



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats annuels 2022



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

Sommaire



Chiffres clés	3
Compte de résultat consolidé	5
État du résultat global	6
État consolidé de la situation financière	7
Tableau des flux de trésorerie consolidés	8
Tableau de variation des capitaux propres consolidés	9

Sommaire détaillé des notes aux comptes consolidés

NOTE 1	Principes généraux	10	NOTE 11	Impôts sur les résultats	71
NOTE 2	Faits marquants	12	NOTE 12	Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées	74
NOTE 3	Périmètre de consolidation	15	NOTE 13	Trésorerie et flux de trésorerie	75
NOTE 4	Éléments courants de l'activité opérationnelle	19	NOTE 14	Informations relatives aux parties liées	79
NOTE 5	Avantages au personnel	34	NOTE 15	Engagements hors bilan	83
NOTE 6	Immobilisations incorporelles, corporelles et de placement	40	NOTE 16	Passifs éventuels	86
NOTE 7	Capitaux propres et résultat par action	52	NOTE 17	Événements postérieurs à la clôture	87
NOTE 8	Autres provisions et autres passifs non courants	54	NOTE 18	Honoraires des commissaires aux comptes	88
NOTE 9	Informations relatives à la gestion des risques financiers 56		NOTE 19	Périmètre de consolidation et sociétés non consolidées	89
NOTE 10	Autres produits et charges opérationnels	70			



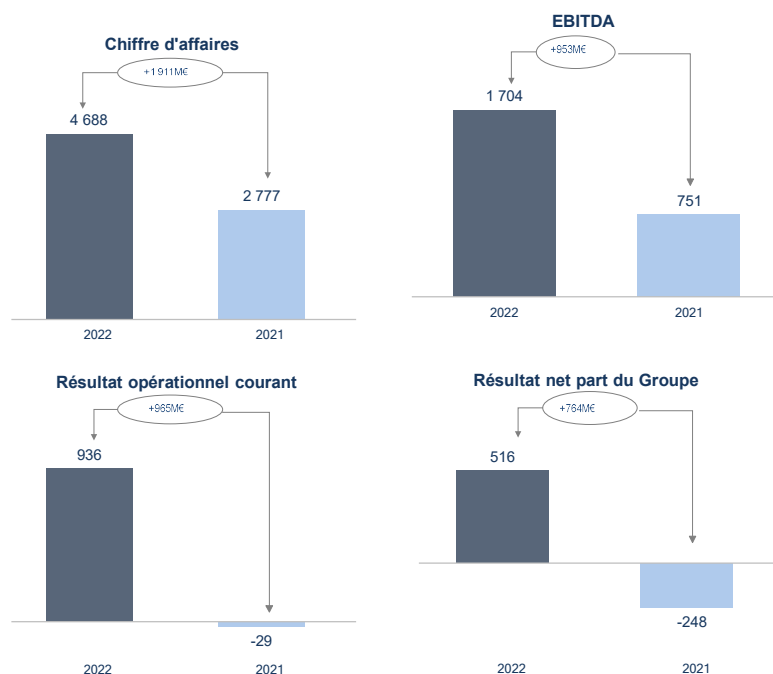
Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

Chiffres clés

(en millions d'euros)	Notes	2022	2021
Chiffre d'affaires	4	4 688	2 777
EBITDA		1 704	751
Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires		36,4%	27%
Résultat opérationnel courant		936	(29)
Résultat opérationnel		988	(20)
Résultat net part du Groupe		516	(248)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		1 526	594
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(414)	(315)
Investissement corporels, incorporels et de placement	13	(695)	(527)

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Capitaux propres	7	4 855	4 176
Endettement financier net*	9	7 440	8 011
Gearing*		153%	192%
Ratio Dette financière nette/EBITDA*		4,37	10,67

