertitudes.

Les facteurs de risques figurant dans le Document d'Enregistrement Universel 2019 tel qu'amendé sont présentés par catégories sans hiérarchisation entre elles. Les risques sont classés, au sein d'une même catégorie, par ordre d'importance décroissant, et sont numérotés afin de faciliter le lien entre le tableau qui suit et les descriptions détaillées.

Ils sont repris en synthèse dans le tableau suivant qui reprend une hiérarchisation selon leur « criticité nette » et qui fait apparaître certains risques extra-financiers figurant au sein de la Déclaration de Performance Extra Financière.

Pour plus de détail il convient de se reporter à la description complète des facteurs de risque figurant au chapitre 3.1 du Document d'Enregistrement Universel 2019, tel qu'amendé.

<sup>1</sup> Voir communiqué de presse du 23 juin 2020 : "Mise à disposition de l'amendement au Document d'Enregistrement Universel 2019"

Catégories	Sous-catégories	Description	Criticité nette	Risque 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 criticité

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.

## 2.7 Événements survenus depuis le 30 juin 2020

### Emprunt obligataire de 1,5 milliards d'euros

Le 2 juillet 2020, Aéroports de Paris a perçu le produit de l'émission de l'emprunt obligataire qu'elle a lancé le 25 juin 2020 un emprunt obligataire pour un montant de 1,5 milliards d'euros en deux tranches :

- une première tranche de 750 millions d'euros à échéance 2029 avec un taux annuel de 1,00 % et
- une seconde tranche de 750 millions d'euros à échéance 2032 avec un taux annuel de 1,50 %.

### Groupe ADP réalise le 7 juillet la deuxième partie de sa prise de participation de 49 % dans GMR Airports dans des conditions révisées

Il est rappelé que le Groupe ADP a signé le 20 février 2020 un accord portant sur le rachat, sous réserve des conditions réglementaires usuelles, d'une participation de 49 % dans GMR Airports (Cf. communiqué de presse publié le même jour<sup>1</sup>).

Il est également rappelé que cette opération devait se dérouler en deux phases : une première phase pour une participation de 24,99 %<sup>2</sup> et une seconde phase, soumise à certaines conditions réglementaires, pour 24,01 %.

Depuis le 26 février 2020, le Groupe ADP détient 24,99 % de GMR Airports et a intégré à ce titre le Conseil d'administration de cette société et dispose depuis cette date de droits de gouvernance très étendus.

Afin de prendre en compte l'impact de la pandémie liée au CoVid-19 sur le secteur aérien et ses perspectives à moyen terme dans les aéroports du Groupe GMR Airports, le Groupe ADP et GMR ont signé, le 7 juillet 2020, un amendement au contrat de vente et au pacte d'actionnaires.

Aux termes de cet amendement, le montant payé au deuxième closing est réduit de Rs. 1 060 Crores (126 millions d'euros<sup>3</sup>) par rapport au montant prévu initialement de Rs. 5 532 Crores (658 millions d'euros<sup>3</sup>). L'amendement prévoit en effet que la deuxième tranche de l'investissement, pour 24,01% de GMR Airports, est désormais structurée en deux parties :

- o Un montant ferme, payé immédiatement au moment du second closing, pour un montant net de Rs. 4 472 Crores (532 millions d'euros<sup>3</sup>), incluant Rs. 1 000 Crores (119 millions d'euros<sup>3</sup>) d'augmentation de capital de GMR Airports ;
- o Un complément de prix (earn-out), pour un montant total potentiel de Rs 1 060 Crores (126 millions d'euros<sup>3</sup>), conditionné à l'atteinte de certaines cibles de performance des activités de GMR Airports d'ici à 2024.

Les droits de gouvernance très étendus du Groupe ADP sont inchangés et le Groupe ADP et le Groupe GMR réaffirment leur volonté de former un partenariat industriel et stratégique majeur. La deuxième phase de cette opération, qui marque son complet achèvement, a été effectivement réalisée permettant au Groupe ADP de détenir désormais 49 % de GMR Airports.

### Le Groupe ADP engage des négociations avec les organisations syndicales en vue de procéder aux adaptations du modèle économique et social nécessitées par la crise

Alors que le trafic aérien était jusqu'à présent en croissance quasiment ininterrompue depuis 50 ans, amenant une concurrence accrue entre les grandes plates-formes internationales (*hubs*), la crise liée à l'épidémie du CoVid-19 a conduit à un arrêt brutal du transport aérien. Il est aujourd'hui avéré que le rétablissement du trafic sera très progressif, avec un retour au niveau de celui de 2019 attendu entre 2024 et 2027.

Le Groupe ADP était structurellement organisé pour faire face à un développement important de ses activités tant en France qu'à l'international, à travers ses métiers, sa structure sociale, salariale et financière dynamique.

A la suite de la pandémie et des bouleversements durables qu'elle entraîne, le Groupe ADP doit s'adapter pour passer d'un modèle d'accompagnement de la croissance à un modèle de gestion d'une situation dans laquelle les activités et les investissements seront réduits. Ainsi, le contrat de régulation économique 2016-2020 pour les plates-formes parisiennes a été résilié avec l'accord de l'Etat. Le processus d'élaboration d'un nouveau contrat a été suspendu.

Dans ce nouvel environnement opérationnel et financier, les orientations stratégiques du Groupe ADP doivent être revues. Le Groupe ADP vise à redonner à l'entreprise une possibilité de renouer avec une croissance rentable et durable.

<sup>1</sup> Communiqué de presse du 20 février 2020 : Avec l'acquisition de 49% du groupe indien GMR Airports, le Groupe ADP crée le premier réseau mondial d'aéroports

<sup>2</sup> Communiqué de presse du 26 février 2020 : Groupe ADP réalise la première étape de la prise de participation de 49% dans GMR Airports

<sup>3</sup> Hors coûts d'acquisition, taux de change EUR/INR=84,06

A l'occasion d'un comité social d'entreprise extraordinaire qui s'est tenu le 9 juillet, il a été proposé aux représentants des salariés d'engager des négociations en vue d'adapter le modèle économique et social de la maison-mère ADP SA, en utilisant trois outils prévus par le code du travail, nécessitant chacun un accord majoritaire :

- un accord sur une activité partielle de longue durée (APLD), afin de faire face à une baisse d'activité sur les métiers concernés ;
- un accord de performance collective (APC), afin de préserver l'emploi, de gagner en agilité et de moderniser la relation au travail ;
- un dispositif de rupture conventionnelle collective (RCC) afin d'accompagner les choix de chaque salarié.

En proposant le recours à ces outils, le Groupe ADP fait le choix du dialogue social, de la responsabilité et de la solidarité. L'objectif est de mobiliser toutes les solutions offertes par la négociation sociale pour éviter les pertes de compétences et conserver la compétitivité de notre outil industriel.

## Publication des résultats semestriels de TAV Airports

Sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020, le chiffre d'affaires publié de TAV Airports s'élève à 141,9 millions d'euros, en baisse de 58 % par rapport à la même période l'année dernière. L'EBITDA affiche une baisse de 107 millions d'euros à - 9,6 millions d'euros. Le résultat net est une perte de - 150,2 millions d'euros.

## 2.8 Principales conventions entre parties liées

Aucune convention entre Aéroports de Paris SA et des parties liées ayant influé significativement sur la situation financière ou les résultats de la Société n'est intervenue au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2020. De même, aucune modification des opérations entre parties liées, de nature à influencer significativement sur la situation financière ou les résultats de la Société, n'est intervenue au cours de cette période.

### 3 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'INFORMATION FINANCIERE SEMESTRIELLE

Aux Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la société Aéroports de Paris, relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité de votre conseil d'administration le 27 juillet 2020 sur la base des éléments disponibles à cette date dans un contexte évolutif de crise liée au Covid-19 et de difficultés à appréhender ses incidences et les perspectives d'avenir. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

#### 1. Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34 – norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

#### 2. Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité établi le 27 juillet 2020 commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

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

Paris-La Défense, le 27 juillet 2020

Les Commissaires aux Comptes

DELOITTE & ASSOCIES

ERNST & YOUNG Audit

Olivier Broissand

Christophe Patrier

Alban de Claverie

Alain Perroux

## 4 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS SEMESTRIELS 2020

### 4.1 Comptes consolidés du Groupe ADP au 30 juin 2020

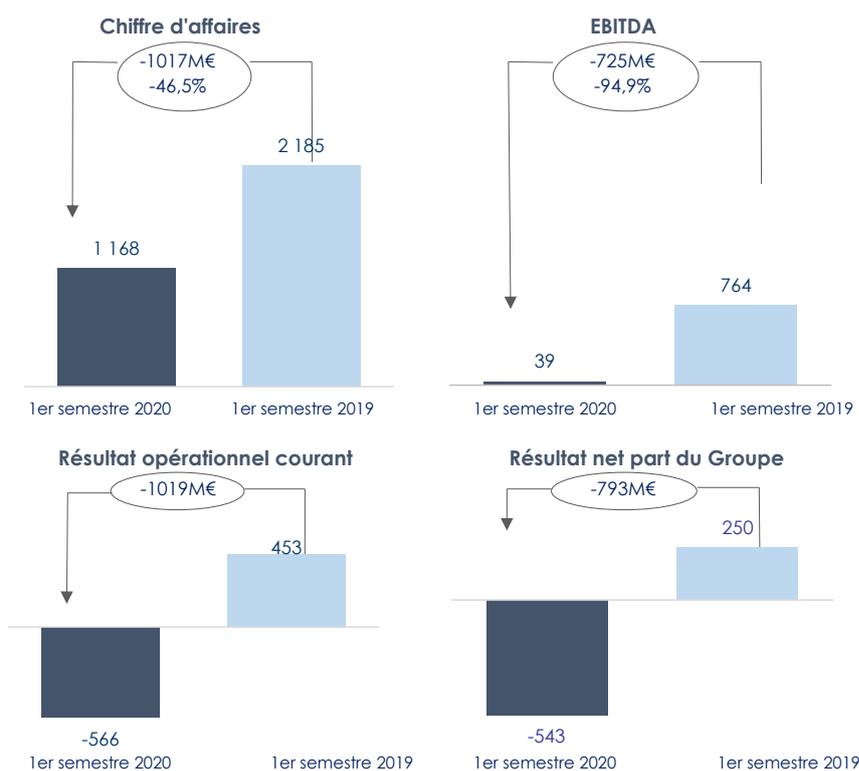
#### Chiffres clés

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2020	1er semestre 2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	4	1 168	2 185
<b>EBITDA</b>		39	764
Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires		3,3%	34,9%
<b>Résultat opérationnel courant</b>		(566)	453
<b>Résultat opérationnel</b>		(611)	450
<b>Résultat net part du Groupe</b>		(543)	250
<b>Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt</b>		19	700
<b>Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)</b>	13	(690)	(14)
<b>Investissement corporels, incorporels et de placement*</b>	13	(344)	(516)

(en millions d'euros)	Notes	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
<b>Capitaux propres</b>	7	5 100	6 007
<b>Endettement financier net</b>	9	6 576	5 254
Gearing		129%	87%

\* Données retraitées telles que décrites dans la note 13



## Glossaire

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

- ◆ **Les actifs non courants** définis par opposition aux **actifs courants** (ces derniers ayant vocation à être consommés, vendus ou réalisés au cours de l'exercice, étant détenus à des fins de transaction sous douze mois ou étant assimilables à de la trésorerie) regroupent tous les actifs détenus sur une longue échéance comprenant les actifs immobilisés corporels, incorporels et financiers et également tous les autres actifs non courants.
- ◆ **Les passifs non courants** définis par opposition aux **passifs courants** regroupent tout engagement qui ne sera pas réglé dans le cadre d'un cycle d'exploitation normal de l'entreprise et sous une échéance de douze mois.

## Compte de résultat consolidé

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	1er semestre 2020	1er semestre 2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4</b>	<b>1 168</b>	<b>2 185</b>
Autres produits opérationnels courants	4	14	39
Achats consommés	4	(137)	(209)
Charges de personnel	5	(374)	(470)
Autres charges opérationnelles courantes	4	(571)	(787)
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	4 & 8	(61)	6
<b>EBITDA</b>		<b>39</b>	<b>764</b>
<i>Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires</i>		3,3%	34,9%
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels	6	(514)	(359)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	4	(91)	48
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>(566)</b>	<b>453</b>
Autres produits et charges opérationnels	10	(45)	(3)
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>(611)</b>	<b>450</b>
Produits financiers		48	88
Charges financières		(258)	(178)
<b>Résultat financier</b>	<b>9</b>	<b>(210)</b>	<b>(90)</b>
<b>Résultat avant impôt</b>		<b>(821)</b>	<b>360</b>
Impôts sur les résultats	11	92	(128)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(729)</b>	<b>232</b>
Résultat net des activités non poursuivies	12	(3)	26
<b>Résultat net</b>		<b>(732)</b>	<b>258</b>
<b>Résultat net part du Groupe</b>		<b>(543)</b>	<b>250</b>
Résultat net part des intérêts minoritaires		(189)	8
<b>Résultat net par action part du Groupe</b>			
Résultat de base par action (en euros)	7	(5,49)	2,52
Résultat dilué par action (en euros)	7	(5,49)	2,52
<b>Résultat net des activités poursuivies par action part du Groupe</b>			
Résultat de base par action (en euros)	7	(5,47)	2,40
Résultat dilué par action (en euros)	7	(5,47)	2,40



## État du résultat global

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
<b>Résultat net</b>	<b>(732)</b>	<b>258</b>
Ecart de conversion	(80)	(12)
Variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux futurs	(9)	(32)
Impôt sur éléments ci-dessus	1	6
Éléments de résultat global afférents aux entreprises associées, nets d'impôt	(51)	(6)
Éléments de résultat global relatifs aux activités non poursuivies	-	(1)
<b>Éléments recyclables en résultat</b>	<b>(139)</b>	<b>(45)</b>
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entités intégrées globalement	3	(45)
Impôt sur éléments ci-dessus	2	1
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, liés aux activités non poursuivies	-	(1)
<b>Éléments non recyclables en résultat</b>	<b>5</b>	<b>(45)</b>
<b>Résultat global total pour la période</b>	<b>(866)</b>	<b>168</b>
Part des intérêts minoritaires	(208)	(19)
Part du Groupe	(658)	187



## État consolidé de la situation financière

### Actifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
Immobilisations incorporelles	6	3 020	3 304
Immobilisations corporelles	6	7 968	7 930
Immeubles de placement	6	515	510
Participations dans les entreprises mises en équivalence	4	1 519	1 019
Autres actifs financiers non courants	9	412	682
Actifs d'impôt différé	11	37	37
<b>Actifs non courants</b>		<b>13 471</b>	<b>13 482</b>
Stocks		93	94
Actifs sur contrats		4	3
Clients et comptes rattachés	4	506	609
Autres créances et charges constatées d'avance	4	440	382
Autres actifs financiers courants	9	192	176
Actifs d'impôt exigible	11	82	65
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13	2 772	1 982
<b>Actifs courants</b>		<b>4 089</b>	<b>3 310</b>
<b>Total des actifs</b>		<b>17 560</b>	<b>16 793</b>

### Capitaux propres et passifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
Capital		297	297
Primes liées au capital		543	543
Actions propres		(3)	-
Résultats non distribués		3 786	4 341
Autres éléments de capitaux propres		(264)	(149)
<b>Capitaux propres - part du Groupe</b>		<b>4 359</b>	<b>5 032</b>
Intérêts minoritaires		741	975
<b>Total des capitaux propres</b>	7	<b>5 100</b>	<b>6 007</b>
Emprunts et dettes financières à long terme	9	8 200	6 077
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	5	522	511
Autres provisions non courantes	8	67	47
Passifs d'impôt différé	11	267	371
Autres passifs non courants	8	775	798
<b>Passifs non courants</b>		<b>9 831</b>	<b>7 804</b>
Passifs sur contrats		-	2
Fournisseurs et comptes rattachés	4	530	679
Autres dettes et produits constatés d'avance	4	808	812
Emprunts et dettes financières à court terme	9	1 262	1 362
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	5	7	14
Autres provisions courantes	8	7	5
Passifs d'impôt exigible	11	15	107
<b>Passifs courants</b>		<b>2 629</b>	<b>2 982</b>
<b>Total des capitaux propres et passifs</b>		<b>17 560</b>	<b>16 793</b>



## Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2020	1er semestre 2019
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>(611)</b>	<b>450</b>
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	13	658	279
Produits financiers nets hors coût de l'endettement		(28)	(29)
<b>Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt</b>		<b>19</b>	<b>700</b>
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	13	<b>24</b>	<b>39</b>
Impôts sur le résultat payés		(44)	(170)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	113	85
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>		<b>112</b>	<b>654</b>
Investissement corporels, incorporels et de placement*	13	(344)	(516)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(80)	(87)
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(690)	(14)
Variation des autres actifs financiers		(68)	(96)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		2	15
Dividendes reçus	13	4	106
<b>Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement</b>		<b>(1 176)</b>	<b>(592)</b>
Subventions reçues au cours de la période		1	2
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres		(3)	-
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	7	-	(297)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales		(32)	(73)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	9	2 531	815
Remboursement des emprunts à long terme	9	(763)	(425)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées		(7)	(4)
Variation des autres passifs financiers		46	19
Intérêts payés		(121)	(116)
Intérêts reçus		2	29
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	176	2
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>		<b>1 830</b>	<b>(48)</b>
Incidences des variations de cours des devises		(2)	(1)
<b>Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie</b>		<b>764</b>	<b>13</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		1 972	2 055
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	13	2 736	2 068
<i>Dont Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>		2 772	2 085
<i>Dont Concours bancaires courants</i>		(36)	(17)

\* Données retraitées telles que décrites dans la note 13



## Tableau de variation des capitaux propres consolidés

Nombre d'actions		Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
98 960 602	<b>Situation au 01/01/2019</b>	<b>297</b>	<b>543</b>	<b>-</b>	<b>4 096</b>	<b>(86)</b>	<b>4 850</b>	<b>951</b>	<b>5 801</b>
	Effet cumulatif des nouvelles normes*	-	-	-	(2)	-	(2)	(1)	(3)
	<b>Situation au 01/01/2019 retraitée*</b>	<b>297</b>	<b>543</b>	<b>-</b>	<b>4 094</b>	<b>(86)</b>	<b>4 848</b>	<b>950</b>	<b>5 798</b>
	Résultat net	-	-	-	250	-	250	8	258
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	(63)	(63)	(27)	(90)
	<b>Résultat global - 1er semestre 2019</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>250</b>	<b>(63)</b>	<b>187</b>	<b>(19)</b>	<b>168</b>
	Mouvements sur actions propres	-	-	(3)	-	-	(3)	-	(3)
	Dividendes	-	-	-	(297)	-	(297)	(73)	(370)
	Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	52	52
98 960 602	<b>Situation au 30/06/2019</b>	<b>297</b>	<b>543</b>	<b>(3)</b>	<b>4 047</b>	<b>(149)</b>	<b>4 735</b>	<b>910</b>	<b>5 645</b>
98 960 602	<b>Situation au 01/01/2020</b>	<b>297</b>	<b>543</b>	<b>-</b>	<b>4 341</b>	<b>(149)</b>	<b>5 032</b>	<b>975</b>	<b>6 007</b>
	Résultat net	-	-	-	(543)	-	(543)	(189)	(732)
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	(115)	(115)	(19)	(134)
	<b>Résultat global - 1er semestre 2020</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(543)</b>	<b>(115)</b>	<b>(658)</b>	<b>(208)</b>	<b>(866)</b>
	Mouvements sur actions propres	-	-	(3)	-	-	(3)	-	(3)
	Dividendes	-	-	-	-	-	-	(32)	(32)
	Autres variations	-	-	-	(12)	-	(12)	6	(6)
98 960 602	<b>Situation au 30/06/2020</b>	<b>297</b>	<b>543</b>	<b>(3)</b>	<b>3 786</b>	<b>(264)</b>	<b>4 359</b>	<b>741</b>	<b>5 100</b>

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

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés et le détail des autres éléments de capitaux propres sont commentés en note 7.



