



# **Aéroports de Paris SA**

## **Rapport financier semestriel**

### **au 30 juin 2022**

Le présent rapport financier semestriel est établi conformément aux articles L. 451-1-2 III du code monétaire et financier et 222-4 du règlement général de l'AMF

*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>	DECLARATION DES PERSONNES PHYSIQUES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL.....	3
<b>2</b>	RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE.....	4
<b>3</b>	RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'INFORMATION FINANCIERE SEMESTRIELLE .....	25
<b>4</b>	INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS SEMESTRIELS 2022.	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 Commentaires sur l'actualité du groupe

#### Evolution du trafic

Le niveau de trafic passagers du groupe<sup>1</sup> est en hausse de + 134,4 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2021, à 118,2 millions de passagers, soit 71,9 % du niveau du trafic groupe sur la même période en 2019.

A Paris Aéroport, le niveau de trafic passagers est en hausse de + 249,2 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2021, à 37,5 millions de passagers, soit 71,6 % du niveau du trafic groupe sur la même période en 2019. Par ailleurs, les mouvements d'avions à Paris Aéroport sont en hausse de + 122,7 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2021.

Durant les tous derniers jours du mois de juin et les premiers jours du mois de juillet, des mouvements sociaux ponctuels sur les plateformes parisiennes ont conduit à des annulations de vols, affectant principalement des vols domestiques ou court-courriers. L'impact de ces annulations sur le trafic passagers est resté limité.

Dans le contexte créé par l'invasion de l'Ukraine par la Russie et les sanctions internationales prononcées à l'égard de la Russie, le groupe suit l'évolution de la situation afin de mesurer son impact et de déterminer les conséquences à court, moyen et long terme. En 2019, le trafic avec l'Ukraine et la Russie représentait 1,4 % du trafic total de Paris Aéroport, ainsi que 17,1 %<sup>2</sup> du trafic total de TAV Airports, soit 27,9 %<sup>2</sup> du trafic international de TAV Airports.

Au 1<sup>er</sup> semestre 2022, le trafic des aéroports turcs de TAV Airports était en hausse de + 100,8 % par rapport à 2021, représentant 70,8 % du niveau de trafic de 2019. Bien que le trafic avec la Russie et l'Ukraine représente respectivement 36,3 % et 5,6 % de leurs niveaux respectifs de 2019, totalisant 1,5 million de passagers, la reprise dans les aéroports turcs de TAV Airports est soutenue par d'autres liaisons, notamment le trafic avec le Royaume-Uni et l'Allemagne, lequel s'établit respectivement à 141,5 % et 106,2 % du niveau de 2019, totalisant 4,4 millions de passagers.

Par ailleurs, à Almaty, au Kazakhstan, le trafic est en hausse de + 11,8 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2021, à 3,1 millions de passagers, soit 109,4 % du niveau du trafic groupe sur la même période en 2019. La reprise est également soutenue par le doublement du nombre de vols cargos servis, résultant de l'interdiction de survol de l'espace aérien russe.

Compte-tenu du trafic enregistré au premier semestre, et tel qu'annoncé dans le communiqué du 18 juillet 2022, le groupe a révisé ses hypothèses pour 2022 comme suit :

- Groupe ADP : trafic entre 74 et 84 % du niveau de 2019 (contre 70 à 80 % de 2019 précédemment)
- Paris Aéroport : trafic entre 72 et 82 % du niveau de 2019 (contre 65 à 75 % de 2019 précédemment)

#### Evolution des activités commerciales

Tel qu'annoncé le 16 février 2022, la nouvelle stratégie commerciale du groupe initiée avec le plan 2025 *Pioneers* et le lancement de la marque *Extime*, ont conduit à une évolution de la définition de l'indicateur opérationnel "CA/Pax *Extime* Paris" à partir de 2022. Avant cette date, la définition était : chiffre d'affaires des boutiques côté pistes divisé par le nombre de passagers au départ (CA/Pax) à Paris.

Le ratio CA/Pax *Extime* Paris inclut désormais l'ensemble des activités en zone réservée : boutiques, bars & restaurants, bureaux de change & détaxe, salons commerciaux, accueils VIP, publicité et autres services payants en zone réservée.

Au 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2022, le CA/Pax *Extime* Paris s'établit à 25,4 euros, contre 27,0 euros à la même période en 2021, soit une baisse de - 5,9 % reflétant la normalisation de ce ratio découlant de la reprise du trafic. Par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2019, le CA/Pax *Extime* Paris est en hausse de 2,9 euros, soit + 12,9 %, confortant le groupe dans l'efficacité du modèle de ses commerces.

Au terme d'une consultation publique, le Groupe ADP a annoncé le 8 juillet 2022 avoir choisi de retenir Lagardère Travel Retail pour devenir le futur co-actionnaire de la société *Extime Duty Free Paris*, laquelle exploitera les activités *Duty Free & Retail* pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

*Extime Duty Free Paris* opérera près de 140 points de vente de beauté, de gastronomie, de produits techniques et de mode. Elle sera détenue, sous réserve de l'autorisation des autorités de la concurrence compétentes, par le Groupe ADP à hauteur de 51 % et par Lagardère Travel Retail à hauteur de 49 %.

Par ailleurs, au terme d'une consultation publique, le Groupe ADP a annoncé le 28 juillet 2022 avoir sélectionné *JC Decaux* pour devenir co-associé au sein de la société *Extime Media*, qui sera opérateur, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023,

<sup>1</sup> Le trafic groupe est comptabilisé à périmètre constant, retraité des évolutions suivantes : les acquisitions des aéroports de Delhi, d'Hyderabad, de Mactan-Cebu et d'Almaty, ainsi que le non-renouvellement du contrat d'assistance technique (TSA) relatif à l'aéroport de Maurice

<sup>2</sup> Incluant les aéroports d'Almaty et de Zagreb.

des activités publicitaires sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, ainsi que, dans un deuxième temps, sur les aéroports d'Antalya et de Milas-Bodrum en Turquie.

Extime Media sera détenue, sous réserve de l'autorisation des autorités de la concurrence compétentes, à parts égales par le Groupe ADP et par JC Decaux.

#### **Signature d'un accord d'intéressement pour les salariés d'Aéroports de Paris SA**

Signé le 13 juin 2022 à l'unanimité des organisations syndicales représentatives, l'accord d'intéressement mis en place par le groupe pour les salariés d'ADP SA couvre une période triennale allant de 2022 à 2024. Le versement de la prime d'intéressement est conditionné à l'atteinte de cinq objectifs en lien avec la feuille de route stratégique 2025 *Pioneers* et s'effectue l'année suivant la clôture de l'exercice concerné.

S'inscrivant dans le cadre de la stratégie RSE 2025 *Pioneers for Trust*, cet accord marque la volonté de Groupe ADP d'associer les salariés à l'atteinte des objectifs stratégiques et de transformation de l'entreprise et de bénéficier directement des résultats obtenus.

Les objectifs portent tant sur l'amélioration de la performance économique (ratio EBITDA / CA Groupe), sur la qualité de service (note de satisfaction passager au départ) que sur la responsabilité sociétale d'entreprise (le nombre de journées d'engagement citoyen réalisées par les salariés sur leur temps de travail, la réduction des émissions de CO2, le taux de réalisation de la formation éthique et compliance par les collaborateurs). Cet accord d'incitation à la performance collective est inédit, au sein d'ADP SA, par l'importance donnée aux critères RSE.

#### **Signature de deux accords de revalorisation salariale pour les salariés d'Aéroports de Paris SA**

A l'issue de négociations avec les organisations syndicales représentatives initiées le 14 juin 2022, le groupe a annoncé aux collaborateurs de ADP SA le 8 juillet 2022 la signature de deux accords relatifs à des mesures immédiates de revalorisation salariale, effectives à partir du 1<sup>er</sup> juillet. Ces accords prévoient, d'une part, un retour au niveau de rémunération de 2019 pour les collaborateurs concernés par le Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT) et d'autre part, une augmentation générale supplémentaire de 3 % pour l'ensemble des collaborateurs de ADP SA.

L'impact de ces mesures au 2<sup>nd</sup> semestre 2022 est estimé à 13 millions d'euros.

#### **Engagement du Groupe ADP dans la démarche de validation scientifique de ses objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre**

Depuis le 23 juin 2022, le groupe ADP est engagé formellement dans la démarche de définition et de validation de ses objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (scopes 1, 2 et 3) par le SBTi (Science Based Target initiative), un programme conjoint du CDP (Carbon Disclosure Project), du Global Compact (Pacte Mondial) des Nations Unies, du World Resources Institute (WRI) et du WWF.

#### **Classement Skytrax 2022**

Le dernier classement des World Airport Awards, basé sur une étude de satisfaction des passagers du monde entier pilotée par l'organisme britannique indépendant Skytrax, a été dévoilé le 23 juin dernier. Paris-Charles de Gaulle est élu "meilleur aéroport européen" et se classe désormais à la 6<sup>ème</sup> place dans le Top 100 des meilleurs aéroports mondiaux (+ 9 places). Paris-Orly gagne 27 places et figure au 46<sup>ème</sup> rang mondial. 3 aéroports appartenant au réseau international du groupe progressent encore parmi les 100 premiers mondiaux.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Voir le communiqué de presse du 22 juin 2022 : "Classement Skytrax 2022. Paris-Charles de Gaulle, élu meilleur aéroport d'Europe, 6<sup>ème</sup> mondial".

## 2.2 Événements significatifs du 1<sup>er</sup> semestre 2022

### **ADP International signe un accord transactionnel avec l'IFC par lequel elle est exclue pour 12 mois des appels d'offres pour les projets financés par le Groupe de la Banque Mondiale**

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

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

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

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

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

### **Le Conseil d'administration d'Aéroports de Paris autorise la société à user de son droit de veto et à racheter ses actions propres afin de pouvoir exercer son droit de préemption, dans le cadre du processus de débouclage des participations croisées avec Royal Schiphol Group**

Le Conseil d'administration du 16 février 2022 a autorisé la société à faire usage des droits que l'accord de sortie entre Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group en date du 1<sup>er</sup> décembre 2008 confère à Aéroports de Paris<sup>1</sup>. Il s'agit de :

- l'usage du droit de veto que la société détient dans le cas d'un projet de cession à personnes identifiées des actions ADP détenues par Royal Schiphol Group,
- le rachat, y compris par utilisation de son droit de préemption avec faculté de substitution au profit d'investisseurs tiers, d'un nombre d'actions ADP représentant jusqu'à 8 % du capital social d'Aéroports de Paris afin de permettre, le cas échéant, le rachat de l'intégralité des actions ADP devant être cédées par Royal Schiphol Group.

Cette autorisation s'inscrit dans le programme de rachat d'actions autorisé par l'Assemblée générale du 11 mai 2021, y compris le cadre qu'il prévoit en termes d'objectifs que de limites financières. Elle pourra se poursuivre de la même manière au titre de tout programme de rachat qui lui succéderait à l'avenir.

L'autorisation ainsi donnée par le conseil d'administration permet, le cas échéant, à Aéroports de Paris de se porter acquéreur, dans le respect de la réglementation applicable, de ses propres actions dans le cadre d'une cession de gré à gré avec Royal Schiphol Group ou par le placement d'un ordre dans le cadre d'une procédure accélérée de constitution d'un livre d'ordre qui serait mise en œuvre par Royal Schiphol Group.

### **Description du processus de cession ordonnée des participations croisées de 8 % détenues respectivement par Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group**

<sup>1</sup> Voir ci-après et dans le communiqué de presse du 16 février 2022 sur les résultats annuels 2021 pour une présentation résumée de ces droits et, plus généralement, du processus de cession ordonnée des participations croisées de 8 % détenues respectivement par Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group.

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

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

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

De surcroît, dans le cas d'un projet de cession à personnes identifiées des actions ADP détenues par Royal Schiphol Group, l'Etat français et Aéroports de Paris disposent d'un droit de veto pour s'opposer à cette cession, pouvant être exercé une fois par projet de cession et dans le même délai que leur droit de préemption, le droit de veto de l'Etat prévalant sur celui d'Aéroports de Paris.

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

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

## "2025 Pioneers" : la feuille de route stratégique 2022-2025 du Groupe ADP pour construire un modèle aéroportuaire durable

Le 16 février 2022, le Groupe ADP a annoncé s'être doté d'une feuille de route stratégique 2022-2025 pour construire le socle d'un nouveau modèle aéroportuaire orienté vers la durabilité et la performance, en phase avec les attentes sociétales et environnementales. Cette feuille de route s'accompagne d'une trajectoire financière.

Dans cette vision de long terme, le groupe souhaite faire de ses aéroports des plateformes (hubs) multimodales et d'énergies conçues et exploitées de manière durable. Il vise l'excellence de l'hospitalité et la fluidité des parcours au service de ses clients voyageurs et la performance opérationnelle et environnementale au service de ses clients compagnies. Enfin il développe dans une approche multi-locale une culture de l'innovation et de la responsabilité en inscrivant son action partout où il est présent au cœur des territoires.

La feuille de route stratégique "2025 Pioneers" est une première étape de cette transformation de long terme. Elle définit les actions prioritaires pour la période 2022-2025 et propose 20 objectifs<sup>1</sup> à horizon 2025, déclinés autour de 3 axes stratégiques :

- ◆ Une ambition industrielle : One ambition, "imaginer l'aéroport durable de demain"
- ◆ Une approche multi-locale : One group, "bâtir un groupe mondial, intégré et responsable"
- ◆ Une dynamique collective : Shared dynamics, "innover, accompagner et responsabiliser"

La présentation de cette feuille de route stratégique est disponible au lien suivant : [journée investisseurs](#).

Au cœur de la transformation industrielle engagée pour 2025 Pioneers, se trouve l'évolution des aéroports vers des hubs multimodaux et d'énergies :

- ◆ qui ne seront plus seulement un lieu où l'on prend l'avion mais un lieu où l'on bénéficie d'une connectivité renouvelée qui offre le choix au client voyageur entre différents modes de déplacement (ferroviaire à longue et à courte distance, bus, mobilité douce...), et dans lequel la correspondance fer-air porte une part croissante du développement des plateformes du Groupe ADP ;
- ◆ qui accueilleront une diversification de nos activités énergétiques et le déploiement de nouvelles énergies propres : biomasse, électricité verte, carburants aéronautiques durables, hydrogène ;
- ◆ qui verront les infrastructures existantes densifiées et les capacités des gares et pôles de multimodalités étendues, en utilisant de nouveaux modes de construction innovants et au plus faible impact environnemental ;
- ◆ qui s'intégreront dans une planification urbaine globale, en s'insérant au cœur des territoires sur les questions d'immobilier, d'énergie, ou de mobilité.

Cette feuille de route s'inscrit à l'échelle du groupe. Elle est partagée avec TAV Airports, la feuille de route de GMR Airports sera en résonance avec 2025 Pioneers. Elle s'appuie sur une trajectoire financière qui permet au groupe de renouer, d'ici 2025, avec sa performance d'avant crise sous l'impulsion du retour progressif du trafic au niveau de 2019 et d'une forte discipline financière en exploitation et en investissements. Cette structure financière ainsi consolidée doit permettre au groupe de garantir un juste retour à ses actionnaires, avec un niveau de distribution de dividendes équivalent à celui offert avant crise.

- ◆ Augustin de Romanet, Président-directeur général, a déclaré :

*"Après une période marquée par une crise sans précédent qui a durablement affecté le secteur aérien, le Groupe ADP souhaite promouvoir un nouveau modèle aéroportuaire sur le long terme, porteur d'une création de valeur durable pour l'entreprise et les territoires et d'un nouvel élan pour ses salariés et l'ensemble de la communauté aéroportuaire. Il entend bâtir son leadership en s'appuyant sur une démarche de pionnier, au service de la transformation globale et structurelle de ses activités et de ses métiers. La feuille de route stratégique "2025 Pioneers", qui s'inscrit pour la première fois à l'échelle du groupe, propose 20 objectifs, témoignant, à horizon 2025, de la réalisation de premières actions concrètes de cette transition de long terme. Cette feuille de route stratégique s'inscrit dans une trajectoire financière caractérisée par le retour progressif du trafic au niveau de 2019 ainsi qu'une discipline financière exigeante en termes d'évolution de coûts et de maîtrise des investissements qui doit permettre au Groupe ADP de retrouver d'ici 2025 son niveau de performance financière d'avant crise. Le déploiement sur les activités de commerce et d'hospitalité de la nouvelle stratégie Extime, à Paris puis à l'international, sera décisive dans la recherche de compétitivité du Groupe grâce à la mise en œuvre d'un concept de franchise inédit dans l'univers aéroportuaire. Extime porte en effet une promesse d'excellence non seulement en termes de performance commerciale et de satisfaction client, mais aussi en termes de rentabilité et de productivité des opérations commerciales. En conséquence, le Groupe ADP sera en mesure de garantir un juste retour de sa création de valeur à l'ensemble de ses actionnaires."*

<sup>1</sup> Voir la liste détaillée des 20 objectifs en annexe au présent communiqué



## Synthèse des hypothèses de trafic, prévisions et objectifs 2022-2025

Ces objectifs sont bâtis sur des hypothèses d'absence de nouvelles restrictions ou fermetures d'aéroports liés à la crise sanitaire, de stabilité du modèle économique à Paris, et d'absence de volatilité anormalement élevée en matière de taux de change et de taux d'inflation. Toute évolution négative par rapport à ces hypothèses pourrait avoir des effets défavorables sur le volume de trafic et les indicateurs financiers 2025.

Ils sont par ailleurs construits sur la base du périmètre de consolidation à fin 2021, sans hypothèse d'évolution à horizon 2025.

Compte-tenu du trafic enregistré au 1<sup>er</sup> semestre, et tel qu'annoncé dans le communiqué du 18 juillet 2022, le groupe a révisé ses hypothèses pour 2022 comme suit :

- Groupe ADP : trafic entre 74 et 84 % du niveau de 2019 (contre 70 à 80 % de 2019 précédemment)
- Paris Aéroport : trafic entre 72 et 82 % du niveau de 2019 (contre 65 à 75 % de 2019 précédemment)

En conséquence, tel qu'annoncé dans le communiqué du 28 juillet 2022, à la lumière des résultats enregistrés au 1<sup>er</sup> semestre 2022 :

- Le groupe réhausse de 2 points la fourchette cible de marge d'EBITDA pour 2022 et pour 2023, soit désormais 32 % à 37 % du chiffre d'affaires ;
- Le ratio d'endettement est désormais attendu entre 5,5 et 6,5 fois l'EBITDA pour l'année 2022 (contre 6 à 7 fois l'EBITDA précédemment).

	2022 <sup>1</sup>	2023	2024	2025
<b>Trafic du Groupe<sup>2</sup></b> en % du trafic de 2019	74 % - 84 % <i>(vs. 70-80 % précédemment)</i>	Retour au niveau de trafic de 2019 entre 2023 et 2024		-
<b>Trafic à Paris Aéroport</b> en % du trafic de 2019	72 % - 82 % <i>(vs. 65-75 % précédemment)</i>	85 % - 95 %	90 % - 100 %	95 % - 105 %
	Retour au niveau de trafic de 2019 entre 2024 et 2026, au-delà du niveau de 2019 à partir de 2026			
<b>CA / Pax Extime à Paris<sup>3</sup></b> en euros	-	-	-	27,5 €
<b>Charges courantes ADP SA</b> <b>par passager, en €</b>	-	-	16 € - 18 € / pax	
<b>Croissance de l'EBITDA</b> groupe, par rapport à 2019	-	-	Retour au niveau de 2019, soit un EBITDA supérieur ou égal à 1 772 M€	-
<b>Marge d'EBITDA</b> en % du chiffre d'affaires	Compris entre 32 % et 37 % <i>(vs. 30-35 % précédemment)</i>		Compris entre 35 % et 40 %	
<b>Résultat net part du groupe</b> en millions d'euros	Positif			
<b>Investissements Groupe</b> (hors invest. financier)	1 milliard d'euros par an en moyenne entre 2022 et 2025 à l'échelle du Groupe (ADP SA et filiales) en euros constants			
<b>Investissements ADP SA</b> (hors invest. financier, régulé / non régulé)	550 M€ – 600 M€	750 M€ - 800 M€	650 M€ - 750 M€	800 M€ - 900 M€
<b>Ratio Dette financière nette /</b> <b>EBITDA</b>	5.5x – 6.5x <i>(vs. 6x – 7x précédemment)</i>	-	-	4,5x – 5x
<b>Dividendes</b> en % du RNPG dus au titre de l'année N-1	-	Taux de distribution de 60 % Plancher à 1€/action	Taux de distribution de 60 % Plancher à 3€/action	

<sup>1</sup> Les prévisions financières 2022 reposent sur les hypothèses de change suivantes : EUR/USD = 1,09, EUR/TRY = 17,03, EUR/JOD = 0,77 et EUR/INR = 83,65.

<sup>2</sup> Le trafic du groupe intègre le trafic des aéroports de Delhi International Airport Limited (DIAL), Hyderabad International Airport Limited (GHIAL) et Mactan-Cebu International Airport et d'Almaty International Airport à compter du 1er janvier 2019.

<sup>3</sup> CA / Pax Extime : Chiffre d'affaires par passager dans les activités en zone réservée : Boutiques, bars & restaurants, bureaux de change & détaxe, salons commerciaux, accueils VIP, publicité et autres services payants en zone réservée.