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



Glossaire

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



Compte de résultat consolidé

(en millions d'euros)	Notes	2022	2021
Chiffre d'affaires	4	4 688	2 777
Autres produits opérationnels courants	4	55	156
Achats consommés	4	(755)	(383)
Charges de personnel	5	(862)	(739)
Autres charges opérationnelles courantes	4	(1 455)	(1 061)
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	4 & 8	33	1
EBITDA		1 704	751
Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires		36,4%	27%
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises	6	(782)	(719)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	4	14	(61)
Résultat opérationnel courant		936	(29)
Autres produits et charges opérationnels	10	52	9
Résultat opérationnel		988	(20)
Produits financiers		617	393
Charges financières		(841)	(611)
Résultat financier	9	(224)	(218)
Résultat avant impôt		764	(238)
Impôts sur les résultats	11	(172)	(9)
Résultat net des activités poursuivies		592	(247)
Résultat net des activités non poursuivies	12	(1)	(1)
Résultat net		591	(248)
Résultat net part du Groupe		516	(248)
Résultat net part des intérêts minoritaires		75	-
Résultat net par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	5,22	(2,50)
Résultat dilué par action (en euros)	7	5,22	(2,50)
Résultat net des activités poursuivies par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	5,22	(2,50)
Résultat dilué par action (en euros)	7	5,22	(2,50)



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

État du résultat global

(en millions d'euros)	Notes	2022	2021
Résultat net		591	(248)
Autres éléments de résultat global pour la période :			
Ecart de conversion	7.1	49	94
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation afférents aux entités intégrées globalement	7.1	9	-
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation afférents aux entreprises associées, nets d'impôt	7.1	16	-
Variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux futurs		62	80
Impôt sur éléments ci-dessus		(14)	(1)
Éléments de résultat global afférents aux entreprises associées, nets d'impôt		(61)	22
Éléments de résultat global relatifs aux activités non poursuivies		-	-
Éléments recyclables en résultat		61	195
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entités intégrées		65	31
Impôt sur éléments ci-dessus		(17)	(9)
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entreprises associées		(6)	(1)
Éléments non recyclables en résultat		42	21
Résultat global total pour la période		694	(32)
Part des intérêts minoritaires		147	96
Part du Groupe		547	(128)



État consolidé de la situation financière

Actifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Immobilisations incorporelles	6	3 004	3 007
Immobilisations corporelles	6	8 253	8 181
Immeubles de placement	6	621	614
Participations dans les entreprises mises en équivalence	4	1 879	1 583
Autres actifs financiers non courants	9	668	972
Actifs d'impôt différé	11	42	26
Actifs non courants		14 467	14 383
Stocks		133	84
Actifs sur contrats		4	9
Clients et comptes rattachés	4	938	827
Autres créances et charges constatées d'avance	4	307	298
Autres actifs financiers courants	9	237	193
Actifs d'impôt exigible	11	121	179
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13	2 631	2 379
Actifs courants		4 371	3 969
Actifs détenus en vue de la vente	2 & 12	7	10
Total des actifs		18 845	18 362

Capitaux propres et passifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Capital		297	297
Primes liées au capital		543	543
Actions propres		(40)	(1)
Résultats non distribués		3 408	2 936
Autres éléments de capitaux propres		(183)	(259)
Capitaux propres - part du Groupe		4 025	3 516
Intérêts minoritaires		830	660
Total des capitaux propres	7	4 855	4 176
Emprunts et dettes financières à long terme	9	8 763	9 144
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	5	386	513
Autres provisions non courantes	8	56	136
Passifs d'impôt différé	11	433	300
Autres passifs non courants	8	960	953
Passifs non courants		10 598	11 046
Passifs sur contrats		2	5
Fournisseurs et comptes rattachés	4	909	785
Autres dettes et produits constatés d'avance	4	1 171	1 008
Emprunts et dettes financières à court terme	9	1 233	1 169
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	5	56	141
Autres provisions courantes	8	6	24
Passifs d'impôt exigible	11	15	8
Passifs courants		3 392	3 140
Total des capitaux propres et passifs		18 845	18 362



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	2022	2021
Résultat opérationnel		988	(20)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	13	591	650
Charges financières nettes hors coût de l'endettement		(53)	(36)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		1 526	594
Variation du besoin en fonds de roulement	13	55	(88)
Impôts sur le résultat payés		(31)	56
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	3	195
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		1 553	757
Investissement corporels, incorporels et de placement	13	(695)	(527)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		3	(56)
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(414)	(315)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	13	18	2
Variation des autres actifs financiers		(64)	(210)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		6	11
Produits provenant des cessions de participations non consolidées		420	-
Dividendes reçus	13	25	40
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		(701)	(1 055)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	9	461	294
Remboursement des emprunts à long terme	9	(770)	(578)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées		(20)	(17)
Subventions reçues au cours de la période		12	1
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres		19	(1)
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres		(34)	1
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales		(11)	(4)
Variation des autres passifs financiers		(24)	(56)
Intérêts payés		(258)	(285)
Intérêts reçus		20	39
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	-	(176)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		(605)	(782)
Incidences des variations de cours des devises		5	-
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		252	(1 080)
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	2 630	2 378
Dont Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 631	2 379
Dont Concours bancaires courants		(1)	(1)

Flux d'investissement : dont 375 millions d'euros sur la concession de l'aéroport d'Antalya et encaissement de 420 millions d'euros liés à la cession de la participation dans Royal Schiphol Group.