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

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés au 30 Juin 2020 ont été préparés en conformité avec la norme IAS 34 - Information financière intermédiaire. Ils ne comportent pas l'intégralité des informations requises pour des états financiers annuels complets et doivent être lus conjointement avec les états financiers du Groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2019.

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des états financiers consolidés intermédiaires résumés sont identiques à ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2019 à l'exception des évolutions normatives reprises ci-après à la note 1.2.

**Remarques liminaires**

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 SA sont actuellement cotés à l'Euronext Paris Compartiment A.

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés du Groupe pour les six mois écoulés au 30 Juin 2020 comprennent la Société et ses filiales (l'ensemble désigné comme le «Groupe»), ainsi que la quote-part du Groupe dans les entreprises associées ou sous contrôle conjoint.

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 27 juillet 2020.

Les états financiers consolidés du Groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 sont disponibles sur demande au siège social de la Société situé au 1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France ou sur [www.parisaeroport.fr](http://www.parisaeroport.fr).

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.

**Saisonnalité**

L'activité des principaux segments en termes de chiffre d'affaires et de résultat opérationnel courant du Groupe est en général soumise à des effets de saisonnalité, en particulier:

- les Activités aéronautiques qui suivent notamment l'évolution du trafic passager dont le pic d'activité se situe entre les mois de mai et de septembre, et
- les Commerces & services qui suivent également l'évolution du trafic passager mais aussi l'évolution de la dépense par passager dans les boutiques en aéroport qui est plus importante autour des fêtes de fin d'année.

**La crise Covid-19 a gommé ces effets de saisonnalité pour l'année 2020.**

Le premier semestre a en effet été marqué par la pandémie de Covid-19 dont l'ampleur et les effets n'ont cessé de s'amplifier et n'est pas comparable aux résultats du 1<sup>er</sup> semestre 2019. Le trafic a significativement baissé à partir de la deuxième quinzaine de février et toutes les activités du Groupe ont été affectées à partir du mois de mars se traduisant par une baisse du trafic de 57,3 % par rapport au 30 juin 2019 avec un total de 48,2 millions de passagers (dont Paris Aéroports de 62,2 % avec 19,8 millions de passagers) et par la fermeture d'infrastructures au trafic commercial sur les plateformes du Groupe en France et à l'international. Des informations plus détaillées sur l'impact du Covid-19 sont disponibles dans les faits marquants de l'exercice (cf. note 2).

Si une reprise progressive peut être espérée au second semestre, elle se fera en fonction de l'évolution de la pandémie, de ses conséquences sur l'économie en général et du secteur aérien en particulier, et des décisions des autorités européennes ou étrangères, relatives notamment à la fermeture et à la réouverture de certains faisceaux de trafic.

Les résultats du Groupe au 30 juin 2020 ne sont donc pas indicatifs de ceux qui pourraient être attendus pour l'ensemble de l'exercice qui sera clos au 31 décembre 2020.

**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 faire 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 hypothèses sont réalisées sur la base de l'expérience passée, et 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.

Dans le contexte de la crise liée Covid-19, le Groupe a dû exercer davantage de jugements sur les estimations et hypothèses significatives pour l'établissement des états financiers semestriels. Celles-ci 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 4.9.2) ;



- L'évaluation de la juste valeur des actifs acquis et passifs repris dans le cadre d'un regroupement d'entreprises ;
- L'analyse et l'appréciation de la nature du contrôle (cf. note 3.1) ;
- Les dépréciations des créances (cf. note 4.4) ;
- Les régimes de retraite et autres avantages postérieurs à l'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).

### Règles et méthodes d'évaluation spécifiques appliquées par le Groupe dans le cadre des arrêtés intermédiaires

- ◆ Evaluation de la charge d'impôt

La charge d'impôt du premier semestre est déterminée en appliquant au résultat avant impôt de l'ensemble du Groupe le taux d'impôt effectif estimé au 30 Juin 2020 (y compris fiscalité différée). Le résultat avant impôt du semestre retenu pour le calcul de la charge d'impôt tient compte des taxes comptabilisées conformément à l'interprétation IFRIC 21 qui sont encourues de façon inégale sur l'exercice.

- ◆ Evaluation des engagements sociaux

L'évaluation des engagements sociaux à la clôture des comptes consolidés intermédiaires résumés se base sur les taux d'actualisation présentés dans la note 5.

La charge du semestre au titre des engagements sociaux est égale à la moitié de la charge estimée au titre de 2020 sur la base des travaux d'évaluations du 31 décembre 2019. Ces évaluations sont le cas échéant ajustées pour tenir compte des réductions, liquidations ou autres événements non récurrents importants survenus lors du semestre. Par ailleurs, les montants comptabilisés dans l'état consolidé de la situation financière au titre des régimes à prestations définies sont le cas échéant ajustés afin de tenir compte des évolutions significatives ayant affecté le rendement des obligations émises par des entreprises de premier rang de la zone concernée (référence utilisée pour la détermination des taux d'actualisation) et le rendement réel des actifs de couverture.

## 1.2 Référentiel comptable

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

Les états financiers consolidés sont établis en conformité avec les normes IFRS (International Financial Reporting

Standard) telles qu'adoptées par l'Union Européenne au 30 juin 2020.

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

[http://ec.europa.eu/finance/company-reporting/ifrs-financial-statements/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/finance/company-reporting/ifrs-financial-statements/index_en.htm)

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

### Normes, amendements et interprétations adoptés par l'Union Européenne et d'application obligatoires aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020

Les amendements de normes d'application obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et non appliqués par anticipation sont les suivants :

- ◆ Amendements à IFRS 3 – Regroupements d'entreprise, définition d'un "business" (publié en octobre 2018). Ces amendements homologués par l'Europe le 21 Avril 2020 visent à clarifier le guide d'application de la norme afin d'aider les parties prenantes à faire la différence entre une entreprise et un groupe d'actifs.
- ◆ Amendements à IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 dans le cadre de la réforme taux d'intérêt de référence. Ces amendements ont été homologués par le règlement de l'Union Européenne du 15 janvier 2020 et visent à améliorer les informations financières des entités pendant la période d'incertitude liée à la réforme de l'IBOR.
- ◆ Amendements à la norme IAS 1 et IAS 8 : définition de la matérialité (publié en octobre 2018). Ces amendements ont été homologués par le règlement de l'Union Européenne du 29 novembre 2019.
- ◆ Amendements au cadre conceptuel IFRS (publiés en mars 2018). Le document adopté par l'Europe le 29 Novembre 2019 vise à remplacer dans plusieurs normes et interprétations, les références existantes à des cadres précédents par des références au cadre conceptuel révisé.

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



**Normes, amendements et interprétations adoptés par l'Union Européenne et d'application obligatoires aux exercices ouverts après le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et non anticipés par le Groupe ADP.**

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

- ◆ Amendements à IAS 1 – Présentation des états financiers : classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants (publié en janvier 2020). Ces amendements visent à reporter la date d'entrée en vigueur des

modifications d'IAS 1 concernant le classement des passifs courants et non courants aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, sous réserve de son adoption par l'Europe.

- ◆ Amendement à IFRS 16 sur les allègements de loyers liés au Covid-19 (publié le 28 mai 2020). L'amendement constitue une mesure d'assouplissement qui permet aux locataires de ne pas comptabiliser ces allègements comme des modifications de contrats de location même si elles devraient être qualifiées comme telles. Cet amendement ne concerne pas les bailleurs. La modification est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2020 mais n'a pas encore été adoptée par l'Europe.



**NOTE 2 Faits marquants**

**2.1 Synthèse faits marquants**

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

Le premier semestre 2020 a été marqué par la propagation du virus Covid-19 en France et dans le monde. En réponse à cette crise sanitaire, des décisions ont été prises par les autorités européennes et étrangères, relatives notamment à la fermeture et à la réouverture de certains faisceaux de trafic ; elles ont eu 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.

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

Aéroports		Statut au 30 juin 2020	Trafic 1er semestre 2020 en millions PAX	Evolution en % par rapport au 30/06/2019
<b>France</b>				
Paris-CDG		Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	14,1	-61%
Paris-Orly		Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	5,7	-64%
International	Pays			
<b>Concessions intégrées globalement</b>				
Ankara Esenboga - TAV Airports		Turquie Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,7	-61%
Izmir - TAV Airports		Turquie Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,4	-58%
Amman		Jordanie Ouvert aux vols commerciaux domestiques uniquement	1,6	-62%
Autres plates-formes - TAV Airports		N/A	3,3	
<b>Concessions mises en équivalence</b>				
Santiago du Chili		Chili Ouvert aux vols commerciaux domestiques uniquement	6,4	-49%
Antalya - TAV Airports		Turquie Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,5	-81%
Zagreb		Croatie Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	0,5	-64%
New Delhi - GMR Airports Ltd (*)		Inde Ouvert aux vols commerciaux domestiques uniquement	16,9	-48%
Hyderabad - GMR Airports Ltd(*)		Inde Ouvert aux vols commerciaux domestiques uniquement	5,1	-54%
Cebu - GMR Airports Ltd (*)		Philippines Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,5	-61%

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

Cette baisse d'activité a des impacts significatifs sur la situation financière du Groupe au 30 Juin 2020. Ces impacts sont présentés en note 2.2.



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

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

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

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

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

Dans le cadre de la pandémie Covid-19 et des conséquences qu'elle a engendrées sur le secteur du transport aérien et sur les plateformes 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.

Il s'agit de circonstances exceptionnelles et imprévisibles. Le Groupe ADP souhaite en tirer les conséquences juridiques et a, après autorisation de son conseil d'administration, notifié au directeur général de l'Aviation civile une demande de résiliation du CRE 3 couvrant la période 2016-2020. Cette résiliation n'entraînerait aucune conséquence négative significative pour Aéroports de Paris SA : les tarifs de redevances aéroportuaires homologuées 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.

Ces circonstances rendent également obsolètes les hypothèses retenues dans la proposition du Groupe ADP pour la période 2021-2025 publiée le 2 avril 2019, aussi bien concernant l'équilibre financier visé que le projet de développement industriel proposé. Le Groupe ADP constate ainsi 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 toutes les conditions de visibilité industrielle et financière seront réunies.

### **Acquisition de GMR Airport Limited**

Le Groupe ADP a signé le 20 février 2020 un accord portant sur le rachat, sous certaines conditions, d'une participation de 49% de GMR Airports Ltd, groupe aéroportuaire indien de premier plan, en deux étapes.

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

Au 7 juillet 2020, le Groupe ADP a réalisé la deuxième partie de sa prise de participation dans GMR Airports Ltd pour 24,01% portant désormais sa participation à 49%. A cette date, le Groupe ADP et GMR Airports Ltd ont signé un amendement au contrat de vente et au pacte d'actionnaires afin de prendre en compte l'impact de la pandémie liée au Covid-19 sur le secteur aérien et les perspectives à moyen terme du Groupe indien. Cet amendement vise principalement à structurer une partie du montant payé au titre de l'acquisition de la deuxième tranche sous forme de complément de prix conditionné à l'atteinte de certaines cibles de performance des activités du Groupe GMR Ltd d'ici à 2024 (cf. note 17 - événements postérieurs à la clôture).

Suite à cette opération, GMR Airports Ltd est détenue par Groupe ADP et GMR Infrastructure Limited ("GIL"), entité cotée du Groupe GMR Airports Ltd, qui conserve 51% et le contrôle de la société. Le Groupe ADP a bénéficié dès sa première prise de participation de droits de gouvernance très étendus, avec notamment la nomination de membres au conseil d'administration, au sein des comités d'audit, d'investissement et des rémunérations et la nomination de personnes clés, qui sont restés inchangés suite à l'acquisition de la deuxième tranche d'investissement.

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

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

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



Le Groupe ADP a démarré la phase d'identification et d'évaluation à la juste valeur des actifs et passifs identifiables du Groupe GMR Airports Ltd en date du 26 février 2020. Les travaux d'estimation n'étant pas finalisés au 30 juin 2020, le tableau ci-après présente les premières estimations provisoires.

<i>(en millions d'euros)</i>		Juste valeur
<b>Actifs et passifs acquis - à 100%</b>		<b>GMR Airports</b>
<b>Total actifs non courants</b>		<b>5 288</b>
<b>Total actifs courants</b>		<b>1 433</b>
<b>Total passifs non courants</b>		<b>2 469</b>
<b>Total passifs courants</b>		<b>761</b>
<b>Actifs nets à 100%</b>		<b>3 491</b>
<b>(Dont) Actifs nets part du Groupe</b>		<b>2 089</b>
<b>Quote part de situation nette acquise (24,99%)</b>	<b>A</b>	<b>522</b>
<b>Juste valeur à la date de prise de contrôle*</b>	<b>B</b>	<b>679</b>
<b>Ecart d'acquisition provisoire</b>	<b>B-A</b>	<b>157</b>

\* y compris frais d'acquisition des titres

## Emission d'un emprunt obligataire de 2,5 milliards d'euros

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

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

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

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

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

### Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Groupe ADP au 30 Juin 2020 s'élève à 1 168 millions d'euros, et accuse une baisse de 46,5% par rapport au 30 juin 2019. Cette baisse concerne l'ensemble des secteurs d'activité du Groupe (cf. note 4.2).

### Charges de personnel

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

Ainsi, en France, dans les principales sociétés du Groupe, le recours à l'activité partielle a été mis en œuvre à partir de la mi-mars et porte sur une fourchette allant de 60 à 80 % des effectifs équivalent taux plein (hors effet congés).

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

Les mesures d'économies ainsi que la réduction d'activité de ses salariés ont permis de réduire de 96 millions d'euros par rapport à 2019 les charges de personnel sur le premier semestre 2020 (cf. note 5.1).

### Autres charges opérationnelles

Le Groupe ADP a engagé un important plan d'optimisation opérationnel et financier. Ce plan a notamment pour but de



réduire les coûts supportés par le Groupe ADP mais également de tenir compte de la situation de ses clients compagnies aériennes et de ses prestataires.

Sur le premier semestre 2020, les charges opérationnelles courantes ont ainsi diminué de 385 millions d'euros (y compris la réduction des charges de personnel pour 96 millions d'euros) par rapport à 2019 sur la même période (cf. note 4.5).

### **Écarts d'acquisition, immobilisations incorporelles et corporelles**

#### **Amortissement des droits d'exploitation des concessions aéroportuaires**

Les droits d'exploitation des concessions étant amortis sur la base des prévisions de trafic, les dotations aux amortissements correspondantes sont en forte baisse par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019. Elles s'établissent à 21 millions d'euros sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020 contre 81 millions d'euros en 2019 sur la même période.

#### **Dépréciation des actifs du Groupe**

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

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

Au niveau du segment International et développements aéroportuaires, ces tests ont conduit à déprécier une partie des écarts d'acquisition pour un montant de 45 millions d'euros et des droits d'opérer pour un montant de 132 millions d'euros au 30 Juin 2020.

S'agissant des autres segments, des immobilisations incorporelles et corporelles ont fait l'objet de dépréciations exceptionnelles pour un montant de 55 millions d'euros (voir note 6.4).

### **Titres mis en équivalence**

#### **Participations dans les aéroports à l'international**

Des tests de dépréciation ont également été réalisés sur les participations des sociétés mises en équivalence telles que Nuevo Pudahuel, Schiphol, TAV Antalya et Tibah.

Sur la base de ces tests, des dépréciations complémentaires des titres et des prêts associés ont été constatées pour un montant total de 79 millions d'euros (cf. note 4.9.3 et note 9.5.3).

#### **CDG Express**

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

S'agissant du modèle économique global du projet, il est lié en partie à l'évolution du trafic aérien. Aujourd'hui, si le trafic aérien est impacté par la crise sanitaire en cours, toutes les énergies sont mobilisées dans ce secteur pour en assurer la reprise. Par ailleurs, la mise en service étant prévue pour fin 2025, il serait prématuré de considérer une dégradation de l'équilibre économique du projet.

Compte tenu de ces éléments, aucune dépréciation des titres du Groupe ADP dans la SAS CDG Express n'est envisagée.

### **Créances clients et autres actifs courants**

Le montant net des créances clients au 30 Juin 2020 a diminué de 16,9 % par rapport au 31 décembre 2019 pour s'établir à 506 millions d'euros du fait de la baisse de l'activité couplée avec les mesures d'accompagnement prises par le Groupe ADP. En effet, dans le respect des règles applicables, des mesures telles que franchises et reports de paiement ont été prises en faveur des compagnies aériennes et des contreparties du Groupe ADP, particulièrement affectées par les effets de l'épidémie.

Compte tenu de la crise financière du secteur aérien, le Groupe a réapprécié le risque de défaillance de ses clients et a classé les créances selon le niveau de risque de défaillance. Ce classement a été effectué en tenant compte de la situation individuelle du créancier au regard de différents critères tels que :

- ◆ Les procédures judiciaires en cours connues ;
- ◆ la situation financière et le risque de liquidité du client;
- ◆ l'éventuel soutien de l'Etat ou d'un actionnaire robuste;
- ◆ la visibilité sur la reprise du marché sur lequel le client opère;
- ◆ et, le comportement payeur du client.

Les taux de dépréciation définis ont été déterminés en ayant recours au jugement et constituent la meilleure estimation du management à date. Ils feront l'objet d'une revue régulière. Les travaux d'évaluation des créances ont conduit le Groupe à constater des dépréciations complémentaires de 63 millions d'euros sur le premier semestre 2020 (cf. note 4.4).



### Endettement net du Groupe et liquidités

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

Le Groupe dispose ainsi d'une trésorerie robuste s'élevant à 2 736 millions d'euros au 30 Juin 2020 dont 676 millions d'euros au niveau de TAV Airports.

Aéroports de Paris SA a également levé un nouvel emprunt le 2 juillet 2020 pour un montant de 1,5 milliard d'euros (cf. note 17 - Événements postérieurs à la clôture).