## Synthèse des indicateurs de la feuille de route stratégique

N°	Indicateur	Périmètre concerné
<b>ONE AMBITION – Imaginer l'aéroport durable de demain</b>		
1	Faire partir <b>plus de 80 % des vols à l'heure</b> ou dans un délai de moins de 15 minutes par rapport à l'heure planifiée	Aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP
2	<b>Réduire de 10 % les émissions moyennes par vol</b> au roulage avions à Paris-Orly et Paris-CDG	
3	Fixer un <b>budget carbone pour le cycle de vie de tous les projets d'investissements</b> de plus de 5 M€	ADP SA, TAV Airports
4	Proposer à <b>50 % des passagers à Paris-Orly et Paris-CDG une facilitation biométrique</b> dans leur parcours au départ	
	<b>Viser l'excellence en matière d'hospitalité</b>	
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installer Paris-CDG dans le top 10 du classement Skytrax des meilleurs aéroports mondiaux, ainsi que 4 aéroports dans le Top 50 et 8 aéroports dans le Top 100</li> <li>• Atteindre une note ACI/ASQ de 4 en matière de satisfaction passagers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les aéroports du groupe</li> <li>• Aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP de plus de 3 millions de passagers</li> </ul>
6	<b>Déployer le concept Extime retail et hospitalité à Paris</b> et engager le déploiement de la franchise dans <b>deux terminaux en dehors des plates-formes parisiennes</b>	
7	Installer les plates-formes parisiennes au <b>meilleur niveau européen en matière de correspondance train-avion</b> en <b>augmentant de 50 % à Paris-CDG le nombre de passagers en correspondance train-avion</b> et en le <b>doublant à Paris-Orly</b>	
8	<b>Utiliser 10 % d'énergies bas carbone</b> dans les terminaux et côté piste, soit un quasi doublement par rapport à 2019, et <b>40 % hors atterrissage et décollage</b>	Aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP niveau ACA ≥ 3 en 2021
9	<b>Ouvrir le nouveau pôle multimodal de Paris-Orly</b> , avec la mise en service de la gare de la ligne 14, en 2024 et rendre possible la mise en service ou la <b>construction de 8 lignes supplémentaires de transports en commun</b> pour connecter les aéroports franciliens aux territoires riverains	
10	<b>Préserver 25 % de surfaces pour la biodiversité à Paris-CDG et 30 % à Paris-Orly et Paris-Le Bourget</b> , et doter les aéroports du groupe d'une trajectoire pour améliorer leur indice de biodiversité d'ici 2030	Les 23 aéroports du groupe engagés dans la charte Airports for trust
<b>ONE GROUP – Bâtir un groupe mondial, intégré, et responsable</b>		
11	Stabiliser la <b>maturité moyenne de notre portefeuille de concessions à 30 ans</b>	Tous les aéroports du groupe en contrat de concession, hors Paris
12	Ouvrir <b>100 routes internationales supplémentaires</b> pour accroître la connectivité de nos territoires	Tous les aéroports du groupe
13	Développer la <b>smartisation des aéroports</b> du groupe avec <b>trois aéroports au niveau "full" et 100% des autres au niveau "friendly"</b>	Aéroports contrôlés au sein du Groupe ADP de plus de 4 millions de passagers
14	Appuyer la <b>généralisation des procédures de descentes continues entre 2023 et 2025 à Paris-CDG et Paris-Orly</b>	
15	Faciliter la <b>réalisation de 80 % d'achats locaux franciliens, dont 20% auprès de PME</b> , sous réserve de la législation en matière de commande publique	ADP SA
<b>SHARED DYNAMICS – Innover, accompagner &amp; responsabiliser</b>		
16	Déployer <b>120 expérimentations en matière d'innovations sociétales, environnementales et opérationnelles d'ici 2025, dont 30 conduisant à une industrialisation</b>	ADP SA, TAV Airports, Hub One
17	Réaliser au moins <b>une opération d'actionnariat salarié d'ici 2025</b>	ADP SA
18	Prendre en compte un <b>critère RSE dans la rémunération de 100% des collaborateurs</b>	ADP SA, TAV Airports, AIG
19	<b>Multiplier par cinq le nombre de journées d'engagement citoyen</b> des salariés, en le portant à <b>5 000 sur la période 2022, 2025</b>	ADP SA
20	<b>Former 100% des collaborateurs aux bonnes pratiques éthiques et compliance</b>	ADP SA, TAV Airports, AIG

## 2.3 Présentation des résultats semestriels

### Comptes consolidés du 1<sup>er</sup> semestre 2022

(en millions d'euros)	S1 2022	S1 2021 <sup>(1)</sup>	2022/2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>2 006</b>	<b>989</b>	<b>+ 1 017 M€</b>
<b>EBITDA</b>	<b>702</b>	<b>155</b>	<b>+ 547 M€</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	35,0 %	15,6 %	+ 19,4 pts
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>340</b>	<b>(243)</b>	<b>+ 583 M€</b>
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	17,0 %	- 24,6 %	+ 41,6 pts
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>348</b>	<b>(235)</b>	<b>+ 583 M€</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>(121)</b>	<b>(21)</b>	<b>- 100 M€</b>
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>160</b>	<b>(172)</b>	<b>+ 332 M€</b>

(1) Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir la section 5.1.6 du Document d'Enregistrement Universel 2021).

### Chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	S1 2022	S1 2021 <sup>(1)</sup>	2022/2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>2 006</b>	<b>989</b>	<b>+ 1 017 M€</b>
Activités aéronautiques	741	372	+ 369 M€
Commerces et services	625	289	+ 336 M€
dont Société de Distribution Aéroportuaire	254	84	+ 170 M€
dont Relay@ADP	39	8	+ 31 M€
Immobilier	156	146	+ 10 M€
International et développements aéroportuaires	538	221	+ 317 M€
dont TAV Airports	410	154	+ 256 M€
dont AIG	104	47	+ 57 M€
Autres activités	83	83	-
Eliminations inter-segments	(137)	(122)	- 16 M€

(1) Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir la section 5.1.6 du Document d'Enregistrement Universel 2021).

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 2 006 millions d'euros au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022, en hausse de + 102,7 % par rapport à la même période en 2021, du fait principalement de l'effet de la reprise du trafic sur :

- ♦ Le chiffre d'affaires des activités aéronautiques à Paris, en hausse de + 369 millions d'euros, à 741 millions d'euros et du segment commerces et services à Paris, en hausse de + 336 millions d'euros, à 625 millions d'euros ;
- ♦ Le chiffre d'affaires de TAV Airports, qui atteint 410 millions d'euros, en hausse de + 256 millions d'euros. Ce chiffre d'affaires inclut celui de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan, pour 142 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2022 par rapport à 19 millions d'euros relatifs aux mois de mai et juin 2021 ;
- ♦ Le chiffre d'affaires d'AIG, en hausse de + 57 millions d'euros, à 104 millions d'euros.

Le montant des éliminations inter-segments s'élève à 137 millions d'euros sur le 1<sup>er</sup> semestre 2022, contre 122 millions d'euros au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2021.

**EBITDA**

(en millions d'euros)	S1 2022	S1 2021 <sup>(1)</sup>	2022/2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>2 006</b>	<b>989</b>	+ 1 017 M€
Charges courantes	(1 367)	(994)	- 373 M€
Achats consommés	(309)	(135)	- 174 M€
Services externes	(473)	(328)	- 145 M€
Charges de personnel	(384)	(344)	- 40 M€
Impôts et taxes	(151)	(155)	+ 4 M€
Autres charges d'exploitation	(50)	(32)	- 18 M€
Autres charges et produits	64	159	- 95 M€
<b>EBITDA</b>	<b>702</b>	<b>155</b>	<b>+ 547 M€</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	35,0 %	15,6 %	+ 19,4 pts

(1) Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir la section 5.1.6 du Document d'Enregistrement Universel 2021).

Le montant des **charges courantes** du groupe s'établit à 1 367 millions d'euros au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022, en hausse de 373 millions d'euros (+ 37,6 %). Elles évoluent moins rapidement que le chiffre d'affaires (+ 102,7 %), tirant la marge d'EBITDA en hausse de 19,4 points à 35,0 % au 1<sup>er</sup> semestre 2022.

Les charges courantes du groupe se répartissent ainsi :

- ◆ Les **achats consommés** s'établissent à 309 millions d'euros, en hausse de 174 millions d'euros, du fait notamment de :
  - la hausse de 83 millions d'euros pour TAV Airports, dont 65 millions d'euros liés à l'intégration globale dans les comptes du groupe de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan depuis mai 2021 ;
  - la hausse de 73 millions d'euros pour les filiales commerciales (Société de Distribution Aéroportuaire et Relay@ADP) sous l'effet de la hausse mécanique des coûts en lien avec la hausse de chiffre d'affaires.
- ◆ Les **charges liées aux services externes** s'établissent à 473 millions d'euros, en hausse de 145 millions d'euros, du fait de :
  - la hausse des charges de sous-traitance pour + 70 millions d'euros, notamment de sûreté, du fait de la reprise du trafic ;
  - la hausse des charges liées aux autres services et charges externes pour + 60 millions d'euros, du fait notamment de la hausse mécanique du loyer de concession à Amman pour + 31 millions d'euros, en raison de la hausse du chiffre d'affaires d'AIG.
- ◆ Les **charges de personnel** s'établissent à 384 millions d'euros, en hausse de 40 millions d'euros, du fait principalement de la hausse des charges de personnel de TAV Airports pour 34 millions d'euros, liée notamment au non-recours à l'activité partielle au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022 par rapport à 2021, ainsi qu'à l'effet de l'intégration globale d'Almaty depuis mai 2021;
- ◆ Le montant des **impôts et taxes** s'établit à 151 millions d'euros, en légère baisse de 4 millions d'euros, du fait notamment de dégrèvements de taxe foncière liés aux infrastructures fermées à Paris en 2020, partiellement compensés par une hausse des taxes sur prestations de sûreté, en lien avec la hausse du trafic ;
- ◆ Les **autres charges d'exploitation** s'élèvent à 50 millions d'euros, en hausse de 18 millions d'euros.

Les **autres charges et produits** représentent un produit net de 64 millions d'euros, en baisse de 95 millions d'euros par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021, du fait principalement de l'effet base défavorable lié au retour en pleine propriété de certains immeubles sur les plateformes parisiennes au 1<sup>er</sup> semestre 2021 pour + 117 millions d'euros, partiellement compensé par une hausse des reprises de provisions, notamment à l'international.

Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022, l'**EBITDA consolidé** du groupe s'élève à 702 millions d'euros, en hausse de 547 millions d'euros.

## Résultat net part du Groupe

(en millions d'euros)	S1 2022	S1 2021 <sup>(1)</sup>	2022/2021
<b>EBITDA</b>	<b>702</b>	<b>155</b>	<b>+ 547 M€</b>
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels	(356)	(333)	- 23 M€
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	(6)	(65)	+ 59 M€
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>340</b>	<b>(243)</b>	<b>+ 583 M€</b>
Autres charges et produits opérationnels	8	8	-
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>348</b>	<b>(235)</b>	<b>+ 583 M€</b>
Résultat financier	(121)	(21)	- 100 M€
<b>Résultat avant impôt</b>	<b>227</b>	<b>(256)</b>	<b>+ 483 M€</b>
Impôts sur les résultats	(59)	69	- 128 M€
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>168</b>	<b>(187)</b>	<b>+ 355 M€</b>
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>-</b>
<b>Résultat net</b>	<b>167</b>	<b>(188)</b>	<b>+ 355 M€</b>
Résultat net part des intérêts minoritaires	7	(16)	- 24 M€
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>160</b>	<b>(172)</b>	<b>+ 332 M€</b>

(1) Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir la section 5.1.6 du Document d'Enregistrement Universel 2021).

Le **résultat opérationnel courant** s'établit à 340 millions d'euros, en hausse de + 583 millions d'euros, sous l'effet de :

- ♦ la hausse de l'EBITDA pour + 547 millions d'euros ;
- ♦ l'amélioration du résultat des entreprises mises en équivalence, en hausse de + 59 millions d'euros par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021, à - 6 millions d'euros, notamment du fait de l'effet de base favorable lié au reclassement de Royal Schiphol Group, dont les titres sont comptabilisés en titres non consolidés, et de Tibah Development, société exploitant l'aéroport de Médine, dont les résultats sont comptabilisés au résultat financier.

Le **résultat opérationnel** s'élève à 348 millions d'euros, en hausse de 583 millions par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021, du fait de la hausse du résultat opérationnel courant.

Le **résultat financier** s'établit à - 121 millions d'euros, en baisse de 100 millions, du fait notamment de l'effet de base défavorable lié à l'accord de la restructuration de la dette de TAV Tunisie, pour un gain net de 110 millions d'euros, au 1<sup>er</sup> semestre 2021. Par ailleurs, le coût de l'endettement brut est en baisse de 38 millions d'euros.

La **charge d'impôt sur les résultats** s'élève à 59 millions d'euros au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022, contre un produit d'impôt de 69 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2021, du fait du retour à un résultat avant impôt positif.

Le **résultat net** s'élève à 167 millions d'euros au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022, en hausse de 355 millions d'euros par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le **résultat net part du Groupe** s'inscrit en hausse de 332 millions d'euros par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021, à 160 millions d'euros.

## Trésorerie et investissements

Au 30 juin 2022, le Groupe ADP dispose d'une **trésorerie** s'élevant à 1,8 milliard d'euros. Au 1<sup>er</sup> semestre 2022, la trésorerie baisse de 532 millions d'euros, du fait notamment du remboursement d'un emprunt obligataire en février 2022 pour 400 millions d'euros, et de l'injection de capital par TAV Airports dans la nouvelle société Antalya dont il est actionnaire aux côtés de Fraport pour 375 millions d'euros.

Au regard de cette trésorerie disponible et de ses prévisions sur les 12 prochains mois, le groupe dispose de liquidités qu'il estime satisfaisantes dans le contexte sanitaire et économique exceptionnel en cours et pour faire face à ses besoins courants ainsi qu'à ses engagements financiers.

**Les investissements corporels et incorporels** s'élèvent à 270 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2022, contre 215 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

## Endettement

L'**endettement financier net** du Groupe ADP s'établit à 8 309 millions d'euros au 30 juin 2022, contre 8 012 millions d'euros au 31 décembre 2021. Au 30 juin 2022, le ratio d'endettement s'établit à 6,4x l'EBITDA sur 12 mois glissants, contre 10,7x l'EBITDA à fin 2021.

Compte tenu de la confiance des investisseurs dans la solidité de son modèle financier et avec sa notation de crédit long terme (A perspective négative par l'agence Standard and Poor's depuis le 25 mars 2020, confirmée le 17 décembre 2021), le Groupe ADP veille à s'assurer que, dans le cas d'un contexte économique et sanitaire qui se dégraderait significativement, il serait en mesure de faire face à ses engagements et de recourir à des financements complémentaires.

## Analyse par segment

### Activités aéronautiques – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	S1 2022	S1 2021	2022/2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>741</b>	<b>372</b>	<b>+ 369 M€</b>
Redevances aéronautiques	434	163	+ 271 M€
Redevances passagers	259	68	+ 191 M€
Redevances atterrissage	103	52	+ 51 M€
Redevances stationnement	72	42	+ 30 M€
Redevances spécialisées	92	36	+ 56 M€
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	198	158	+ 40 M€
Autres produits	16	16	-
<b>EBITDA</b>	<b>186</b>	<b>(108)</b>	<b>+ 294 M€</b>
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>7</b>	<b>(285)</b>	<b>+ 292 M€</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	25,0 %	- 29,0 %	+ 54,0 pts
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	0,9 %	- 76,6 %	+ 77,5 pts

Au 1<sup>er</sup> semestre 2022, le **chiffre d'affaires du segment Activités aéronautiques**, qui correspond aux seules activités aéroportuaires assurées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire des plateformes parisiennes, est en hausse de + 99,2 % à 741 millions d'euros. Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire étant déterminés par les coûts, partiellement fixes, de ces activités, le chiffre d'affaires croît dans une moindre proportion que le trafic de passagers.

Le produit des **redevances aéronautiques** (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) a augmenté de + 166,8 %, à 434 millions d'euros du fait de :

- ◆ la hausse de + 279,5 % du produit de la redevance par passager, liée à l'augmentation du trafic passagers (+ 249,2 %) ;
- ◆ la hausse de + 97,7 % du produit de la redevance d'atterrissage, liée à l'augmentation des mouvements d'avions (+ 122,7 %) ;
- ◆ la hausse de + 70,2 % du produit de la redevance de stationnement.

Pour rappel, les évolutions des tarifs de redevances, homologuées par l'Autorité de régulation des transports (ART) pour la période tarifaire 2022, c'est-à-dire depuis le 1<sup>er</sup> avril 2022 sont les suivantes : une hausse de + 1,54 % de la redevance par passager, un gel du tarif unitaire de la redevance de stationnement et de la redevance d'atterrissage et une hausse moyenne de + 0,95 % pour les redevances accessoires, à l'exception de la redevance PHMR (Personnes Handicapées à Mobilité Réduite) en hausse de + 10,0 %, sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle et + 0,94 % à Paris-Orly. Concernant la plateforme de Paris-Le Bourget, l'ART a homologué des hausses tarifaires de + 0,91 % pour la redevance d'atterrissage et + 19,9 % pour la redevance de stationnement.

Le produit des **redevances spécialisées** est en hausse de + 160,3 %, à 92 millions d'euros, liée à la hausse du trafic passagers.

Les **revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires** sont en hausse de + 25,8 %, à 198 millions d'euros.

Les **autres produits**, constitués notamment de refacturations à la Direction des Services de la Navigation Aérienne, de locations liées à l'exploitation des aérogares et d'autres prestations de travaux réalisées pour des tiers, sont stables, à 16 millions d'euros.

L'**EBITDA** est en hausse de + 294 millions à 186 millions d'euros du fait de la hausse du chiffre d'affaires.

Le **résultat opérationnel courant** est en hausse de + 292 millions d'euros, à 7 millions d'euros au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022, du fait de la hausse de l'EBITDA.

## Commerces et services – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	S1 2022	S1 2021	2022/2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>625</b>	<b>289</b>	<b>+ 336 M€</b>
Activités commerciales	367	115	+ 252 M€
<i>Société de Distribution Aéroportuaire</i>	254	84	+ 170 M€
<i>Relay@ADP</i>	39	8	+ 31 M€
<i>Autres Boutiques et Bars et Restaurants</i>	32	9	+ 23 M€
<i>Publicité</i>	13	6	+ 7 M€
<i>Autres produits</i>	29	8	+ 21 M€
Parcs et accès	67	31	+ 36 M€
Prestations industrielles	91	68	+ 23 M€
Recettes locatives	69	58	+ 11 M€
Autres produits	32	17	+ 15 M€
<b>EBITDA</b>	<b>250</b>	<b>26</b>	<b>+ 224 M€</b>
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>183</b>	<b>(49)</b>	<b>+ 232 M€</b>
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	40,0 %	8,9 %	+ 31,1 pts
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	29,3 %	- 17,0 %	+ 46,3 pts

Au 1<sup>er</sup> semestre 2022, le **chiffre d'affaires du segment Commerces et services**, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, est en hausse de 116,4 %, à 625 millions d'euros.

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

Au 1<sup>er</sup> semestre 2022, le chiffre d'affaires des activités commerciales est en hausse de + 219,1 %, à 367 millions d'euros, dont Société de Distribution Aéroportuaire, en hausse de 201,7 %, à 254 millions d'euros et Relay@ADP, en hausse de 413,9 %, à 39 millions d'euros, du fait de la hausse de la fréquentation et du nombre de points de ventes ouverts par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

Le chiffre d'affaires des **parkings** est en hausse de 115,3 %, à 67 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires des **prestations industrielles** (fourniture d'électricité et d'eau) est en hausse de 34,0 %, à 91 millions d'euros.

Le produit des **recettes locatives** (locations de locaux en aéroports) est en hausse de 17,8 %, à 69 millions d'euros.

Les **recettes des autres produits** (essentiellement constitués de prestations internes) sont en hausse de 87,9 %, à 32 millions d'euros.

L'**EBITDA** du segment est en hausse de + 224 millions d'euros, à 250 millions d'euros, du fait principalement de la hausse du chiffre d'affaires des activités commerciales, notamment de Société de Distribution Aéroportuaire et Relay@ADP.

Le **résultat opérationnel courant** est en hausse de + 232 millions d'euros, à 183 millions d'euros, du fait de la hausse de l'EBITDA.



## Immobilier – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	S1 2022	S1 2021	2022/2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>156</b>	<b>146</b>	<b>+ 10 M€</b>
Chiffre d'affaires externe	132	121	+ 11 M€
<i>Terrains</i>	60	55	+ 5 M€
<i>Bâtiments</i>	42	36	+ 6 M€
<i>Autres</i>	30	29	+ 1 M€
Chiffre d'affaires interne	24	25	- 1 M€
<b>EBITDA</b>	<b>91</b>	<b>206</b>	<b>- 115 M€</b>
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence	1	0	+ 1 M€
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>57</b>	<b>178</b>	<b>- 121 M€</b>
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	58,4 %	141,3 %	- 82,9 pts
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	36,9 %	122,1 %	- 85,2 pts

Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022, le **chiffre d'affaires du segment Immobilier**, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, s'établit à 156 millions d'euros, stable par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

Le **chiffre d'affaires externe**, réalisé avec des tiers, s'établit à 132 millions d'euros, stable par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

L'**EBITDA** du segment s'établit à 91 millions d'euros, en baisse de 115 millions d'euros, du fait de l'effet de base défavorable lié au retour en pleine propriété de certains immeubles sur les plateformes parisiennes pour 117 millions d'euros au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2021, contre 5 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2022.

Le **résultat opérationnel courant** s'établit à 57 millions d'euros, en baisse de 121 millions d'euros du fait de la baisse de l'EBITDA.

## International et développements aéroportuaires

(en millions d'euros)	S1 2022	S1 2021 <sup>(1)</sup>	2022/2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>538</b>	<b>221</b>	<b>+ 317 M€</b>
ADP International	121	64	+ 57 M€
dont AIG	104	47	+ 57 M€
dont ADP Ingénierie	12	13	- 1 M€
TAV Airports	410	154	+ 256 M€
Société de Distribution Aéroportuaire Croatie	6	2	+ 4 M€
<b>EBITDA</b>	<b>163</b>	<b>20</b>	<b>+ 143 M€</b>
Quote-part de résultat des MEE	(6)	(64)	+ 58 M€
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>90</b>	<b>(90)</b>	<b>+ 180 M€</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	30,3 %	9,0 %	+ 21,3 pts
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	16,8 %	- 40,9 %	+ 57,7 pts

(1) Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir la section 5.1.6 du Document d'Enregistrement Universel 2021).

Au 1<sup>er</sup> semestre 2022, le **chiffre d'affaires du segment International et développements aéroportuaires** s'élève à 538 millions d'euros, en hausse de + 143,5 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021, du fait principalement de la hausse du chiffre d'affaires de TAV Airports et d'AIG.

Le chiffre d'affaires d'**AIG** est en hausse de 119,9 %, à 104 millions d'euros, du fait notamment de l'effet de la hausse de 163,4 % du trafic enregistrée à Amman sur les redevances aéronautiques pour + 43 millions d'euros et les recettes commerciales pour 11 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires de **TAV Airports** est en hausse de + 166,4 %, à 410 millions d'euros. Il intègre depuis le 1<sup>er</sup> mai 2021 le chiffre d'affaires de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan. Hors intégration d'Almaty, le chiffre d'affaires de TAV Airports serait en hausse de 99,5 % à 268 millions d'euros, du fait notamment :

- ◆ de l'effet de la hausse du trafic sur le chiffre d'affaires des actifs gérés par TAV Airports, notamment en Géorgie, pour + 21 millions d'euros, Izmir pour + 16 millions d'euros, et en Macédoine du Nord pour + 7 millions d'euros ;
- ◆ des hausses du chiffre d'affaires des sociétés de services de TAV Airports, notamment Havas (société spécialisée dans l'assistance en escale), pour + 28 millions d'euros, en raison de la hausse du nombre de vols servis, BTA (société spécialisée dans les bars et restaurants) pour + 21 millions d'euros, en raison de la hausse de la fréquentation, et TAV OS (société spécialisée dans la gestion des salons en aéroport) pour + 15 millions d'euros.

**L'EBITDA du segment international et développements aéroportuaires** s'établit en hausse de 143 millions d'euros, à 163 millions d'euros.

**L'EBITDA** de TAV Airports est en hausse de + 107 millions d'euros par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021, à 127 millions d'euros, en lien avec la hausse du chiffre d'affaires et malgré la hausse des charges courantes de + 150 millions d'euros. Hors intégration d'Almaty, l'EBITDA de TAV Airports serait en hausse de + 69 millions d'euros, à 84 millions d'euros.

**L'EBITDA** d'AIG est en hausse de 22 millions d'euros par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021, à 31 millions d'euros, en lien avec la hausse du chiffre d'affaires et malgré la hausse des charges courantes de 36 millions d'euros, liée notamment à la hausse du loyer de concession pour 31 millions d'euros concomitante à la reprise du trafic.

Le **résultat opérationnel courant** du segment s'élève à 90 millions d'euros, en hausse de 180 millions d'euros, du fait de :

- ◆ la hausse de l'EBITDA du segment pour 143 millions d'euros ;
- ◆ la hausse du résultat des sociétés mises en équivalence pour 58 millions d'euros, à - 6 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2022, sous l'effet de la hausse du résultat des sociétés mises en équivalence :
  - de TAV Airports pour + 34 millions d'euros, à 5 millions d'euros, du fait principalement du reclassement de Tibah Development, société exploitant l'aéroport de Médine, dont les résultats sont comptabilisés au résultat financier, ainsi que d'une hausse de résultat de TGS, société d'assistance en escale ;
  - d'ADP International, pour + 9 millions d'euros, à 8 millions d'euros, notamment du fait de la cession des parts d'ATOL, société exploitant l'aéroport de Maurice, le 28 janvier 2022 pour 6 millions d'euros ;
  - compensant la baisse du résultat de GMR Airports, pour - 3 millions d'euros, à - 19 millions d'euros.