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 302 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	2022	2021
Endettement financier net en début de période		8 011	7 484
Variation de la trésorerie		(259)	1 096
(Emission)/remboursement d'emprunts		(329)	(475)
Autres variations		17	(94)
dont (dettes)/excédents repris lors de regroupement d'entreprises		11	(11)
Variation de l'endettement financier net		(571)	527
Endettement financier net en fin de période		7 440	8 011



Tableau de variation des capitaux propres consolidés

Nombre d'actions		Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
	(en millions d'euros)								
98 960 602	Situation au 01/01/2021	297	543	(3)	3 164	(349)	3 652	561	4 213
	Résultat net	-	-	-	(248)	-	(248)	-	(248)
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	120	120	96	216
	Résultat global - 2021	-	-	-	(248)	120	(128)	96	(32)
	Mouvements sur actions propres	-	-	2	-	-	2	-	2
	Dividendes	-	-	-	-	-	-	(4)	(4)
	Autres variations	-	-	-	28	(30)	(2)	(1)	(3)
	Variation de périmètre	-	-	-	(8)	-	(8)	8	-
98 960 602	Situation au 31/12/2021	297	543	(1)	2 936	(259)	3 516	660	4 176
98 960 602	Situation au 01/01/2022	297	543	(1)	2 936	(259)	3 516	660	4 176
	Résultat net	-	-	-	516	-	516	75	591
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	31	31	72	103
	Résultat global - 2022	-	-	-	516	31	547	147	694
	Mouvements sur actions propres	-	-	(39)	-	-	(39)	-	(39)
	Dividendes	-	-	-	-	-	-	(11)	(11)
	Autres variations*	-	-	-	(44)	45	1	34	35
98 960 602	Situation au 31/12/2022	297	543	(40)	3 408	(183)	4 025	830	4 855

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 comptes consolidés du Groupe ADP de l'exercice 2022 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 15 février 2023. Ces comptes seront soumis à l'approbation des actionnaires lors de l'assemblée générale qui se tiendra le 16 mai 2023.

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

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

La monnaie de présentation des comptes consolidés est l'euro. Les valeurs figurant dans les tableaux sont exprimées en millions d'euros. Le jeu des arrondis peut, dans certains cas, conduire à un écart non significatif au niveau des totaux ou variations.

Bases d'évaluation utilisées pour l'établissement des états financiers

La préparation des états financiers nécessite de la part de la direction d'exercer son jugement, d'effectuer des estimations et de formuler des hypothèses qui affectent la valeur comptable de certains éléments d'actifs et de passifs, de produits et de charges ou d'informations mentionnées en notes annexes.

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

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

- L'évaluation de la valeur recouvrable des immobilisations incorporelles, corporelles et des immeubles de placement (cf. note 6) et des autres actifs non courants notamment les participations mises en équivalence (cf. note 4.9) ;
- L'évaluation de la juste valeur des actifs acquis et passifs repris dans le cadre d'un regroupement d'entreprises ;
- La qualification et l'évaluation des avantages au personnel (régimes de retraite, autres avantages postérieurs à l'emploi et indemnités de cessation d'emploi) (cf. note 5) ;
- L'information donnée en annexe sur la juste valeur des immeubles de placement (cf. note 6.3.2) ;
- L'évaluation des provisions pour risques et litiges (cf. note 8) ;
- L'évaluation des déficits fiscaux reportables activés (cf. note 11) ;
- L'évaluation des 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 de 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 31 décembre 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

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

Normes, amendements et interprétations adoptés par l'Union Européenne d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2022

Les amendements de normes d'application obligatoire à compter du 1^{er} 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.