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 Airports Ltd, opération Almaty) mais aussi de disposer de moyens de réaction et d'adaptation importants dans le contexte sanitaire et économique exceptionnel en cours. En raison de sa trésorerie disponible, le Groupe n'anticipe pas de difficultés de trésorerie à court terme.

Par ailleurs, 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.

## NOTE 3 Périmètre de consolidation

### 3.1 Principes comptables liés au périmètre

#### Principes de consolidation

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

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

Selon cette méthode, la participation est comptabilisée :

- initialement au coût d'acquisition (y compris les frais de 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'indice de perte de valeur d'une participation mise en équivalence, un test de dépréciation est réalisé et une dépréciation est constatée si la valeur recouvrable de la participation devient inférieure à sa valeur comptable.

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

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

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

A défaut de pouvoir démontrer le contrôle, le Groupe examine s'il partage le contrôle avec un ou plusieurs partenaires. Le contrôle conjoint est démontré si le Groupe et le(s) partenaire(s), considérés collectivement, ont le contrôle de l'entité au sens de la norme IFRS 11, et si les décisions concernant les activités pertinentes requièrent le consentement unanime. Si le partenariat est qualifié de joint-venture et confère aux partenaires des droits sur l'actif net, l'entité est comptabilisée



selon la méthode de la mise en équivalence. Si en revanche, ce partenariat confère des droits sur les actifs de la cible et des obligations sur ses passifs, le Groupe comptabilise ses quotes-parts d'actifs et de passifs lui revenant.

Enfin, à défaut de pouvoir démontrer le contrôle ou le contrôle conjoint, le Groupe ADP détermine s'il exerce une influence notable sur la cible. L'influence notable étant le pouvoir de participer aux décisions liées aux politiques financières et opérationnelles, le Groupe examine notamment les éléments suivants : représentation du Groupe ADP au sein du conseil d'administration, participation au processus d'élaboration des politiques ou existence de transactions significatives entre le Groupe et l'entité détenue.

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

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

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

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

#### Conversion des transactions en monnaies étrangères

Les transactions en monnaies étrangères sont comptabilisées comme suit :

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

#### Regroupements d'entreprises

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

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

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

En cas d'option de vente (put) détenues par les minoritaires, les intérêts minoritaires sont reclassés en dettes. La dette liée au put est évaluée à la valeur actuelle du prix d'exercice. Les variations ultérieures d'estimation de cette dette sont comptabilisées en capitaux propres part du Groupe. Le résultat de la filiale est partagé entre la part revenant au groupe et la part revenant aux intérêts minoritaires.

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



## 3.2 Évolution du périmètre de consolidation

### 3.2.1 Principales modifications en 2020

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

- ◆ En janvier 2020, acquisition supplémentaire de 18% des parts de société TAV Tunisia par TAV Airports, portant le pourcentage de détention à 100%.
- ◆ En février 2020, acquisition de 24,99% des parts de GMR Airports Ltd, groupe aéroportuaire indien de niveau mondial disposant d'un portefeuille de six aéroports dans trois pays (Inde, Philippines et Grèce) ainsi que d'une filiale de management de projets (cf. note 2.1).

### 3.2.2 Rappel des mouvements 2019

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

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



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

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

Les secteurs du Groupe ADP se répartissent en cinq activités :

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

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

**Immobilier** - ce secteur comprend les activités immobilières du Groupe principalement en France à l'exclusion de celles réalisées dans les terminaux. Ces activités sont effectuées par Aéroports de Paris SA et des filiales dédiées, ou des sociétés mises en équivalence (cf. liste en note 18) et englobent la construction, la commercialisation et la gestion locative de locaux et bâtiments de bureaux, logistique ou gare de fret. La location de terrains viabilisés fait également partie de ce secteur.

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

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

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

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



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

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires				EBITDA	
	1er semestre 2020	dont produits inter-secteur	1er semestre 2019	dont produits inter-secteur	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Activités aéronautiques	482	-	944	-	(55)	264
Commerces et services	371	66	647	74	42	255
Dont SDA	136	-	197	-	(24)	-
Dont Relay@ADP	13	-	26	-	(4)	4
Immobilier	149	24	146	23	62	84
International et développements aéroportuaires	225	17	493	8	(16)	138
Dont TAV Airports	141	-	337	-	(10)	115
Dont AIG	47	-	116	-	2	35
Autres activités	66	18	78	18	7	23
Eliminations et résultats internes	(125)	(125)	(123)	(123)	(1)	-
<b>Total</b>	<b>1 168</b>	<b>-</b>	<b>2 185</b>	<b>-</b>	<b>39</b>	<b>764</b>

(en millions d'euros)	Dotations aux amortissements et provisions nettes de reprises *		Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence		Résultat opérationnel courant	
	1er semestre 2020	1er semestre 2019	1er semestre 2020	1er semestre 2019	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Activités aéronautiques	(167)	(153)	-	-	(222)	111
Commerces et services	(143)	(74)	(2)	40	(103)	222
Dont Plus-value de cession des titres SDA & Relay@ADP		-	-	43	-	-
Dont SDA	(67)	(7)	-	(1)	(91)	(8)
Dont Relay@ADP	(7)	(3)	-	-	(11)	1
Immobilier	(25)	(23)	-	1	37	61
International et développements aéroportuaires	(172)	(102)	(89)	7	(277)	43
Dont TAV Airports	(31)	(72)	(44)	5	(85)	47
Dont AIG	(141)	(29)	-	-	(138)	5
Dont GMR Airports Ltd	-	-	-	-	-	-
Autres activités	(7)	(7)	-	-	-	16
Elimination et résultats internes	-	-	-	-	(1)	-
<b>Total</b>	<b>(514)</b>	<b>(359)</b>	<b>(91)</b>	<b>48</b>	<b>(566)</b>	<b>453</b>

\* dont 132 millions d'euros de dépréciation dans le segment international, 51 millions d'euros de dépréciation et 4 millions d'euros de mise au rebut dans le segment commerces et services

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 1 168 millions d'euros sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020, en baisse de 46,5% soit 1 017 millions d'euros (en baisse de 50,7% hors intégration globale de Société de Distribution Aéroportuaire et de Relay@ADP), du fait de la baisse du trafic résultant de la crise liée au CoVid-19 et plus particulièrement de :

- ♦ la diminution du produit des redevances aéronautiques à Paris Aéroport (- 57,6 %, à 237 millions d'euros);
- ♦ la baisse du chiffre d'affaires des activités commerciales (- 50,0 %, à 191 millions d'euros) ;

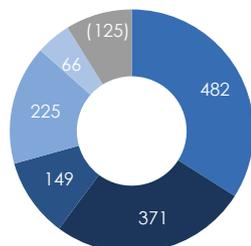
- ♦ la baisse de 58,1 % du chiffre d'affaires de TAV Airports à 141 millions d'euros résultant également de l'impact de la fermeture de l'aéroport d'Istanbul Atatürk en avril 2019 sur les filiales de TAV Airports ;
- ♦ la baisse du chiffre d'affaires d'AIG pour 69 millions d'euros, à 47 millions d'euros

Le montant des éliminations inter-segments s'élève à - 125 millions d'euros sur le 1<sup>er</sup> semestre 2020, contre - 123 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2019.

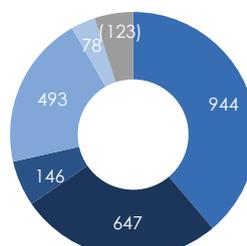


Chiffres d'affaires S1 2020

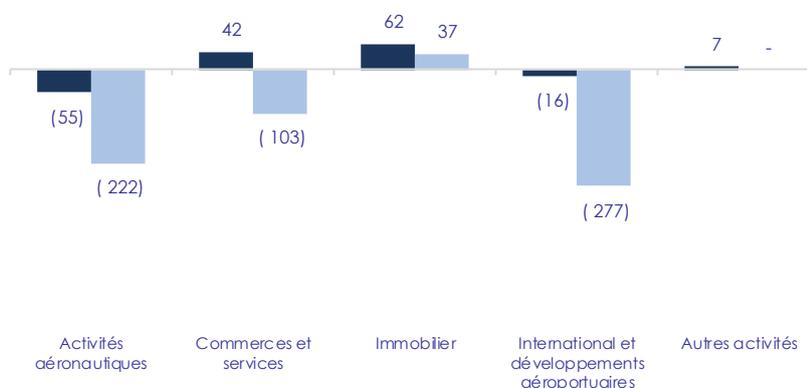
- Activités aéronautiques
- Commerces et services
- Immobilier
- International et développements aéroportuaires
- Autres activités
- Éliminations



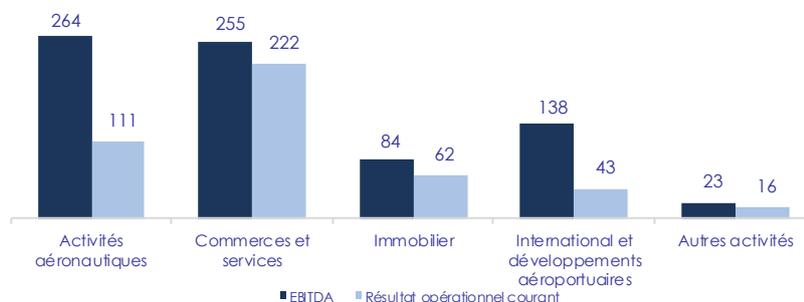
Chiffres d'affaires S1 2019



EBITDA et Résultat opérationnel courant S1 2020



EBITDA et Résultat opérationnel courant S1 2019



## 4.2 Chiffre d'affaires

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

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

### - Secteur Activités aéronautiques

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

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

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

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

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

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

### - 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 aérogare. Ces derniers sont constatés de manière linéaire sur la durée du bail conformément à la norme IFRS 16 "Contrats de location".

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

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

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

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

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

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

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

#### - Secteur Immobilier

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

#### - Secteur International et développements aéroportuaires

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



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

- **Revenus des activités commerciales** : Ces revenus proviennent principalement des activités de concession de Restauration dans les terminaux par le sous-Groupe BTA, de services de salons passagers par le sous-Groupe TAV Operations services ainsi que les redevances commerciales perçues par AIG au sein de l'aéroport Queen Alia International de 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 localifs** : ils sont comptabilisés de façon linéaire sur la durée du contrat de location, ou sur la base des factures émises mensuellement conformément aux contrats de locations relatifs à l'occupation de surfaces dans les terminaux.

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

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

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

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

- **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 :

	1er semestre 2020					Total
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	
<i>(en millions d'euros)</i>						
Redevances aéronautiques	237	-	-	58	-	295
Redevances spécialisées	54	2	-	1	-	57
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	174	-	-	-	-	174
Activités commerciales (i)	-	191	2	42	-	235
Parcs et accès	-	44	-	5	-	49
Prestations industrielles	-	18	-	1	-	19
Revenus locatifs fixes	7	39	116	8	-	170
Assistance en escale	-	-	-	45	-	45
Revenus tirés des contrats à long terme	-	7	-	9	1	17
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	6	3	-	9
Autres revenus	10	4	1	36	47	98
<b>Total</b>	<b>482</b>	<b>305</b>	<b>125</b>	<b>208</b>	<b>48</b>	<b>1 168</b>
<i>(i) Dont Revenus locatifs variables</i>	-	57	2	20	-	79

	1er semestre 2019					Total
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	
<i>(en millions d'euros)</i>						
Redevances aéronautiques	560	-	-	159	-	719
Redevances spécialisées	124	4	-	3	-	131
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	243	-	-	-	-	243
Activités commerciales (i)	-	383	2	108	-	493
Parcs et accès	-	84	-	11	-	95
Prestations industrielles	-	23	-	2	-	25
Revenus locatifs fixes	7	52	113	19	-	191
Assistance en escale	-	-	-	92	-	92
Revenus tirés des contrats à long terme	-	-	-	18	-	18
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	7	3	-	10
Autres revenus	10	27	1	70	60	168
<b>Total</b>	<b>944</b>	<b>573</b>	<b>123</b>	<b>485</b>	<b>60</b>	<b>2 185</b>
<i>(i) Dont Revenus locatifs variables</i>	-	162	2	56	-	220



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

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1 168</b>	<b>2 185</b>
Air France	213	401
Turkish Airlines	13	26
Pegasus Airlines	9	17
Vietnam Airlines JSC	7	18
Federal Express Corporation	19	18
Delta Airlines Inc	6	15
Easy Jet	13	20
Autres compagnies aériennes	185	438
<b>Total compagnies aériennes</b>	<b>465</b>	<b>953</b>
Direction Générale de l'Aviation Civile	184	249
Société de Distribution Aéroportuaire (i)	-	70
ATU	9	26
Société du Grand Paris	7	21
EPIGO	4	11
France Handling SAS	3	3
AENA	3	9
Restauration Roissy (Elior)	3	6
CLIENT CB - Prestations Internet	8	-
Tibah Operation	3	3
Autres clients	479	855
<b>Total autres clients</b>	<b>703</b>	<b>1 232</b>

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

### 4.3 Autres produits opérationnels courants

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

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Subventions d'investissement réintégréées au compte de résultat	1	1
Plus-values nettes de cession d'actifs immobilisés	1	6
Autres produits	12	32
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>39</b>

Les autres produits sont principalement constitués des indemnités comptabilisées pour 10 millions d'euros à la fois dans le cadre de la convention d'indemnisation conclue

avec la Société du Grand Paris relative au projet de construction d'une gare de métro à Paris-Orly et au titre du projet CDG Express (28 millions d'euros au 30 Juin 2019).



#### 4.4 Clients et comptes rattachés

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
Créances clients	567	627
Clients douteux	93	78
Cumul des dépréciations	(154)	(96)
<b>Montant net</b>	<b>506</b>	<b>609</b>

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
<b>Cumul des dépréciations à l'ouverture</b>	<b>(96)</b>	<b>(63)</b>
Augmentations	(64)	(41)
Diminutions	5	8
Ecart de conversion	1	-
<b>Cumul des dépréciations à la clôture</b>	<b>(154)</b>	<b>(96)</b>

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

L'augmentation des dépréciations de créances au 30 juin 2020 est principalement due au risque de défaut des clients des secteurs aéronautiques, immobiliers, commerciaux et internationaux dont l'activité a été soudainement interrompue par la crise du Covid-19 (pour rappel, en 2019, Aigle Azur et XL Airways ont été mises en liquidation judiciaires à hauteur de 12 millions d'euros et 8 millions d'euros respectivement), intervenue au cours de la période.

#### 4.5 Charges opérationnelles courantes

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

##### 4.5.1 Achats consommés

Le détail des achats consommés est le suivant :

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Achats de marchandises	(96)	(133)
Electricité	(17)	(19)
Ingénierie sous-traitée et autres achats d'études	(3)	(13)
Gaz et autres combustibles	(6)	(9)
Fournitures d'exploitation	(4)	(5)
Produits hivernaux	(1)	(6)
Achats de matériels, équipements et travaux	(10)	(24)
Autres achats	-	-
<b>Total</b>	<b>(137)</b>	<b>(209)</b>



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

#### 4.5.2 Autres charges opérationnelles courantes

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Services et charges externes	(354)	(550)
Impôts et taxes	(198)	(202)
Autres charges d'exploitation	(19)	(35)
<b>Total</b>	<b>(571)</b>	<b>(787)</b>

#### Détail des services et charges externes

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Sous-traitance	(179)	(267)
Sûreté	(75)	(118)
Nettoyage	(28)	(41)
PHMR (personne handicapée à mobilité réduite)	(15)	(29)
Transports	(11)	(16)
Recyclage chariots	(5)	(7)
Gardiennage	(8)	(9)
Autres	(37)	(47)
Entretien, réparations & maintenance	(52)	(73)
Loyers et redevances de concessions*	(26)	(66)
Études, recherches & rémunérations d'intermédiaires	(20)	(33)
Assurances	(10)	(10)
Missions, déplacements & réceptions	(4)	(11)
Publicité, publications, relations publiques	(8)	(17)
Locations et charges locatives	(16)	(25)
Services extérieurs divers	(4)	(5)
Personnel extérieur	(7)	(9)
Autres charges et services externes	(28)	(34)
<b>Total</b>	<b>(354)</b>	<b>(550)</b>

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

#### Détail des impôts et taxes

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Contribution économique territoriale	(18)	(31)
Taxe foncière	(125)	(101)
Autres impôts & taxes	(36)	(41)
Taxes non récupérables sur prestations de sûreté	(19)	(29)
<b>Total</b>	<b>(198)</b>	<b>(202)</b>

L'augmentation des taxes foncières au 30 juin 2020 est principalement due à la prise en compte du rattrapage des impositions effectuées par l'administration fiscale sur 2018 et non connue au 30 juin 2019 (24 millions d'euros).



La charge de Contribution Economique Territoriale au 30 juin 2020, en baisse de 13 millions d'euros, a bénéficié des mesures de modulation mises en place par le gouvernement français dans le cadre de la crise sanitaire. Elle a pu ainsi être basée sur une valeur ajoutée projetée en baisse de près de 50%, tandis que la charge 2019 était basée sur le réalisé de l'année passée.

#### 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 30/06/2020	Au 31/12/2019
Fournisseurs d'exploitation	307	374
Fournisseurs d'immobilisations	223	305
<b>Total</b>	<b>530</b>	<b>679</b>

#### 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 30/06/2020	Au 31/12/2019
Avances et acomptes versés sur commandes	56	19
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	80	98
Créances au personnel et charges sociales	30	2
Charges constatées d'avance	32	27
Autres créances (i)	242	236
<b>Total</b>	<b>440</b>	<b>382</b>

(i) Les autres créances incluent en 2019 et en 2020, la partie courante (193 millions d'euros) de l'indemnisation correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul. Nb : Cette créance n'a pas fait l'objet d'une dépréciation à fin juin.

#### 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 30/06/2020	Au 31/12/2019
Avances et acomptes reçus sur commandes	29	19
Dettes sociales	236	274
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	186	89
Avoirs à établir	30	34
Produits constatés d'avance	167	165
Loyers de concessions exigibles < 1 an	91	90
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires	3	14
Autres dettes	66	127
<b>Total</b>	<b>808</b>	<b>812</b>



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

- ◆ des loyers part fixe, soit 66 millions d'euros au 30 Juin 2020 (79 millions d'euros au 31 décembre 2019) ;
- ◆ des revenus des parcs de stationnement : abonnement et réservation, soit 13 millions d'euros au 30 Juin 2020 (15 millions d'euros au 31 décembre 2019) ;

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

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

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

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

#### 4.9 Entreprises mises en équivalence

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

##### International et développements aéroportuaires :

**GMR Airports Limited** : Groupe aéroportuaire indien détenant un portefeuille de six aéroports dans trois pays : Inde (Delhi, Hyderabad, Boghapuram, GOA), Philippines (Cebu) et Grèce (Héraklion). Le 26 février 2020, le Groupe ADP a acquis 24.99% et dispose depuis de droits de gouvernance étendus. La deuxième prise de participation soumise à certaines conditions règlementaires, pour 24,01%, a été réalisée le 7 juillet 2020 portant la participation à 49% (cf note 17).