**Hyperinflation en Turquie** : Dans le contexte de très forte inflation en Turquie, les entités du groupe dont la monnaie fonctionnelle est la Livre turque sont obligées d'appliquer les dispositions de la norme IAS 29 "Information financière dans les économies hyperinflationnistes" à partir de février 2022, imposant le retraitement des états financiers pour tenir compte des variations du pouvoir d'achat général de cette monnaie. L'effet, limité, sur les états financiers du groupe est décrit en note 2 des annexes aux comptes consolidés.

## Autres activités

(en millions d'euros)	S1 2022	S1 2021	2022/2021
<b>Produits</b>	<b>83</b>	<b>83</b>	-
<i>Hub One</i>	78	77	+ 1 M€
<b>EBITDA</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	-
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	-
<i>EBITDA / Produits</i>	15,3 %	14,5 %	+ 0,8 pt
<i>Résultat opérationnel courant / Produits</i>	4,4 %	4,5 %	- 0,1 pt

Au 1<sup>er</sup> semestre 2022, le **produit du segment Autres activités** s'élève à 83 millions d'euros, stable par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

Hub One voit son chiffre d'affaires en légère hausse de 1 million d'euros, à 78 millions d'euros.

L'**EBITDA** du segment s'élève à 12 millions d'euros, stable par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

Le **résultat opérationnel courant** du segment s'élève à 4 millions d'euros, stable par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

## 2.4 Flux de trésorerie

<i>(en millions d'euros)</i>	S1 2022	S1 2021
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	621	134
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(764)	(600)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(397)	(240)
Incidences des variations de cours des devises	8	(1)
<b>Variation de la trésorerie</b>	<b>(532)</b>	<b>(707)</b>
Trésorerie d'ouverture	2 378	3 458
Trésorerie de clôture	1 846	2 751

### Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

<i>(en millions d'euros)</i>	S1 2022	S1 2021
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>348</b>	<b>(235)</b>
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	244	263
Produits financiers nets hors coût de l'endettement	17	(11)
<b>Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt</b>	<b>609</b>	<b>17</b>
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>22</b>	<b>(147)</b>
Impôts sur le résultat payés	(11)	70
Flux relatifs aux activités non poursuivies	1	194
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>	<b>621</b>	<b>134</b>

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

<i>(en millions d'euros)</i>	S1 2022	S1 2021
Investissement corporels, incorporels et de placement	(270)	(215)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(104)	(120)
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(397)	(299)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	11	-
Variation des autres actifs financiers	(18)	18
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	4	2
Dividendes reçus	10	14
<b>Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement</b>	<b>(764)</b>	<b>(600)</b>

### Flux de trésorerie liés aux activités de financement

<i>(en millions d'euros)</i>	S1 2022	S1 2021
Encaissements provenant des emprunts à long terme	340	214
Remboursement des emprunts à long terme	(564)	(85)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(10)	(9)
Subventions reçues au cours de la période	10	(1)
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	(2)	(1)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	(7)	-
Variation des autres passifs financiers	12	(46)
Intérêts payés	(174)	(170)
Intérêts reçus	(2)	33
Flux relatifs aux activités non poursuivies	-	(175)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>	<b>(397)</b>	<b>(240)</b>

## 2.5 Endettement

---

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

L'endettement financier net du Groupe ADP au 30 juin 2022, contre 8 309 millions d'euros au 31 décembre 2021. Au 30 juin 2022, le ratio d'endettement s'établit à 6,4x l'EBITDA sur 12 mois glissants, contre 10,7x l'EBITDA à fin 2021.

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

## 2.6 Principaux risques et incertitudes pour le 2<sup>nd</sup> semestre 2022

Les principaux risques et incertitudes auxquels le groupe s'estime confronté sont décrits dans le chapitre 2 "Facteurs de risques et contrôle interne" du Document d'Enregistrement Universel 2021, déposé le 14 avril 2022 auprès de l'Autorité des Marchés Financiers sous le numéro D. 22-0299.

La description des principaux risques figurant dans le chapitre 2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2021 a été mise à jour (voir tableau ci-après) 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 2021 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 suivant et les descriptions détaillées.

Ils sont repris en synthèse dans le tableau suivant qui reprend une hiérarchisation selon leur « criticité nette ». Le Groupe ADP a identifié, dans le tableau ci-après, certains risques extra-financiers figurant au sein de la Déclaration de Performance Extra Financière (DPEF) 2021 d'Aéroports de Paris (section 4.9 du Document d'Enregistrement Universel 2021), qu'il juge significatifs pour la présente description des risques importants et propres aux activités du Groupe ADP.

Les facteurs de risques du Groupe ADP sont regroupés en cinq catégories de risques (risques liés à la pandémie de Covid-19, risques de menaces externes, risques liés au maintien et à la robustesse des capacités aéroportuaires, risque lié aux projets de développement des plates-formes du groupe, risques liés à la conformité). Chacune de ces cinq catégories inclut un ou plusieurs facteurs de risques, avec un total de 15 facteurs de risques.

Catégories	Description	Criticité nette	Risque extra-financier
<b>Risques pour le modèle économique</b>	1 – A : Dans un contexte sanitaire instable, les incertitudes pesant sur la croissance du trafic aérien et à son rétablissement au niveau de celui de 2019 pèsent sur les activités du Groupe ADP.	+++	✓
	1 – B : Les incertitudes sur le cadre juridique de la régulation et la pratique décisionnelle de l'ART sont susceptibles d'affecter le modèle économique du Groupe ADP.	+++	
	1 – C : Au regard des conséquences de la crise sanitaire, le Groupe ADP fait face à un réel enjeu de préservation et d'adaptation de ses efforts de qualité de service.	+++	
	1 – D : Le contexte économique et sanitaire en cours fait peser un risque sur le niveau de trésorerie du Groupe ADP, qui doit demeurer suffisamment satisfaisant pour faire face à ses engagements	++	
	1 – E : Dans un contexte de pandémie de Covid-19, la réduction significative des activités aéroportuaires affecte les équilibres économiques et financiers de certains des actifs internationaux du Groupe ADP	++ <i>(baisse)</i>	✓
	1 – F : L'activité du Groupe ADP repose sur des secteurs économiques spécifiques fragilisés par la crise sanitaire.	+	
<b>Risques de menaces externes</b>	2 – A : Dans un contexte mondial d'augmentation des cyberattaques, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses systèmes d'information.	+++	
	2 – B : Dans un contexte géopolitique mondial marqué par une menace terroriste, en perpétuelle évolution, ou d'attaques par un pays tiers, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses installations ou sur les actifs qu'il exploite.	+++	
	2 – C : Des événements de nature géopolitique sont susceptibles d'affecter les activités du Groupe ADP	+++ <i>(hausse)</i>	
<b>Risques liés au maintien et à la robustesse des capacités aéroportuaires</b>	3 – A : Le Groupe ADP fait face à des enjeux de robustesse de ses réseaux clés (électricité, énergie, eau, informatique et télécommunication).	+	
	3 – B : Le Groupe ADP fait face à des enjeux de maintenance de son patrimoine.	+	
<b>Risque lié aux projets de développement des plateformes du groupe</b>	4 – A : Une prise en compte insuffisante des enjeux environnementaux pourrait affecter négativement l'activité et les perspectives de croissance du Groupe ADP, voire conduire à une décroissance du trafic aérien.	+++	✓
<b>Risques liés à la conformité</b>	5 – A : Des pratiques contraires à l'éthique et la conformité dans la conduite des affaires par des collaborateurs ou des partenaires pourraient porter atteinte à la réputation et donc à la valeur actionnariale du Groupe ADP.	++	✓
	5 – B : 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.	+	

**Légende**

Criticité nette	+++ Forte criticité	++ Criticité moyenne	+ Faible criticité
Evolution de la criticité nette depuis le 31 décembre 2021	++ Baisse de la criticité	++ Niveau inchangé	+++ Hausse de la 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 les risques de taux d'intérêt ne sont pas matériels. Ils sont décrits dans les annexes aux comptes consolidés du groupe. Pour les risques de change, le groupe est désormais soumis aux variations de la Roupie Indienne (INR). Néanmoins, le groupe considère que les risques de change sont peu matériels. Voir la note 9 des annexes aux comptes consolidés 2021 pour plus d'informations relatives à la gestion des risques financiers, et en particulier la note 9.5 pour plus d'informations sur l'usage d'instruments financiers et l'application de la comptabilité de couverture.

## 2.7 Événements survenus depuis le 30 juin 2022

### Signature d'un accord de revalorisations salariales à Paris

A l'issue de négociations avec les organisations syndicales représentatives initiées le 14 juin 2022, le groupe a annoncé aux collaborateurs de ADP SA le 8 juillet 2022 la signature d'un accord relatif à des mesures revalorisations salariales, effectives à partir du 1<sup>er</sup> juillet. Ces mesures permettent un retour au niveau de rémunération de 2019 pour les collaborateurs concernés, et est complétée par une augmentation générale de rémunération de 3 % pour l'ensemble des collaborateurs de ADP SA.

L'impact de ces mesures au 2<sup>nd</sup> semestre 2022 est estimé à 13 millions d'euros.

### Evolution des activités commerciales

Au terme d'une consultation publique, le Groupe ADP a annoncé le 8 juillet 2022 avoir choisi de retenir Lagardère Travel Retail pour devenir le futur co-actionnaire de la future société Extime Duty Free Paris, laquelle exploitera les activités Duty Free & Retail pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Extime Duty Free Paris opérera ainsi près de 140 de points de vente de beauté, de gastronomie, de produits techniques et de mode. Elle sera détenue, sous réserve de l'autorisation des autorités de la concurrence compétentes, par le Groupe ADP à hauteur de 51 % et par Lagardère Travel Retail à hauteur de 49 %.

## 2.8 Principales conventions entre parties liées

### Gestionnaire d'infrastructure CDG express

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

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

Le 18 mars 2021, la cour administrative d'appel de Paris a prononcé le sursis à exécution du jugement du 9 novembre 2020. Ainsi, depuis le début du mois d'avril 2021, les travaux ont pu reprendre progressivement. Par ailleurs, le 28 avril 2022, la Cour a également confirmé la validité de l'autorisation environnementale du projet et l'utilité publique du projet.

A date, plus d'un milliard d'euros ont été engagés, soit près de la moitié des travaux dans toutes les zones du chantier, avec notamment la dépose des ponts Porte de la Chapelle à l'été 2021 et leur remplacement par un ouvrage plus silencieux et plus intégré prévu à l'été 2022, ou la livraison, fin 2021, du tunnel sous les pistes sur les emprises aéroportuaires.

Néanmoins, l'arrêt des chantiers consécutif à la décision du Tribunal administratif de Montreuil a entraîné des conséquences non seulement pour le CDG Express mais aussi pour les autres chantiers de l'axe ferroviaire nord, dans la mesure où les travaux étaient imbriqués. Une reprogrammation de l'ensemble des chantiers a été organisée. Et, en novembre 2021, le Gouvernement a décidé de retenir le schéma de reprogrammation des travaux de l'axe ferroviaire nord scénario qui décale la mise en service du CDG Express à début 2027, soit le scénario de report le plus court.

Les discussions relatives à l'avenant 2 en matière de conception construction portant sur les évolutions consécutives à la décision de report de la mise en service d'ici début 2027- prise dans le cadre du comité Axe Nord sous l'égide du Préfet de la Région Ile de France- ont débuté avec Le concédant (DGITM), avec pour objectif une signature à l'automne 2023.

Ces discussions s'inscrivent dans le cadre des dispositions contractuelles du contrat de concession de travaux (causes légitimes, faits nouveaux, modifications unilatérales), qui prévoient d'adopter des mesures préservant l'équilibre économique de la concession. Le concessionnaire vise, pour sa part, à ce que ces discussions le tiennent indemne des conséquences de ces événements compte tenu des termes du contrat de concession et des contrats avec les constructeurs.

L'Etat concédant a confirmé "sa volonté de finaliser, dans les meilleurs délais, les discussions qui traduiront les conséquences du décalage de la mise en service du projet CDG Express en 2027".



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

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 consolidés intermédiaires résumés de la société Aéroports de Paris, relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 30 juin 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- ▶ la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes consolidés intermédiaires résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. 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 consolidés intermédiaires 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 commentant les comptes consolidés intermédiaires 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 consolidés intermédiaires résumés.

Paris-La Défense, le 28 juillet 2022

Les Commissaires aux Comptes

DELOITTE & ASSOCIES

ERNST & YOUNG Audit

Guillaume Troussicot

Antoine Flora

Alain Perroux

## 4 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS SEMESTRIELS 2022

### 4.1 Comptes consolidés du Groupe ADP au 30 juin 2022

#### Sommaire



Chiffres clés .....	28
Compte de résultat consolidé .....	30
État du résultat global .....	31
État consolidé de la situation financière .....	32
Tableau des flux de trésorerie consolidés .....	34
Tableau de variation des capitaux propres consolidés .....	35

#### Sommaire détaillé des notes aux comptes consolidés

NOTE 1	Principes généraux	36	NOTE 10	Autres produits et charges opérationnels	95
NOTE 2	Faits marquants	40	NOTE 11	Impôts sur les résultats	96
NOTE 3	Périmètre de consolidation	42	NOTE 12	Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées	99
NOTE 4	Éléments courants de l'activité opérationnelle	43	NOTE 13	Trésorerie et flux de trésorerie	100
NOTE 5	Avantages au personnel	60	NOTE 14	Informations relatives aux parties liées	105
NOTE 6	Immobilisations incorporelles, corporelles et de placement	64	NOTE 15	Engagements hors bilan	106
NOTE 7	Capitaux propres et résultat par action	71	NOTE 16	Passifs éventuels	108
NOTE 8	Autres provisions et autres passifs non courants	75	NOTE 17	Évènements postérieurs à la clôture	109
NOTE 9	Informations relatives à la gestion des risques financiers	77			

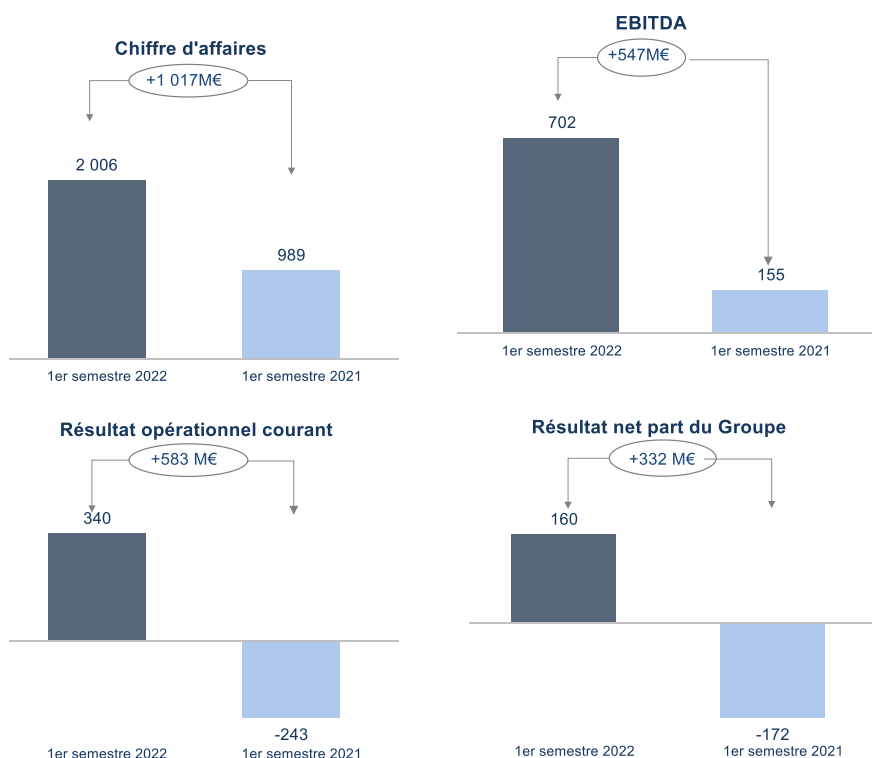
## 4.2 Comptes consolidés du Groupe ADP au 30 juin 2022

### Chiffres clés

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2022	1er semestre 2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	4	2 006	989
<b>EBITDA</b>		702	155
Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires		35%	15,6%
<b>Résultat opérationnel courant</b>		340	(243)
<b>Résultat opérationnel</b>		348	(235)
<b>Résultat net part du Groupe</b>		160	(172)
<b>Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt</b>		609	17
<b>Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)</b>	13	(397)	(299)
<b>Investissement corporels, incorporels et de placement</b>	13	(270)	(215)

(en millions d'euros)	Notes	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
<b>Capitaux propres</b>	7	4 549	4 176
<b>Endettement financier net*</b>	9	8 309	8 011
Gearing*		183%	192%
Ratio Dette financière nette/EBITDA*		6,40	10,67

\* Cf. Note 9.4.2 - Ebitda calculé sur 12 mois glissants





## Compte de résultat consolidé

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2022	1er semestre 2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4</b>	<b>2 006</b>	<b>989</b>
Autres produits opérationnels courants	4	30	139
Achats consommés	4	(309)	(135)
Charges de personnel	5	(384)	(344)
Autres charges opérationnelles courantes	4	(675)	(514)
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	4 & 8	34	20
<b>EBITDA</b>		<b>702</b>	<b>155</b>
<i>Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires</i>		35%	15,6%
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises	6	(356)	(333)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	4	(6)	(65)
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>340</b>	<b>(243)</b>
Autres produits et charges opérationnels	10	8	8
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>348</b>	<b>(235)</b>
Produits financiers		169	253
Charges financières		(290)	(274)
<b>Résultat financier</b>	<b>9</b>	<b>(121)</b>	<b>(21)</b>
<b>Résultat avant impôt</b>		<b>227</b>	<b>(256)</b>
Impôts sur les résultats	11	(59)	69
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>168</b>	<b>(187)</b>
Résultat net des activités non poursuivies	12	(1)	(1)
<b>Résultat net</b>		<b>167</b>	<b>(188)</b>
<b>Résultat net part du Groupe</b>		<b>160</b>	<b>(172)</b>
Résultat net part des intérêts minoritaires		7	(16)
<b>Résultat net par action part du Groupe</b>			
Résultat de base par action (en euros)	7	1,62	(1,74)
Résultat dilué par action (en euros)	7	1,62	(1,74)
<b>Résultat net des activités poursuivies par action part du Groupe</b>			
Résultat de base par action (en euros)	7	1,62	(1,73)
Résultat dilué par action (en euros)	7	1,62	(1,73)

## État du résultat global

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	1er semestre 2022	1er semestre 2021
<b>Résultat net</b>		<b>167</b>	<b>(188)</b>
<b>Autres éléments de résultat global pour la période :</b>			
Ecart de conversion	7.1	82	33
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	7.1	11	-
Variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux futurs		57	36
Impôt sur éléments ci-dessus		(9)	(1)
Éléments de résultat global afférents aux entreprises associées, nets d'impôt		(1)	3
<b>Éléments recyclables en résultat</b>		<b>140</b>	<b>71</b>
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entités intégrées globalement		70	17
Impôt sur éléments ci-dessus		(18)	(5)
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entreprises associées		(3)	(1)
<b>Éléments non recyclables en résultat</b>		<b>49</b>	<b>11</b>
<b>Résultat global total pour la période</b>		<b>356</b>	<b>(106)</b>
Part des intérêts minoritaires		84	14
Part du Groupe		272	(120)

## État consolidé de la situation financière

### Actifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
Immobilisations incorporelles	6	3 067	3 007
Immobilisations corporelles	6	8 210	8 181
Immeubles de placement	6	606	614
Participations dans les entreprises mises en équivalence	4	1 958	1 583
Autres actifs financiers non courants	9	565	972
Actifs d'impôt différé	11	24	26
<b>Actifs non courants</b>		<b>14 430</b>	<b>14 383</b>
Stocks		87	84
Actifs sur contrats		4	9
Clients et comptes rattachés	4	960	827
Autres créances et charges constatées d'avance	4	292	298
Autres actifs financiers courants	9	640	193
Actifs d'impôt exigible	11	162	179
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13	1 847	2 379
<b>Actifs courants</b>		<b>3 992</b>	<b>3 969</b>
Actifs détenus en vue de la vente	2 & 12	15	10
<b>Total des actifs</b>		<b>18 437</b>	<b>18 362</b>

### Capitaux propres et passifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
Capital		297	297
Primes liées au capital		543	543
Actions propres		(1)	(1)
Résultats non distribués		3 043	2 936
Autres éléments de capitaux propres		(95)	(259)
<b>Capitaux propres - part du Groupe</b>		<b>3 787</b>	<b>3 516</b>
Intérêts minoritaires		762	660
<b>Total des capitaux propres</b>	7	<b>4 549</b>	<b>4 176</b>
Emprunts et dettes financières à long terme	9	9 209	9 144
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	5	439	513
Autres provisions non courantes	8	67	136
Passifs d'impôt différé	11	362	300
Autres passifs non courants	8	947	953
<b>Passifs non courants</b>		<b>11 024</b>	<b>11 046</b>
Passifs sur contrats		3	5
Fournisseurs et comptes rattachés	4	736	785
Autres dettes et produits constatés d'avance	4	1 167	1 008
Emprunts et dettes financières à court terme	9	860	1 169
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	5	78	141
Autres provisions courantes	8	6	24
Passifs d'impôt exigible	11	14	8



Passifs courants	2 864	3 140
Total des capitaux propres et passifs	18 437	18 362

## Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2022	1er semestre 2021
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>348</b>	<b>(235)</b>
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	13	244	263
Produits financiers nets hors coût de l'endettement		17	(11)
<b>Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt</b>		<b>609</b>	<b>17</b>
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	13	<b>22</b>	<b>(147)</b>
Impôts sur le résultat payés		(11)	70
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	1	194
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>		<b>621</b>	<b>134</b>
Investissement corporels, incorporels et de placement	13	(270)	(215)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(104)	(120)
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(397)	(299)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	13	11	-
Variation des autres actifs financiers		(18)	18
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		4	2
Dividendes reçus	13	10	14
<b>Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement</b>		<b>(764)</b>	<b>(600)</b>
Encaissements provenant des emprunts à long terme	9	340	214
Remboursement des emprunts à long terme	9	(564)	(85)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées		(10)	(9)
Subventions reçues au cours de la période		10	(1)
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres		(2)	(1)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales		(7)	-
Variation des autres passifs financiers		12	(46)
Intérêts payés		(174)	(170)
Intérêts reçus		(2)	33
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	-	(175)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>		<b>(397)</b>	<b>(240)</b>
Incidences des variations de cours des devises		8	(1)
<b>Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie</b>		<b>(532)</b>	<b>(707)</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		2 378	3 458
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	13	1 846	2 751
<i>Dont Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>		1 847	2 767
<i>Dont Concours bancaires courants</i>		(1)	(16)

Flux d'investissement : dont 375 millions d'euros sur la concession de l'aéroport d'Antalya

Flux de financement : remboursement de l'emprunt obligataire de 400 millions d'euros arrivé à échéance en février 2022 ainsi que la contraction d'un nouvel emprunt bancaire pour 290 millions d'euros chez TAV Kazakhstan compensé par le remboursement d'autres emprunts dans le sous groupe TAV pour environ 135 millions d'euros.