L'analyse menée au second semestre 2022 des contrats susceptibles d'être concernés a révélé que l'application de cette décision est sans impact significatif sur les comptes du Groupe à l'ouverture de l'exercice et au 31 décembre 2022.

Normes, amendements et interprétations publiés par l'IASB et d'application aux exercices ouverts après le 1^{er} janvier 2022 et non appliqués de manière anticipée par le Groupe ADP.

Le Groupe n'applique pas les textes suivants qui ne sont pas applicables de manière obligatoire au 1^{er} janvier 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^{er} 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^{er} 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^{er} janvier 2023 et ont été adoptés par l'UE le 11 août 2022.
- ◆ Amendements à IAS 8 "Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs" (publiés le 12 février 2021) visant à faciliter la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables. Les amendements seront applicables de manière prospective à compter des exercices ouverts le 1^{er} janvier 2023 et ont été adoptés par l'UE le 2 mars 2022.
- ◆ Amendements à IFRS 16 « obligation locative découlant d'une cession de bail (publiés le 22 septembre 2022). Ces amendements apportent des clarifications sur l'évaluation ultérieure des transactions de cession-bail lorsque la cession initiale du bien répond aux critères d'IFRS 15 pour être comptabilisée comme une vente. Les amendements entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 sous réserve de son adoption par l'Europe.

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



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

NOTE 2 Faits marquants

Trafic des aéroports opérés par le groupe ADP

En 2022, le Groupe ADP a accueilli 280,4 millions de passagers dans l'ensemble de son réseau d'aéroports, dont 86,7 millions de passagers à Paris Aéroport, soit un taux de reprise du trafic par rapport à 2019 en ligne avec les prévisions, à respectivement 80,9 % pour le groupe et 80,2 % pour Paris Aéroport.

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.

En 2022, le trafic des aéroports turcs de TAV Airports était en hausse de + 35,1 % par rapport à 2021, représentant 80,8 % du niveau de trafic de 2019. Malgré l'impact du conflit en Ukraine sur les liaisons avec la Russie et l'Ukraine, 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 152,8 % et 108,7 % du niveau de 2019, totalisant 12,9 millions de passagers.

Par ailleurs, à Almaty, le trafic est en hausse de + 18,5 % par rapport à 2021, à 7,2 millions de passagers, soit 112,6 % du niveau du trafic en 2019. La reprise est également soutenue par l'augmentation des vols cargos servis, lié à 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 l'année 2022.

Aéroports	Trafic 2022 @100% en millions PAX*	Evolution en % par rapport au 31/12/2021	Niveau par rapport au 31/12/2019 en %
France			
Paris Aéroport (CDG+ORY)	86,7	+106,7%	80,2%
International			
Concessions intégrées globalement			
Ankara Esenboga - TAV Airports	8,6	+23,0%	62,9%
Izmir - TAV Airports	9,8	+30,0%	79,6%
Amman	7,8	+71,9%	87,8%
Almaty - TAV Airports	7,2	+18,5%	112,6%
Concessions mises en équivalence			
Santiago du Chili	18,7	+87,2%	76,1%
Antalya - TAV Airports	31,2	+41,8%	87,5%
Zagreb	3,1	+122,5%	90,9%
Médine	6,3	+260,7%	75,6%
New Delhi - GMR Airports Ltd	59,5	+60,2%	86,9%
Hyderabad - GMR Airports Ltd	19,0	+58,8%	85,6%

* L'ensemble des passagers au départ, à l'arrivée ou en transit, accueillis par l'aéroport.



Financement Antalya

En décembre 2021, 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 : 7 millions d'euros ;
- ◆ Résultat financier : 16 millions d'euros ;

- ◆ Résultat net : 17 millions d'euros ;
- ◆ Résultat net part du groupe : 8 millions d'euros ;
- ◆ Impact de la première application en capitaux propres part du groupe : 12 millions d'euros dont 16 millions d'euros au titre de la société mise en équivalence (cf. note 4.9.4).

Contexte macroéconomique

L'évolution du contexte géopolitique entraîne des dysfonctionnements incluant notamment une hausse significative des coûts énergétiques et des taux d'inflation plus élevés qu'ils ne l'ont été depuis des décennies. L'effet de l'augmentation des prix de l'énergie et plus globalement de l'inflation a été jusqu'à présent limité car une grande partie de la consommation d'électricité et de gaz du Groupe a été achetée à l'avance, et la majorité des marchés contractualisés avec des fournisseurs comportent des clauses d'indexations qui ne sont pas corrélées à l'inflation ou prévoient des prix fixes. La poursuite de ces hausses des prix ou leur stagnation à moyen terme pourrait avoir un impact négatif sur les charges opérationnelles ainsi que sur les investissements (coûts des matériaux) du Groupe.