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

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

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

**Royal Schiphol Group N.V (« Schiphol Group »)**, société qui opère l'aéroport d'Amsterdam, et Aéroports de Paris SA ont conclu fin 2008 un accord-cadre de coopération industrielle à long terme de prise de participations croisées à hauteur de 8% du capital et des droits de vote. Cet accord de coopération industrielle dont la durée initiale est de 12 ans constitue une initiative stratégique qui bénéficie réciproquement aux deux sociétés dans plusieurs domaines clés de leurs activités. L'accord arrive à son terme le 30 novembre 2020 et fait actuellement objet de travaux entre les parties. A défaut de prolongation, un mécanisme de dénouement de la participation entrera en œuvre à compter de son terme.

**Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel** : co-entreprise détenue à hauteur de 45% par ADP International, 40% par Vinci Airports et 15% par Astaldi, opérant la concession de l'Aéroport international de Santiago pour une durée de 20 ans et ayant pour objet d'assurer le financement, la conception et la construction d'un nouveau terminal de 175 000 m<sup>2</sup>.

**Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Conakry ("Sogecac")** : détenue à 29%

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



**Commerces et services :**

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

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

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

**Immobilier**

Les sociétés mises en équivalence du segment Immobilier sont principalement :

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

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

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

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2020 (i)	1er semestre 2019
<b>International et développements aéroportuaires</b>	<b>(88)</b>	<b>7</b>
<b>Commerces et services (ii)</b>	<b>(3)</b>	<b>40</b>
<b>Immobilier</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
<b>Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence</b>	<b>(91)</b>	<b>48</b>

(i) L'ensemble des pertes résulte essentiellement de la baisse du trafic liée au Covid-19.

(ii) Au 30 juin 2019, ce montant intègre la quote-part de résultat mise en équivalence de SDA et Relay@ADP jusqu'au 1er avril 2019 et la plus-value constatée dans le cadre de la cession des 50% des titres de SDA et Relay@ADP.



#### 4.9.2 Tests de dépréciation des titres mis en équivalence

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

La valeur recouvrable des participations mises en équivalence est estimée en actualisant la quote-part groupe des flux de trésorerie après service de dette au coût des fonds propres. S'agissant du taux d'actualisation, les données utilisées par le Groupe ADP sont basées sur des moyennes des derniers 24 mois, tant pour le taux sans risque, que pour la prime de marché et les betas des sociétés comparables.

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

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

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

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

Les pertes de valeur des prêts accordés aux sociétés consolidées par mise en équivalence sont mentionnées en note 9.5.3 Financement - Risque de crédit.

#### Pertes de valeur des sociétés mises en équivalence par segment

Les tests de dépréciation des participations mises en équivalence sont basés sur des scénarios de reprise de trafic dans lesquels les niveaux de 2019 ne sont pas atteints soit avant 2021, soit avant 2022 ou 2023 en fonction des caractéristiques de chacune des participations. Par ailleurs, les plans d'affaires sont fonction des durées contractuelles des concessions sauf en cas exceptionnel de renégociation hautement probable. Si ces

renégociations n'aboutissaient pas, l'impact serait une dépréciation de 37 millions d'euros.

Il ressort de ces tests la nécessité de déprécier des titres mis en équivalence et leurs créances rattachées pour un montant total de 79 millions d'euros au 30 juin 2020.



#### 4.9.3 Détail des montants au bilan

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
<b>International et développements aéroportuaires</b>	<b>1 478</b>	<b>975</b>
<b>Commerces et services</b>	<b>-</b>	<b>3</b>
<b>Immobilier</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<b>Autres activités</b>	<b>11</b>	<b>11</b>
<b>Total entreprises mises en équivalence</b>	<b>1 519</b>	<b>1 019</b>

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

- ♦ 293 millions d'euros au titre du secteur International et développements aéroportuaires, dont 147 millions d'euros concernant GMR Airports Ltd (écart d'acquisition provisoire), 120 millions d'euros concernant Schiphol, 22 millions d'euros au titre de TAV Antalya et 5 millions d'euros au titre de TGS;
- ♦ 3 millions d'euros au titre du secteur Autres activités.

#### 4.9.4 Évolution des valeurs nettes

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Montants nets au 01/01/2020	Quote-part du Groupe dans les résultats	Variation de périmètre	Variation des réserves de conversion	Variation des autres réserves et reclassements	Dividendes distribués*	Montants nets au 30/06/2020
<b>International et développements aéroportuaires</b>	<b>975</b>	<b>(88)</b>	<b>679</b>	<b>(64)</b>	<b>(27)</b>	<b>(1)</b>	<b>1 478</b>
<b>Commerces et services</b>	<b>3</b>	<b>(3)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Immobilier</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>30</b>
<b>Autres activités</b>	<b>11</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11</b>
<b>Total entreprises mises en équivalence</b>	<b>1 019</b>	<b>(91)</b>	<b>679</b>	<b>(64)</b>	<b>(27)</b>	<b>(1)</b>	<b>1 519</b>

\* Y compris remontée des résultats des sociétés immobilières fiscalement transparentes



**NOTE 5 Effectifs et avantages au personnel**

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

**Avantages postérieurs à l'emploi – Régimes à cotisations définies**

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

**Avantages postérieurs à l'emploi – Régimes à prestations définies**

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

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

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

Les éléments d'évolution de la provision comprennent notamment :

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

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

**Autres avantages à long terme**

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

**Les indemnités de cessation d'emploi**

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

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

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



## 5.1 Charges de personnel et effectifs

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Salaires et traitements	(266)	(340)
<i>dont indemnité activité partielle</i>	29	-
Charges sociales	(123)	(149)
Coût salarial immobilisé	24	33
Participation et intéressement	(3)	(17)
Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	(6)	3
<b>Total</b>	<b>(374)</b>	<b>(470)</b>

Face à l'ampleur de la crise sanitaire liée au Covid-19, Aéroports de Paris SA et plusieurs de ses filiales ont eu recours à l'activité partielle\* et ont bénéficié du dispositif de compensation financière proposé par le gouvernement français. Le montant de cette compensation financière s'élève à fin juin à 29 millions d'euros.

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

Le coût salarial immobilisé dont le montant atteint 24 millions d'euros représente essentiellement le coût interne relatif aux salariés qui participent aux projets de construction des actifs de l'entreprise notamment dans le cadre des études, de la surveillance des travaux et de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage.

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

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

### 5.2.1 Description des différents avantages

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

Le Groupe octroie une indemnité de départ aux salariés faisant valoir leur droit à la retraite. L'indemnité versée est un capital en nombre de mois de salaire dépendant de l'ancienneté Groupe à la date du départ en retraite. Des charges patronales sont dues sur ce capital.

Dans le cas de TAV Airports, le calcul des indemnités forfaitaires pour les salariés rattachés à des entités opérant en Turquie est effectué conformément à la législation du travail en vigueur en Turquie. Ces indemnités sont versées aux salariés ayant au moins un an d'ancienneté, dont l'emploi a pris fin sans motif, en cas de retraite, de fin de concession de l'entité en question, d'appel au service militaire ou de décès. Conformément aux normes comptables IAS19 en vigueur, seuls les cas de départ volontaire à la retraite et de décès ont été pris en compte dans la valorisation des engagements au titre de ce régime pour les entités de TAV Airports.

Au-delà de ces indemnités légales comptabilisées en IAS19, TAV Istanbul a proposé à ces salariés dans le cadre de cette

fin de concession d'autres mesures d'accompagnement : paiement du préavis non effectué et congés payés non pris, indemnité de coopération, puis bonus et autre prime à caractère discrétionnaire.

#### B. COUVERTURE SANTE

Aéroports de Paris SA participe au financement de la cotisation de deux contrats de mutuelle couvrant deux populations fermées d'anciens salariés actuellement retraités.

Les principaux risques identifiés sont les risques :

- ◆ d'augmentation des charges patronales applicables sur la participation financière d'Aéroports de Paris SA ;
- ◆ d'augmentation croissante des coûts médicaux supportés par les mutuelles, celle-ci ayant une incidence sur la participation financière d'Aéroports de Paris SA.



**C. REGIMES DE RETRAITE A PRESTATIONS DEFINIES**

Les régimes de rentes de retraite supplémentaires sont au nombre de deux :

- ◆ Un régime de retraite à prestations définies - Ce régime de rentes de retraite viagère est de type additionnel, et concerne l'ensemble des salariés.
- ◆ Un régime de retraite supplémentaire - Ce régime de rentes de retraite viagère est de type additionnel, et concerne l'ensemble des bénéficiaires du régime PARDA Hors Escale Pompiers.

La société Aéroports de Paris SA a fermé ces deux régimes de retraite supplémentaires aux nouveaux entrants à compter de juillet 2019, et les droits aux salariés éligibles ont fait l'objet d'une cristallisation au 31 décembre 2019 conformément à l'ordonnance n°2019-697 du 3 juillet 2019.

La société Aéroports de Paris SA octroie des rentes supplémentaires et dispose de contrats d'assurance pour la prise en charge du paiement de ces 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 L137-11 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, et la taxe

sur les rentes versées par l'assureur (32 % pour les liquidations survenues à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013) pour le deuxième régime.

**D. AUTRES REGIMES**

La société Aéroports de Paris SA octroie d'autres avantages à ses salariés générant un engagement :

- ◆ un régime de préretraite PARDA (Protocole d'Accord de Régime de Départ Anticipée). Ce régime consiste à verser un revenu de remplacement sur une période temporaire précédant le départ à la retraite des pompiers, auquel s'ajoutent des charges sociales patronales et la taxe Fillon de 50 % . Ce régime reste ouvert aux pompiers en activité, sous réserve de remplir l'ensemble de conditions du règlement de régime. Par ailleurs, suite à la mise en conformité du régime de retraite supplémentaire destiné aux bénéficiaires du régime PARDA, la société Aéroports de Paris SA a décidé de faire évoluer le régime PARDA : l'ex-rente "différentielle" du régime de retraite supplémentaire a été considéré comme un complément de rente PARDA
- ◆ un régime de médailles d'honneur du travail pour ses salariés dépendant de l'ancienneté carrière.



## 5.2.2 Hypothèses de calcul

Les principales hypothèses actuarielles retenues sont les suivantes :

Au 30/06/2020	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	0,70%	12,70%	5,60%
Taux d'inflation	1,60%	7,00% - 8,00%	2,50%
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	1,60% - 3,40%	9,20%	3,20%
Hausse future des dépenses de santé	2,50%	N/A	N/A
Age moyen de départ en retraite	62 - 65 ans	51 - 52 ans	55 - 60 ans

Au 30/06/2019	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	0,80%	16,10%	5,60%
Taux d'inflation	1,75%	12,50%	2,50%
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	1,75% - 3,55%	13,50%	3,20%
Hausse future des dépenses de santé	2,50%	N/A	N/A
Age moyen de départ en retraite	62 - 65 ans	51 - 52 ans	55 - 60 ans

## 5.3 Provisions pour engagements sociaux au bilan

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
<b>Provisions au 1er janvier</b>	<b>525</b>	<b>493</b>
<b>Augmentations</b>	<b>22</b>	<b>81</b>
Dotations d'exploitation	19	13
Dotations financières	3	4
Reconnaissance de pertes actuarielles nettes	-	60
Augmentation liée aux variations de périmètre	-	4
<b>Diminutions</b>	<b>(18)</b>	<b>(28)</b>
Provisions utilisées	(9)	(24)
Reconnaissance de gains actuariels nets	(3)	-
Réduction de régimes	(4)	(3)
Autres variations	(2)	(1)
<b>Provisions au 30 juin</b>	<b>529</b>	<b>546</b>
Part non courante	522	537
Part courante	7	9

### 5.3.1 Meilleure estimation des cotisations à verser

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



**NOTE 6 Immobilisations incorporelles, corporelles et de placement**
**6.1 Immobilisations incorporelles**

Les immobilisations incorporelles comprennent :

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

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

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

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

\*cf. note 6.1.1

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

	Ecarts d'acquisition *	Droit d'opérer les aéroports en concession **	Logiciels	Autres	Immobilisa- tions en cours, avances et acomptes	Total
<i>(en millions d'euros)</i>						
Valeur brute	209	3 071	393	317	28	4 018
Cumul des amortissements et dépréciations	(19)	(333)	(288)	(74)	-	(714)
<b>Valeur nette au 01/01/2020</b>	<b>190</b>	<b>2 738</b>	<b>105</b>	<b>243</b>	<b>28</b>	<b>3 304</b>
Investissements	-	5	8	-	3	16
Amortissements et dépréciations, net de reprise	(45)	(153)	(17)	(70)	-	(285)
Variations de périmètre	2	-	-	-	-	2
Ecarts de conversion	1	(20)	-	-	-	(19)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	1	3	-	(2)	2
<b>Valeur nette au 30/06/2020</b>	<b>148</b>	<b>2 571</b>	<b>99</b>	<b>173</b>	<b>29</b>	<b>3 020</b>
Valeur brute	210	3 048	402	317	29	4 006
Cumul des amortissements et dépréciations	(62)	(477)	(303)	(144)	-	(986)

\* cf. note 6.1.2

\*\* cf. note 6.1.1



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

### 6.1.1 Droit d'opérer les aéroports en concession

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

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

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

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

Les droits d'opérer les aéroports s'élèvent à 3 048 millions d'euros au 30 juin 2020 (2 571 millions d'euros en valeur nette), ils concernent principalement les concessions d'Izmir Adnan Menderes International Airport, de Tbilisi et Batumi International Airport, de Monastir et Enfidha International Airport, de Skopje et Ohrid International Airport et de Milas-Bodrum Airport. Les principales caractéristiques de ces concessions sont les suivantes :

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

Les contrats de concessions et BOT (BOT : Build, Operate and Transfer = Construire, Exploiter et Transférer) opérés par le Groupe et relatifs à ces concessions regroupent les activités suivantes :

- ◆ **L'exploitation des terminaux** qui comprend les services aux passagers, la mise à disposition des

passerelles, des comptoirs d'enregistrement et la gestion des voies de circulation et des aires de stationnement des aéronefs. Des redevances sont facturées à chaque compagnie aérienne sur la base du nombre de passagers qui utilisent les infrastructures, du nombre d'aéronefs utilisant les passerelles et les pistes et sur le nombre de comptoirs d'enregistrement utilisés par les compagnies aériennes.

- ◆ **L'activité Duty free** – le Groupe a le droit de gérer les opérations de Duty free dans les terminaux que les sociétés du Groupe exploitent. Les ventes de Duty free sont disponibles pour les passagers à l'arrivée et au départ. Cette activité est soustraite à une joint-venture du Groupe (ATU) ou à des sociétés externes en échange de la facturation d'une redevance basée sur le chiffre d'affaires des boutiques.

- ◆ **Services de restauration et hôteliers** – le Groupe a le droit d'opérer les services de restauration pour les passagers ou le personnel dans les terminaux que les sociétés du Groupe exploitent. Le Groupe sous-traite certains de ces services à des sociétés externes en échange de la



facturation d'une redevance basée sur le chiffre d'affaires.

- ◆ **Immobilier en aérogare** – En tant que bailleur, le Groupe loue des espaces dans les terminaux, principalement des bureaux aux compagnies aériennes pour la vente de tickets et aux banques.
- ◆ **Assistance en escale** – le Groupe a le droit d'effectuer toutes les opérations d'assistance en escale pour les vols intérieurs et internationaux conformément à la licence délivrée par l'aviation civile (assistance passagers, opérations en pistes, rampe d'accès, cargo...).
- ◆ **Autres activités opérées par le Groupe dans le cadre de ces concessions** : sécurité au sein des terminaux domestiques, parkings et services de bus, développement de logiciels et systèmes informatiques, salons, services de taxi aux compagnies...

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

- ◆ La régulation tarifaire applicable au concessionnaire, prévoyant le niveau des redevances aéroportuaires et autres tarifs, est inscrite dans le contrat de concession (Rehabilitation, Expansion and Operation Agreement). Les tarifs aéronautiques ne peuvent

être augmentés que de l'inflation, avec les conditions d'ajustement prévues par le contrat de concession;

- ◆ Les usagers et les compagnies aériennes sont à l'origine de la rémunération des contrats;
- ◆ Des subventions ont été accordées par le concédant dans le cadre de mesures d'accélération liées au contrat de construction. Aucune garantie du concédant n'est prévue dans les contrats;
- ◆ Les infrastructures sont rendues au concédant en fin de concession sans indemnité.

S'agissant du contrat de concession signé entre TAV Esenboğa et la Direction générale de l'aviation civile turque (Devlet Hava Meydanları İşletmesi ou DHMI) et dont la date de fin est en mai 2023, le Groupe applique le modèle de la créance financière. La créance financière a été initialement comptabilisée à sa juste valeur. Au 30 Juin 2020, la part courante de cette créance financière s'élève à 29 millions d'euros et la part non courante s'élève à 53 millions d'euros (cf. note 9.5.3 Risques de liquidité).

Il convient de noter que dans le contexte de baisse de trafic liée à la crise sanitaire actuelle, les amortissements des droits d'opérer les aéroports, calculés sur les prévisions de trafic, ont significativement baissé sur le premier semestre par rapport à 2019 sur la même période. Toutefois, des tests de dépréciation ont été réalisés sur les droits d'opérer et des pertes de valeur ont été comptabilisées au 30 Juin 2020 (cf. note 6.4).

### 6.1.2 Ecarts d'acquisition

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

Au 30 Juin 2020, les écarts d'acquisition s'élèvent à 148 millions d'euros, en baisse de 45 millions d'euros suite à une dépréciation sur le segment international et développements aéroportuaires (AIG) (voir note 6.4).



## 6.2 Immobilisations corporelles

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Actifs liés au droit d'utilisation*	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
<i>(en millions d'euros)</i>							
Valeur brute	75	12 095	652	106	490	1 315	14 733
Cumul des amortissements et dépréciations	(18)	(6 083)	(428)	(11)	(263)	-	(6 803)
<b>Valeur nette au 01/01/2020</b>	<b>57</b>	<b>6 012</b>	<b>224</b>	<b>95</b>	<b>227</b>	<b>1 315</b>	<b>7 930</b>
Investissements	-	-	15	5	9	294	323
Cessions et mises hors service	-	-	(7)	-	(1)	-	(8)
Amortissements et dépréciations	(1)	(214)	(23)	(6)	(17)	(4)	(265)
Ecart de conversion	-	(1)	(1)	(1)	(2)	-	(5)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	102	2	-	3	(114)	(7)
<b>Valeur nette au 30/06/2020</b>	<b>56</b>	<b>5 899</b>	<b>210</b>	<b>93</b>	<b>219</b>	<b>1 491</b>	<b>7 968</b>
Valeur brute	75	12 186	646	110	495	1 491	15 003
Cumul des amortissements et dépréciations	(19)	(6 287)	(436)	(17)	(276)	-	(7 035)

\* cf. note 6.2.1

Le montant net des transferts en provenance d'autres rubriques concerne principalement des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations corporelles suite à leur mise en service. Pour le premier semestre 2020, ces reclassements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- ◆ la refonte des commerces et de de l'ambiance du hall L du terminal 2E à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ le continuum de Paris-Orly ;
- ◆ la fin des travaux de construction de la jonction entre Orly 2 et Orly 4 (ex terminal Ouest et terminal Sud).