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2022	1er semestre 2021
<b>Endettement financier net en début de période</b>		<b>8 011</b>	<b>7 484</b>
Variation de la trésorerie		532	707
(Emission)/remboursement d'emprunts		(234)	(55)
Autres variations		-	(109)
<i>dont (dettes)/excédents repris lors de regroupement d'entreprises</i>		1	(4)
<b>Variation de l'endettement financier net</b>		<b>298</b>	<b>543</b>
<b>Endettement financier net en fin de période</b>		<b>8 309</b>	<b>8 027</b>

Tableau de variation des capitaux propres consolidés

Nombre d'actions	(en millions d'euros)	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 01/01/2021</b>	<b>297</b>	<b>543</b>	<b>(3)</b>	<b>3 164</b>	<b>(349)</b>	<b>3 652</b>	<b>561</b>	<b>4 213</b>
	Résultat net	-	-	-	(172)	-	(172)	(16)	(188)
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	52	52	30	82
	<b>Résultat global - 1er semestre 2021</b>	-	-	-	<b>(172)</b>	<b>52</b>	<b>(120)</b>	<b>14</b>	<b>(106)</b>
	Mouvements sur actions propres	-	-	1	-	-	1	-	1
	Dividendes	-	-	-	-	-	-	-	-
	Autres variations	-	-	-	(2)	-	(2)	(1)	(3)
	Variation de périmètre	-	-	-	(8)	-	(8)	8	-
98 960 602	<b>Situation au 30/06/2021</b>	<b>297</b>	<b>543</b>	<b>(2)</b>	<b>2 982</b>	<b>(297)</b>	<b>3 523</b>	<b>582</b>	<b>4 105</b>
98 960 602	<b>Situation au 01/01/2022</b>	<b>297</b>	<b>543</b>	<b>(1)</b>	<b>2 936</b>	<b>(259)</b>	<b>3 516</b>	<b>660</b>	<b>4 176</b>
	Résultat net	-	-	-	160	-	160	7	167
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	112	112	77	189
	<b>Résultat global - 1er semestre 2022</b>	-	-	-	<b>160</b>	<b>112</b>	<b>272</b>	<b>84</b>	<b>356</b>
	Mouvements sur actions propres	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dividendes	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)
	Autres variations*	-	-	-	(53)	52	(1)	25	24
98 960 602	<b>Situation au 30/06/2022</b>	<b>297</b>	<b>543</b>	<b>(1)</b>	<b>3 043</b>	<b>(95)</b>	<b>3 787</b>	<b>762</b>	<b>4 549</b>

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

\* Principalement reclassement de réserves de conversion à report à nouveau.

## NOTE 1 Principes généraux

### 1.1 Bases de préparation des comptes

#### Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés au 30 Juin 2022 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 2021.

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

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 2021 à l'exception des évolutions normatives reprises ci-après à la note 1.3.

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers d'Aéroports de Paris SA et de ses filiales, établis à la date du 30 Juin 2022, ou à défaut, une situation intermédiaire à cette date. S'agissant des états financiers de GMR Airports Ltd clôturés au 31 mars, conformément à IAS 28.33-34, le Groupe retient la situation à cette date et prend en compte les effets significatifs entre cette clôture et le 30 juin.

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 28 juillet 2022.

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.

Les mois de janvier à mai 2021 ont été marqués par une résurgence de la pandémie de Covid-19 qui a affecté l'ensemble des activités du Groupe. La reprise de l'activité s'est toutefois amorcée au deuxième semestre 2021 et la tendance s'est confirmée au premier semestre 2022. Par conséquent, les résultats au 30 juin 2022 ne sont pas comparables à ceux du 1<sup>er</sup> semestre 2021. A noter que le conflit russo-ukrainien n'a pas d'impact significatif sur les comptes du Groupe.

#### 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 jugements sont réalisés sur la base de l'expérience passée, d'informations ou de situations existant à la date d'établissement des comptes. En fonction de l'évolution de ces hypothèses et situations, les montants estimés figurant dans les comptes peuvent différer des valeurs réelles.

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

- L'évaluation de la valeur recouvrable des immobilisations incorporelles, corporelles et des immeubles de placement (cf. note 6) et des autres actifs non courants notamment les participations mises en équivalence (cf. note 4.9);
- L'évaluation de la juste valeur des actifs acquis et passifs repris dans le cadre d'un regroupement d'entreprises ;
- La qualification et l'évaluation des avantages au personnel (régimes de retraite, autres avantages postérieurs à l'emploi et indemnités de cessation d'emploi) (cf. note 5) ;
- L'évaluation de la juste valeur des immeubles de placement (cf. note 6.3.2) ;
- L'évaluation des provisions pour risques et litiges (cf. note 8) ;
- L'évaluation des déficits fiscaux reportables activés (cf. note 11).
- L'évaluation des créances (cf. note 4.4)

Outre l'utilisation d'estimations, la Direction du Groupe a fait usage de jugement lorsque certaines

problématiques comptables ne sont pas traitées de manière précise par les normes ou interprétations en vigueur.

Le Groupe a exercé son jugement notamment pour :

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

## 1.2 Politique environnementale

En 2022, le Groupe a entamé une politique – 2025 PIONEERS FOR TRUST, dont les marqueurs sont une ambition environnementale au-delà du périmètre de responsabilité directe, un élargissement au-delà de l'impact en exploitation (cycle de vie), et une logique inclusive avec les territoires. Cette politique environnementale porte sur 23 aéroports du Groupe ADP à travers le monde pour tenir compte de l'échelle globale des enjeux environnementaux.

Pour rappel, les quatre axes stratégiques de cette politique sont les suivants :

- Tendre vers des opérations à impact zéro sur l'environnement, en visant par exemple la neutralité carbone avec compensation d'ici à 2030 pour l'ensemble des aéroports signataires ou bien en réduisant l'empreinte biodiversité sur notre chaîne de valeur.
- Participer activement à la transition environnementale dans le secteur de l'aviation et proposer notamment des solutions côté piste. Par exemple, Paris Aéroport dispose d'ores et déjà l'arrivée des carburants alternatifs durables sur son territoire, agit pour leur plus grand déploiement et s'engage dans le développement de l'avion à hydrogène pour permettre l'avènement d'une aviation décarbonée pour le milieu du siècle ;
- Promouvoir l'intégration de chaque aéroport dans un système de ressources locales : en favorisant les circuits courts, en encourageant l'économie circulaire et en développant la production des ressources sur site (réseau de chaleur géothermique, panneaux solaires, valorisation des matériaux de construction, etc.) ;
- Réduire l'empreinte environnementale des projets d'aménagement et de développement des activités aéroportuaires (conception sobre, construction et rénovation

bas carbone d'infrastructures et de bâtiments).

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

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

Les équipes de Groupe ADP sont pleinement mobilisées pour mettre en œuvre "2025 Pioneers" la feuille de route stratégique 2022-2025 pour construire un modèle aéroportuaire durable. Pour les trois années à venir, et jusqu'en 2025, l'ambition du groupe est de construire le socle d'un nouveau modèle aéroportuaire orienté vers la durabilité et la performance, en phase avec les attentes sociétales et environnementales. La trajectoire et les objectifs financiers et extra-financiers fixés à horizon 2025 traduisent l'attention portée à la création de valeur pour toutes les parties-prenantes. Dans ce cadre, le groupe vient de s'engager dans la démarche de définition et de validation de ses objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (scopes 1, 2 et 3) par le SBTi (Science Based Target initiative), un programme conjoint du CDP, du Global Compact (Pacte Mondial) des Nations Unies, du World Resources Institute (WRI) et du WWF.

## 1.3 Référentiel comptable

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

Les états financiers consolidés sont établis en conformité avec les normes IFRS (International Financial Reporting Standard) telles qu'adoptées par l'Union Européenne au 30 juin 2022.

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 2022

Les amendements de normes d'application obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 et non appliqués par anticipation correspondent aux amendements à IFRS 3, IAS

16, IAS 37, et améliorations annuelles 2018-2020 (publiés le 14 mai 2020 et adoptés par l'UE le 28 juin 2021).

Les amendements à :

- IFRS 3, mettent à jour une référence dans la norme au cadre conceptuel ;
- IAS 16, interdisent à une entreprise de déduire du coût des immobilisations corporelles les montants reçus de la vente d'articles produits pendant que l'entreprise prépare l'actif ;
- IAS 37, précisent quels coûts une société inclut lorsqu'elle évalue si un contrat est déficitaire.

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

### Décision de l'IFRIC sur les contrats SaaS (software as a service)

En avril 2021, L'IASB a confirmé la position prise par l'IFRIC de mars 2021 concernant la comptabilisation des coûts de configuration et de personnalisation de logiciels mis à disposition par un fournisseur dans le cadre d'un contrat de services (SaaS – « Software as a service »). La décision indique que les coûts sont à comptabiliser en charges et non en immobilisations incorporelles lorsque l'entité ne contrôle par le logiciel en mode SaaS et les activités de personnalisation/configuration ne génèrent pas une ressource contrôlée par le client, distincte du logiciel.

Les contrats susceptibles d'être concernés sont en cours d'analyse. A ce stade, il n'est pas attendu d'impact significatif sur les états financiers du Groupe.

### Normes, amendements et interprétations en cours d'adoption ou adoptés par l'Union Européenne et d'application obligatoires aux exercices ouverts après le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et non anticipés par le Groupe ADP.

Le Groupe n'applique pas les textes suivants qui ne sont pas applicables de manière obligatoire au 1<sup>er</sup> janvier 2022 :

- ◆ 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.
  - Informations à fournir sur les méthodes comptables (publié le 12 février 2021). Ces amendements ont pour objectif d'aider les entités à identifier les informations utiles à fournir aux utilisateurs des états financiers sur les méthodes comptables. Ces amendements sont applicables à compter des exercices ouverts le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et ont été adoptés par l'Europe le 2 mars 2022.

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

- ◆ Amendements à IAS 8 "Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs" (publiés le 12 février 2021) visant à faciliter la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables. Les amendements seront applicables de manière prospective à compter des exercices ouverts le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et ont été adoptés par l'UE le 2 mars 2023.

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

## NOTE 2 Faits marquants

### Trafic des aéroports opérés par le groupe ADP

Le niveau de trafic passagers du groupe est en hausse de + 134,4 % par rapport au 1er semestre de l'année 2021, à 118,2 millions de passagers, soit 71,9 % du niveau du trafic groupe sur la même période en 2019.

A Paris Aéroport, le niveau de trafic passagers est en hausse de + 249,2 % par rapport au 1er semestre de l'année 2021, à 37,5 millions de passagers, soit 71,6 % du niveau du trafic groupe sur la même période en 2019. Par ailleurs, les mouvements d'avions à Paris Aéroport sont en hausse de + 122,7 % par rapport au 1er semestre de l'année 2021.

Durant les tous derniers jours du mois de juin et les premiers jours du mois de juillet, des mouvements sociaux ponctuels sur les plateformes parisiennes ont conduit à des annulations de vols, affectant principalement des vols domestiques ou courts courriers. L'impact de ces annulations sur le trafic passagers est resté limité.

Dans le contexte créé par l'invasion de l'Ukraine par la Russie et les sanctions internationales prononcées à l'égard de la Russie, le groupe suit l'évolution de la situation afin de mesurer son impact et de déterminer les conséquences à court, moyen et long terme. En 2019, le trafic avec l'Ukraine et la

Russie représentait 1,4 % du trafic total de Paris Aéroport, ainsi que 17,1 % du trafic total de TAV Airports, soit 27,9 % du trafic international de TAV Airports.

Au 1er semestre 2022, le trafic des aéroports turcs de TAV Airports était en hausse de + 100,8 % par rapport à 2021, représentant 70,8 % du niveau de trafic de 2019. Bien que le trafic avec la Russie et l'Ukraine représentait 36,3 % et 5,6 % de leurs niveaux respectifs de 2019, totalisant 1,5 million de passagers, la reprise dans les aéroports turcs de TAV Airports a été soutenue par d'autres liaisons, notamment le trafic avec le Royaume-Uni et l'Allemagne, lesquels se sont établis à 141,5 % et 106,2 % de leur niveau de 2019, totalisant 4,4 millions de passagers. Néanmoins, des tests de dépréciation ont été opérés sur les concessions les plus impactées et n'ont pas donné lieu à des dépréciations.

Par ailleurs, à Almaty, au Kazakhstan, le trafic est en hausse de + 11,8 % par rapport au 1er semestre de l'année 2021, à 3,1 millions de passagers, soit 109,4 % du niveau du trafic groupe sur la même période en 2019. La reprise est également soutenue par le doublement du nombre de vols cargos servis, résultant de l'interdiction de survol de l'espace aérien russe.

Le tableau ci-après présente la situation du trafic des principaux aéroports opérés par le Groupe ADP ou au travers des sociétés mises en équivalence sur le semestre 2022.

Aéroports	Trafic 2022 @100% en millions PAX	Evolution en % par rapport au 30/06/2021	Niveau par rapport au 30/06/2019 en %
<b>France</b>			
Paris Aéroport (CDG+ORY)	37,5	+249,2%	71,6%
<b>International</b>			
<b>Concessions intégrées globalement</b>			
Ankara Esenboga - TAV Airports	3,9	+62,3%	55,8%
Izmir - TAV Airports	4,2	+69,8%	72,9%
Amman	3,2	+163,4%	78,3%
Almaty - TAV Airports	3,1	+11,8%	109,4%
Autres plates-formes - TAV Airports	8,4	+190,9%	70,5%
<b>Concessions mises en équivalence</b>			
Santiago du Chili	8,7	+161,4%	69,2%
Antalya - TAV Airports	10,2	+143,3%	76,0%
Zagreb	1,3	+285,1%	84,7%
New Delhi - GMR Airports Ltd	27,2	+83,4%	83,5%
Hyderabad - GMR Airports Ltd	8,7	+80,2%	79,3%
Cebu - GMR Airports Ltd	2,1	+348,2%	33,2%



## Financement Antalya

En décembre dernier, TAV Airports (51 %), membre du Groupe ADP et Fraport (49 %) avaient remporté l'appel d'offres pour le renouvellement de la concession de l'aéroport d'Antalya, avec le droit de l'exploiter pendant 25 ans.

Le loyer total de la concession dû au DHMI s'élève à 7,25 milliards d'euros (hors TVA), dont :

- ◆ 25% ont été versés dans les 90 jours suivant la signature du contrat avec la DHMI (signé le 28 décembre 2021). Le Groupe a effectué un paiement de 1 812,5 millions d'euros à l'Autorité aéroportuaire nationale (DHMI) le 28 mars 2022 ;
- ◆ 10% du loyer total de la concession sera payé entre 2027 et 2031 en versements annuels égaux (2% par an) ;
- ◆ les 65% restants du loyer total de la concession seront payés annuellement (3,25% par an) en versements égaux jusqu'à la fin de la concession (entre 2032 et 2051).

La redevance de services au départ sera de 17 euros par passager international et de 3 euros par passager domestique pendant la nouvelle période de concession. L'investissement visant à augmenter les capacités de l'aéroport d'Antalya, à 80 millions de passagers par an soit plus du double des capacités actuelles, est estimé à environ 765 millions d'euros dans le cadre d'un contrat de conception réalisation à prix forfaitaire (EPC), dont 600 millions d'euros seront engagés entre 2022 et 2025, et environ 165 millions d'euros d'investissement additionnel en 2038 pour les deux ans à suivre.

1,225 milliard d'euros du loyer initial a été financé par des prêts bancaires et le solde a été financé par les fonds propres de Fraport TAV Antalya. Un crédit-relais de 2 ans a été mis en place au 1er trimestre 2022 pour le paiement anticipé du loyer. Un financement par emprunt à plus long terme devrait être mis en place pour remplacer le prêt-relais et pour les dépenses d'investissement.

Le résultat d'Antalya sera comptabilisé par mise en équivalence à hauteur de 50%.

## Hyperinflation

La norme IAS 29 impose de retraiter les états financiers de toute entité dont la monnaie fonctionnelle est la monnaie d'une économie hyperinflationniste pour tenir compte des variations du pouvoir d'achat général de cette monnaie, afin que l'information financière fournie soit plus fidèle à la réalité.

La norme énumère les facteurs qui indiquent qu'une économie est hyperinflationniste. L'un des indicateurs d'hyperinflation est que l'inflation cumulée sur une période de trois ans approche ou dépasse les 100 %. Actuellement, la Turquie connaît des conditions économiques qui obligent les entités qui publient des comptes à suivre les dispositions de la norme IAS 29 "Information financière dans les économies hyperinflationnistes".

La variation cumulée de l'indice des prix à la consommation (IPC) au cours des trois dernières années a dépassé 100 % à partir de février 2022. Le Groupe a donc appliqué l'IAS 29 pour les sociétés du groupe dont la monnaie fonctionnelle est la livre turque à partir de février 2022. L'indexation de tous les actifs non monétaires, des passifs non monétaires et du compte de résultat a été effectuée en utilisant l'indice des prix à la consommation.

L'effet de l'IAS 29 sur les états financiers du groupe est le suivant :

- ◆ Résultat mis en équivalence : 6 millions d'euros ;
- ◆ Résultat financier : 12 millions d'euros ;
- ◆ Résultat net : 13 millions d'euros ;
- ◆ Résultat net part du groupe : 6 millions d'euros ;
- ◆ Impact de la première application en capitaux propres part du groupe : 13 millions d'euros.

## NOTE 3 Périmètre de consolidation

### 3.1 Principes comptables liés au périmètre

Les principes comptables liés au périmètre sont identiques à ceux appliqués au 31 décembre 2021 (cf. déclaration de conformité en note 1.1). Pour plus d'information sur ces principes se référer aux états financiers annuels complets.

### 3.2 Évolution du périmètre de consolidation

#### 3.2.1 Principales modifications en 2022

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

◆ **Décision de cession des actions Hubsafe**

Le groupe ADP et Samsic ont acté la levée de l'option de vente du reliquat de 20% que le groupe détient dans le capital social de Hubsafe, une société spécialisée dans la sûreté aéroportuaire. La cession desdites actions à Samsic devrait avoir lieu à partir d'avril 2023. Désormais, ces titres de participations antérieurement mises en équivalences sont classés en actifs détenus en vue de la vente pour un montant de 7 millions d'euros).

◆ **Exercice de l'option de vente des actions détenues dans le capital d'Airport Terminal Operations LTD**

A la suite du non-renouvellement au 31 décembre 2021 du contrat d'assistance technique (TSA) entre ADP International et Airport Terminal Operations LTD (ATOL), société exploitant l'aéroport de Maurice, le groupe a exercé, en date du 7 janvier 2022, l'option de vente (put option) des actions détenues par ADP International dans le capital d'ATOL telle que prévue dans les accords liant les actionnaires de cette société. La vente desdites actions a été finalisée le 28 janvier 2022 et s'est traduite par un résultat de cession de 6 millions net d'impôt enregistré en quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence.

#### 3.2.2 Rappel des mouvements 2021

L'exercice 2021 avait enregistré les principaux mouvements de périmètre suivants :

- ◆ En avril 2021, acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan. L'ensemble des filiales constituant cette acquisition est consolidé en intégration globale dans les comptes du Groupe.
- ◆ La coopération industrielle appelée HubLink entre Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group a pris fin le 30 novembre 2021. A la suite de la perte d'influence notable, les titres RSG détenus par Groupe ADP ont été reclassés en titres non consolidés.

## NOTE 4 Éléments courants de l'activité opérationnelle

### 4.1 Information sectorielle

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

Les secteurs du Groupe ADP se répartissent en cinq activités :

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

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

**Immobilier** - ce secteur comprend les activités immobilières du Groupe principalement en France à l'exclusion de celles réalisées dans les terminaux lesquelles sont présentées dans le secteur Commerces et services. Ces activités sont effectuées par Aéroports de Paris SA et des filiales dédiées, ou des sociétés mises en équivalence 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. ADP International et ses filiales, notamment AIG et le sous-Groupe ADP Ingénierie (y compris Merchant Aviation LLC).

**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 (reclassé en actifs destinés à être cédés en février 2022) et à l'innovation du Groupe via la société ADP Invest.

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

- le Chiffre d'affaires ;
- l'EBITDA ;
- les dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels ;
- la Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence ;
- le Résultat opérationnel courant.

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

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires				EBITDA	
	1er semestre 2022	dont produits inter-secteur	1er semestre 2021	dont produits inter-secteur	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Activités aéronautiques	741	-	372	1	186	(108)
Commerces et services	625	92	289	75	250	26
Dont SDA	254	-	84	-	(3)	(20)
Dont Relay@ADP	39	-	8	-	6	(2)
Immobilier	156	24	146	25	91	206
International et développements aéroportuaires	538	2	221	5	163	20
Dont TAV Airports	410	-	154	-	127	21
Dont AIG	104	-	47	-	31	9
Autres activités	83	19	83	16	12	12
Eliminations et résultats internes	(137)	(137)	(122)	(122)	-	(1)
<b>Total</b>	<b>2 006</b>	<b>-</b>	<b>989</b>	<b>-</b>	<b>702</b>	<b>155</b>

(en millions d'euros)	Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises*		Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence		Résultat opérationnel courant	
	1er semestre 2022	1er semestre 2021	1er semestre 2022	1er semestre 2021	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Activités aéronautiques	(179)	(177)	-	-	7	(285)
Commerces et services	(67)	(75)	-	-	183	(49)
Dont SDA	(6)	(9)	-	-	(9)	(29)
Dont Relay@ADP	(2)	(2)	-	-	5	(4)
Immobilier	(34)	(28)	1	-	57	178
International et développements aéroportuaires	(66)	(46)	(7)	(65)	90	(90)
Dont TAV Airports	(49)	(39)	5	(29)	83	(48)
Dont AIG	(18)	(7)	-	-	13	2
Dont GMR Airports Ltd	-	-	(19)	(16)	(19)	(16)
Autres activités	(10)	(7)	-	-	3	3
<b>Total</b>	<b>(356)</b>	<b>(333)</b>	<b>(6)</b>	<b>(65)</b>	<b>340</b>	<b>(243)</b>

\* dont 10 millions d'euros de reprise de dépréciation dans le segment international.

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 2 006 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2022, en hausse de + 102,7 % par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2021, du fait principalement de l'effet de la reprise du trafic sur :

- ◆ Le chiffre d'affaires des activités aéronautiques à Paris, en hausse de +369 millions d'euros à 741 millions d'euros et du segment commerces et services à Paris, en hausse de +336 millions d'euros à 625 millions d'euros ;
- ◆ Le chiffre d'affaires de TAV Airports, qui atteint 410 millions d'euros, en hausse de +256 millions d'euros. Ce chiffre d'affaires inclut celui de la société de gestion

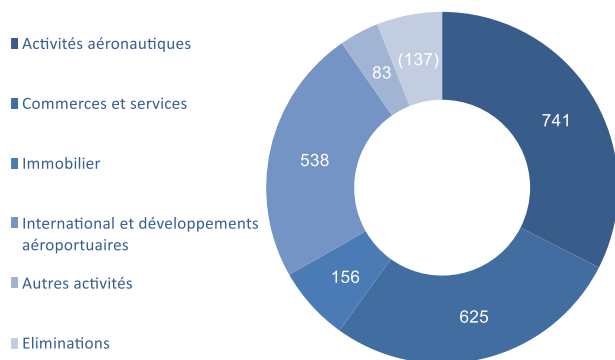
de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan pour 142 millions d'euros au premier semestre 2022 par rapport à 19 millions d'euros pour les mois de mai et juin 2021 ;

- ◆ Le chiffre d'affaires d'AIG, en hausse de + 57 millions d'euros, à 104 millions d'euros.