Les banques centrales faisant du combat contre l'inflation une priorité ont mis en place des hausses des taux directeurs. De plus, les primes de crédit se sont élargies au fur et à mesure que les inquiétudes liées à la croissance économique se sont renforcées. En l'absence d'échéance majeure de refinancement le Groupe n'a pas été impacté par ces mouvements, il pourrait toutefois être exposé à une hausse de ses charges financières à moyen terme.

Débouclage des participations croisées avec Royal Schiphol Group

Dans le cadre du processus de cession ordonnée des participations croisées de 8% détenues respectivement par Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group, les actions détenues par Royal Schiphol Group ont été cédées en plusieurs étapes :

- ◆ le 10 novembre 2022, le Crédit Agricole Assurances, a acquis via sa filiale Predica, d'une part supplémentaire de 2,5% du capital du Groupe ADP auprès de Royal Schiphol Group. A l'issue de cette opération, la participation totale de Crédit Agricole Assurances dans le Groupe ADP est de 7,73%. Par ailleurs, il est rappelé que Crédit Agricole Assurances dispose d'un siège au Conseil d'administration du Groupe ADP.
- ◆ le 16 novembre 2022, une participation additionnelle d'environ 1,59% du capital du Groupe ADP a été acquise par Canada Pension Plan Investment Board, auprès de Royal Schiphol Group portant la participation totale de Canada Pension Plan Investment Board au capital du Groupe ADP à environ 5,64%.
- ◆ Le 6 décembre 2022, Royal Schiphol Group a annoncé la cession de sa participation résiduelle dans Aéroports de Paris ("Groupe ADP"). Cette cession représentait environ 3,91 % du capital du Groupe ADP, soit 3 869 859 actions. Elle a été effectuée dans le cadre d'un placement accéléré auprès d'investisseurs institutionnels au prix de 133 euros par action. A cette occasion, le Groupe ADP a racheté 296 882 actions, soit environ 0,3 % du capital, au prix unitaire de 133 euros. Ce rachat d'actions, d'un montant d'environ 39,5 millions d'euros, est financé sur la trésorerie disponible du Groupe ADP. Il a été effectué dans le cadre du programme de rachat d'actions autorisé par la 6ème résolution votée en Assemblée générale des actionnaires du 17 mai 2022. Il est destiné à couvrir toute attribution d'actions de performance du Groupe ADP et/ou attribution d'actions dans le cadre d'une opération d'actionnariat salarié.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

A l'issue du placement accéléré, Royal Schiphol Group ne détient plus d'actions dans le Groupe ADP. Conformément à l'accord de sortie qui avait été conclu entre les parties le 1er décembre 2008, Royal Schiphol Group a racheté les titres détenus par le Groupe ADP dans Royal Schiphol Group, ce qui marque la fin du processus de débouclage des participations croisées avec Royal Schiphol Group.

Le prix de vente de cette transaction, au profit du groupe ADP, s'élève à 420 millions d'euros. La cession s'est traduite par une plus-value de 46 millions d'euros en résultat financier.

Il permettra au Groupe ADP de saisir, de manière sélective, d'éventuelles opportunités de développement à l'international tout en poursuivant sa trajectoire de désendettement ciblant un ratio d'endettement de 3,5 à 4,5 fois l'EBITDA en 2025.

Renouvellement de la concession de l'aéroport d'Ankara

TAV Airports, membre du Groupe ADP, a remporté l'appel d'offres pour le renouvellement de la concession de l'aéroport d'Ankara. Ce succès fait suite à l'enchère organisée par l'autorité aéroportuaire turque (DHMI) le 20 décembre 2022 dans le cadre de laquelle TAV Airports a été le plus haut soumissionnaire. Cette concession a pour objet la réalisation d'investissements visant à augmenter les capacités de cet aéroport en contrepartie du droit de l'exploiter pendant 25 ans, entre le 24 mai 2025 et le 23 mai 2050. Le loyer total de la concession dû à la DHMI est de 475 millions d'euros (hors TVA) dont 25% (119 millions d'euros) seront versés dans les 90 jours suivant la signature du contrat de concession. Pendant la nouvelle période de concession, la redevance de service sera de 17 euros par passager international au départ, associée à une redevance de sécurité de 3 euros ; par ailleurs, la redevance de service sera de 3 euros par passager domestique au départ. L'investissement visant à augmenter les capacités de l'aéroport d'Ankara, notamment par la construction d'une piste supplémentaire et d'une extension du terminal passagers, est estimé à environ 300 millions d'euros dont les deux tiers seront engagés entre