Les investissements en immobilisations corporelles s'élèvent à 322 millions d'euro sur le premier semestre 2020 en diminution de 37% par rapport à 2019 sur la même période.

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

Le montant des coûts d'emprunts capitalisés au 30 Juin 2020 en application de la norme IAS 23 révisée s'élève à 4 millions d'euros, sur la base d'un taux moyen de capitalisation de 2,26%. Ce montant ne concerne que les projets en cours de réalisation.



### 6.2.1 Contrats de location IFRS 16, le Groupe comme preneur

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

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

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

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

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

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

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

	Terrains et aménagement	Constructions	Installations techniques*	Autres	Total
<i>(en millions d'euros)</i>					
Valeur brute	49	49	8	-	106
Cumul des amortissements et dépréciations	(3)	(5)	(3)	-	(11)
<b>Valeur nette au 01/01/2020</b>	<b>46</b>	<b>44</b>	<b>5</b>	-	<b>95</b>
Investissements	3	2	-	-	5
Amortissements et dépréciations	(2)	(3)	(1)	-	(6)
Ecart de conversion	-	(1)	-	-	(1)
<b>Valeur nette au 30/06/2020</b>	<b>47</b>	<b>42</b>	<b>4</b>	-	<b>93</b>
Valeur brute	53	49	8	-	110
Cumul des amortissements et dépréciations	(6)	(7)	(4)	-	(17)

\* Incluant les véhicules



### 6.3 Immeubles de placement

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

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

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

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

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

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

Compte-tenu de la survenance de la crise sanitaire liée au Covid-19 sur le premier semestre 2020, la juste valeur des immeubles de placement a été revue en procédant à une analyse de sensibilité réalisée par des cabinets indépendants d'expertise immobilière pour plus de 80 % de sa valeur totale 2019 (hors réserves foncières). L'impact de cette analyse est indiqué à la note 6.3.2.

Pour rappel, la juste valeur des immeubles de placement 2019, s'est basée sur une valeur appréciée par des cabinets indépendants d'expertise immobilière pour près de 99 % de sa valeur totale (hors réserves foncières).

- La totalité des bâtiments non utilisés pour les besoins propres d'Aéroports de Paris SA a été expertisée sur les plateformes de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle ; plus de 99% de ceux de Paris-Le Bourget ont également été valorisés par des experts indépendants.
- Les terrains donnés en location ont été valorisés sur la base d'une approche mixte reposant sur des valorisations externes pour près de 100% des terrains. Seuls les terrains des Aéroports d'Aviation Générale font l'objet d'une valorisation interne par une méthode de capitalisation à l'infini des loyers, considérant que la durée de la location est indéfinie et que le flux de trésorerie peut être actualisé à perpétuité.
- Les projets de développement (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 valorisation des réserves foncières 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, sous contraintes aéronautiques, 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 bâti et terrain.



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	119	695	45	859
Cumul des amortissements et dépréciations	(61)	(288)	-	(349)
<b>Valeur nette au 01/01/2020</b>	<b>58</b>	<b>407</b>	<b>45</b>	<b>510</b>
Investissements et variation des avances et acomptes	-	-	11	11
Amortissements et dépréciations	(1)	(10)	-	(11)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	8	(3)	5
<b>Valeur nette au 30/06/2020</b>	<b>57</b>	<b>405</b>	<b>53</b>	<b>515</b>
Valeur brute	119	703	53	875
Cumul des amortissements et dépréciations	(62)	(298)	-	(360)

### 6.3.2 Juste valeur des immeubles de placement

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

Afin de mesurer l'impact de la crise sur la juste valeur des immeubles de placement qui s'élevait à 2 885 millions d'euros au 31 décembre 2019, une analyse de sensibilité a été effectuée par nos experts indépendants sur la base d'une analyse de risque par classe d'actif et par zone géographique. Cette analyse de sensibilité réalisée sur plus de 80% de la valeur 2019 fait diminuer de -27,3 M€ (soit -1,4%) la valeur du patrimoine hors droits de mutation et frais (hors réserves foncières).

Cette perte de valeur s'explique par une baisse de -2,9 % sur la plateforme d'Orly et -1,2% sur celles de Paris Charles de

Gaulle et du Bourget principalement sur des actifs à usage de bureaux et des parcs d'activité sur lesquels une hausse des taux d'actualisation et de vacance a été principalement appliquée.

Les actifs de l'activité Fret (hors acteurs diffus) restent résilients face à la crise et ne subissent pas d'évolution de leur valeur expliquant aussi un moindre impact de perte de valeur sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle.

De plus, les taux effectifs immédiats et potentiels issus des valeurs arrêtées au 31 décembre 2019 se situaient en haut de fourchette, reflétant une valorisation prudente susceptible d'absorber en partie d'éventuels retournements de conjoncture.

Hormis la crise sanitaire, aucun autre événement majeur de type acquisition, cession, entrée ou sortie d'un locataire majeur n'a eu lieu sur l'ensemble du portefeuille depuis la dernière campagne d'expertise 2019.

### 6.3.3 Informations complémentaires

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

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



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

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

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

**Fréquence du test de dépréciation** - Pour les immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie et les écarts d'acquisition, un test est réalisé 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. Tel est le cas lorsque des changements importants ayant un effet négatif sur l'entité sont survenus au cours de la période, ou devraient survenir dans un proche avenir. Les critères retenus pour apprécier les indices de perte de valeur peuvent être notamment une performance inférieure aux prévisions, une diminution du trafic, une évolution significative des données de marché ou de l'environnement réglementaire ou une obsolescence ou dégradation matérielle non prévue dans le plan d'amortissement.

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

La valeur recouvrable est estimée en actualisant les flux de trésorerie attendus avant service de dette au coût moyen pondéré du capital. Pour la détermination des flux de trésorerie, le Groupe revoit les trajectoires financières en prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date. S'agissant du taux d'actualisation, les données utilisées par le Groupe ADP sont basées sur des moyennes des derniers 24 mois, tant pour le taux sans risque, que pour la prime de marché et les betas des sociétés comparables.

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

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

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

Ces éléments sont constitutifs d'indices de perte de valeur et justifient donc que le Groupe ait conduit, au 30 juin, des tests de dépréciation sur l'ensemble de ses principales sociétés concessionnaires et de services, ainsi que sur ses actifs parisiens.

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

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



Les taux d'actualisation, et notamment le coût des fonds propres, sont en augmentation depuis le 31 décembre 2019. La crise sanitaire du premier semestre a en effet eu des incidences notables sur la prime de marché, et les betas des

sociétés du secteur aéroportuaires, tous deux à la hausse. Cette augmentation des taux d'actualisation a un impact défavorable sur la valeur recouvrable des actifs du Groupe, estimée sur la base de flux de trésorerie actualisés.

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	Au 30/06/2019
Pertes de valeur sur écart d'acquisition	(45)	(12)
Pertes de valeur sur autres actifs incorporels	(183)	-
Pertes de valeur sur actifs corporels	(4)	-
<b>Pertes de valeur nettes des reprises sur la période</b>	<b>(232)</b>	<b>(12)</b>

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	Au 30/06/2019
International et développements aéroportuaires	(177)	-
Commerces et services	(55)	-
Autres activités	-	(12)
<b>Pertes de valeur nettes des reprises sur la période</b>	<b>(232)</b>	<b>(12)</b>

### Segment International et développement aéroportuaire

Dans le contexte actuel le Groupe peut être amené à conduire des négociations avec les concédants et les prêteurs des projets. Dans ce cas, ces renégociations en cours qui auraient des effets favorables pour les sociétés concessionnaires et pour le Groupe, ne sont pas prises en compte dans les cas utilisés pour les tests de dépréciation menés au 30 juin. Seul le plan d'affaires relatif aux concessions de Monastir et d'Enfidha reflète l'état avancé de la renégociation de ces deux concessions.

Des tests de dépréciations ont été effectués à la fin du premier semestre 2020 sur les principales sociétés concessionnaires et de services.

Ces tests sont basés sur des hypothèses de reprise du trafic de 2021-2023 selon les concessions en fonction de la saisonnalité et du poids des vols domestiques et internationaux.

Ils ont mis en évidence la nécessité de déprécier à la fois l'écart d'acquisition et le droit d'opérer d'une concession à l'international pour un montant respectivement de 45 millions d'euros et 132 millions d'euros.

Les analyses de sensibilité aux taux d'actualisation montrent qu'une augmentation de 100 points de base sur le taux d'actualisation des principales concessions à l'international conduirait à une dépréciation complémentaire de l'ordre de 75 millions d'euros.

Par ailleurs, un décalage d'un an dans les hypothèses de reprise du trafic pour les concessions intégrées globalement conduirait à une dépréciation additionnelle de l'ordre de 120 millions d'euros.

Compte tenu des incertitudes quant à la reprise du trafic qui peut varier selon les concessions aéroportuaires, les tests de dépréciation seront réactualisés dans le cadre de la clôture des comptes annuels au 31 décembre 2020.

### Autres segments

Les tests de dépréciation effectués sur les principales sociétés du segment Commerces et services ont mis en évidence la nécessité de déprécier l'actif incorporel de la société SDA pour 51 millions d'euros. L'actif incorporel devait initialement être amorti jusqu'en 2022.

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. En conséquence aucune dépréciation n'a été constatée sur ces actifs. Une augmentation du taux d'actualisation de 100 points de base n'engendrerait pas de dépréciation. Néanmoins, la décision du Groupe d'arrêter des travaux sur les plateformes parisiennes a conduit à une mise au rebut d'actifs corporels en cours pour un montant de 4 millions d'euros.



## 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	Intérêts minoritaires	Total
<b>Situation au 30/06/2020</b>	297	543	(3)	3 786	(264)	<b>4 359</b>	741	<b>5 100</b>

#### 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 du premier semestre 2020.

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

#### 7.1.2 Actions propres

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

Dans le cadre de son contrat de liquidité et conformément à l'autorisation donnée par les actionnaires lors de l'assemblée générale ordinaire du 12 mai 2020, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 46 544 actions et à la vente de 30 294 actions.

Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues qui était nul au 31 décembre 2019 est de 16 250 au 30 Juin 2020 au titre de ce contrat.

#### 7.1.3 Autres éléments de capitaux propres

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

(en millions d'euros)	Situation au 01/01/2019	Résultat global - 1er semestre 2019	Situation au 30/06/2019	Situation au 01/01/2020	Résultat global - 1er semestre 2020	Situation au 30/06/2020
Ecart de conversion	2	(11)	(9)	(8)	(70)	(78)
Ecart actuariels*	(95)	(42)	(137)	(142)	3	(139)
Réserve de juste valeur	7	(10)	(3)	1	(48)	(47)
<b>Total</b>	<b>(86)</b>	<b>(63)</b>	<b>(149)</b>	<b>(149)</b>	<b>(115)</b>	<b>(264)</b>

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

#### 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 30/06/2020	Au 31/12/2019
Réserve légale	30	30
Autres réserves	839	839
Report à nouveau	1 877	1 554
Résultat de la période	(244)	497
<b>Total</b>	<b>2 502</b>	<b>2 920</b>



### 7.1.5 Dividendes versés

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

### 7.1.6 Dividendes proposés et non versés

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

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

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

### 7.1.7 Résultat par action

Le calcul du résultat par action s'établit ainsi :

	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 955 847	98 954 832
Résultat de la période attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	(543)	250
Résultat de base par action (en euros)	<b>(5,49)</b>	<b>2,52</b>
Résultat dilué par action (en euros)	<b>(5,49)</b>	<b>2,52</b>
<b>Dont activités poursuivies</b>		
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	(541)	238
Résultat de base par action (en euros)	<b>(5,47)</b>	<b>2,40</b>
Résultat dilué par action (en euros)	<b>(5,47)</b>	<b>2,40</b>
<b>Dont activités non poursuivies</b>		
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère des activités non poursuivies (en millions d'euros)	(1)	12
Résultat de base par action (en euros)	<b>(0,02)</b>	<b>0,12</b>
Résultat dilué par action (en euros)	<b>(0,02)</b>	<b>0,12</b>

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 4 755 au 30 Juin 2020 et 5 837 au 31 décembre 2019.

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



## 7.2 Intérêts minoritaires

Les intérêts minoritaires se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
<b>Intérêts minoritaires</b>		
TAV Airports	724	848
Airport International Groupe (AIG)	7	75
Média Aéroport de Paris	7	7
Société de Distribution Aéroportuaire	(11)	27
Relay@ADP	14	18
<b>Total</b>	<b>741</b>	<b>975</b>

## NOTE 8 Autres provisions et autres passifs non courants

### 8.1 Autres provisions

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

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

Les autres provisions ont évolué comme suit :

(en millions d'euros)	Litiges	Autres provisions	1er semestre 2020	Litiges	Autres provisions	1er semestre 2019
<b>Provisions au 1er janvier</b>	<b>11</b>	<b>41</b>	<b>52</b>	<b>14</b>	<b>41</b>	<b>55</b>
<b>Augmentations</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>-</b>	<b>61</b>	<b>61</b>
Dotations	1	3	4	-	1	1
Dotations aux provisions pour éléments non récurrents	-	-	-	-	1	1
Augmentation liée aux variations de périmètre	-	-	-	-	8	8
Autres augmentations	-	18	18	-	51	51
<b>Diminutions</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(17)</b>	<b>(17)</b>
Provisions utilisées	-	-	-	-	(10)	(10)
Provisions devenues sans objet	-	-	-	-	(7)	(7)
<b>Provisions à la clôture</b>	<b>12</b>	<b>62</b>	<b>74</b>	<b>14</b>	<b>85</b>	<b>99</b>
Dont						
Part non courante	12	55	67	14	72	86
Part courante	-	7	7	-	13	13



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

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

Les autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs.

## 8.2 Autres passifs non courants

Les éléments présentés en autres passifs non courants comprennent :

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

En application de la norme IAS 32, cette dette est évaluée initialement sur la base de la valeur actuelle du prix d'exercice de l'option de vente. La contrepartie de cette dette est une diminution de la valeur comptable des intérêts minoritaires. L'écart entre la valeur actuelle du prix d'exercice et cette valeur comptable est comptabilisée dans les capitaux propres part Groupe en autres réserves.

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
Loyers de concessions exigibles > 1 an	627	643
Subventions d'investissement	52	54
Dette liée à l'option de vente des minoritaires	20	22
Produits constatés d'avance	73	77
Autres	3	2
<b>Total</b>	<b>775</b>	<b>798</b>

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 30 Juin 2020, les dettes sur loyers de concession à plus d'un an atteignent respectivement 298 millions d'euros pour Milas Bodrum et 251 millions d'euros pour Ege (vs 291 millions d'euros pour Milas Bodrum et 273 millions pour Ege au 31 décembre 2019).

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

Les produits constatés d'avance à plus d'un an concernent principalement Aéroports de Paris SA et comprennent :

- ♦ la location à Air France du terminal T2G, soit 18 millions d'euros au 30 Juin 2020 (19 millions d'euros au 31 décembre 2019) ;
- ♦ le bail à construction SCI Aéroville, soit 28 millions d'euros au 30 Juin 2020 (28 millions d'euros au 31 décembre 2019).



## NOTE 9 Informations relatives à la gestion des risques financiers

### 9.1 Gestion du risque financier

#### 9.1.1 Introduction

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

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

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

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

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

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

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

#### Clients et autres débiteurs

La politique du Groupe est de mettre sous surveillance juridique et de vérifier la santé financière de tous ses clients

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

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

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

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

#### Placements et instruments dérivés

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



## Garanties

Il existe des garanties accordées par le Groupe au titre de la bonne exécution de ses contrats internationaux. En particulier, ADP International et TAV Airports ont accordé des engagements (nantissement d'actions, gage sur créances et nantissement de compte bancaires) dans le cadre d'emprunts bancaires contractés en vue de financer la construction et l'exploitation de certaines concessions (cf. note 15).

### 9.1.2 Risque de marché

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

sensibilité aux risques de taux et au risque de change sont présentées à la note 9.5.3.

## 9.2 Gestion du capital

Le Gearing est passé de 87% fin 2019 à 129% au 30 Juin 2020. La hausse du Gearing s'explique par la diminution des capitaux propres sur la période et par l'augmentation de l'endettement net, dû à l'émission d'emprunts sur la période qui ont servi à financer la prise de participation de 24,99% du Groupe GMR Airports Ltd ainsi que la variation du BFR.

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

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

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

A ce jour, les membres du personnel détiennent 1,85 % des actions ordinaires.

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

## 9.3 Résultat financier

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

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

(en millions d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 1er semestre 2020
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(110)	(110)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(3)	(3)
Résultat des dérivés de taux	6	(7)	(1)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>6</b>	<b>(120)</b>	<b>(114)</b>
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	3	(4)	(1)
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>9</b>	<b>(124)</b>	<b>(115)</b>
Produits de participations non consolidées	7	-	7
Gains et pertes nets de change	29	(32)	(3)
Dépréciations et provisions	-	(82)	(82)
Autres	3	(20)	(17)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>39</b>	<b>(134)</b>	<b>(95)</b>
<b>Charges financières nettes</b>	<b>48</b>	<b>(258)</b>	<b>(210)</b>



(en millions d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 1er semestre 2019
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(101)	(101)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(1)	(1)
Résultat des dérivés de taux	28	(6)	22
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>28</b>	<b>(108)</b>	<b>(80)</b>
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	5	(1)	4
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>33</b>	<b>(109)</b>	<b>(76)</b>
Produits de participations non consolidées	12	-	12
Gains et pertes nets de change	45	(45)	-
Dépréciations et provisions	-	(4)	(4)
Autres	(2)	(20)	(22)
<b>Autres produits et charges financières</b>	<b>55</b>	<b>(69)</b>	<b>(14)</b>
<b>Charges financières nettes</b>	<b>88</b>	<b>(178)</b>	<b>(90)</b>

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
<b>Produits, charges, profits et pertes sur dettes au coût amorti</b>	<b>(114)</b>	<b>(80)</b>
Charges d'intérêts sur dettes évaluées au coût amorti	(110)	(101)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	(3)	(1)
Intérêts nets sur les dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	(4)	(2)
Variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	2	20
Variation de valeur des dettes financières couvertes en juste valeur	1	4
<b>Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat</b>	<b>(1)</b>	<b>4</b>
Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	(1)	4
<b>Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente</b>	<b>(76)</b>	<b>9</b>
Dividendes reçus	3	9
<b>Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti</b>	<b>(16)</b>	<b>(19)</b>
Gains et pertes nets de change	(3)	-
Autres profits / charges nets	(13)	(19)
<b>Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(3)	(4)
<b>Total des gains nets (pertes nettes) reconnus en résultat</b>	<b>(210)</b>	<b>(90)</b>
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	(9)	(31)
<b>Total des gains nets (pertes nettes) reconnus directement en capitaux propres</b>	<b>(9)</b>	<b>(31)</b>



## 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 30/06/2020	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2019	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	7 123	7 123	-	5 167	4 669	498
Emprunts bancaires (i)	1 718	748	970	1 758	1 081	677
Obligations locatives	80	71	9	82	73	9
Autres emprunts et dettes assimilées	345	188	157	245	188	57
Intérêts courus non échus	121	-	121	119	-	119
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés</b>	<b>9 387</b>	<b>8 130</b>	<b>1 257</b>	<b>7 371</b>	<b>6 011</b>	<b>1 360</b>
Instrument financiers dérivés passif	75	70	5	68	66	2
<b>Total emprunts et dettes financières</b>	<b>9 462</b>	<b>8 200</b>	<b>1 262</b>	<b>7 439</b>	<b>6 077</b>	<b>1 362</b>

(i) La part courante des emprunts bancaires intègre pour 618 millions d'euros des emprunts bancaires des sociétés concessionnaires n'ayant pas respecté les ratios bancaires des conventions de financement (TAV Tunisia et AIG). Pour ces sociétés, des négociations avec les prêteurs sont en cours.