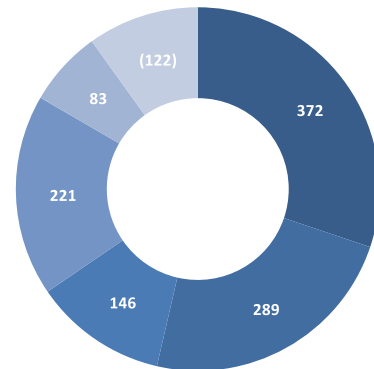
Le montant des éliminations inter-segments s'élève à - 137 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2022, contre -122 millions d'euros au 1<sup>er</sup> semestre 2021.

L'EBITDA 2021 du segment immobilier tenait compte de reprise de biens à l'issue de BAC et AOT pour 117 millions d'euros (cf. note 4.3).

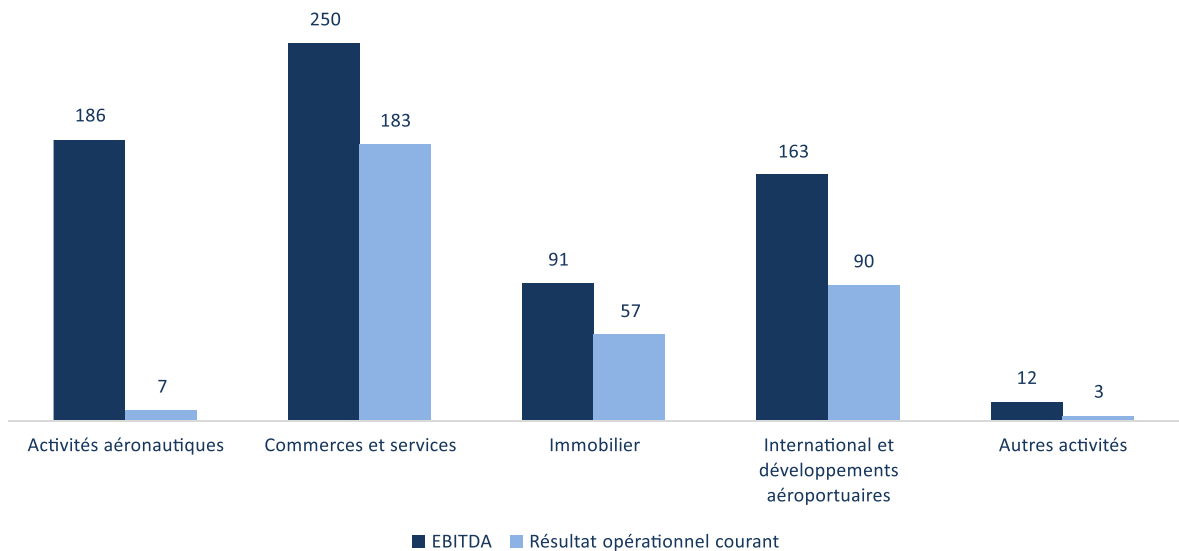
**Chiffre d'affaires S1 2022: 2 006 millions d'euros**



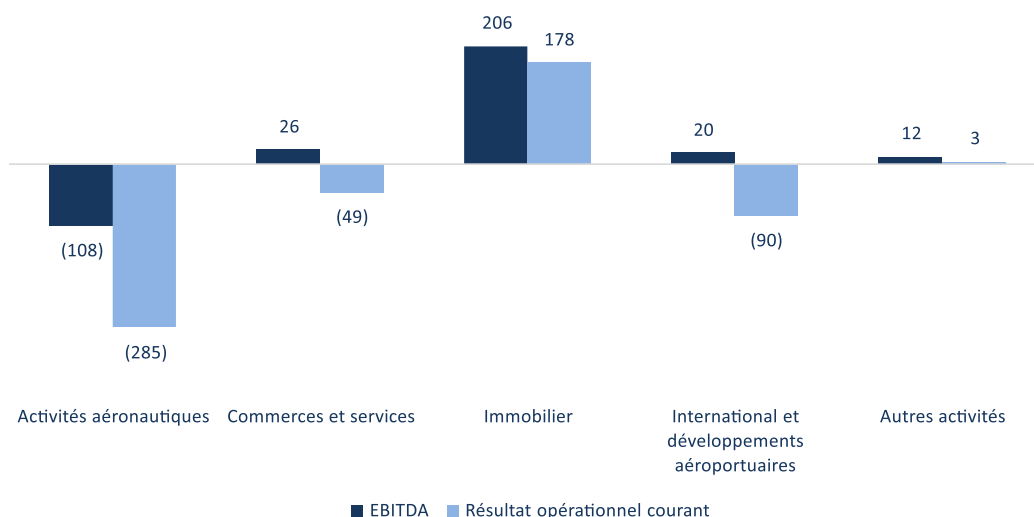
**Chiffre d'affaires S1 2021: 989 millions d'euros**



**EBITDA et Résultat opérationnel courant S1 2022**



### EBITDA et Résultat opérationnel courant S1 2021



## 4.2 Chiffre d'affaires

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

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

### 1. Secteur Activités aéronautiques

- **Redevances aéronautiques et spécialisées d'Aéroports de Paris SA**: ces redevances sont encadrées par des dispositions législatives et réglementaires, dont tout particulièrement la limitation du produit global des redevances aéroportuaires aux coûts des services rendus et la juste rémunération des capitaux investis par Aéroports de Paris apprécié au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC) du périmètre régulé. Même si la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique (CRE), la période tarifaire 2022 se déroule dans un cadre juridique hors CRE. En tout état de cause, la procédure annuelle de fixation des tarifs de redevances, avec ou sans CRE, prévoit qu'Aéroports de Paris consulte les usagers sur la proposition tarifaire annuelle et soumette à l'ART une demande d'homologation. Lorsque l'ART est saisie, elle s'assure entre autres que les tarifs respectent les règles générales applicables aux redevances.

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

Les **redevances aéronautiques** comprennent la redevance passagers, atterrissage et stationnement. Elles sont calculées respectivement en fonction du nombre de passagers embarqués, du poids de l'aéronef et de la durée de stationnement.

Ces redevances sont comptabilisées en chiffre d'affaires lors de l'utilisation des services correspondants par la compagnie aérienne.

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

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

## 2. Secteur Commerces et services

- **Chiffre d'affaires des activités commerciales** : ces revenus sont composés d'une part, des loyers variables perçus des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, publicité, banques et change, loueurs, autres locations en aérogares), et comptabilisés en produits sur l'exercice au cours duquel ils sont générés ; et d'autre part, des revenus locatifs qui correspondent à la part fixe des produits perçus au titre des espaces loués en aérogare. Ces derniers sont constatés de manière linéaire sur la durée du bail conformément à la norme IFRS 16 "Contrats de location".

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

- Pour les exonérations du paiement du loyer lorsque le local a été rendu inaccessible car situé dans les terminaux fermés sur décision d'Aéroports de Paris SA ou sur décision gouvernementale : l'exonération ne constitue pas une modification du contrat mais une suspension du contrat. Cette suspension ne résulte pas d'un accord entre les parties mais de l'application au contrat des principes du droit des obligations et en particulier des dispositions de l'article 1220 du code civil qui prévoit qu'"une partie peut suspendre l'exécution de son obligation dès lors qu'il est manifeste que son cocontractant ne s'exécutera pas à l'échéance et que les conséquences de cette inexécution sont suffisamment graves pour elle. Cette suspension doit être notifiée dans les meilleurs délais." Ainsi, dans cette situation, et en l'absence de précision de la norme IFRS 16 "Contrat de location", le Groupe ADP comptabilise l'exonération immédiatement en diminution du chiffre d'affaires ;
- Pour les autres allègements de loyers :
  - lorsqu'ils s'accompagnent de contreparties consenties par le locataire (par exemple, prolongation du bail ou augmentation du pourcentage de loyer variable), ils sont étalés sur la durée restante du bail en réduction des revenus locatifs;
  - à défaut de contrepartie de la part du locataire, le Groupe ADP comptabilise l'exonération immédiatement en diminution du chiffre d'affaires.

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

- le chiffre d'affaires de la filiale **Média Aéroports de Paris** qui propose aux annonceurs une exposition publicitaire dans les aéroports parisiens via des solutions digitales, connectées et interactives ;
- le chiffre d'affaires des activités commerciales de **SDA**, **Relay@ADP**, ainsi que **Extime food & beverages Paris** réalisé dans les surfaces commerciales exploitées par ces sociétés en zone publiques et en zones réservées (ventes de biens et revenus locatifs). SDA exerce une activité de gestion directe et de location d'espaces commerciaux, et intervient dans les domaines de la vente d'alcool, de tabac, de parfums-cosmétiques, de gastronomie, de mode et

accessoires et de photo-vidéo-son. L'activité de Relay@ADP est quant à elle dédiée aux activités de presse, de librairie, de commodités et de souvenirs ;

- et les revenus perçus des activités de prestation de services relatives à la détaxe.

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

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

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

### 3. Secteur Immobilier

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

### 4. Secteur International et développements aéroportuaires

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

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

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

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

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

- **Revenus tirés des contrats long terme** : le chiffre d'affaires de ces contrats est reconnu selon la méthode de l'avancement par les coûts, en revenus tirés des contrats à long terme selon IFRS 15. Les modifications de travaux, les réclamations et les paiements incitatifs sont inclus dans la mesure où ils ont été approuvés avec le client. Lorsque le résultat à terminaison ne peut pas être estimé de manière fiable, le chiffre d'affaires est reconnu dans la limite des coûts



engagés. Lorsqu'il est probable que les coûts totaux du contrat dépasseront le total des produits du contrat, la perte attendue est immédiatement comptabilisée en charge.

- **Produits financiers liés aux activités ordinaires** : Ils correspondent aux produits d'intérêts liés à la désactualisation de la créance financière relative à la concession d'Ankara Esenboga Airport. Ils sont reconnus en application de l'interprétation IFRIC 12.

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

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

##### 5. Secteur Autres activités

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

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

1er semestre 2022						
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	Total
<i>(en millions d'euros)</i>						
Redevances aéronautiques	434	-	-	245	-	679
Redevances spécialisées	92	6	-	7	1	106
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	198	-	-	-	-	198
Activités commerciales (i)	-	367	1	92	-	460
Parcs et accès	-	67	-	8	-	75
Prestations industrielles	-	24	-	2	-	26
Revenus locatifs fixes	7	47	124	18	-	196
Assistance en escale	-	-	-	95	-	95
Revenus tirés des contrats à long terme	-	15	-	12	1	28
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	6	-	-	6

Autres revenus	10	7	1	57	62	137
<b>Total</b>	<b>741</b>	<b>533</b>	<b>132</b>	<b>536</b>	<b>64</b>	<b>2 006</b>
(i) Dont Revenus locatifs variables	-	103	1	46	-	150

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe en hausse de 102,7% par rapport au 1er semestre 2021 s'explique principalement par :

- ◆ La hausse de 99,2% du chiffre d'affaires du segment Activités aéronautiques, qui correspond aux seules activités aéroportuaires assurées par Aéroports de Paris, provenant des redevances aéronautiques (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) liée à l'augmentation du trafic passagers et des mouvements d'avions ;
- ◆ La hausse de 116,4% du chiffre d'affaires du segment Commerces et services, qui se rapporte aux plateformes parisiennes, en lien avec la fréquentation et le nombre de points de ventes ouverts par rapport au 1er semestre 2021 ;
- ◆ La hausse de 143,5 % du chiffre d'affaires du segment International et développements aéroportuaires du fait de TAV Airports (notamment sous l'effet de l'acquisition de l'aéroport d'Almaty depuis mai 2021) et d'AIG portée par le trafic passagers et le nombre de vols sur le semestre 2022.

	1er semestre 2021					
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	Total
<i>(en millions d'euros)</i>						
Redevances aéronautiques	162	-	-	64	-	226
Redevances spécialisées	35	2	-	3	-	40
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	158	-	-	-	-	158
Activités commerciales (i)	-	115	1	39	-	155
Parcs et accès	-	31	-	4	-	35
Prestations industrielles	-	19	-	1	-	20
Revenus locatifs fixes	6	37	113	11	-	167
Assistance en escale	-	-	-	55	-	55
Revenus tirés des contrats à long terme	-	7	-	7	3	17
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	6	-	-	6
Autres revenus	10	3	1	32	64	110
<b>Total</b>	<b>371</b>	<b>214</b>	<b>121</b>	<b>216</b>	<b>67</b>	<b>989</b>
(i) Dont Revenus locatifs variables	-	30	1	19	-	50

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

	1er semestre 2022	1er semestre 2021
<i>(en millions d'euros)</i>		
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>2 006</b>	<b>989</b>
Air France	356	196
Turkish Airlines	53	19
Easy Jet	39	5
Royal Jordanian	28	10
Federal Express Corporation	24	20

Qatar Airways	18	12
Vueling Airlines	17	3
Pegasus Airlines	16	11
Emirates	13	5
AIR ASTANA	12	2
Autres compagnies aériennes	371	120
<b>Total compagnies aériennes</b>	<b>947</b>	<b>431</b>
Direction Générale de l'Aviation Civile	206	165
ATU	21	8
Société du Grand Paris	17	8
Autres clients	815	358
<b>Total autres clients</b>	<b>1 059</b>	<b>558</b>

### 4.3 Autres produits opérationnels courants

Les autres produits opérationnels courants comprennent des indemnités, des subventions d'exploitation ainsi que les quotes-parts de subventions d'investissement qui sont rapportées au résultat au même rythme que les amortissements des immobilisations subventionnées et la plus-value constatée lors de la reprise en pleine propriété des actifs à l'issue des baux à construction et Autorisations d'occupation temporaire.

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Reprise de biens à l'issue des BAC/AOT*	5	117
Subventions d'exploitation	2	3
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	2	2
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	1	(3)
Autres produits	20	20
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>139</b>

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

Au 1<sup>er</sup> semestre 2022, les autres produits incluent :

- ◆ D'une part, des reprises d'actifs en pleine propriété sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget pour un montant de 5,4 millions d'euros dont :
  - un bâtiment occupé par Air France et Kuwait Petroleum ;
  - un bâtiment occupé par Air France ;
  - un bâtiment occupé par EUTRADIA et SOFEMA.
- ◆ Et d'autre part, des indemnités comptabilisées pour 17 millions d'euros à la fois dans le cadre de la convention d'indemnisation conclue avec la Société Grand Paris relative au projet de construction d'une gare de métro à Paris-Orly et au titre du projet CDG Express (contre 16 millions d'euros au 30 juin 2021).

Pour rappel, pour 2021, les autres produits incluaient des reprises d'actifs en pleine propriété sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle pour un montant de près de 117 millions d'euros dont :

- ◆ Un ensemble immobilier identifié sous le nom « Bâtiment KS » (18 599 m<sup>2</sup>), occupé par Air France sur la plateforme de Roissy ;
- ◆ Un ensemble immobilier utilisé en tant que Centre de Tri par La Poste (22 414 m<sup>2</sup>) ;
- ◆ Une gare de fret utilisée en tant que Centre de Tri (18 206 m<sup>2</sup>) occupé par Chronopost ;
- ◆ Un ensemble immobilier d'entrepôts d'activité (29 533 m<sup>2</sup>) occupé par le groupe WFS ;
- ◆ Un actif entrepôt (10 890 m<sup>2</sup>) libéré par DSV. Ainsi que des indemnités perçues au titres des travaux de la gare de métro à Orly et du projet CDG express.

### 4.4 Clients et comptes rattachés

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
Créances clients	953	822
Clients douteux	114	125
Cumul des dépréciations	(107)	(120)
<b>Montant net</b>	<b>960</b>	<b>827</b>

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
<b>Cumul des dépréciations à l'ouverture</b>	<b>(120)</b>	<b>(129)</b>
Augmentations	(8)	(19)
Diminutions	24	37
Ecart de conversion	(3)	1
Variation de périmètre	-	(11)
Autres variations	-	1
<b>Cumul des dépréciations à la clôture</b>	<b>(107)</b>	<b>(120)</b>

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

Les dépréciations de créances au 30 Juin 2022 sont en légère baisse. Une revue par niveau de risque a été réalisée après la reconnaissance de créances irrécouvrables.

#### 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 2022	1er semestre 2021
Achats de marchandises	(176)	(83)
Coûts des carburants vendus	(63)	(1)
Electricité	(20)	(16)
Ingénierie sous-traitée et autres achats d'études	(4)	(3)
Gaz et autres combustibles	(10)	(7)
Fournitures d'exploitation	(5)	(3)
Produits hivernaux	(3)	(3)
Achats de matériels, équipements et travaux	(24)	(14)
Autres achats	(4)	(5)
<b>Total</b>	<b>(309)</b>	<b>(135)</b>

La hausse des achats consommés résulte essentiellement de la reprise de l'activité ainsi que la constatation des coûts de carburants à la suite de l'intégration de la concession d'Almaty en mai 2021.

#### 4.5.2 Autres charges opérationnelles courantes

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Services et charges externes	(473)	(316)
Impôts et taxes	(151)	(155)
Autres charges d'exploitation	(51)	(43)
<b>Total</b>	<b>(675)</b>	<b>(514)</b>

Au 30 juin 2021, un reclassement de services et charges externes à autres charges d'exploitation a été effectué pour un montant de 12 millions d'euros.

### Détail des services et charges externes

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Sous-traitance	(234)	(164)
Sûreté	(101)	(68)
Nettoyage	(38)	(26)
PHMR (Personne Handicapée à Mobilité Réduite)	(25)	(16)
Transports	(11)	(7)
Gardiennage	(10)	(9)
Recyclage chariots	(5)	(3)
Autres	(44)	(35)
Entretien, réparations & maintenance	(75)	(60)
Loyers et redevances de concessions*	(57)	(26)
Etudes, recherches & rémunérations d'intermédiaires	(31)	(22)
Assurances	(11)	(9)
Missions, déplacements & réceptions	(7)	(2)
Publicité, publications, relations publiques	(9)	(5)
Locations et charges locatives	(5)	(1)
Services extérieurs divers	(5)	(3)
Personnel extérieur	(14)	(8)
Autres charges et services externes	(25)	(16)
<b>Total</b>	<b>(473)</b>	<b>(316)</b>

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

La hausse des services et charges externes résulte essentiellement de la reprise de l'activité.

### Détail des impôts et taxes

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Taxe foncière	(70)	(90)
Taxes non récupérables sur prestations de sûreté	(28)	(17)
Contribution économique territoriale	(20)	(17)
Autres impôts & taxes	(33)	(31)
<b>Total</b>	<b>(151)</b>	<b>(155)</b>

Les impôts et taxes s'établissent à 151 millions d'euros au 30 Juin 2022 :

- ◆ La taxe foncière baisse de 20 millions d'euros, essentiellement lié aux dégrèvements obtenus en 2022 au titre de l'inexploitation des aérogares pendant la période COVID 2020 (art. 1389 du CGI) et à la réestimation de l'impact de la réforme des impôts de production sur le second semestre 2021.
- ◆ Les taxes non récupérables sur prestations de sûreté augmentent de 11 millions d'euros, principalement en raison de la hausse des dépenses de sûreté en lien avec celle du trafic.

#### Détail des autres charges d'exploitation

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

#### 4.6 Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
Fournisseurs d'exploitation	550	494
Fournisseurs d'immobilisations	186	291
<b>Total</b>	<b>736</b>	<b>785</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 30/06/2022	Au 31/12/2021
Avances et acomptes versés sur commandes	115	81
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	95	107
Créances au personnel et charges sociales	18	19
Charges constatées d'avance	43	43
Autres créances (i)	21	48
<b>Total</b>	<b>292</b>	<b>298</b>

#### 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 30/06/2022	Au 31/12/2021
Avances et acomptes reçus sur commandes *	310	278
Dettes sociales	202	253
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	153	82
Avoirs à établir	29	30
Produits constatés d'avance	213	167
Loyers de concessions exigibles < 1 an	71	45
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires / acquisition de titres	77	57
Autres dettes	112	96
<b>Total</b>	<b>1 167</b>	<b>1 008</b>

\* incluant l'avance de l'Agence France Trésor pour un montant de 241 millions d'euros au 31 décembre 2021

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 2022 (66 millions d'euros au 31 décembre 2021);
- ◆ Des revenus des parcs de stationnement : abonnement et réservation, soit 17 millions d'euros au 30 Juin 2022 (11 millions d'euros au 31 décembre 2021).



Les dettes sur loyers de concessions exigibles concernent TAV Airports au titre des concessions de TAV Tunisia, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum et TAV Ege (cf. note 8.2).

#### 4.9 Entreprises mises en équivalence

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

**GMR Airports Limited** : Le Groupe ADP détient 49% de GMR Airports Limited. GMR Airports Ltd, est un groupe aéroportuaire indien de premier plan, qui dispose d'un portefeuille d'actifs comportant six aéroports dans trois pays (Inde, Philippines et Grèce) ainsi qu'une filiale de management de projets ('GADL'). Ces deux principales concessions, Delhi et Hyderabad ont une durée de 30 ans renouvelable une fois qui a débuté respectivement le 3 mai 2006 et le 23 mars 2008. Le renouvellement est à la discrétion de GMR Airports pour la concession d'Hyderabad. S'agissant de la concession de Delhi, son renouvellement suppose que certaines conditions opérationnelles notamment de qualité de services prévues au contrat de concession soient toujours satisfaites à la fin de la première période de 30 ans. Ainsi, tant que ces conditions sont satisfaites, l'option de renouvellement est à la discrétion de GMR Airports.

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

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

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

##### 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 2022	1er semestre 2021
International et développements aéroportuaires	(7)	(65)
Immobilier	1	-
<b>Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence</b>	<b>(6)</b>	<b>(65)</b>

Le Groupe arrête de reconnaître les quotes-parts de pertes de sociétés mises en équivalence lorsque les titres mis en équivalence sont à zéro. Les quotes-parts de pertes non reconnues cumulées s'élèvent à 266 millions d'euros dont 10 millions d'euros au titre du premier semestre 2022.

Les prêts accordés aux participations présentant des résultats négatifs sont dépréciés à hauteur de leur pourcentage d'intérêt.

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

Les tests de dépréciation réalisés au 30 juin 2022 ont été effectués en retenant la même méthode que celle retenue au 31 décembre 2021 (pour plus de détails, voir états financiers annuels complets du 31 décembre 2021).

Le taux de vaccination à la Covid-19 croissant a permis la réouverture des frontières entre de nombreux pays ce qui a amorcé le début de la reprise du trafic. Ainsi, le trafic aérien en 2022 est nettement supérieur au trafic 2021 pour la quasi-majorité des aéroports du Groupe.

Néanmoins, l'invasion de l'Ukraine déclenchée par la Russie au mois de février 2022 a impacté défavorablement le trafic de certaines concessions aéroportuaires du Groupe historiquement dépendantes des marchés russes et ukrainiens, la perte de trafic précitée n'ayant été qu'en partie compensée par un trafic bien meilleur vis-à-vis d'autres destinations, européennes notamment. Ce contexte a entraîné une perte de revenus aéronautiques et commerciaux, essentiellement à l'échelle de certaines concessions aéroportuaires consolidées par mise en équivalence ; plus précisément, les impacts les plus significatifs sont constatés et attendus à l'échelle de

l'aéroport d'Antalya, dont les titres ont donc fait l'objet d'un test de dépréciation dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation de cette participation, en prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date, parmi lesquels le contexte géopolitique susmentionné.

Les taux d'actualisation, et notamment le coût des fonds propres, sont en hausse depuis le 31 décembre 2021 : les taux sans risque et les primes de risque pays sont en hausse tandis que les betas des sociétés du secteur aéroportuaire et les primes de risque marché sont sur une tendance baissière ces derniers mois. Lorsqu'une hausse des taux d'actualisation est constatée, cela a un impact défavorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe, estimée sur la base de flux de trésorerie actualisés.