2023 et 2026, et un tiers à démarrer au plus tard en 2038. Les comptes de la société seront consolidés par intégration globale. Les modalités actuelles d'exploitation de l'aéroport d'Ankara, géré par TAV Esenboğa, filiale détenue à 100 % par TAV Airports, membre du Groupe ADP, restent inchangées jusqu'au 23 mai 2025. Ankara est la capitale de la Turquie, accueillant le gouvernement turc et les ambassades étrangères. Deuxième plus grande ville de Turquie avec une population de plus de 5,5 millions d'habitants, elle est un carrefour autoroutier et ferroviaire de premier plan. L'aéroport d'Ankara Esenboğa se présente comme la porte d'entrée du centre de la Turquie vers le monde, accueillant 13,7 millions de passagers en 2019, dont 2,3 millions de passagers internationaux.

Cet évènement n'a pas d'incidence sur les comptes de l'exercice 2022. Cette concession donnera lieu à la comptabilisation d'une immobilisation incorporelle correspondant au droit d'exploitation, et ce à la différence de la concession actuelle qui est comptabilisée en créance financière conformément à l'interprétation IFRIC 12.

Mise en place du premier programme d'Euro Medium Term Notes (EMTN)

Aéroports de Paris a annoncé le 19 décembre 2022 la mise en place de son premier programme d'Euro Medium Term Notes (EMTN). Le Prospectus de Base du Programme a reçu le visa n°22-492 de l'Autorité des marchés financiers (AMF) le 16 décembre 2022. Le programme offre un cadre juridique destiné à régir à l'avance les opérations de financement obligataire qui seraient réalisées par Aéroports de Paris.

Aéroports de Paris est actuellement noté A (perspective négative) par S&P Global Ratings. Le prospectus du programme et les documents qui y sont incorporés par référence sont disponibles sur les sites internet du Groupe ADP (<https://www.parisaeroport.fr/groupe/finances>) et de l'Autorité des Marchés Financiers (www.amf-france.org).



NOTE 3 Périmètre de consolidation

3.1 Principes comptables liés au périmètre

Principes de consolidation

Les comptes consolidés comprennent les états financiers de la société 2022 ainsi que ceux de ses filiales qu'elle contrôle de manière exclusive ou de fait.

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

Selon cette méthode, la participation est comptabilisée :

- initialement au coût d'acquisition (y compris les frais d'acquisition directement liés à la transaction) ;
- puis est augmentée ou diminuée de la part du Groupe dans le résultat et les autres éléments des capitaux propres de l'entité détenue. La quote-part du Groupe dans le résultat des entreprises mises en équivalence est comptabilisée au sein du compte de résultat sur une ligne spécifique au sein du résultat opérationnel.

En cas d'acquisition successive, chaque tranche est inscrite initialement au coût d'acquisition et fait l'objet d'une allocation du coût entre les actifs et passifs identifiables évalués à la juste valeur à la date d'acquisition de chacune des tranches. La différence entre le coût d'acquisition d'une tranche et la quote-part de l'actif net évalué à la date de la transaction constitue un écart d'acquisition inclus dans la valeur des titres mis en équivalence.

En cas d'indice de perte de valeur d'une participation mise en équivalence, un test de dépréciation est réalisé et une dépréciation est constatée si la valeur recouvrable de la participation devient inférieure à sa valeur comptable.

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

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

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

A défaut de pouvoir démontrer le contrôle, le Groupe examine s'il partage le contrôle avec un ou plusieurs partenaires. Le contrôle conjoint est démontré si le Groupe et le(s) partenaire(s), considérés collectivement, ont le contrôle de l'entité au sens de la norme IFRS 11, et si les décisions concernant les activités pertinentes requièrent leur consentement unanime. Si le partenariat est qualifié de joint-venture et confère aux partenaires des droits sur l'actif net, l'entité est comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence. Si en revanche, ce partenariat confère des droits sur les actifs de la cible et des obligations sur ses passifs, le Groupe comptabilise ses quotes-parts d'actifs et de passifs lui revenant.