La variation des emprunts et dettes financières au 30 Juin 2020 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2019	Augmentation /souscription*	Remboursement*	Variation de change	Variation de juste valeur	Variations de périmètre	Autres variations	Au 30/06/2020
Emprunts obligataires	5 167	2 452	(500)	-	4	-	-	7 123
Emprunts bancaires	1 758	232	(266)	(6)	-	1	(1)	1 718
Obligations locatives	82	7	(7)	(1)	-	-	(1)	80
Autres emprunts et dettes assimilées	245	22	(6)	1	-	-	83	345
Intérêts courus non échus	119	89	(86)	-	(3)	-	2	121
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés</b>	<b>7 371</b>	<b>2 802</b>	<b>(865)</b>	<b>(6)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>83</b>	<b>9 387</b>
Instrument financiers dérivés passif	68	-	-	-	5	-	2	75
<b>Total emprunts et dettes financières</b>	<b>7 439</b>	<b>2 802</b>	<b>(865)</b>	<b>(6)</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>85</b>	<b>9 462</b>

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



## 9.4.2 Endettement financier net

L'endettement financier net tel que défini par le Groupe ADP correspond aux montants figurant au passif du bilan sous les postes emprunts et dettes financières à long terme et emprunts et dettes financières à court terme, la dette liée à l'option de vente des minoritaires, diminués des instruments dérivés actif, des créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence, 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 30/06/2020	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2019	Part non courante	Part courante
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>9 462</b>	<b>8 200</b>	<b>1 262</b>	<b>7 439</b>	<b>6 077</b>	<b>1 362</b>
Dette liée à l'option de vente des minoritaires	23	20	3	36	22	14
<b>Endettement financier brut</b>	<b>9 485</b>	<b>8 220</b>	<b>1 265</b>	<b>7 475</b>	<b>6 099</b>	<b>1 376</b>
Instruments financiers dérivés actif	15	7	8	15	11	4
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	81	33	48	138	95	43
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 772	-	2 772	1 982	-	1 982
Liquidités soumises à restriction (i)	41	-	41	86	-	86
<b>Endettement financier net</b>	<b>6 576</b>	<b>8 180</b>	<b>(1 604)</b>	<b>5 254</b>	<b>5 993</b>	<b>(739)</b>
<b>Gearing</b>	<b>129%</b>			<b>87%</b>		

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

L'endettement brut du Groupe ADP a augmenté de 2 010 millions d'euros sur le semestre 2020. Cette augmentation s'explique principalement par :

- ◆ L'émission d'un emprunt obligataire par Aéroports de Paris SA pour un montant de 2,5 milliards d'euros en deux tranches : une première tranche de 1 milliard d'euros à échéance 2026 avec un taux annuel de 2,125 % et une seconde tranche de 1,5 milliard d'euros à échéance 2030 avec un taux annuel de 2,75 % ;
- ◆ L'émission d'un emprunt bancaire par le sous-Groupe TAV Airports via sa filiale TAV Istanbul d'une durée d'un an pour un montant de 175 millions d'euros ;
- ◆ Par ailleurs, TAV Tunisie a reçu une lettre de résiliation anticipée de la part des banques de couverture, ce qui a entraîné l'exigibilité d'un

montant net à la résiliation de 64 millions d'euros au 31 décembre 2019. La société a été informée par ses conseils juridiques qu'en vertu des Documents de Financement, les banques de couverture ne peuvent agir seules (sans les autres prêteurs) pour exiger ces paiements.

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

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



### 9.4.3 Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

	Devise	Valeur nominale en devise	Échéance	Taux d'intérêt contractuel*	Capital restant dû en devise	Valeur au bilan au 30/06/2020	Juste valeur au 30/06/2020
<i>(en millions d'euros)</i>							
<b>Aéroports de Paris SA</b>							
Emprunt obligataire	EUR	400	2021	4.000%	400	403	419
Emprunt obligataire	EUR	400	2022	3.875%	400	399	428
Emprunt obligataire	EUR	500	2023	1.500%	500	499	529
Emprunt obligataire	EUR	2	2023	2.5%	2	2	2
Emprunt obligataire	EUR	500	2024	3.125%	500	498	570
Emprunt obligataire	EUR	500	2025	1.500%	500	496	544
Emprunt obligataire	EUR	1 000	2026	2.125%	1 000	986	1 152
Emprunt obligataire	EUR	500	2027	1.000%	500	498	546
Emprunt obligataire	EUR	600	2028	2.750%	600	595	743
Emprunt obligataire	EUR	1 500	2030	2.750%	1 500	1 468	1 931
Emprunt obligataire	EUR	800	2034	1.125%	800	786	928
Emprunt obligataire	EUR	500	2038	2.125%	500	494	690
Emprunt BEI	EUR	250	2038	EUR3M+0.150%	225	225	233
<b>AIG</b>							
Emprunts bancaires	USD	160	2023	4.060%	80	69	74
Emprunts bancaires	USD	180	2024	4.185%	110	97	104
Emprunts bancaires	USD	50	2025	5.950%	50	44	55
Emprunts bancaires	USD	48	2026	5.810%	38	33	38
Emprunts bancaires	USD	46	2028	6.310%	39	34	42
<b>TAV Airports</b>							
Emprunts bancaires	EUR	20	2020	3.541%	20	20	21
Emprunts bancaires	EUR	279	2021	3.194%	231	231	234
Emprunts bancaires	EUR	248	2022	2.519%	194	193	204
Emprunts bancaires	EUR	113	2023	3.818%	91	91	99
Emprunts bancaires	EUR	6	2024	3.300%	5	5	6
Emprunts bancaires	EUR	62	2025	4.950%	41	40	47
Emprunts bancaires	EUR	1	2027	2.000%	1	1	1
Emprunts bancaires	EUR	516	2028	3.720%	479	472	578
Emprunts bancaires	EUR	154	2031	4.500%	134	134	180
Emprunts bancaires	TRY	30	2021	24.000%	28	4	4
Emprunts bancaires	TRY	4	2022	11.500%	4	1	1
Emprunts bancaires	TRY	6	2023	11.500%	6	1	2
Emprunts bancaires	USD	22	2022	5.605%	16	14	15
Emprunts bancaires	USD	3	2023	5.760%	3	3	3
Emprunts bancaires	USD	8	2024	3.970%	7	6	7
<b>Total</b>		<b>9 411</b>			<b>9 004</b>	<b>8 841</b>	<b>10 430</b>

\*Pour les autres emprunts contractés par ADP SA et les emprunts bancaires contractés par AIG et TAV Airports, le taux d'intérêt présenté correspond au taux moyen sur la période, calculé pour les emprunts à taux variable sur la base d'un Euribor à 0%, taux négatif flooré à 0%, ou du taux Libor dollar à 2,31% en date du 30 juin 2020. Ces emprunts sont regroupés par échéance.

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



## 9.5 Instruments financiers

### Instruments financiers dérivés

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

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

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

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

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

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

### Juste valeur des instruments financiers

- Méthode de calcul de la juste valeur

La meilleure indication de juste valeur d'un contrat est le prix qui serait convenu entre un acheteur et un vendeur libres de contracter et opérant aux conditions de marché. En date de négociation, il s'agit généralement du prix de transaction. Par la suite, l'évaluation du contrat doit être fondée sur des données de marché observables qui fournissent l'indication la plus fiable de la juste valeur d'un instrument financier :

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

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



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 30/06/2020	Ventilation par catégories d'instruments financiers					
		Juste valeur			Coût amorti	Instr. dérivés de couverture	
		Option JV*	Trading **	Instr. de cap. propres - JV par résultat		de juste valeur	de flux futurs
<i>(en millions d'euros)</i>							
Autres actifs financiers non courants	412	-	7	60	345	-	-
Actifs sur contrats	4	-	-	-	4	-	-
Clients et comptes rattachés	506	-	-	-	506	-	-
Autres créances***	330	-	-	-	330	-	-
Autres actifs financiers courants (i)	192	-	8	-	184	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 772	2 772	-	-	-	-	-
<b>Total des actifs financiers</b>	<b>4 216</b>	<b>2 772</b>	<b>15</b>	<b>60</b>	<b>1 369</b>	-	-
Emprunts et dettes financières à long terme	8 200	-	4	-	8 130	-	66
Fournisseurs et comptes rattachés	530	-	-	-	530	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants***	1 109	-	-	-	1 109	-	-
Emprunts et dettes financières à court terme	1 262	-	5	-	1 257	-	-
<b>Total des passifs financiers</b>	<b>11 101</b>	-	<b>9</b>	-	<b>11 026</b>	-	<b>66</b>

\* Désignés comme tel à l'origine.

\*\* Désignés comme détenus à des fins de transaction.

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

(i) Les autres actifs financiers courants se composent principalement de la partie courante (193 M€) de l'indemnisation de correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul.



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

\* Désignés comme tel à l'origine.

\*\* Désignés comme détenus à des fins de transaction.

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

(i) Les autres actifs financiers non courants incluent en 2019, la partie non courante (192M€) de l'indemnisation de correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul.

Dans le cadre de la détermination de la juste valeur des dérivés actifs, le risque de contrepartie (*Crédit Valuation Adjustment – CVA*) a été calculé au 30 Juin 2020 et son impact est jugé non significatif.

## 9.5.2 Hiérarchie des justes valeurs

### Hiérarchie des justes valeurs

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

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



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

	Au 30/06/2020		Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables
	Valeur au bilan	Juste valeur			
<i>(en millions d'euros)</i>					
<b>Actif</b>					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	60	60	-	60	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	393	393	-	393	-
Clients et comptes rattachés	506	506	-	506	-
Instruments dérivés	15	15	-	15	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 772	2 772	2 772	-	-
<b>Passif</b>					
Emprunts obligataires	7 123	8 482	-	8 482	-
Emprunts bancaires	1 718	1 948	-	1 948	-
Obligations locatives	80	80	-	80	-
Autres emprunts et dettes assimilées	345	345	-	345	-
Intérêts courus non échus	121	121	-	121	-
Instruments dérivés	75	75	-	75	-
Autres passifs non courants	775	775	-	775	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	808	808	-	808	-

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

### 9.5.3 Analyse des risques liés aux instruments financiers

#### Risques de taux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020			Au 31/12/2019		
	Avant couverture	Après couverture	%	Avant couverture	Après couverture	%
Taux fixe	8 031	8 623	92%	5 861	6 489	88%
Taux variable	1 356	764	8%	1 510	882	12%
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés</b>	<b>9 387</b>	<b>9 387</b>	<b>100%</b>	<b>7 371</b>	<b>7 371</b>	<b>100%</b>

Au 30 Juin 2020, le Groupe détient des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps) pour une juste valeur de 15 millions d'euros figurant à l'actif dans les

autres actifs financiers et 75 millions d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Au 30/06/2020	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-	170	422	592	(66)
Dérivés non qualifiés de couverture	-	400	-	400	6
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>570</b>	<b>422</b>	<b>992</b>	<b>(60)</b>



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

baisse instantanée des taux d'intérêt de 1 % au 30 Juin 2020 n'entraînerait pas de hausse significative de la juste valeur des dérivés.

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

Type	Elément couvert			Instrument de couverture				Ratio de couverture
	Date de maturité	Taux	Valeur nominale	Type	Date de maturité	Taux	Valeur nominale	
<b>TAV Airports</b>								
Emprunt bancaire	2028	EUR6M + marge	230	Swap de taux d'intérêt CFH	2026	7,63%	226	98%
Emprunt bancaire	2031	EUR6M + 4,50%	67	Swap de taux d'intérêt CFH	2031	5,75%	60	90%
Emprunt bancaire	2031	EUR6M + 4,50%	67	Swap de taux d'intérêt CFH	2031	5,85%	60	90%
Emprunt bancaire	2025	EUR6M + 5,00%	41	Swap de taux d'intérêt CFH	2025	5,32%	41	100%
Emprunt bancaire	2022	LBUSD6M + marge	5	Swap de taux d'intérêt CFH	2022	5,17%	5	100%
Emprunt bancaire	2022	LBUSD6M + marge	4	Swap de taux d'intérêt CFH	2022	6,03%	4	100%
<b>AIG</b>								
Emprunt bancaire	2023-2025	LBUSD6M + marge	210	Swap de taux d'intérêt CFH	2023-2025	LBUSD6M + marge	193	92%

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

## Risques de change

Depuis la prise de contrôle du Groupe TAV Airports, le Groupe est exposé au risque de change. TAV Airports convertit ses états financiers dans une devise autre que sa monnaie fonctionnelle, de ce fait le principal risque de change concerne les variations de valeurs de l'euro par rapport à la livre turque (TRY) et au dollar américain. Les monnaies dans lesquelles les transactions sont essentiellement libellées sont l'euro, la livre turque, le dollar américain, ainsi que quelques devises du golfe persique liées au dollar américain par une parité fixe, telles que le rial saoudien, le dirham des Émirats arabes unis et le rial omanais.

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

- mettre en place des instruments dérivés ;
- neutraliser au maximum le risque de change en réduisant le solde des recettes et des dépenses dans ces monnaies ;



- procéder, le cas échéant, à des ventes à terme partielles de dollars pour les soldes résiduels.

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	Euro	TRY	USD	AED	JOD	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	412	299	17	89	6	-	1
Actifs sur contrats	4	-	-	-	-	-	4
Clients et comptes rattachés	506	380	13	21	14	49	29
Autres créances*	330	284	7	3	3	3	30
Autres actifs financiers courants	192	142	1	21	1	20	7
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 772	2 634	8	76	2	37	15
<b>Total des actifs financiers</b>	<b>4 216</b>	<b>3 739</b>	<b>46</b>	<b>210</b>	<b>26</b>	<b>109</b>	<b>86</b>
Emprunts et dettes financières à long terme	8 200	7 971	12	201	-	-	16
Fournisseurs et comptes rattachés	530	378	7	9	9	114	13
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 109	1 023	22	3	8	43	10
Emprunts et dettes financières à court terme	1 262	938	5	319	-	-	-
<b>Total des passifs financiers</b>	<b>11 101</b>	<b>10 310</b>	<b>46</b>	<b>532</b>	<b>17</b>	<b>157</b>	<b>39</b>

\* 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) et le rial saoudien (SAR).

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

Avec l'acquisition du Groupe GMR Airports Ltd en deux tranches dont la première a eu lieu le 26 février 2020, le Groupe est également exposé aux variations de la roupie indienne par rapport à l'euro, sachant que le prix d'acquisition est libellé en roupie indienne.



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

	Au 30/06/2020		Au 31/12/2019	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dirham des Emirates Arabes Unis (AED)	0,24269	0,24726	0,24362	0,24340
Peso chilien (CLP)	0,00109	0,00112	0,00120	0,00127
Dinar jordanien (JOD)	1,25644	1,28048	1,26215	1,26150
Roupie indienne (INR)	0,01178	0,01225	0,01257	0,01270
Dollar des États-Unis (USD)	0,89135	0,90807	0,89469	0,89401
Nouvelle Livre turque (TRY)	0,13010	0,14066	0,15049	0,15722

## Risques de liquidité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

(en millions d'euros)	Montant au bilan Au 30/06/2020	Total des échéances contractuelles Au 30/06/2020	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	7 123	7 230	-	2 302	4 928
Emprunts bancaires	1 718	2 101	776	784	541
Obligations locatives	80	12	1	11	-
Autres emprunts et dettes assimilées	345	345	157	6	182
Intérêts sur emprunts	121	1 651	205	742	704
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés</b>	<b>9 387</b>	<b>11 339</b>	<b>1 139</b>	<b>3 845</b>	<b>6 355</b>
Fournisseurs et comptes rattachés	530	530	530	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 109	1 109	386	324	399
<b>Dettes en coût amorti</b>	<b>11 026</b>	<b>12 978</b>	<b>2 055</b>	<b>4 169</b>	<b>6 754</b>
Décassements	-	67	18	44	5
Encaissements	-	(2)	(1)	(1)	-
<b>Swaps de couverture</b>	<b>66</b>	<b>65</b>	<b>17</b>	<b>43</b>	<b>5</b>
Décassements	-	11	6	5	-
Encaissements	-	(17)	(9)	(8)	-
<b>Swaps de trading</b>	<b>(8)</b>	<b>(6)</b>	<b>(3)</b>	<b>(3)</b>	<b>-</b>
<b>Total</b>	<b>11 084</b>	<b>13 037</b>	<b>2 069</b>	<b>4 209</b>	<b>6 759</b>

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

## COVENANTS

Les contrats de financement liés aux concessions comportent généralement des clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect des ratios financiers. Ces contrats représentent 15,3% du montant total des emprunts du Groupe au 30 Juin 2020.

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

## RESTRUCTURATION TAV TUNISIE

Suite aux événements de 2011 et des attentats de 2015 faisant chuter le trafic des aéroports d'Enfidha-Hammamet et Monastir, TAV Tunisie a entamé des négociations avec les autorités tunisiennes et les prêteurs afin de restaurer l'équilibre économique de ces aéroports. Suite à ces négociations, deux avenants aux contrats de concession des aéroports d'Enfidha-Hammamet et Monastir Habib Bourguiba ont été signés le 6 novembre 2019.

S'agissant des dettes bancaires une solution coordonnée entre tous les prêteurs devait être finalisée pour début 2020. Suite aux effets du Covid-19 les renégociations sont toujours en cours néanmoins la direction estime que les amendements aux contrats de financement seront signés d'ici la fin d'année 2020.