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

Les tests de dépréciation des participations mises en équivalence sont basés sur des scénarios de reprise de trafic dans lesquels les niveaux de 2019 devraient être atteints entre 2023 et 2024 - en ligne avec les hypothèses retenues dans le cadre des tests de dépréciation réalisés au 31 décembre 2021 - en fonction des caractéristiques de chacune des participations et s'appuyant sur les prévisions de trafic à moyen terme d'Eurocontrol / IATA pour les géographies concernées. Par ailleurs, les plans d'affaires sont fonction des durées contractuelles des concessions.

Le test mené sur les titres mis en équivalence d'Antalya n'a pas conduit à enregistrer de dépréciation au 30 juin 2022.

La principale sensibilité du test repose sur le taux d'actualisation. Une variation du coût des fonds propres de +100 points de base n'entraînerait aucune dépréciation.

Par ailleurs, une analyse de sensibilité au niveau de trafic indique qu'un décalage d'un an du retour du niveau de trafic 2019 pour les titres mis en équivalence testés ne conduirait pas à constater une provision pour dépréciation.

#### 4.9.3 Détail des montants au bilan

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
<b>International et développements aéroportuaires</b>	<b>1 932</b>	<b>1 551</b>
<b>Immobilier</b>	<b>24</b>	<b>23</b>
<b>Autres activités</b>	<b>2</b>	<b>9</b>
<b>Total entreprises mises en équivalence</b>	<b>1 958</b>	<b>1 583</b>

Les principaux écarts d'acquisition comptabilisés et inclus dans les quotes-parts ci-dessus mises en équivalence s'élèvent à 288 millions d'euros au titre du secteur International et développements aéroportuaires.

#### 4.9.4 Évolution des valeurs nettes

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

(en millions d'euros)	Montants nets au 01/01/2022	Quote-part du Groupe dans les résultats	Variation de périmètre	Souscription de capital	Variation des réserves de conversion	Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	Variation des autres réserves et reclassements	Dividendes distribués*	Montants nets au 30/06/2022
<b>International et développements aéroportuaires</b>	<b>1 551</b>	<b>(7)</b>	<b>(6)</b>	<b>383</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>(14)</b>	<b>(7)</b>	<b>1 932</b>
<b>Immobilier</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>24</b>
<b>Autres activités</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(7)</b>	<b>-</b>	<b>2</b>
<b>Total entreprises mises en équivalence</b>	<b>1 583</b>	<b>(6)</b>	<b>(6)</b>	<b>383</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>(21)</b>	<b>(7)</b>	<b>1 958</b>

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

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

La souscription de capital correspond à l'investissement sur la nouvelle concession d'Antalya pour 383 millions d'euros.

La variation de périmètre concerne la vente d'ATOL (cf. Note 3.2.1).

Les effets de la norme IAS 29 (Hyperinflation), relatifs à la société TGS, s'élèvent à 6 millions d'euros en résultat et à 17 millions d'euros en capitaux propres.

## NOTE 5 Avantages au personnel

L'évaluation des engagements sociaux à la clôture des comptes consolidés intermédiaires résumés se base sur les taux d'actualisation présentés en note 5.2.1. Pour les régimes postérieurs à l'emploi, la charge du semestre au titre des engagements sociaux est égale à la moitié de la charge estimée au titre de 2022 sur la base des travaux d'évaluations au 31 décembre 2021, sous réserve qu'aucun événement particulier générant un coût des services passés n'intervienne sur le semestre. La mise à jour des hypothèses financières, à savoir taux d'actualisation et taux d'inflation, génère des écarts actuariels qui sont comptabilisés en OCI (capitaux propres) sans impact sur la charge du semestre. Pour les régimes à long terme (type médailles du travail), la reconnaissance immédiate des écarts actuariels ainsi générés sur la période s'ajoute à la charge du semestre.

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.

### 5.1 Charges de personnel

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Salaires et traitements	(298)	(257)
<i>dont Indemnité activité partielle</i>	1	33
Charges sociales	(116)	(101)
Coût salarial immobilisé	21	20
Participation et intéressement	(4)	-
Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	13	(6)
<b>Total</b>	<b>(384)</b>	<b>(344)</b>

Les charges de personnel 2022 s'établissent à 384 millions d'euros en lien avec la reprise du trafic, l'arrêt du recours à l'activité partielle ainsi qu'aux effets périmètre de la concession d'Almaty.

Le coût salarial immobilisé dont le montant atteint 21 millions d'euros (en hausse de 1 million d'euros) représente essentiellement le coût interne relatif aux salariés qui participent aux projets de construction des actifs de l'entreprise notamment dans le cadre des études, de la

surveillance des travaux et de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage.

En juin 2021, la ligne Salaires et traitements tient compte de l'indemnité d'activité partielle à laquelle le Groupe a eu recours à la suite de la baisse du trafic liée à la crise du Covid-19.

## 5.2 Indemnités de cessation d'emploi

Pour rappel, au 31 décembre 2021, la provision pour Rupture Conventionnelle Collective (RCC) chez ADP SA s'établissait à 209 millions d'euros pour donner suite au départ de 1 150 personnes.

Le solde de la provision au 30 juin 2022 s'élève à 174 millions d'euros dont une reprise utilisée de 35 millions d'euros et concerne principalement le portage des salaires sur la période prévue dans la RCC.

Au cours du premier semestre 2021, Aéroports de Paris SA avait mis en œuvre un Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT). Au 30 juin 2022, la provision PACT s'élève à 18 millions d'euros pour 160 salariés ayant quitté l'entreprise. La variation correspond à une reprise de 12 millions d'euros et se décompose comme suit :

- ◆ 6,0 millions d'euros non utilisés, dont :
  - 3 millions d'euros correspondent à l'alignement de la provision pour les 160 salariés ;
  - 2 millions d'euros correspondent à des salariés ayant quitté directement l'entreprise

- 1 million d'euro correspondant à la suppression de la revitalisation.
- ◆ 6 millions d'euros de reprises liées aux utilisations sur la base des versements réalisés.

En 2019, dans le cadre de l'interdiction de tout nouveau régime de retraite à prestations définies "à droits aléatoires" (régime L137-11, dit "article 39"), un accord avait été signé conduisant à conserver les droits acquis pour la population des retraités et limiter les droits à ce régime, aux salariés présents au 31 décembre 2019 et ayant au moins 50 ans révolus, sous la condition qu'ils soient salariés d'Aéroport de Paris au moment de leur départ en retraite.

A fin juin 2022, une reprise a été constatée pour 24 millions d'euros :

- ◆ 19 millions d'euros pour clôture du régime
- ◆ 1 million d'euros pour utilisation
- ◆ 4 millions d'euros d'écart actuariel (impact en capitaux propres)

### 5.2.1 Hypothèses de calcul

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

Au 30/06/2022	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	3,20%	18,20%	5,90%
Taux d'inflation	2,30%	15,00%	N/A
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	2,30% - 3,85%	16,00%	3,20%
Hausse future des dépenses de santé	2,3%	N/A	N/A
Age moyen de départ en retraite	62 - 65 ans	51 - 52 ans	55 - 60 ans

Au 30/06/2021	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	0,75%	16,70%	5,90%
Taux d'inflation	1,80%	9,00%	N/A
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	1,80% - 3,35%	10,00%	3,20%
Hausse future des dépenses de santé	2,55%	N/A	N/A
Age moyen de départ en retraite	62 - 65 ans	51 - 52 ans	55 - 60 ans

Pour les taux utilisés en France :

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

Les hypothèses de mortalité utilisées sont celles définies par :

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

### 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 2022	1er semestre 2021
<b>Provisions au 1er janvier</b>	<b>654</b>	<b>748</b>
<b>Augmentations</b>	<b>17</b>	<b>19</b>
Dotations d'exploitation	14	16
Dotations financières	2	2
Dotations aux provisions pour éléments non récurrents	-	1
Augmentation liée aux variations de périmètre	1	-
<b>Diminutions</b>	<b>(154)</b>	<b>(64)</b>
Provisions utilisées	(49)	(33)
Reconnaissance de (gains) / pertes actuariels nets	(72)	(16)
Réduction de régimes	(32)	(12)
Autres variations	(1)	(3)
<b>Provisions au 30 juin</b>	<b>517</b>	<b>703</b>
Part non courante	439	631
Part courante	78	72

La forte variation des taux d'actualisation en France sur le premier semestre 2022 (passage de 0,90% à 3,20%) génère une diminution importante des passifs sociaux légèrement amortie par la hausse de l'inflation long terme (passage de 1,80% à 2,30%) qui au global représente une diminution de 72 millions d'euros. Cet impact est reconnu en autre élément du résultat global au 30 juin 2022.

Par ailleurs, le régime de retraite supplémentaire avec l'assureur Predica a été dénoncé en 2021 avec une période de survie qui s'est terminée le 30 juin 2022. Ainsi,

l'ensemble des bénéficiaires résiduels de ce régime perdent définitivement leurs droits à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2022. En conséquence, plus aucune provision au titre de cet avantage retraite n'est enregistrée à compter du 30 juin 2022 dans les comptes consolidés du Groupe Aéroports De Paris. Cet événement a été traité en « plan amendement » au 30 juin 2022 et représente un gain de 20,2 millions d'euros reconnu en résultat. En parallèle, les fonds restant chez l'assureur Predica font l'objet d'un remboursement à Aéroports De Paris SA en date de valeur 30 juin 2022.

### 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 au 30 juin 2022 ne présente pas de caractère significatif.

## NOTE 6 Immobilisations incorporelles, corporelles et de placement

### 6.1 Immobilisations incorporelles

Les principes comptables relatifs aux immobilisations incorporelles sont identiques à ceux du 31 décembre 2021. Pour plus d'informations se référer aux états financiers annuels complets.

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	284	3 233	439	313	31	4 300
Cumul des amortissements et dépréciations	(63)	(683)	(352)	(195)	-	(1 293)
<b>Valeur nette au 01/01/2022</b>	<b>221</b>	<b>2 550</b>	<b>87</b>	<b>118</b>	<b>31</b>	<b>3 007</b>
Investissements	-	1	2	-	7	10
Amortissements	-	(50)	(16)	(3)	-	(69)
Dépréciations net de reprise	-	10	-	-	-	10
Variations de périmètre	1	-	-	4	-	5
Ecarts de conversion	7	93	-	-	-	100
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	-	1	-	-	1
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	-	12	-	(9)	3
<b>Valeur nette au 30/06/2022</b>	<b>229</b>	<b>2 604</b>	<b>86</b>	<b>119</b>	<b>29</b>	<b>3 067</b>
Valeur brute	295	3 373	459	318	29	4 474
Cumul des amortissements et dépréciations	(66)	(769)	(373)	(199)	-	(1 407)

\* cf. note 6.1.2 \*\* cf. note 6.1.1

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

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

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

\* 2 ans d'extension obtenus suite à la signature d'un accord entre TAV Macedonia DOOEL et le ministère des transports et des communications de Macédoine du Nord sur le premier semestre 2022



Les droits d'opérer les aéroports s'élèvent à 3 373 millions d'euros au 30 Juin 2022 (2 604 millions d'euros en valeur nette), ils concernent principalement les concessions de Queen Alia International Airport, d'Izmir Adnan Menderes International Airport, de Tbilisi et Batumi International Airport, de Monastir et Enfidha International Airport, de Skopje et Ohrid International Airport et de Milas-Bodrum Airport. Les principales caractéristiques de ces concessions sont les suivantes :

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

Les amortissements des droits d'opérer les aéroports sont calculés sur des prévisions de trafic impactées par la crise sanitaire et par le conflit russo-ukrainien depuis février. Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les droits d'opérer et aucune perte de valeur n'a été comptabilisée, mais une reprise de 10 millions d'euros a été comptabilisée sur le segment international au 30 Juin 2022, (cf. note 6.4).

S'agissant du contrat de concession signé entre TAV Esenboğa et la Direction générale de l'aviation civile turque (Devlet Hava Meydanları İşletmesi ou DHMI) et dont la date de fin est en mai 2025 (2 ans d'extension obtenus en février 2021), le Groupe applique le modèle de la créance financière. La créance financière a été initialement comptabilisée à sa juste valeur. Au 30 Juin 2022, la part courante de cette créance financière s'élève à 22 millions d'euros et la part non courante s'élève à 11 millions d'euros (cf. note 9.5.3 Risques de liquidité).

### 6.1.2 Ecarts d'acquisition

Au 30 Juin 2022, les écarts d'acquisition bruts s'élèvent à 295 millions d'euros. Le goodwill établi lors de l'acquisition d'Almaty est considéré comme définitif au 30 juin 2022 pour un montant de 84 millions d'euros (soit 87 millions de dollars).

## 6.2 Immobilisations corporelles

Les principes comptables relatifs aux immobilisations corporelles sont identiques à ceux appliqués au 31 décembre 2021. Pour plus d'informations se référer aux états financiers annuels complets.

Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Actifs liés au droit d'utilisation*	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
Valeur brute	76	13 083	708	151	518	1 203	15 739
Cumul des amortissements et dépréciations	(20)	(6 648)	(486)	(39)	(325)	(40)	(7 558)
<b>Valeur nette au 01/01/2022</b>	<b>56</b>	<b>6 435</b>	<b>222</b>	<b>112</b>	<b>193</b>	<b>1 163</b>	<b>8 181</b>
Investissements	-	1	8	1	11	227	248
Cessions et mises hors service	-	-	(2)	(1)	-	-	(3)
Amortissements	(1)	(242)	(26)	(7)	(16)	(25)	(317)
Dépréciations net de reprise	-	8	-	-	-	28	36
Variations de périmètre	-	-	2	-	-	-	2
Ecart de conversion	-	16	5	-	3	3	27
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	7	3	4	5	-	19
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	195	2	-	7	(187)	17
<b>Valeur nette au 30/06/2022</b>	<b>55</b>	<b>6 420</b>	<b>214</b>	<b>109</b>	<b>203</b>	<b>1 209</b>	<b>8 210</b>
Valeur brute	76	13 088	742	156	564	1 221	15 847
Cumul des amortissements et	(21)	(6 668)	(528)	(47)	(361)	(12)	(7 637)

\* cf. note 6.2.1

Au premier semestre 2022, ces investissements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- ◆ la rénovation de la piste 3 à Paris-Orly ;
- ◆ la rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ le désenfumage boîte bagages du tri bagages du satellite S3 à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4 ;
- ◆ le remplacement des passerelles du terminal 2D à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ la rénovation des systèmes d'éclairage des aires éloignée à Paris-Orly ;

- ◆ la restructuration du hall B et de la prépasserelle D08 à Paris-Orly ;
- ◆ la rénovation de la piste 3 à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ le réaménagement d'Orly 2 en vue de le passer en statut Schengen.

Les investissements en immobilisations corporelles s'élèvent à 248 millions d'euros au 30 juin 2022 en augmentation de 26% par rapport à 2021.

Le montant des coûts d'emprunts capitalisés au 30 Juin 2022 en application de la norme IAS 23 révisée s'élève à 9 millions d'euros, sur la base d'un taux moyen de capitalisation de 1,91%. Ce montant ne concerne que les projets en cours de réalisation.

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

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

(en millions d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques*	Autres	Total
Valeur brute	52	86	12	1	151
Cumul des amortissements et dépréciations	(11)	(21)	(7)	-	(39)
<b>Valeur nette au 01/01/2022</b>	<b>41</b>	<b>65</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>112</b>
Investissements	-	-	-	1	1
Cessions et mises hors service	(1)	-	-	-	(1)
Amortissements et dépréciations	(2)	(4)	(1)	-	(7)
Effets de la norme IAS 29 -	-	4	-	-	4
<b>Valeur nette au 30/06/2022</b>	<b>38</b>	<b>65</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>109</b>
Valeur brute	51	91	12	2	156
Cumul des amortissements et dépréciations	(13)	(26)	(8)	-	(47)

\* Incluant les véhicules

### 6.3 Immeubles de placement

Dans le cadre des arrêtés intermédiaires, une analyse de sensibilité de la juste valeur des immeubles de placement est effectuée par des experts indépendants sur la base d'une analyse de risque par classe d'actif et par zone géographique. Cette analyse est complétée des événements locatifs majeurs du semestre pour certains actifs venant impacter significativement leur valeur (mesures d'accompagnement en échange de durée d'engagement, libération de surfaces actées ou en cours de négociation, risque de défaillance du preneur...).

Les autres principes comptables relatifs aux immeubles de placement sont identiques à ceux présentés dans les états financiers consolidés du 31 décembre 2021 (cf. états financiers annuels complets).

### 6.3.1 Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

	Terrains, aménagements & infrastructures	Constructions	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
<i>(en millions d'euros)</i>				
Valeur brute	119	785	75	979
Cumul des amortissements et dépréciations	(64)	(301)	-	(365)
<b>Valeur nette au 01/01/2022</b>	<b>55</b>	<b>484</b>	<b>75</b>	<b>614</b>
Investissements et variation des avances et acomptes	-	-	15	15
Amortissements et dépréciations	(1)	(16)	-	(17)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	(4)	(2)	(6)
<b>Valeur nette au 30/06/2022</b>	<b>54</b>	<b>464</b>	<b>88</b>	<b>606</b>
Valeur brute	119	801	88	1 008
Cumul des amortissements et dépréciations	(65)	(337)	-	(402)

### 6.3.2 Juste valeur des immeubles de placement

Le premier semestre 2022 a été marqué par une situation post crise Covid et un contexte géopolitique exceptionnel qui emportent des conséquences en matière d'inflation. Les hausses indiciaires se traduisent par une progression mécanique de valeurs atténuée par une hausse des taux d'actualisation pour les actifs les moins porteurs.

Une analyse de sensibilité a été effectuée par des experts indépendants sur la base d'une mise à jour des principales hypothèses par classe d'actif et par zone géographique sur la juste valeur des immeubles de placement qui s'élevait à 2 772 millions d'euros au 31 décembre 2021 (hors réserves foncières qui s'élevaient à 329 millions d'euros). Cette analyse a été complétée des événements locatifs significatifs du premier semestre 2022 pour certains actifs pouvant venir impacter les valeurs de 2021 (mesures d'accompagnement en échange de durée d'engagement, libération de surfaces actées ou en cours de négociation, risque de défaillance du preneur...).

Réalisée sur l'ensemble de la valeur 2021 (hors réserves foncières), cette analyse de sensibilité conclut à une légère hausse de valeur de +44 M€ (soit +1,6%) sur la valeur du

patrimoine à périmètre constant hors droits de mutation et frais (hors réserves foncières). Cette croissance s'explique principalement sur les bâtiments à usage de fret et d'activité reflétant l'appétence du marché sur ces classes d'actifs et sur les terrains loués avec des perspectives de rareté foncière liée aux objectifs court terme en matière de réglementation environnementale (ZAN).

L'analyse de sensibilité impacte la valeur des bâtiments à la hausse (soit +1,3%), principalement tirée par les actifs fret et les parcs d'activité avec une tendance haussière des valeurs locatives et dans une moindre mesure par la progression des valeurs sur les actifs bureaux.

Parallèlement, la valeur des terrains loués progresse de près de +2% avec des flux sécurisés sur des contrats de longue durée combinés à une rareté plus prégnante du foncier sur les implantations situées dans l'enceinte aéroportuaire.

Aucun autre événement majeur de type cession, entrée ou sortie d'un locataire majeur n'a eu lieu sur l'ensemble du portefeuille depuis la dernière campagne d'expertise 2020.

### 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 tests de dépréciation réalisés au 30 juin 2022 ont été effectués en retenant la même méthode que celle retenue au 31 décembre 2021. Pour plus de détails, voir rapport annuel du 31 décembre 2021.

Le taux de vaccination à la Covid-19 croissant a permis la réouverture des frontières entre de nombreux pays ce qui a amorcé le début de la reprise du trafic. Ainsi, le trafic aérien en 2022 est nettement supérieur au trafic 2021 pour la quasi-majorité des aéroports du Groupe.

Néanmoins, le conflit en Ukraine en cours depuis février 2022 ayant mené certains pays à fermer leurs frontières aux ressortissants russes et à prendre des sanctions économiques contre la Russie a eu un impact négatif sur le trafic de certaines destinations historiquement dépendantes des marchés Russes et Ukrainiens. Ce contexte particulier a des impacts significatifs tant en matière de revenus aéronautiques qu'en matière de revenus commerciaux.

Ces éléments justifient donc que le Groupe ait conduit des tests de dépréciation sur les concessions aéroportuaires et activités de services précédemment dépréciées ou

présentant un risque avéré de dépréciation, dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation des actifs du Groupe prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date.

Au regard de l'évolution de la situation depuis décembre 2021, et après avoir effectué une large revue des trajectoires financières, seules les concessions opérées par TAV Airports en Tunisie et par AIG en Jordanie ont fait l'objet d'un test de dépréciation.

La chute du trafic aérien liée à la crise sanitaire du Covid-19 a un impact défavorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe, estimée sur la base de flux de trésorerie actualisés. De même, la hausse des taux d'actualisation, du fait de taux sans risque et de prime de risque pays en hausse ces derniers mois, a un impact défavorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe.

Les pertes de valeur et reprises du segment International et développements aéroportuaires s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Au 30/06/2021
Pertes de valeur nettes des reprises sur autres actifs incorporels	10	-
<b>Pertes de valeur nettes des reprises sur la période</b>	<b>10</b>	<b>-</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. Par ailleurs, les plans d'affaires sont fonction des durées contractuelles des concessions sauf en cas de prorogation de concession signée par la concession avec le concédant.

Les tests de dépréciation menés sont basés sur des hypothèses de retour du niveau de trafic 2019 à partir de 2023, établies selon les concessions en fonction de la saisonnalité et du poids des vols domestiques et internationaux, et s'appuyant sur les prévisions de trafic à

moyen terme d'Eurocontrol / IATA pour les géographies concernées.

Ces tests de dépréciation ont montré la nécessité de constater une reprise de dépréciation de 10 millions d'euros.

Les analyses de sensibilité aux taux d'actualisation montrent qu'une variation de +100 points de base sur le taux d'actualisation des concessions testées entraînerait une dépréciation complémentaire de 20 millions d'euros.

Par ailleurs, une analyse de sensibilité au niveau de trafic indique qu'un décalage d'un an du retour du niveau de trafic 2019 pour les concessions aéroportuaires à l'international testées conduirait à une dépréciation complémentaire de 41 millions d'euros.

### Plateformes parisiennes

Aucun test de dépréciation n'a été réalisé sur les actifs des plateformes parisiennes. En effet, aucun nouvel indice à ce jour ne conduit à envisager une potentielle perte de valeur

de ces actifs. Les plateformes parisiennes sont relativement peu sensibles au conflit ukrainien et le niveau de trafic désormais attendu pour 2022 prévoit retour à un niveau compris entre 72% et 82% du trafic passagers de 2019.

## NOTE 7 Capitaux propres et résultat par action

### 7.1 Capitaux propres

Les capitaux propres se décomposent de la manière suivante :

	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
<i>(en millions d'euros)</i>								
<b>Situation au 30/06/2022</b>	297	543	(1)	3 043	(95)	<b>3 787</b>	762	<b>4 549</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 2022.

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 17 mai 2022, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 260 175 actions et à la vente de 251 175 actions.

Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues qui était de 13 000 au 31 décembre 2021 est de 22 000 au 30 Juin 2022 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 01/01/2021	Résultat global - 1er semestre 2021	Situation au 30/06/2021	Situation au 01/01/2022	Résultat global - 1er semestre 2022	Ajustements présentation ***	Situation au 30/06/2022
Ecart de conversion	(178)	30	(148)	(100)	45	22	(33)
Ecart actuariel*	(147)	10	(137)	(138)	52	4	(82)
Réserve de juste valeur	(24)	12	(12)	(21)	2	26	7
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation**	-	-	-	-	13	-	13
<b>Total</b>	<b>(349)</b>	<b>52</b>	<b>(297)</b>	<b>(259)</b>	<b>112</b>	<b>52</b>	<b>(95)</b>

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

\*\* Effet de l'hyperinflation sur les sociétés intégrées globalement et mises en équivalence (11 et 2 millions d'euros)

\*\*\* Principalement reclassement de réserves de conversion vers report à nouveau

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



#### 7.1.4 Réserves légales et distribuables d'Aéroports de Paris SA

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
Réserve légale	30	30
Autres réserves	839	839
Report à nouveau	477	665
Résultat de la période	184	(188)
<b>Total</b>	<b>1 530</b>	<b>1 346</b>

#### 7.1.5 Politique de distribution de dividendes

Le Conseil d'Administration du 16 février 2022 a arrêté les comptes annuels sociaux et consolidés au 31 décembre 2021. Lors de cette séance, il a décidé de proposer à l'Assemblée générale annuelle des actionnaires, du 17 mai 2022, de ne pas distribuer de dividende au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2021. Il est précisé qu'aucun acompte sur dividende n'a été versé au cours de l'année 2021.

#### 7.1.6 Résultat par action

Le calcul du résultat par action s'établit ainsi :

	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 945 864	98 944 874
Résultat de la période attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	160	(172)
Résultat de base par action (en euros)	<b>1,62</b>	<b>(1,74)</b>
Résultat dilué par action (en euros)	<b>1,62</b>	<b>(1,74)</b>
<b>Dont activités poursuivies</b>		
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	160	(171)
Résultat de base par action (en euros)	<b>1,62</b>	<b>(1,73)</b>
Résultat dilué par action (en euros)	<b>1,62</b>	<b>(1,73)</b>
<b>Dont activités non poursuivies</b>		
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère des activités non poursuivies (en millions d'euros)	-	(1)
<b>Résultat de base par action (en euros)</b>	<b>-</b>	<b>(0,01)</b>
<b>Résultat dilué par action (en euros)</b>	<b>-</b>	<b>(0,01)</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 14 738 au 30 Juin 2022 et 15 452 au 31 décembre 2021.

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

## 7.2 Intérêts minoritaires

Les intérêts minoritaires se décomposent de la manière suivante :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
<b>Intérêts minoritaires</b>		
TAV Airports	771	679
Airport International Groupe (AIG)	(1)	(1)
Média Aéroport de Paris	2	7
SDA	(10)	(22)
Relay@ADP	(1)	(3)
Autres	1	-
<b>Total</b>	<b>762</b>	<b>660</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 évènement passé ;
- il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques soit nécessaire pour éteindre l'obligation ;
- le montant de l'obligation peut être estimé de façon fiable.

Les autres provisions ont évolué comme suit :

(en millions d'euros)	Litiges	Autres provisions	1er semestre 2022	Litiges	Autres provisions	1er semestre 2021
<b>Provisions au 1er janvier</b>	<b>22</b>	<b>138</b>	<b>160</b>	<b>27</b>	<b>76</b>	<b>103</b>
<b>Augmentations</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>24</b>	<b>26</b>
Dotations et autres mouvements	4	3	7	2	24	26
<b>Diminutions</b>	<b>(4)</b>	<b>(90)</b>	<b>(94)</b>	<b>(2)</b>	<b>(5)</b>	<b>(7)</b>
Autres mouvements	-	(73)	(73)	-	-	-
Provisions utilisées	-	(1)	(1)	(1)	-	(1)
Provisions devenues sans objet	(4)	(16)	(20)	(1)	(5)	(6)
<b>Provisions au 30 juin</b>	<b>22</b>	<b>51</b>	<b>73</b>	<b>27</b>	<b>95</b>	<b>122</b>
Dont						
Part non courante	22	45	67	27	85	112
Part courante	-	6	6	-	10	10

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

Une reprise de provisions pour risque de 73 millions d'euros compense une dépréciation de prêts sur société mise en équivalence sur le premier semestre 2022.

Les autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs et des engagements du Groupe pour combler la situation financière nette négative de participations mises en équivalence.

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

### 8.2 Autres passifs non courants

Les éléments présentés en autres passifs non courants comprennent :

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

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

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
Loyers de concessions exigibles > 1 an	699	713
Subventions d'investissement	53	55
Dette liée à l'option de vente des minoritaires et versement restant à effectuer sur titres	131	120
Produits constatés d'avance	61	64
Autres	3	1
<b>Total</b>	<b>947</b>	<b>953</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 2022, les dettes sur loyers de concession à plus d'un an atteignent respectivement 326 millions d'euros pour Milas Bodrum et 276 millions d'euros pour Ege (vs 319 millions d'euros pour Milas Bodrum et 297 millions pour Ege au 31 décembre 2021).

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

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

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

- ♦ A la location à Air France du terminal T2G, soit 15 millions d'euros au 30 Juin 2022 (16 millions d'euros au 31 décembre 2021) ;
- ♦ Au bail à construction SCI Aéroville, soit 27 millions d'euros au 30 Juin 2022 (27 millions d'euros au 31 décembre 2021).

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

### 9.1 Gestion du risque financier

La gestion du risque financier et du risque de marché est identique à celle appliquée au 31 décembre 2021. Pour plus d'information, se référer aux états financiers annuels complets.

### 9.2 Gestion du capital

Le Gearing est passé de 192% au 30 Juin 2021 à 183% au 30 Juin 2022. La baisse du Gearing s'explique par l'augmentation des capitaux propres sur la période.

Le ratio Dette financière nette/EBITDA est passé de 10,67 au 31 décembre 2021 à 6,40 au 30 Juin 2022. La baisse du

ratio s'explique par l'augmentation de l'EBITDA sur la période.

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

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

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

A ce jour, les membres du personnel détiennent 1,74 % des actions ordinaires.

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

### 9.3 Résultat financier

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

L'analyse du résultat financier s'établit ainsi respectivement en 2022 et 2021 :

(en millions d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 1er semestre 2022
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(116)	(116)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(2)	(2)
Résultat des dérivés de taux	4	(3)	1
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>4</b>	<b>(121)</b>	<b>(117)</b>
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	3	(5)	(2)
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>7</b>	<b>(126)</b>	<b>(119)</b>
Produits de participations non consolidées	9	-	9
Gains et pertes nets de change	114	(103)	11
Dépréciations et provisions	2	(13)	(11)
Autres	37	(48)	(11)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>162</b>	<b>(164)</b>	<b>(2)</b>
<b>Charges financières nettes</b>	<b>169</b>	<b>(290)</b>	<b>(121)</b>

(en millions d'euros)	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 1er semestre 2021
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(126)	(126)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(3)	(3)
Résultat des dérivés de taux	10	(36)	(26)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>10</b>	<b>(165)</b>	<b>(155)</b>
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	5	(7)	(2)
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>15</b>	<b>(172)</b>	<b>(157)</b>
Produits de participations non consolidées	14	-	14
Gains et pertes nets de change	76	(69)	7
Dépréciations et provisions	1	(6)	(5)
Autres	147	(27)	120
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>238</b>	<b>(102)</b>	<b>136</b>
<b>Charges financières nettes</b>	<b>253</b>	<b>(274)</b>	<b>(21)</b>

En juin 2022, le résultat financier comprend en outre les dépréciations des prêts accordés aux sociétés mises en équivalence dont les résultats ne sont plus reconnus (cf. Note 4.9.1), les autres charges et produits financiers liés aux opérations de restructuration ainsi que l'impact positif d'IAS 29 lié à l'hyperinflation.

En juin 2021, les dépréciations et provisions s'expliquaient principalement par les dépréciations des prêts accordés aux sociétés mises en équivalence dont les résultats n'étaient plus reconnus ainsi que d'autres produits financiers liés à la restructuration de la dette TAV Tunisie. Finalisée en février 2021, la restructuration contribuait pour 118 millions d'euros (109 millions net d'impôt différé) au résultat financier du 1er semestre 2021.

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
<b>Produits, charges, profits et pertes sur dettes au coût amorti</b>	<b>(117)</b>	<b>(155)</b>
Charges d'intérêts sur dettes évaluées au coût amorti	(116)	(126)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	(2)	(3)
Intérêts nets sur les dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	(3)	(32)
Variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	4	5
Variation de valeur des dettes financières couvertes en juste valeur	-	1
<b>Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat</b>	<b>(2)</b>	<b>(2)</b>
Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	(2)	(2)
<b>Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente</b>	<b>-</b>	<b>8</b>
Dividendes reçus	3	8
Plus (moins-values) de cessions	(3)	-
<b>Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti</b>	<b>-</b>	<b>130</b>
Gains et pertes nets de change	13	7
Autres profits / charges nets	(3)	126
Dotations nettes de reprise	(10)	(3)
<b>Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux</b>	<b>(2)</b>	<b>(2)</b>
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(2)	(2)
<b>Total des autres produits et charges financiers</b>	<b>(2)</b>	<b>136</b>
<b>Total des gains nets (pertes nettes) reconnus en résultat</b>	<b>(121)</b>	<b>(21)</b>
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	57	36
<b>Total des gains nets (pertes nettes) reconnus directement en capitaux propres</b>	<b>57</b>	<b>36</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 30/06/2022	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2021	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	7 812	7 812	-	8 206	7 806	400
Emprunts bancaires (i)	1 862	1 132	730	1 656	1 048	608
Obligations locatives	97	87	10	100	90	10
Autres emprunts et dettes assimilées	175	170	5	166	162	4
Intérêts courus non échus	115	-	115	147	-	147
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés</b>	<b>10 061</b>	<b>9 201</b>	<b>860</b>	<b>10 275</b>	<b>9 106</b>	<b>1 169</b>
Instrument financiers dérivés passif	8	8	-	38	38	-
<b>Total emprunts et dettes financières</b>	<b>10 069</b>	<b>9 209</b>	<b>860</b>	<b>10 313</b>	<b>9 144</b>	<b>1 169</b>

(i) La part courante des emprunts bancaires intègre des emprunts bancaires des sociétés concessionnaires n'ayant pas respecté l'échéancier de remboursement de la dette prévu par les conventions de financement (AIG). Un dialogue est toujours maintenu avec les prêteurs et les deux parties s'efforcent de trouver une solution consensuelle.



La variation des emprunts et dettes financières au 30 Juin 2022 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2021	Augmentation/souscription*	Remboursement*	Variation monétaire	Variation non monétaire	Variation de change	Variation de juste valeur	Variations de périmètre	Autres variations	Au 30/06/2022
Emprunts obligataires	8 206	-	(400)	(400)	-	-	6	-	-	7 812
Emprunts bancaires	1 656	338	(162)	176	-	35	-	-	(5)	1 862
Autres emprunts et dettes assimilées	166	2	(2)	-	-	10	-	-	(1)	175
<b>Total dettes long terme</b>	<b>10 028</b>	<b>340</b>	<b>(564)</b>	<b>(224)</b>	<b>-</b>	<b>45</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>(6)</b>	<b>9 849</b>
Obligations locatives	100	-	(10)	(10)	-	-	-	2	5	97
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés et hors intérêts courus non échus</b>	<b>10 128</b>	<b>340</b>	<b>(574)</b>	<b>(234)</b>	<b>-</b>	<b>45</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>(1)</b>	<b>9 946</b>
Intérêts courus non échus	147	-	-	-	(44)	5	-	-	7	115
Instruments financiers dérivés passif	38	-	-	-	-	1	(29)	-	(1)	9
<b>Total emprunts et dettes financières</b>	<b>10 313</b>	<b>340</b>	<b>(574)</b>	<b>(234)</b>	<b>(44)</b>	<b>51</b>	<b>(23)</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>10 070</b>

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

#### 9.4.2 Endettement financier net

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

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2021	Part non courante	Part courante
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>10 069</b>	<b>9 209</b>	<b>860</b>	<b>10 313</b>	<b>9 144</b>	<b>1 169</b>
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires / acquisition de titres (i)	208	131	77	177	120	57
<b>Endettement financier brut</b>	<b>10 277</b>	<b>9 340</b>	<b>937</b>	<b>10 490</b>	<b>9 264</b>	<b>1 226</b>
Instruments financiers dérivés actif	33	33	-	-	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie(ii)	1 847	-	1 847	2 379	-	2 379
Liquidités soumises à restriction (iii)	88	-	88	100	-	100
<b>Endettement financier net</b>	<b>8 309</b>	<b>9 307</b>	<b>(998)</b>	<b>8 011</b>	<b>9 264</b>	<b>(1 253)</b>
<b>Gearing</b>	<b>183%</b>			<b>192%</b>		

(i) principalement Almaty, GMR et des participations dans des fonds d'investissements

(ii) dont 59 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

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

L'endettement brut du Groupe ADP a baissé de 209 millions d'euros sur le premier semestre 2022. Cette baisse s'explique principalement par :

- Le remboursement de l'emprunt obligataire de 400 millions d'euros arrivé à échéance en février 2022 ainsi que la contraction d'un nouvel emprunt

bancaire pour 290 millions d'euros chez TAV Kazakhstan compensé par le remboursement d'autres emprunts dans le sous-groupe TAV pour environ 135 millions d'euros ;

- 375 millions d'euros sur la concession de l'aéroport d'Antalya.

## 9.5 Instruments financiers

### 9.5.1 Catégories d'actifs et de passifs financiers

	Au 30/06/2022	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	565	-	-	144	388	-	33
Actifs sur contrats	4	-	-	-	4	-	-
Clients et comptes rattachés	960	-	-	-	960	-	-
Autres créances***	179	-	-	-	179	-	-
Autres actifs financiers courants	640	-	-	ND	ND	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 847	1 847	-	-	-	-	-
<b>Total des actifs financiers</b>	<b>4 195</b>	<b>1 847</b>	<b>-</b>	<b>144</b>	<b>1 531</b>	<b>-</b>	<b>33</b>
Emprunts et dettes financières à long terme	9 209	-	-	-	9 201	-	8
Passifs sur contrats	3	-	-	-	3	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	736	-	-	-	736	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants***	1 706	-	-	-	1 706	-	-
Emprunts et dettes financières à court terme	860	-	-	-	860	-	-
<b>Total des passifs financiers</b>	<b>12 514</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12 506</b>	<b>-</b>	<b>8</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.

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

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

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

## 9.5.2 Hiérarchie des justes valeurs

### Hiérarchie des justes valeurs

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

- niveau 1 : juste valeur fondée sur les cours de marchés actifs pour le même instrument (sans modification ni reconditionnement). Ce niveau s'applique principalement aux valeurs mobilières de placement dont les valeurs liquidatives sont communiquées par les sociétés de gestion ;
- niveau 2 : juste valeur fondée sur les cours de marchés actifs pour des actifs ou passifs semblables et les techniques de valorisation dont toutes les données importantes sont fondées sur des informations de marché observables. Ce niveau s'applique principalement aux instruments dérivés dont les valorisations sont calculées sur la base des informations fournies par Bloomberg ;
- niveau 3 : juste valeur fondée sur les techniques de valorisation dont les données importantes ne sont pas toutes fondées sur des informations de marché observables. Ce niveau est utilisé pour les titres participatifs émis par TAV Tunisie.

Les justes valeurs des instruments financiers sont hiérarchisées de la manière suivante en 2022 et 2021 :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022		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			
<b>Actif</b>					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	538	ND	-	ND	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	510	510	-	510	-
Clients et comptes rattachés	960	960	-	960	-
Instruments dérivés	33	33	-	33	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 847	1 847	1 847	-	-
<b>Passif</b>					
Emprunts obligataires	7 812	7 827	-	7 827	-
Emprunts bancaires	1 862	2 202	-	2 202	-
Obligations locatives	97	97	-	97	-
Autres emprunts et dettes assimilées	175	174	-	174	-
Intérêts courus non échus	115	115	-	115	-
Instruments dérivés	8	8	-	8	-
Autres passifs non courants	947	947	-	947	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	1 167	1 167	-	1 167	-

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

Le processus de cession ordonnée des participations croisées entre Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group toujours en cours au 30 juin 2022 se poursuit.

(en millions d'euros)	Au 31/12/2021		Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables
	Valeur au bilan	Juste valeur			
<b>Actif</b>					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	480	ND	-	ND	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	558	558	-	558	-
Clients et comptes rattachés	827	827	-	827	-
Instruments dérivés	-	-	-	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 379	2 379	2 379	-	-
<b>Passif</b>					
Emprunts obligataires	8 206	9 273	-	9 273	-
Emprunts bancaires	1 656	1 842	-	1 842	-
Obligations locatives	100	100	-	100	-
Autres emprunts et dettes assimilées	166	165	-	165	-
Intérêts courus non échus	147	147	-	147	-
Instruments dérivés	38	38	-	38	-

Autres passifs non courants	953	953	-	953	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	1 008	1 008	-	1 008	-

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

### 9.5.3 Analyse des risques liés aux instruments financiers

#### Risques de taux

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022			Au 31/12/2021		
	Avant couverture	Après couverture	%	Avant couverture	Après couverture	%
Taux fixe	8 690	9 369	93%	9 252	9 747	95%
Taux variable	1 371	692	7%	1 023	528	5%
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés</b>	<b>10 061</b>	<b>10 061</b>	<b>100%</b>	<b>10 275</b>	<b>10 275</b>	<b>100%</b>

Au 30 Juin 2022, le Groupe détient des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps) pour une juste valeur de 29 millions d'euros à l'actif dans les autres

actifs financiers et une juste valeur de 12 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 30/06/2022	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	3	363	313	679	25
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>363</b>	<b>313</b>	<b>679</b>	<b>25</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 30 juin 2022 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 :

Elément couvert				Instrument de couverture				Ratio de couverture
Type	Date de maturité	Taux	Valeur nominale EUR	Type	Date de maturité	Taux variable / Taux fixe	Valeur nominale EUR	
<b>TAV Airports</b>								
Emprunt bancaire	2022	LBUSD6M + 3.00%	3	Swap de taux d'intérêt CFH	2022	LBUSD6M + marge / 3,03%	3	100%
Emprunt bancaire	2024	LBUSD1M + 0.95%	3	Swap de taux d'intérêt CFH	2024	LBUSD1M + marge / 2,32%	5	183%
Emprunt bancaire	2025	EUR6M + 4.95%	27	Swap de taux d'intérêt CFH	2025	EUR6M + marge / 0,37%	27	100%
Emprunt bancaire	2028	EUR6M + 5.50%	211	Swap de taux d'intérêt CFH	2026	EUR6M + marge / 2,13%	190	90%
Emprunt bancaire	2031	EUR6M + 4,50%	119	Swap de taux d'intérêt CFH	2031	EUR6M + marge / 1,30%	107	90%
Emprunt bancaire	2036	LBUSD6M + 4.50%	315	Swap de taux d'intérêt CFH	2036	LBUSD6M + marge / 1,88%	206	66%
<b>AIG</b>								
Emprunt bancaire	2023-2025	LBUSD6M + marge	172	Swap de taux d'intérêt CFH	2023-2025	LBUSD6M + marge / 5,05%	141	82%

Aucune inefficacité n'a été générée au 30 Juin 2022 par les swaps de taux d'intérêts.

## Risque de change

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Euro	TRY	USD	AED	INR	JOD	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	565	176	17	362	8	-	-	2
Actifs sur contrats	4	1	-	-	-	-	-	3
Clients et comptes rattachés	960	828	10	31	5	-	57	29
Autres créances*	179	63	7	30	7	1	3	68
Autres actifs financiers courants	640	544	27	42	-	-	19	8
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 847	1 540	7	113	10	5	140	32
<b>Total des actifs financiers</b>	<b>4 195</b>	<b>3 152</b>	<b>68</b>	<b>578</b>	<b>30</b>	<b>6</b>	<b>219</b>	<b>142</b>
Emprunts et dettes financières à long terme	9 209	8 763	10	424	-	1	-	11
Passifs sur contrats	3	1	-	-	-	-	-	2
Fournisseurs et comptes rattachés	736	468	10	12	5	-	206	35
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 706	1 459	18	94	18	3	56	58
Emprunts et dettes financières à court terme	860	530	4	325	-	-	-	1
<b>Total des passifs financiers</b>	<b>12 514</b>	<b>11 221</b>	<b>42</b>	<b>855</b>	<b>23</b>	<b>4</b>	<b>262</b>	<b>107</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).

Le Groupe est exposé aux variations de la roupie indienne par rapport à l'euro. Une partie du prix d'acquisition des

titres du Groupe indien étant libellé en roupie indienne, une appréciation/dépréciation de la roupie indienne par rapport à l'euro de 10% aurait des impacts positifs/négatifs de 2 millions d'euros sur le résultat avant impôt et de 113 millions d'euros sur les titres mises en équivalence.

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

	Au 30/06/2022		Au 31/12/2021	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dirham des Emirats Arabes Unis (AED)	0,26070	0,24910	0,23940	0,23020
Peso chilien (CLP)	0,00104	0,00111	0,00103	0,00112
Dinar jordanien (JOD)	1,34610	1,29070	1,23960	1,19290
Roupie indienne (INR)	0,01204	0,01200	0,01187	0,01144
Dollar des États-Unis (USD)	0,95770	0,91500	0,87950	0,84560
Nouvelle Livre turque (TRY)	0,05757	0,06167	0,06630	0,09780



## Risques de liquidité

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

(en millions d'euros)	Montant au bilan Au 30/06/2022	Total des échéances contractuelles Au 30/06/2022	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	7 812	7 902	2	2 500	5 400
Emprunts bancaires	1 862	3 869	552	2 421	896
Obligations locatives	97	97	10	51	36
Autres emprunts et dettes assimilées	175	175	4	28	142
Intérêts sur emprunts	115	1 885	325	880	680
<b>Emprunts et dettes financières hors dérivés</b>	<b>10 061</b>	<b>13 928</b>	<b>893</b>	<b>5 880</b>	<b>7 154</b>
Fournisseurs et comptes rattachés	736	736	736	-	-
Passifs sur contrats	3	3	3	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 706	1 706	812	550	344
<b>Dettes en coût amorti</b>	<b>12 506</b>	<b>16 373</b>	<b>2 444</b>	<b>6 430</b>	<b>7 498</b>
Décaissements	-	91	17	37	37
Encaissements	-	(108)	(13)	(48)	(47)
<b>Swaps de couverture</b>	<b>8</b>	<b>(17)</b>	<b>2</b>	<b>(11)</b>	<b>(10)</b>
<b>Total</b>	<b>12 514</b>	<b>16 356</b>	<b>2 446</b>	<b>6 419</b>	<b>7 487</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 dans le cas des concessions opérées notamment par les sociétés de gestion aéroportuaires dont Groupe ADP, AIG, TAV Airports et GMR Airports sont actionnaires comportent des clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers. En cas de manquement durable, les prêteurs peuvent imposer des conditions de défaut qui peuvent entraîner un recours limité vis-à-vis des actionnaires. Pour mémoire, les contrats assortis de tels engagements représentent 13,8 % du montant total des emprunts du groupe au 30 Juin 2022.

A cette date, soit les clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers sont respectées par les sociétés de gestion aéroportuaire, soit, dans le cas contraire, les prêteurs ont accepté de ne pas exercer leurs droits.