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



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

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

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

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

Aucune société du périmètre de consolidation ayant un impact significatif sur les comptes n'est située dans une économie hyper inflationniste. En Turquie, sur 13 sociétés dont la tenue de compte est en livre turque, 5 font l'objet de réévaluation afin de maintenir leurs éléments non monétaires en lien avec leur valeur de marché. Il s'agit des sociétés de services TAV Securites, BTA, Cakes and Bakes, TGS et TAV Operations services. Pour les autres, il n'a pas été jugé nécessaire d'opérer ce traitement compte tenu de l'activité des sociétés impactées.

Conversion des transactions en monnaies étrangères

Les transactions en monnaies étrangères sont comptabilisées comme suit :

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

Regroupements d'entreprises

En octobre 2018, l'IASB a publié un amendement à IFRS 3, modifiant la définition d'une activité. L'amendement est d'application obligatoire, de manière prospective, pour les transactions intervenant depuis le 1er janvier 2020. L'amendement précise qu'une activité est un ensemble intégré d'opérations et d'actifs susceptible d'être géré en vue de fournir des biens ou services à des clients, de produire des revenus de placement (tels que des dividendes ou des intérêts) ou de tirer d'autres produits d'activités ordinaires.

Les trois composantes d'une activité sont :

- Un ensemble d'inputs ;
- Des processus appliqués à ces inputs ;
- Le tout ayant la capacité de générer ou de contribuer à générer des outputs.

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

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

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

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

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

TAV Airports

La participation du Groupe ADP dans TAV Airports s'élève à 46,12 %. TAV Airports est un opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie et gère directement 13 aéroports dans le monde : Ankara Esenboga, Izmir Adnan Menderes, Alanya-Gazipasa, Milas-Bodrum en



Turquie, Antalya en co-contrôle avec Fraport en Turquie, Tbilissi et Batumi en Géorgie, Monastir et Enfidha en Tunisie, Skopje et Ohrid en Macédoine, Médine en Arabie Saoudite et l'aéroport de Zagreb aux côtés d'ADP International. Par l'intermédiaire de ses filiales, TAV Airports est également un opérateur dans d'autres domaines de services aéroportuaires, comme le duty free, la restauration, l'assistance en escale, l'informatique, la sécurité et les services d'exploitation. TAV Airports gère également les zones commerciales et les services de l'aéroport international de Riga en Lettonie. Avec une présence tout au long de la chaîne de valeur des services aéroportuaires, le modèle commercial intégré du groupe est essentiel à sa performance et à sa réussite économique. TAV Airports est présent au nouvel aéroport d'Istanbul (IGA) via ses sociétés de services TGS, HAVAS, ATU et BTA.

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

Almaty Airport

Almaty Airport Investment Holding B.V., un consortium dirigé par TAV Airports (dont le capital est détenu à 46,12 % par le Groupe ADP) a signé le 7 mai 2020 un accord portant sur le rachat d'une participation de 100 % de l'aéroport d'Almaty, et des activités connexes de carburant exercées par Venus Trading LLP.

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

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

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

GMR Airport Limited

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

En effet, de nombreuses décisions au sein de GMR Airports Ltd requièrent l'approbation conjointe du Groupe ADP et de GMR infrastructure Limited "GIL" (actionnaire principal de GMR Airports): les décisions relevant de l'assemblée générale nécessitent un minimum de 76% des droits de vote et au conseil d'administration, le nombre d'administrateurs nommés par ADP et "GIL" est identique.

Toutefois, GMR infrastructure Limited dispose d'un droit de vote prépondérant sur des décisions clés telles que celles sur le business plan, ce qui justifie que le Groupe ADP n'exerce qu'une influence notable. Il dispose néanmoins, en cas de désaccord sur le business plan, d'une option de vente sur ses titres pouvant être exercée sous certaines conditions.

Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel

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

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

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 mis en équivalence 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.