L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	81	48	33	-
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	8	8	-	-
Prêts, dépôts et cautionnements	14	6	5	3
Créances de location financement bailleur	137	2	24	111
Autres actifs financiers	289	120	161	8
Clients et comptes rattachés	506	506	-	-
Actifs sur contrats	4	4	-	-
Autres créances*	330	330	-	-
<b>Prêts et créances</b>	<b>1 369</b>	<b>1 024</b>	<b>223</b>	<b>122</b>

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

### Risques de crédit

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

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
Instruments de capitaux propres	60	59
Dérivés de trading et dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	15	15
Prêts et créances à moins d'un an	1 024	1 066
Prêts et créances à plus d'un an	345	612
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 772	1 982
<b>Total</b>	<b>4 216</b>	<b>3 734</b>

Des prêts accordés à des participations à l'international ont été dépréciés dans le cadre des tests de dépréciation menés sur les sociétés consolidées par mise en équivalence pour un montant de 79 millions d'euros (cf. note 4.9.2)



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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
Air France	118	109
Easy Jet	-	2
Federal Express Corporation	18	15
Turkish Airlines	8	7
Autres compagnies aériennes	16	114
<b>Sous-total compagnies aériennes</b>	<b>160</b>	<b>246</b>
Direction Générale de l'Aviation Civile	35	-
ATU	-	1
Autres clients et comptes rattachés	311	362
Autres prêts et créances à moins d'un an	518	457
<b>Total prêts et créances à moins d'un an</b>	<b>1 024</b>	<b>1 066</b>

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	
	Valeur brute	Valeur nette
Créances non échues	616	611
Créances échues :		
depuis 1 à 30 jours	21	20
depuis 31 à 90 jours	132	81
depuis 91 à 180 jours	238	233
depuis 181 à 360 jours	56	40
depuis plus de 360 jours	116	39
<b>Prêts et créances courants (selon échéancier - cf. § risque de liquidité)</b>	<b>1 179</b>	<b>1 024</b>

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 30 Juin 2020:

	Valeurs brutes comptables avant compensation (a)	Montants bruts compensés comptablement (b)	Montants nets présentés au bilan (c) = (a) - (b)	Effet des autres accords de compensation (ne répondant pas aux critères de compensation d'IAS 32) (d)		Exposition nette (c) - (d)
				Instruments financiers	Juste valeur des collatéraux	
<i>(en millions d'euros)</i>						
dérivés : swap de taux	15	-	15	-	-	15
dérivés : swap de change	-	-	-	-	-	-
<b>Total des dérivés actif</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15</b>
dérivés : swap de taux	(66)	-	(66)	-	-	(66)
dérivés : swap de change	(9)	-	(9)	-	-	(9)
<b>Total des dérivés passif</b>	<b>(75)</b>	<b>-</b>	<b>(75)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(75)</b>

## 9.6 Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan, respectivement au 30 Juin 2020 et au 31 décembre 2019, s'analysent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2020	Part non courante	Part courante
<b>Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat*</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>-</b>
<b>Prêts et créances hors créances de location financement bailleur</b>	<b>393</b>	<b>211</b>	<b>182</b>
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	81	33	48
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	8	-	8
Créances financières rattachées aux aéroports en concessions**	82	53	29
Autres actifs financiers	222	125	97
<b>Créances de location financement bailleur</b>	<b>136</b>	<b>134</b>	<b>2</b>
<b>Instruments financiers dérivés</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
Swaps de trading	15	7	8
<b>Total</b>	<b>604</b>	<b>412</b>	<b>192</b>

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

\*\* cf. note 6.1.1

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

La créance constatée sur Fedex qui s'élève à 123 millions d'euros est présentée sur la ligne "Créances de location financement bailleur".



## NOTE 10 Autres produits et charges opérationnels

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

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

Au 30 Juin 2020, le Groupe ADP a effectué des tests de dépréciation sur ses concessions à l'international. Le résultat de ces tests a donné lieu à une dépréciation d'un écart d'acquisition au niveau du segment international et développements aéroportuaires (AIG) pour un montant de 45 millions d'euros présenté en autres produits et charges opérationnels. Les pertes de valeur constatées sur les droits d'opérer des concessions sont quant à elles constatées au sein du résultat opérationnel courant.



## 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 Ingénierie, ADP International, Cœur d'Orly Commerces Investissements SAS, Cœur d'Orly Investissements SAS, ADP Invest, ADPM2, ADPM3, ADP Immobilier Tertiaire, Hôtels Aéroportuaires, et Hologarde.

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

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

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

### 11.1 Taux d'impôt

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

### 11.2 Analyse de la charge d'impôt sur les résultats

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

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Charge d'impôt exigible	(8)	(113)
Produit/(charge) d'impôt différé	100	(15)
<b>Impôts sur les résultats</b>	<b>92</b>	<b>(128)</b>

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



### 11.3 Preuve d'impôt

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

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Résultat net des activités poursuivies	(729)	232
Quote-part du résultat des entreprises mises en équivalence	91	(48)
Charge/(Produit) d'impôt sur les résultats	(92)	128
<b>Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>(730)</b>	<b>312</b>
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	28,92%	32,02%
<b>(Charge)/Produit d'impôt théorique</b>	<b>211</b>	<b>(100)</b>
Incidence sur l'impôt théorique des :		
Différentiel de taux sur résultat et retenue à la source	(23)	-
Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	6	-
Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(42)	(15)
Effet de l'application du taux de 34,43%	-	(7)
Variations des différences temporelles non reconnues	-	(1)
Variation de taux d'impôt	(12)	(1)
Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	(52)	(7)
Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	-	1
Ajustements au titre des périodes antérieures	(1)	2
Autres ajustements	5	-
<b>(Charge)/Produit réel d'impôt sur les résultats</b>	<b>92</b>	<b>(128)</b>
Taux effectif d'impôt	12,54%	40,98%

Au titre de 2020, le taux théorique d'imposition retenu est de 28.92%. Le Groupe considère que ce taux fait le plus de sens pour le rapprochement de l'impôt théorique avec l'impôt réel, et ce compte tenu des prévisions de résultat de la société mère et des filiales bénéficiaires du Groupe.

En juin 2019, le taux théorique d'imposition retenu par le Groupe pour la détermination de la charge d'impôt théorique était de 32,02%. Suite à l'adoption de la loi du 24 juillet 2019 portant modification de la trajectoire de la baisse de l'impôt sur les sociétés, ce taux a été porté à 34,43% au 31 décembre 2019.



#### 11.4 Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
<b>Au titre des différences temporelles déductibles</b>		
Engagements sociaux	116	133
Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	42	15
Mesures d'incitation à l'investissement	19	22
Obligations locatives	12	12
Instruments dérivés	8	8
Amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	2	4
Provisions et charges à payer	2	11
Autres	106	63
<b>Au titre des différences temporelles imposables</b>		
Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(313)	(319)
Immobilisations corporelles, incorporelles et droits d'exploitation aéroportuaire	(106)	(95)
Ecart d'évaluation sur titres	(73)	(125)
Réserves de réévaluation	(7)	(8)
Prêts et emprunts	(7)	(8)
Location-financement	(2)	(3)
Autres	(29)	(44)
<b>Actifs (passifs) d'impôt différés nets</b>	<b>(230)</b>	<b>(334)</b>

En juin 2020, des impôts différés actifs au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale française et de certaines filiales étrangères ont été constatés pour un montant de 72 millions d'euros, le Groupe considérant que ces déficits seront imputés sur les bénéfices attendus des exercices 2021 et 2022.

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

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Actif	Passif	Montant net
<b>Au 01/01/2020</b>	<b>37</b>	<b>371</b>	<b>(334)</b>
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	-	1
Montants comptabilisés au titre de la période	(1)	(99)	98
Ecart de conversion	-	(3)	3
<b>Au 30/06/2020</b>	<b>37</b>	<b>267</b>	<b>(230)</b>



### 11.6 Actifs et passifs d'impôt exigible

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

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
<b>Actifs d'impôt exigible</b>		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	68	24
Autres entités consolidées	14	41
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>65</b>
<b>Passifs d'impôt exigible</b>		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	2	-
Autres entités consolidées	13	107
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>107</b>

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



**NOTE 12 Résultat net des activités non-poursuivies**

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

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

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

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

En juin 2020, l'analyse du résultat net des activités non-poursuivies relative à la fin de la concession de l'aéroport international d'Atatürk se présente comme suit :

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
<b>Chiffre d'affaires</b>	1	124
<b>EBITDA</b>	(1)	71
<b>Résultat opérationnel*</b>	(1)	36
<b>Résultat financier</b>	(1)	-
<b>Résultat avant impôt</b>	(2)	36
Impôts sur les résultats**	(2)	(10)
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>(3)</b>	<b>26</b>
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>(2)</b>	<b>12</b>

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

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

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

Au premier semestre 2020, les flux de trésorerie de TAV Istanbul proviennent principalement de ses activités opérationnelles liées à l'indemnisation du DHMI (192 millions d'euros) diminuée de la dette d'impôt sur les résultats, et de financement relatifs à un nouvel emprunt de 175 millions d'euros.



## NOTE 13 Trésorerie et flux de trésorerie

### 13.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
Valeurs mobilières de placement	1 314	1 195
Disponibilités*	1 458	787
Concours bancaires courants**	(36)	(9)
<b>Trésorerie nette</b>	<b>2 736</b>	<b>1 973</b>

\* dont 42 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

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

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

La trésorerie et les équivalents de trésorerie non disponibles à court terme pour le Groupe incluses dans les disponibilités correspondent aux comptes bancaires de certaines filiales pour lesquelles les conditions de rapatriement des fonds s'avèrent complexes à court terme pour des raisons principalement réglementaires. Au 30 Juin 2020, le montant de ce poste est d'un million d'euros.

### 13.2 Flux de trésorerie

#### 13.2.1 Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>(611)</b>	<b>450</b>
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	658	279
Produits financiers nets hors coût de l'endettement	(28)	(29)
<b>Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt</b>	<b>19</b>	<b>700</b>
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>24</b>	<b>39</b>
Impôts sur le résultat payés	(44)	(170)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	113	85
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>	<b>112</b>	<b>654</b>



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

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Amortissements, dépréciations (hors actifs circulants) et provisions	568	348
Résultat des entreprises mises en équivalence	91	(48)
Plus-values nettes de cession d'actifs immobilisés	(1)	(6)
Autres	-	(15)
<b>Charges (produits) sans effet sur la trésorerie</b>	<b>658</b>	<b>279</b>

**(ii) Variation du besoin en fonds de roulement**

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Stocks	-	6
Clients et autres débiteurs	59	(57)
Fournisseurs et autres créditeurs	(35)	90
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>24</b>	<b>39</b>

La variation de 23 millions d'euros du besoin en fonds de roulement s'explique principalement par :

- ♦ La variation nulle des stocks : Dans le contexte de la crise sanitaire, le Groupe a, d'une part, négocié avec ses fournisseurs pour geler les achats, retourné lorsque cela était possible les surplus de stocks et d'autre part, déprécié ses stocks au regard des perspectives de réouverture de points de vente.
- ♦ La politique de règlement et d'encaissement des factures : afin de faire face à la situation due au Covid-19, le Groupe a adapté ses délais de règlement et d'encaissement des factures pour accompagner au mieux ses clients et fournisseurs.

**13.2.2 Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement**

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Investissement corporels, incorporels et de placement	(344)	(516)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(80)	(87)
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(690)	(14)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	-	-
Variation des autres actifs financiers	(68)	(96)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	2	15
Dividendes reçus	4	106
Flux relatifs aux activités non poursuivies	-	-
<b>Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement</b>	<b>(1 176)</b>	<b>(592)</b>

**(iii) Investissements corporels et incorporels**

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

- **Rénovation et qualité** : Investissements courants visant à rénover le patrimoine, en vue de réduire sa vétusté ou d'en apporter une amélioration qualitative, ainsi que les investissements liés aux commerces ;
- **Développement des capacités** : Investissements visant à accroître la capacité des actifs ;



- **Frais d'études et de suivi de travaux (FEST)** : Frais de conception et de suivi de travaux nécessaires à la réalisation d'un actif ;
- **Développement immobilier** : Investissements visant à développer le foncier côté ville, ainsi que les activités de fret et de maintenance aéronautique ;
- **Restructuration** : Investissements visant à reconfigurer la disposition du patrimoine existant ;
- **Sûreté** : Investissements financés par la taxe d'aéroport, soit principalement les investissements relatifs à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire.
- **Autres.**

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

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Investissements incorporels	6	(16)	(41)
Investissements corporels et de placement (hors droits d'usage)*	6	(328)	(475)
<b>Investissement corporels, incorporels et de placement</b>		<b>(344)</b>	<b>(516)</b>

\* Au 30 juin 2019, les investissements relatifs aux droits d'usage des contrats reconnus selon IFRS 16 ainsi que les augmentations des dettes liées aux droits d'usages ont été neutralisés.

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Rénovation et qualité	(91)	(157)
Développement des capacités	(86)	(164)
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	(46)	(48)
Développement immobilier	(15)	(24)
Restructuration	(54)	(63)
Sûreté	(52)	(45)
Autres	-	(15)
<b>Total</b>	<b>(344)</b>	<b>(516)</b>

Les principaux investissements en 2020 sont les suivants :

- ♦ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
  - la rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D ;
  - le projet EDS standard 3 lié à la réglementation européenne ;
  - la construction de la jonction de satellites internationaux du terminal 1 ;
  - l'extension des aires India ;
  - le prolongement des voies Delta et Québec au nord du terminal 1 ;
  - la construction d'un trieur bagages en correspondance sous le hall M de CDG 2 (TBS4) ;
  - la rénovation du parking AB ;
- la refonte des commerces et de de l'ambiance du hall L du terminal 2E ;
- la création d'un salon Air France unique au terminal 2F ;
- les travaux préparatoires à la construction du CDG Express ;
- les travaux de réaménagement des accès routiers.
- ♦ pour l'aéroport de Paris-Orly:
  - la Refonte du Process Départ International (RPDI) d'Orly 4 (ex Orly Sud) ;
  - le projet EDS standard 3 lié à la réglementation européenne ;



- les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris ;
- la rénovation de la piste 3.
- ◆ Pour l'aéroport de Aéroports de Paris-Le Bourget, les investissements ont porté principalement sur la rénovation de la piste 03/21.
- ◆ Sur l'aéroport Queen Alia, les investissements ont porté principalement sur extension du trieur bagage.

**(iv) Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations**

La variation des fournisseurs d'immobilisation correspond principalement aux acquisitions d'immobilisations corporelles par ADP SA pour un montant de 80 millions d'euros.

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

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(690)	(14)

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

- l'acquisition des titres GMR Airports Ltd par ADP SA pour un montant de 679 millions d'euros.

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

- l'acquisition additionnelle des titres Tibah Development par TAV pour un montant de 4 millions d'euros,
- l'acquisition de 70% par TAV Airports de GIS pour un montant de 2 millions d'euros net de la trésorerie acquise,
- 7 millions d'euros de trésorerie acquise concernant le changement de méthode pour SDA, MZLZ-TRGOVINA D.o.o (SDA Croatie) et Relay@ADP.

**(vi) Dividendes reçus**

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
TAV Antalya	-	76
Schiphol Group	-	9
ATU	-	9
Autres	4	12
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>106</b>



### 13.2.3 Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2020	1er semestre 2019
Subventions reçues au cours de la période	1	2
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	(3)	-
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-	(297)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	(32)	(73)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	2 531	815
Remboursement des emprunts à long terme	(763)	(425)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(7)	(4)
Variation des autres passifs financiers	46	19
Intérêts payés	(121)	(116)
Intérêts reçus	2	29
Flux relatifs aux activités non poursuivies	176	2
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>	<b>1 830</b>	<b>(48)</b>

#### (vii) Dividendes versés

Le détail des dividendes versés aux actionnaires de la société mère est disponible en note 7.1.5.

Les dividendes versés aux minoritaires dans les filiales correspondent principalement aux dividendes versés aux minoritaires de TAV Airports Holding et TAV Tbilissi.

#### (viii) Encaissements et remboursements d'emprunt (intérêts compris)

Les encaissements (2 531 millions d'euros) et remboursements (763 millions d'euros) des emprunts à long terme ainsi que les intérêts payés et reçus pendant le premier semestre 2020 sont détaillés en notes 9.4.2 et 9.4.3.

#### (ix) Variation des autres passifs financiers

La variation des autres passifs financiers correspond principalement à la variation des liquidités soumises à restriction à hauteur de 44 millions (cf note 9.4.2).



## **NOTE 14 Informations relatives aux parties liées**

Dans le cadre de l'application de la norme IAS 24, le Groupe a retenu les parties liées suivantes :

- ses entreprises associées et contrôlées conjointement ;
- l'Etat, les établissements publics et les sociétés participations de l'Etat ;
- et, ses principaux dirigeants et actionnaires.

Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2020, il n'y a pas eu de variation significative dans la nature des transactions avec les parties liées par rapport au 31 décembre 2019.



## NOTE 15 Engagements hors bilan

### 15.1 Paiements minimaux futurs

Les paiements minimaux futurs à recevoir du Groupe Aéroports de Paris en tant que bailleur sur les contrats de location existants au 30 juin 2020 se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Total Au 30/06/2020	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Paiements minimaux futurs à recevoir	3 307	314	927	2 066

### 15.2 Engagements donnés et reçus

Les engagements hors bilan se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2020	Au 31/12/2019
Avals, cautions	371	532
Garanties à première demande	22	35
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	570	677
Autres	56	101
<b>Engagements donnés</b>	<b>1 019</b>	<b>1 345</b>
Avals, cautions	110	137
Garanties à première demande	128	144
Autres	3	3
<b>Engagements reçus</b>	<b>241</b>	<b>284</b>

#### AÉROPORTS DE PARIS S.A

Les avals et cautions correspondent principalement à des cautions accordées sur prêts au personnel, ainsi qu'à des garanties accordées par Aéroports de Paris SA principalement pour le compte d'ADP Ingénierie au bénéfice de divers clients de ses filiales.

Par rapport à fin 2019 (677 millions d'euros), les engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations sont en baisse de 107 millions d'euros à fin juin 2020 (570 millions d'euros).

Cette baisse des engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations s'explique par la combinaison de deux effets :

- d'une part, la diminution naturelle des engagements due à l'avancement des projets au cours du premier semestre 2020 ;
- d'autre part, un niveau relativement faible de nouveaux engagements à moyen terme, compte-tenu de la pandémie de covid-19 et des conséquences engendrées sur les investissements.

Les principaux investissements réalisés au premier semestre 2020, ayant contribué à la diminution du montant des engagements hors bilan sont les suivants :

- la rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D à Paris-Charles de Gaulle ;
- les projets EDS standard 3 liés à la réglementation européenne à Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle ;
- la construction de la jonction de satellites internationaux du terminal 1 à Paris-Charles de Gaulle.

Les engagements donnés aux salariés sont présentés en note 5.

Les engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public), de baux civils et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

En application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris SA, le ministre chargé de l'Aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à Aéroports de Paris SA. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.



Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aéroports détenus par Aéroports de Paris SA, 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versée à l'état. Cette disposition concerne notamment les Aéroports d'aviation générale.

#### **ADP INTERNATIONAL**

Les garanties à première demande ont été données par la filiale ADP International au titre de la bonne exécution de leurs contrats internationaux.