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

(en millions d'euros)	Dettes au bilan au 30/06/2022	Montant soumis à des covenants	Montant en %
<b>ADP</b>	8 343	200	2%
<b>SDA</b>	70	-	0%
<b>Relay@ADP</b>	20	-	0%
<b>AIG</b>	243	243	100%
<b>ADP International Americas</b>	9	-	0%
<b>TAVA</b>	1 340	945	71%
TAV Tunisie	240	240	100%
TAV Esenboga	20	20	100%
TAV Izmir	216	216	100%
TAV Macedonia	27	27	100%
TAV Bodrum	122	119	98%
TAV Kazakhstan	315	315	100%
HAVAS	63	8	13%
Autres	337	-	0%
<b>Total</b>	<b>10 025</b>	<b>1 389</b>	<b>14%</b>

## ECHEANCIERS

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	212	-	-	212
Prêts, dépôts et cautionnements	13	2	7	4
Créances de location financement bailleur	124	6	7	111
Créances sur cessions d'immobilisations	-	-	-	-
Autres actifs financiers	287	162	120	5
Clients et comptes rattachés	960	960	-	-
Actifs sur contrats	4	4	-	-
Autres créances*	177	177	-	-
<b>Prêts et créances</b>	<b>1 777</b>	<b>1 311</b>	<b>134</b>	<b>332</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 30/06/2022	Au 31/12/2021
Instruments de capitaux propres	538	480
Prêts et créances à moins d'un an	1 311	1 200
Prêts et créances à plus d'un an	466	492
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 847	2 379
Swap de taux d'intérêt utilisés comme couverture	33	-
<b>Total</b>	<b>4 195</b>	<b>4 551</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 à hauteur de 171 millions d'euros au titre des exercices précédents et à hauteur de 10 millions d'euros au titre du premier semestre 2022, ainsi qu'un reclassement de provisions pour risque en contrepartie d'une dépréciation de prêts sur société mise en équivalence pour 73 millions d'euros sur le premier semestre 2022, soit au total un

montant de prêts dépréciés de 266 millions d'euros (cf Note 4.9.1).

Le Groupe ADP pourrait être amené à apporter un soutien financier à ces sociétés de gestion aéroportuaires dans lesquelles il est actionnaire. Par ailleurs, en cas d'échec des négociations visant à rééquilibrer la situation de certaines de ses concessions à l'international, le groupe pourrait être amené à prendre des arbitrages allant jusqu'à se désengager du projet.

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
Air France	101	105
Easy Jet	13	7
Federal Express Corporation	11	23
Turkish Airlines	14	6
Autres compagnies aériennes	50	31
<b>Sous-total compagnies aériennes</b>	<b>189</b>	<b>172</b>
Direction Générale de l'Aviation Civile*	379	320
Autres clients et comptes rattachés	392	335
Autres prêts et créances à moins d'un an	351	373
<b>Total prêts et créances à moins d'un an</b>	<b>1 311</b>	<b>1 200</b>

\* L'avance Agence France Trésor est présentée au passif pour un montant de 241 millions d'euros en 2022.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	
	Valeur brute	Valeur nette
Créances non échues	1 128	1 125
Créances échues :		
depuis 1 à 30 jours	89	80
depuis 31 à 90 jours	32	31
depuis 91 à 180 jours	21	19
depuis 181 à 360 jours	25	20
depuis plus de 360 jours	122	36
<b>Prêts et créances courants (selon échéancier - cf. § risque de liquidité)</b>	<b>1 417</b>	<b>1 311</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 2022:

	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	-	-	-	-	-	-
dérivés : swap de change	33	-	33	-	-	33
<b>Total des dérivés actif</b>	<b>33</b>	<b>-</b>	<b>33</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>33</b>
dérivés : swap de taux	(8)	-	(8)	-	-	(8)
dérivés : swap de change	-	-	-	-	-	-
<b>Total des dérivés passif</b>	<b>(8)</b>	<b>-</b>	<b>(8)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(8)</b>

## 9.6 Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan, respectivement au 30 Juin 2022 et au 31 décembre 2021, s'analysent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2022	Part non courante	Part courante
<b>Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat</b>	<b>538</b>	<b>144</b>	<b>394</b>
<b>Prêts et créances hors créances de location financement bailleur</b>	<b>510</b>	<b>270</b>	<b>240</b>
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	212	212	-
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation)	398	397	1
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(186)	(185)	(1)
Créances financières rattachées aux aéroports en concessions*	33	11	22
Autres actifs financiers (i)	185	47	138
<b>Créances de location financement bailleur</b>	<b>124</b>	<b>118</b>	<b>6</b>
<b>Instruments financiers dérivés</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>-</b>
Swaps de trading	-	-	-
<b>Total</b>	<b>1 205</b>	<b>565</b>	<b>640</b>

\* cf. note 6.1.1

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

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

## 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 premier semestre 2022, les autres produits et charges opérationnels qui s'élèvent à 8 millions d'euros sont constitués principalement des impacts des provisions pour plan de sauvegarde de l'emploi (PSE), mesures PACT et RCC.

## NOTE 11 Impôts sur les résultats

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 2022 (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. Par ailleurs, 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.

### 11.1 Taux d'impôt

Conformément aux dispositions de la loi de finances pour 2021, le taux d'impôt courant appliqué au 30 Juin 2022 par le Groupe s'élève à 25% sur les bénéfices taxables des sociétés françaises (25,83% en incluant la contribution sociale sur les bénéfices de 3,30%).

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

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Charge d'impôt exigible	(34)	-
Produit/(charge) d'impôt différé	(25)	69
<b>Impôts sur les résultats</b>	<b>(59)</b>	<b>69</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.

Pour rappel, en 2021, le Groupe a opté pour le dispositif exceptionnel de report en arrière du déficit constaté au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2020 qui a été permis par la 1ère loi de finances rectificative (LFR) pour 2021.

Le déficit d'ensemble 2020 a été reporté en totalité sur le bénéfice d'ensemble 2019. Le montant de la créance correspondante s'est élevé à 156 millions d'euros sur la base du taux d'IS applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2022 (soit 25 %).

Cette créance de carry-back est imputable sur l'impôt dû au titre des exercices suivants et remboursée, à défaut d'utilisation, à l'issue d'un délai de 5 ans, soit en 2026.



### 11.3 Preuve d'impôt

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Résultat net des activités poursuivies	168	(187)
Quote-part du résultat des entreprises mises en équivalence	6	65
Charge/(Produit) d'impôt sur les résultats	59	(69)
<b>Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>233</b>	<b>(191)</b>
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	25,83%	28,41%
<b>(Charge)/Produit d'impôt théorique</b>	<b>(60)</b>	<b>54</b>
Incidence sur l'impôt théorique des :		
Différentiel de taux sur résultat et retenue à la source	(3)	1
Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	2	4
Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(12)	(22)
Variations des différences temporelles non reconnues	-	(1)
Variation de taux d'impôt	1	(7)
Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	(9)	36
Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	1	-
Provisions pour impôt	-	-
Mesures d'incitation à l'investissement applicables en Turquie	4	(1)
Ajustements au titre des périodes antérieures *	18	3
Autres ajustements	(1)	2
<b>(Charge)/Produit réel d'impôt sur les résultats</b>	<b>(59)</b>	<b>69</b>
Taux effectif d'impôt	25,51%	23,17%

\* Les ajustements au titre des périodes antérieures concernent en partie la régularisation sur la fiscalisation de la reprise de biens à l'issue des baux à construction et autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

Au titre de 2022, le taux théorique d'imposition retenu est de 25,83%. L'ajustement au titre des périodes antérieures concerne en partie la régularisation de la fiscalisation de la reprise des actifs en pleine propriété à l'issue des baux à construction et autorisations d'occupation temporaire.

En 2021, le taux théorique d'imposition retenu par le Groupe pour la détermination de la charge d'impôt théorique était de 28,41%.

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

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

(en millions d'euros)	Actif	Passif	Montant net
<b>Au 01/01/2022</b>	<b>26</b>	<b>300</b>	<b>(274)</b>
Montant porté directement en capitaux propres au titre des engagements sociaux	-	18	(18)
Effets de la norme IAS 29	-	-	-
Montant porté directement en capitaux propres au titre des variations de juste valeur	(1)	8	(9)
Montants comptabilisés au titre de la période	(2)	26	(28)
Ecart de conversion	-	10	(10)
Variations de périmètre	1	-	1
<b>Au 30/06/2022</b>	<b>24</b>	<b>362</b>	<b>(338)</b>

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

#### 11.5 Actifs et passifs d'impôt exigible

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

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
<b>Actifs d'impôt exigible</b>		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	151	166
Autres entités consolidées	11	13
<b>Total</b>	<b>162</b>	<b>179</b>
<b>Passifs d'impôt exigible</b>		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	1	1
Autres entités consolidées	13	7
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>8</b>

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

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

**12.1 Résultat net des activités non poursuivies**

Le résultat des activités non poursuivies correspond aux dernières opérations de fermeture de l'aéroport d'Istanbul.

**12.2 Actifs non courants détenus en vue de la vente**

Au 30 Juin 2022, les actifs destinés à être cédés correspondent aux actifs de la société Hubsafe et des sociétés immobilières Transport Beheer BV et Transport CV.

## NOTE 13 Trésorerie et flux de trésorerie

### 13.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Au 31/12/2021
Valeurs mobilières de placement	1 179	1 961
Disponibilités*	668	418
<b>Trésorerie active</b>	<b>1 847</b>	<b>2 379</b>
Concours bancaires courants**	(1)	(1)
<b>Trésorerie nette</b>	<b>1 846</b>	<b>2 378</b>

\* dont 59 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.

### 13.2 Flux de trésorerie

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>348</b>	<b>(235)</b>
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	244	263
Produits financiers nets hors coût de l'endettement	17	(11)
<b>Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt</b>	<b>609</b>	<b>17</b>
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>22</b>	<b>(147)</b>
Impôts sur le résultat payés	(11)	70
Flux relatifs aux activités non poursuivies	1	194
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>	<b>621</b>	<b>134</b>

Pour rappel, en 2021, les flux relatifs aux activités non poursuivies correspondaient à l'encaissement de l'indemnisation du DHMI

par TAV Istanbul.

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Amortissements, dépréciations (hors actifs circulants) et provisions	269	305
Résultat des entreprises mises en équivalence	6	65
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	(1)	1
Autres	(30)	(108)
<b>Charges (produits) sans effet sur la trésorerie</b>	<b>244</b>	<b>263</b>

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Stocks	-	13
Clients et autres débiteurs	(110)	(85)
Fournisseurs et autres créditeurs	132	(75)
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>22</b>	<b>(147)</b>

La variation positive de 169 millions d'euros du besoin en fonds de roulement s'explique principalement par l'augmentation des dettes fiscales chez ADP SA ainsi que les loyers de concession exigibles au sein du sous-groupe TAV.

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Investissement corporels, incorporels et de placement	(270)	(215)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(104)	(120)
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(397)	(299)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	11	-
Variation des autres actifs financiers	(18)	18
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	4	2
Dividendes reçus	10	14
<b>Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement</b>	<b>(764)</b>	<b>(600)</b>

▪ **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 2022	1er semestre 2021
Investissements incorporels	6	(10)	(12)
Investissements corporels et de placement (hors droits d'usage)	6	(260)	(203)
<b>Investissement corporels, incorporels et de placement</b>		<b>(270)</b>	<b>(215)</b>

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Rénovation et qualité	(58)	(50)
Développement des capacités	(60)	(61)
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	(24)	(28)
Développement immobilier	(72)	(28)
Restructuration	(13)	(9)
Sûreté	(32)	(20)
Autres	(11)	(19)
<b>Total</b>	<b>(270)</b>	<b>(215)</b>

Les principaux investissements au premier semestre 2022 sont les suivants :

- ◆ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
  - la jonction de satellites 1, 2 et 3 du terminal 1 ;
  - l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne ;
  - la jonction entre les satellites 1 et 7 ainsi que le réaménagement du satellite 5 du terminal 1 ;
  - les travaux préparatoires à la construction du CDG Express ;
  - la construction d'un trieur bagages en correspondance sous le hall M de CDG 2 (TBS4) ;
  - la réfection de la couverture du corps central du terminal 2E ;
  - le remplacement du système de sécurité incendie des terminaux 2E, 2F et parc PEF ;
  - la réhabilitation d'une partie des taxiways associés à la piste 1.
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Orly :
  - la poursuite des travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris ;
  - la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4 ;
  - la rénovation des infrastructures aéronautiques de la voie W43 et sa mise en conformité ;
  - l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne ;
  - la création d'une nouvelle centrale froid.
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, les investissements ont porté principalement sur la création d'une nouvelle caserne SSLIA ;
- ◆ Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé au premier semestre 2022 des investissements pour ses

fonctions support et sur des projets communs aux  
plates-formes, notamment informatiques.

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

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(397)	(299)

En juin 2022, le flux relatif aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations s'explique principalement par :

- 375 millions d'euros sur la concession de l'aéroport d'Antalya ;
- Le remboursement de l'emprunt obligataire de 400 millions d'euros arrivé à échéance en février 2022 chez ADP SA ainsi que la contraction d'un nouvel emprunt bancaire pour 290 millions d'euros chez TAV Kazakhstan compensé par le remboursement d'autres

emprunts dans le sous-groupe TAV pour environ 135 millions d'euros.

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

- L'acquisition des titres Almaty International Airport JSC et Venus Trading LLP par le sous-groupe TAV.

**13.2.3 Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement**

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2022	1er semestre 2021
Encaissements provenant des emprunts à long terme	340	214
Remboursement des emprunts à long terme	(564)	(85)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(10)	(9)
Subventions reçues au cours de la période	10	(1)
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	(2)	(1)
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	-	-
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-	-
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	(7)	-
Variation des autres passifs financiers	12	(46)
Intérêts payés	(174)	(170)
Intérêts reçus	(2)	33
Flux relatifs aux activités non poursuivies	-	(175)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>	<b>(397)</b>	<b>(240)</b>

▪ **Dividendes versés**

Au titre du premier semestre 2022, aucun dividende n'a été versé.

▪ **Encaissements et remboursements d'emprunt (intérêts compris)**

Les encaissements (340 millions d'euros) et remboursements (564 millions d'euros) des emprunts à long terme ainsi que

les intérêts payés et reçus pendant le premier semestre 2022 (cf notes 9.4.1 et 9.4.2).

▪ **Flux relatifs aux activités non poursuivies**

Pour rappel, en 2021, les flux relatifs aux activités non poursuivies correspondent au remboursement de l'emprunt sur TAV Istanbul.



## 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.

### Gestionnaire d'infrastructure CDG express

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

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

Le 18 mars 2021, la cour administrative d'appel de Paris a prononcé le sursis à exécution du jugement du 9 novembre 2020. Ainsi, depuis le début du mois d'avril 2021, les travaux ont pu reprendre progressivement. Par ailleurs, le 28 avril 2022, la Cour a également confirmé la validité de l'autorisation environnementale du projet et l'utilité publique du projet.

A date, plus d'un milliard d'euros ont été engagés, soit près de la moitié des travaux dans toutes les zones du chantier, avec notamment la dépose des ponts Porte de la Chapelle à l'été 2021 et leur remplacement par un ouvrage plus silencieux et plus intégré prévu à l'été 2022, ou la livraison, fin 2021, du tunnel sous les pistes sur les emprises aéroportuaires.

Néanmoins, l'arrêt des chantiers consécutif à la décision du Tribunal administratif de Montreuil a entraîné des conséquences non seulement pour le CDG Express mais aussi pour les autres chantiers de l'axe ferroviaire nord,

dans la mesure où les travaux étaient imbriqués. Une reprogrammation de l'ensemble des chantiers a été organisée. Et, en novembre 2021, le Gouvernement a décidé de retenir le schéma de reprogrammation des travaux de l'axe ferroviaire nord scénario qui décale la mise en service du CDG Express à début 2027, soit le scénario de report le plus court.

Les discussions relatives à l'avenant 2 en matière de conception construction portant sur les évolutions consécutives à la décision de report de la mise en service d'ici début 2027- prise dans le cadre du comité Axe Nord sous l'égide du Préfet de la Région Ile de France- ont débuté avec Le concédant (DGITM), avec pour objectif une signature à l'automne 2023.

Ces discussions s'inscrivent dans le cadre des dispositions contractuelles du contrat de concession de travaux (causes légitimes, faits nouveaux, modifications unilatérales), qui prévoient d'adopter des mesures préservant l'équilibre économique de la concession. Le concessionnaire vise, pour sa part, à ce que ces discussions le tiennent indemne des conséquences de ces événements compte tenu des termes du contrat de concession et des contrats avec les constructeurs.

L'Etat concédant a confirmé "sa volonté de finaliser, dans les meilleurs délais, les discussions qui traduiront les conséquences du décalage de la mise en service du projet CDG Express en 2027".

## NOTE 15 Engagements hors bilan

### 15.1 Engagements donnés et reçus

Les engagements hors bilan se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2022	Dont ADP SA	Dont sous groupe TAV	Au 31/12/2021
Avals, cautions	917	2	914	493
Garanties à première demande	30	5	-	16
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	266	266	-	237
Autres	145	133	-	150
<b>Engagements donnés</b>	<b>1 358</b>	<b>406</b>	<b>914</b>	<b>896</b>
Avals, cautions	154	56	98	171
Garanties à première demande	95	91	-	96
Autres	3	3	-	3
<b>Engagements reçus</b>	<b>252</b>	<b>150</b>	<b>98</b>	<b>270</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 International au bénéfice de divers clients de ses filiales.

Par rapport à fin 2021, les engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations (237 millions d'euros), sont en hausse de 29 millions d'euros à fin 30 Juin 2022 (266 millions d'euros).

Les engagements donnés aux salariés sont présentés en note 5.

Les engagements reçus proviennent principalement des garanties reçues des bénéficiaires d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public), de baux civils et de concessions commerciales, ainsi que de fournisseurs.

En application de l'article 53 du cahier des charges d'Aéroports de Paris SA, le ministre chargé de l'Aviation civile dispose d'un droit de refus sur une éventuelle opération d'apport, de cession ou de création de sûreté qui concernerait certains terrains – ainsi que les biens qu'ils supportent – appartenant à Aéroports de Paris SA. Les terrains concernés par cette disposition sont délimités par ce même cahier des charges.

Enfin, la loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aérodromes détenus par Aéroports de Paris SA, 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versée à l'état. Cette disposition concerne notamment les Aéroports d'aviation générale.

Les autres engagements donnés comprennent principalement le montant des apports en capital à réaliser par Aéroports de Paris SA au titre du financement du projet CDG Express pour un montant de 133 millions d'euros. Ce projet est en effet financé en partie par un contrat de crédit-relais fonds propres qui devra être remboursé à la mise en service par les associés du Gestionnaire d'Infrastructure (GI). Pour rappel, Aéroports de Paris SA détient 33% du GI.

#### TAV AIRPORTS

Les principaux engagements donnés par TAV Airports et ses filiales s'élèvent au 30 Juin 2022 à 914 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 2022 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 13 millions de dollars

(équivalent à 13 millions d'euros) à GACA conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec GACA en Arabie Saoudite. En outre, le Groupe n'est plus tenu de fournir une lettre de garantie au 30 juin 2022 (144 millions d'euros au 31 décembre 2021) à la National Commercial Bank. Cette lettre était incluse dans les lettres de garantie données à des tiers. Cette lettre de garantie avait également été fournie comme garantie d'un prêt relais en fonds propres (dont l'échéance a été prolongée en 2019 et entièrement payé en 2021). L'obligation totale a été fournie par le Groupe et n'est plus valable au 30 juin 2022.

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

Le Groupe est tenu au 30 Juin 2022 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 9 millions d'euros au ministère de la Propriété de l'Etat et des Affaires foncières ainsi qu'une lettre de garantie d'un montant équivalent à 9 millions d'euros conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec OACA en Tunisie.

Principales garanties accordées et reçues par Almaty :

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

Garantie ENS : Une période de 12 mois est prévue pour résoudre, le cas échéant, les problèmes d'infraction environnementale ou sociale. Si les problèmes ne sont pas résolus dans ce délai, le Groupe sera obligé de refinancer le

prêt auprès d'un autre groupe bancaire. Il faut noter que cette situation est très peu probable, étant donné que tous les prêteurs sont des institutions telles que la SFI et la BERD, et que le gouvernement s'est engagé à suivre toutes les politiques environnementales et sociales des prêteurs dans le cadre de l'accord de soutien du gouvernement.

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

Au-delà de ces engagements hors bilan mentionnés dans le tableau, il existe une garantie d'achèvement EPC. Cette garantie est déclenchée en cas de dépassement des coûts EPC. Il faut noter que le coût EPC est fixé dans le contrat EPC à 197 millions de dollars américains. D'autre part, le Groupe a reçu une garantie de performance de 10% (20 millions de dollars américains) qui couvre les obligations du constructeur dans le cadre du contrat EPC. En outre, le Groupe a reçu une caution anticipée de 18 millions de dollars de la part du constructeur.

Principales garanties accordées et reçues par Antalya :

Le groupe TAV était tenu de donner une lettre de garantie pour TAV Antalya Yatırım à un montant équivalent à 77 millions d'euros au DHMİ au 31 décembre 2021. Au 30 juin 2022, cet engagement a été pris par TAV Antalya Yatırım.

Le groupe TAV a fourni une garantie pour 50% du prêt bancaire utilisé dans le financement de l'upfront payment pour un montant de 613 millions d'euros.

## NOTE 16 Passifs éventuels

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'évènements en cours de procédure peut entraîner à tout moment une réappréciation du risque.

Les principaux litiges et arbitrages présentés ci-après constituent selon les cas des passifs éventuels ou des actifs éventuels.

- ◆ Litige TAV/HERVE sur le décompte général définitif des travaux relatifs à la construction du siège social
  - Dans le cadre de la construction de l'ensemble de bâtiments accueillant notamment le nouveau siège social du Groupe ADP, un litige opposait les membres du Groupement d'entreprises
- ◆ Litiges fiscaux
  - Un contentieux est pendant devant les tribunaux turcs concernant le taux de retenue à la source appliqué aux dividendes versés par une filiale turque.

TAV Construction et Hervé SA (qui faisait l'objet d'une liquidation judiciaire prononcée le 1er septembre 2020) et Groupe ADP sur le solde de leur marché. Les membres du Groupement avaient assigné devant le Tribunal de Grande Instance de Paris Groupe ADP le 25 mars 2019 aux fins de solliciter du juge la condamnation de celui-ci au paiement de la somme de 95 millions d'euros. Groupe ADP contestait cette demande. Les Parties se sont rapprochées et elles ont conclu un accord transactionnel incluant aussi les sous-traitants mettant fin au litige.

## NOTE 17 Évènements postérieurs à la clôture

### Signature d'un accord de revalorisations salariales à Paris

A l'issue de négociations avec les organisations syndicales représentatives initiées le 14 juin 2022, le groupe a annoncé aux collaborateurs de ADP SA le 8 juillet 2022 la signature d'un accord relatif à des mesures revalorisations salariales, effectives à partir du 1<sup>er</sup> juillet. Ces mesures permettent un retour au niveau de rémunération de 2019 pour les collaborateurs concernés, et est complétée par une augmentation générale de rémunération de 3 % pour l'ensemble des collaborateurs de ADP SA.

L'impact de ces mesures au 2<sup>nd</sup> semestre 2022 est estimé à 13 millions d'euros.

### Evolution des activités commerciales

Au terme d'une consultation publique, le Groupe ADP a annoncé le 8 juillet 2022 avoir choisi de retenir Lagardère Travel Retail pour devenir le futur co-actionnaire de la future société Extime Duty Free Paris, laquelle exploitera les activités Duty Free & Retail pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Extime Duty Free Paris opérera ainsi près de 140 de points de vente de beauté, de gastronomie, de produits techniques et de mode. Elle sera détenue, sous réserve de l'autorisation des autorités de la concurrence compétentes, par le Groupe ADP à hauteur de 51 % et par Lagardère Travel Retail à hauteur de 49 %.