#### **TAV AIRPORTS**

Les principaux engagements donnés par TAV Airports et ses filiales s'élèvent au 30 juin 2020 à 369 millions d'euros. Ils concernent des lettres de garantie :

- accordées principalement à des tiers (douanes, prêteurs et clients), à la Direction Générale de l'Aviation civile turque "DHMI" ainsi qu'aux gouvernements d'Arabie Saoudite, de Tunisie et de Macédoine ;
- issues des contrats de construction, opération et transfert d'infrastructures aéroportuaires (BOT Agreements) des contrats de concession et de contrats de location.

#### Principales garanties accordées au DHMI :

- TAV Ege et TAV Milas Bodrum sont tenus de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 37 millions d'euros et 43 millions d'euros respectivement au DHMI ;

#### Principales garanties accordées à GACA (General Authority of Civil Aviation) en Arabie Saoudite :

Le Groupe est tenu au 30 juin 2020 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 13 millions de dollars (équivalent à 12 millions d'euros) à GACA conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec GACA en Arabie Saoudite ainsi qu'une lettre de garantie d'un montant équivalent à 162 millions de dollars (équivalent à 144 millions d'euros) à la Banque Commerciale Nationale, incluse dans les lettres de garantie données aux tiers.

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

Le Groupe est tenu au 30 juin 2020 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 12 millions d'euros à au ministère de la Propriété de l'Etat et des Affaires foncières ainsi qu'une lettre de garantie d'un montant équivalent à 10 millions d'euros conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec OACA en Tunisie .



## NOTE 16 Passifs éventuels

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

- Soit **des obligations potentielles** résultant d'événements passés et dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance (ou non) d'un ou plusieurs événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ;
- Soit **des obligations actuelles** résultant d'événements passés mais qui ne sont pas comptabilisées parce que :
  - il n'est pas probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre les obligations ; ou
  - le montant des obligations ne peut être évalué avec une fiabilité suffisante.

Le Groupe ADP est engagé dans un certain nombre de procédures judiciaires et arbitrales dans le cadre de l'exercice normal de son activité. Le Groupe fait également l'objet de certaines demandes et actions en justice qui dépassent le cadre du cours ordinaire de son activité.

Le montant des provisions retenues est fondé sur l'appréciation par le Groupe ADP du bien-fondé des demandes et du niveau de risque au cas par cas et dépend notamment de l'état d'avancement des procédures et des arguments de défense du Groupe, étant précisé que la survenance d'événements en cours de procédure peut entraîner à tout moment une réappréciation du risque.

Les principaux litiges et arbitrages présentés ci-après constituent selon les cas des passifs éventuels ou des actifs éventuels.

- ♦ Litige TAV/HERVE sur le décompte général définitif des travaux relatifs à la construction du siège social
  - Dans le cadre de la construction de l'ensemble de bâtiment accueillant notamment le nouveau siège social du Groupe ADP, un litige oppose les membres
- ♦ Litige JSC Investissement
  - Le Conseil d'Etat a déclaré non admis le pourvoi de la société JSC Investissement, il n'existe donc plus de passif éventuel.
- ♦ Litiges fiscaux
  - Des discussions sont en cours concernant le taux de retenue à la source appliqué à des dividendes reçus de filiales étrangères.

du Groupement d'entreprises TAV construction et Hervé SA et Aéroports de Paris SA sur le solde de leur marché. Les membres du Groupement ont assigné devant le Tribunal de Grande Instance de Paris Aéroports de Paris SA le 25 mars 2019 au fin de solliciter du juge la condamnation d'Aéroports de Paris SA au paiement de ce solde. L'affaire est toujours en cours.



## NOTE 17 Événements postérieurs à la clôture

### REALISATION DE LA SECONDE PHASE D'ACQUISITION DE GMR AIRPORTS LIMITED

Dans le cadre de la seconde phase d'acquisition de GMR Airports Ltd, le Groupe et GMR Airports Ltd ont signé, le 7 juillet 2020, un amendement au contrat de vente et au pacte d'actionnaires. Cet amendement prend en compte l'impact de la pandémie liée au Covid-19 sur le secteur aérien ainsi que les perspectives du Groupe ADP à moyen terme dans les aéroports du Groupe GMR Airports Ltd.

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

- ◆ Un montant ferme, payé immédiatement au moment du second closing, pour un montant net de 44,72 milliards de roupies indiennes (532 millions d'euros), incluant 10,00 milliards de roupies indiennes (119 millions d'euros) d'augmentation de capital de GMR Airports Ltd ;
- ◆ Un complément de prix (earn-out), pour un montant total potentiel de 10,60 milliards de roupies indiennes (126 millions d'euros), conditionné à l'atteinte de certaines cibles de performance des activités de GMR Airports Ltd d'ici à 2024.

Suite à la deuxième phase de cette opération, les droits de gouvernance du Groupe ADP restent inchangés et le Groupe ADP détient désormais 49% de GMR Airports Ltd.

### LE GROUPE ADP ENGAGE DES NEGOCIATIONS AVEC LES ORGANISATIONS SYNDICALES EN VUE DE PROCEDER AUX ADAPTATIONS DU MODELE ECONOMIQUE ET SOCIAL NECESSITEES PAR LA CRISE

Suite à la pandémie et aux bouleversements durables qu'elle va entraîner, le Groupe ADP doit revoir ses orientations stratégiques afin de s'adapter pour passer d'un modèle d'accompagnement de la croissance à un modèle de gestion d'une situation dans laquelle les activités et les investissements seront réduits.

Dans ce contexte, un comité social d'entreprise extraordinaire s'est tenu le 9 juillet afin de proposer aux représentants des salariés d'engager des négociations en vue d'adapter le modèle économique et social de la maison-mère ADP SA, en utilisant trois outils prévus par le code du travail, nécessitant chacun un accord majoritaire :

- ◆ un accord sur une activité partielle de longue durée (APLD), afin de faire face à une baisse d'activité sur les métiers concernés ;
- ◆ un accord de performance collective (APC), afin de préserver l'emploi, de gagner en agilité et de moderniser la relation au travail ;
- ◆ un dispositif de rupture conventionnelle collective (RCC) afin d'accompagner les choix de chaque salarié.

En proposant le recours à ces outils, le Groupe ADP fait le choix du dialogue social, de la responsabilité et de la solidarité. L'objectif est de mobiliser toutes les solutions offertes par la négociation sociale pour éviter les pertes de compétences et conserver la compétitivité.

### PRISE DE CONTROLE DE L'AEROPORT D'ALMATY

Le Groupe ADP devrait prochainement prendre le contrôle de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan.

Le consortium formé par TAV Airports (dont le capital est détenu à 46,12% par le Groupe ADP) et VPE Capital, a signé le 7 mai 2020 un accord portant sur le rachat d'une participation de 100% de l'aéroport d'Almaty, et des activités connexes de carburant et de services, pour une valeur de 415 millions de dollars.

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

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

### EMISSION D'UN EMPRUNT DE 1,5 MILLIARDS D'EUROS

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

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



**NOTE 18 Périmètre de consolidation et sociétés non consolidées**

Les principales évolutions de périmètre et changements de dénomination sociale de sociétés du Groupe pour l'année 2020 sont présentés en note 3.2.1).

Au 30 Juin 2020, la liste des principales filiales et participations du périmètre de consolidation s'établit comme suit :

Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
Aéroports de Paris SA (Multi-activités)	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	MÈRE
<b>FILIALES (intégrées globalement)</b>			
<b>Commerces et services :</b>			
Société de Distribution Aéroportuaire	114 avenue Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	France	50%
Média Aéroports de Paris	17 rue Soyer 92200 Neuilly sur Seine	France	50%
RELAY@ADP	55 rue Deguingand 92300 Levallois Perret	France	50%
<b>Immobilier :</b>			
Cœur d'Orly Investissement	Orlytech - Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	100%
Cœur d'Orly Commerces Investissement	Orlytech - Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	100%
ADP Immobilier Tertiaire	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
ADP Immobilier	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Ville Aéroportuaire Immobilier 1*	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
ADP Immobilier Industriel	Orlytech - Bat. 532 5 allée Hélène Boucher 91550 PARAY-VIELLE-POSTE	France	100%
SCI ROMEO	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Hôtels Aéroportuares**	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
<b>International et développements aéroportuares :</b>			
ADP International	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Jordan Airport Management	Ali Sharif Zu'bi Law Office PO Box 35267 AMMAN 11180	Jordanie	100%
Airport International Group P.S.C ("AIG")	P.O. Box 39052 Amman 11104 Jordan	Jordanie	51%
ADP Ingénierie	Aéroport d'Orly Parc central Zone sud - Bâtiment 641 91200 ATHIS-MONS	France	100%
Tank Öwa Alpha Gmbh	Teinfaltstrasse 8/4 A-1010 Vienna, AUSTRIA	Autriche	100%
Tank Öwc Beta Gmbh	Teinfaltstrasse 8/4 A-1010 Vienna, AUSTRIA	Autriche	100%
TAV Havalimanlan Holding A.Ş. ("TAV Airports Holding")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%



Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği A.Ş. ("TAV İstanbul")	İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali 34149 Yeşilköy, İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Milas Bodrum Terminal İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Milas Bodrum")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Ege Terminal Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. ("TAV Ege")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Esenboğa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. ("TAV Esenboğa")	Esenboğa Havalimanı İç-Dış Hatlar Terminali 06750 Esenboğa Ankara, TURKEY	Turquie	46%
TAV Gazipaşa Alanya Havalimanı İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Gazipaşa")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Tunisie SA ("TAV Tunisia")	Rue de la Bourse, Cité les Pins, Immeubles "Horizon", Bloc B, 3ème étage, les Berges du Lac, 1053 Tunisia	Tunisie	46%
BTA Havalimanları Yiyecek ve İçecek Hizmetleri A.Ş. ("BTA")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:2 (2.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
Havaş Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. ("HAVAŞ")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:4 (4.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV İşletme Hizmetleri A.Ş. ("TAV Operations Services")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:4 (4.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
Gestio I Servies Trade Center S.A. ("GIS Spain")	Avda. Diagonal 611 9ª pl. 08028- Barcelona	Espagne	32%
TAV Bilişim Hizmetleri A.Ş. ("TAV Technology")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:3 (3.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
TAV Akademi Eğitim ve Danışmanlık Hizmetleri A.Ş. ("TAV Academy")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sarıyer/İstanbul, TURKEY	Turquie	46%
<b>Autres activités :</b>			
Hub One	Continental Square, 2 place de Londres 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	100%
ADP Invest	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Hologarde**	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%

**ACTIVITES CONJOINTES (intégrée à hauteur des quotes-parts d'éléments du bilan et du résultat revenant au Groupe)**

**Autres activités :**

CDG Express Etudes	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	33%
--------------------	--	--------	-----

\* Le Groupe détient 60% d'intérêt de Ville Aéroportuaire Immobilier 1 et dispose d'un contrat d'option d'achat et de vente croisée sur les 40% restant. L'analyse de ce contrat conduit à retenir 100% d'intérêt.

\*\* Précédemment nommée ADP Invest 1 jusqu'à Mai 2019

\*\*\* Précédemment nommée TAV Information and Technologies Saudi Ltd. Company jusqu'à Mars 2020



Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
<b>ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)</b>			
<b>Commerces et services :</b>			
EPIGO	3 place de Londres – bâtiment Uranus – Continental Square 1 – Aéroport Roissy Charles de Gaulle – 93290 Tremblay en France	France	50%
<b>Immobilier :</b>			
SCI Cœur d'Orly Bureaux	8 avenue Delcasse 75008 PARIS	France	50%
SCI Heka Le Bourget	151 boulevard Haussmann - 75008 PARIS	France	40%
SAS Chenue Le Bourget	151 boulevard Haussmann - 75008 PARIS	France	40%
Transport CV	Haarlemmermeer de Beekstraat 314 1118CX SCHIPHOL AIRPORT	Pays-Bas	40%
<b>International et développements aéroportuaires :</b>			
Tibah Airports Operation Limited ("Tibah Operation")	Prince Mohammed Bin Abdulaziz Int. Airport P.O Box 21291, AlMadinah Al Munawarah 41475	Arabie Saoudite	24%
Tibah Airports Development Company CJSC ("Tibah Development")	Prince Mohammed Bin Abdulaziz Int. Airport P.O Box 21291, AlMadinah Al Munawarah 41475	Arabie Saoudite	23%
Fraport IC İÇtaş Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Antalya")	Antalya Havalimanı 1. Dış Hatlar Terminali 07230 Antalya TURKEY	Turquie	23%
ATU Turizm İşletmeciliği A.Ş. ("ATU")	Büyükdere Cad.Bengün Han No:107/8 Gayrettepe - İstanbul	Turquie	23%
TGS Yer Hizmetleri A.Ş. ("TGS")	İstanbul Dünya Ticaret Merkezi A3 Blok Kat:6 Yeşilköy Bakırköy /İstanbul	Turquie	23%
Schiphol Group	Evert van de Beekstraat 202 1118CP LUCHTHAVEN SCHIPHOL	Pays-Bas	8%
Consortio PM Terminal Tocumen SA	Terminal Sur S.A. AV DOMINGO DIAZ Panama , Rep. De Panama	Panama	36%
GMR Airports Limited	Skip House, 25/1, Museum road, Bangalore KA 560025	Inde	25%
Liège Airport	Aéroport de Bierset 4460 GRÂCE-HOLLOGNE	Belgique	26%
Zaic-A Limited	1 Park Row, Leeds, LS1 5AB, United Kingdom	Royaume-Uni	28%
Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA (SCNP)	Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago, Chili	Chili	45%
Ravinala Airports	Escalier C, Zone Tana Water Front – Ambodivona 101 Antananarivo, Madagascar	Madagascar	35%
Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Conakry ("SOGEAC")	Aéroport de Gbessia, B.P 3126 Conakry	Guinée	29%
Airport Terminal Operations LTD ("ATOL")	SSR INTERNATIONAL AIRPORT PLAINE MAGNIEN	Ile Maurice	10%
Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Gbessia ("SOGEAG")	Aéroport de Gbessia, B.P 3126 Conakry	Guinée	33%
<b>Autres activités :</b>			



Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
Hub Safe	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	20%
Egidium	114 avenue Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR- SEINE	France	20%
Safety Line	12 Rue Clavel, 75019 Paris	France	12%
Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	33%
Innov'ATM	15 rue Alfred Sauvy 31270 Cugnaux	France	17%
Alacrité	299 boulevard de Leeds – World Trade center Lille Services SAS espace International – 59777 Euralille	France	19%



Dans le cadre de son développement, le Groupe est amené à prendre des participations dans des sociétés d'aéroports ou à créer des filiales dédiées à l'exercice de ses activités en France et à l'étranger, et, en particulier, à l'exécution de contrats de prestations de services. Ces entités représentent individuellement moins de 1 % de chacun des agrégats (Chiffre d'affaires, résultat opérationnel, résultat de la période).



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

### Comptes consolidés du Groupe ADP au 30 juin 2020

Entités	Activités	Pays	% de détention	Détenue par
<b>PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (sans activité ou activité négligeable)</b>				
<b>International et développements aéroportuaires :</b>				
Management of Airports Terminals and Aprons Co.	* En vue d'exploitation aéroportuaire	Arabie saoudite	5%	ADP International
Matar	* Contrat d'exploitation du terminal Hadj à Djeddah	Arabie Saoudite	5%	ADP International
ADP do Brasil - Participacoes	* En vue d'exploitation aéroportuaire	Brésil	100%	ADP International
Laguardia Central Terminal LLC	* En vue d'exploitation aéroportuaire	États-Unis	27%	ADP International & TAV Holding
ATU Holdings, Inc.	* Commerces et services	États-Unis	23%	ATU
TAV Operation Services California	* Commerces et services	États-Unis	100%	TAV Operation Services
TAV Operation Services Alabama	* Commerces et services	États-Unis	100%	TAV Operation Services
Gateway Primeclass	* Commerces et services	États-Unis	80%	TAV Operation Services
ADPM 2	* En vue d'exploitation aéroportuaire	France	100%	ADP International
ADPM 3	* En vue d'exploitation aéroportuaire	France	100%	ADP International
Airport Management Company	* En vue d'exploitation aéroportuaire	France	73%	ADP International & Aviator Netherland
TAV Operation Services Madagascar	* Commerces et services	Madagascar	100%	TAV Operation Services
TAV HOLDCO B.V	* Entité inactive	Pays Bas	100%	Aviator Netherland
Aerosec Security	* Entité inactive	Turquie	46%	TAV Güvenlik
TAV Uluslararası Yatırım A.Ş.	* Entité inactive	Turquie	46%	TAV Holding
<b>Autres activités :</b>				
CCS France	** Programmation informatique	France	20%	Aéroports de Paris SA
BestMile	* Expérimentation véhicule autonome	Suisse	7%	ADP Invest
Civipol Conseil	** Promotion des compétences du Ministère de l'Intérieur	France	1%	Aéroports de Paris SA
PACIFA	* Editeur de logiciels	France	12%	Aéroports de Paris SA
Pole Star	* Ingénierie, études techniques	France	11%	Hub One
Bolloré Télécom	* Télécommunications	France	2%	Hub One
Immobilière 3F	* Gestion immobilière spécialisée HLM	France	<1%	Aéroports de Paris SA
SoffToGo	* Portage de logiciels	Argentine	100%	Hub One
OnePark	* Editeur de logiciel de distribution de places de parking	France	1%	ADP Invest

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

### Comptes consolidés du Groupe ADP au 30 juin 2020

FinalCAD	*	Editeur de logiciel de gestion de projets de construction	France	2%	ADP Invest
Destygo	*	Développement de solutions de chatbot pour les passagers	France	6%	ADP Invest
FL WH Holdco	*	Fabricant & opérateur de dirigeables	France	6,6%	Aéroports de Paris SA
Skyports	*	Exploitant de vertiports	Angleterre	4,6%	Aéroports de Paris SA
<b>PARTICIPATIONS DANS DES SOCIETES N'ENTRANT PAS DANS LE PERIMETRE (Fonds d'investissement*)</b>					
Equipe de France	*	Portefeuille de participations dans des actions cotées sur la Bourse Saoudienne	France	N/A	Aéroports de Paris SA
ELAIA Delta Fund	*	Portefeuille de participations dans des entreprises de l'économie numérique et le BtoB	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation	*	Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, Chine et Etats Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
X ANGE	*	Portefeuille de participations dans des entreprises des secteurs d'activité Internet, services mobiles, logiciel et infrastructure, services bancaires innovants	France	N/A	Aéroports de Paris SA
White Star Capital II France S.L.P.	*	Fonds institutionnel de capital risque investissant dans des entreprises évoluant dans le secteur des nouvelles technologies entre l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest.	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation II	*	Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, Chine et Etats Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Rubix S&I	*	Développement de solutions de mesure et d'identification des nuisances	France	N/A	ADP Invest

\* Classification IFRS 9 : les variations de juste valeur sont enregistrées en résultat

\*\* Classification IFRS 9 : Les variations de juste valeur sont enregistrées en OCI sans recyclage