◆ **Cession des actions SOGEAC (Société de Gestion et d'exploitation de l'aéroport de Conakry)**

A la suite de discussions intervenues entre la République de Guinée et ADP International, l'intégralité des actions détenues par ADP International a été cédée à la République de Guinée en décembre 2022. L'impact net de la cession est de -2 millions d'euros.

◆ **Liquidation d'ADP Investissement Nederland**

La liquidation d'ADP Investissement Nederland a été actée conformément à la décision des associés du 27 décembre 2022. L'impact de l'opération est nul.

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 aéroport (boutiques, bars, restaurants, loueurs...), les activités de distribution commerciale (Extime Duty Free Paris (Ex SDA) 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 aéroport 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 auxquelles 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.



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

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

	Chiffre d'affaires				EBITDA	
	2022	dont produits inter-secteur	2021	dont produits inter-secteur	2022	2021
<i>(en millions d'euros)</i>						
Activités aéronautiques	1 675	1	1 028	1	499	30
Commerces et services	1 442	161	825	157	613	245
Dont Extime Duty Free Paris (Ex SDA)	631	-	311	-	12	(2)
Dont Relay@ADP	95	-	36	-	15	-
Immobilier	296	47	278	50	194	294
International et développements aéroportuaires	1 361	3	726	8	379	156
Dont TAV Airports	1 048	-	518	-	318	144
Dont AIG	263	-	159	-	84	43
Autres activités	166	40	170	34	19	26
Eliminations et résultats internes	(252)	(252)	(250)	(250)	-	-
Total	4 688	-	2 777	-	1 704	751

	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	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
<i>(en millions d'euros)</i>						
Activités aéronautiques	(381)	(374)	-	-	117	(343)
Commerces et services	(138)	(147)	-	-	475	98
Dont Extime Duty Free Paris (Ex SDA)	(12)	(14)	-	-	-	(16)
Dont Relay@ADP	(1)	(4)	-	-	14	(3)
Immobilier	(71)	(59)	1	-	124	235
International et développements aéroportuaires	(172)	(123)	13	(61)	221	(28)
Dont TAV Airports	(128)	(99)	53	(21)	244	24
Dont AIG	(42)	(23)	-	-	42	20
Dont GMR Airports Ltd	-	-	(46)	(24)	(46)	(24)
Autres activités	(20)	(16)	-	-	(1)	9
Elimination et résultats internes	-	-	-	-	-	-
Total	(782)	(719)	14	(61)	936	(29)

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

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 4 688 millions d'euros en 2022, en hausse de + 68.8 % par rapport à l'année 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 +647 millions d'euros à 1 675 millions d'euros et du segment commerces et services à Paris, en hausse de +617 millions d'euros à 1 442 millions d'euros ;
- ◆ Le chiffre d'affaires de TAV Airports, qui atteint 1 048 millions d'euros, en hausse de +530 millions d'euros. Ce chiffre d'affaires inclut celui de la société de gestion de l'aéroport

d'Almaty au Kazakhstan pour 334 millions d'euros en 2022 par rapport à 105 millions d'euros pour 2021 ;

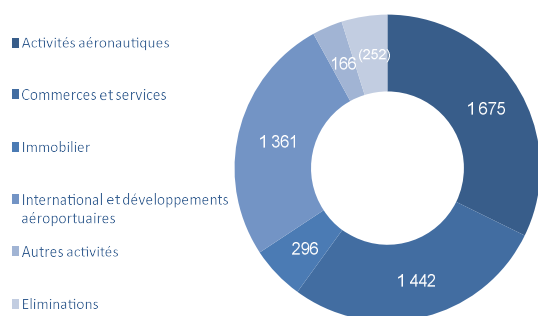
- ◆ Le chiffre d'affaires d'AIG, en hausse de + 104 millions d'euros, à 263 millions d'euros ;

Le montant des éliminations inter-segments s'élève à -252 millions d'euros en 2022, contre -250 millions d'euros en 2021.

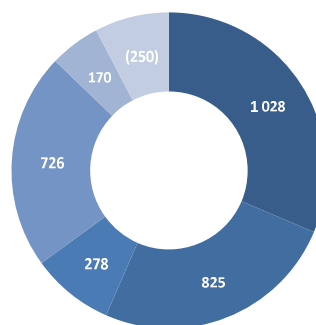
L'EBITDA 2021 du segment immobilier tenait compte de reprise de biens à l'issue de BAC et AOT pour 109 millions d'euros (cf. note 4.3).



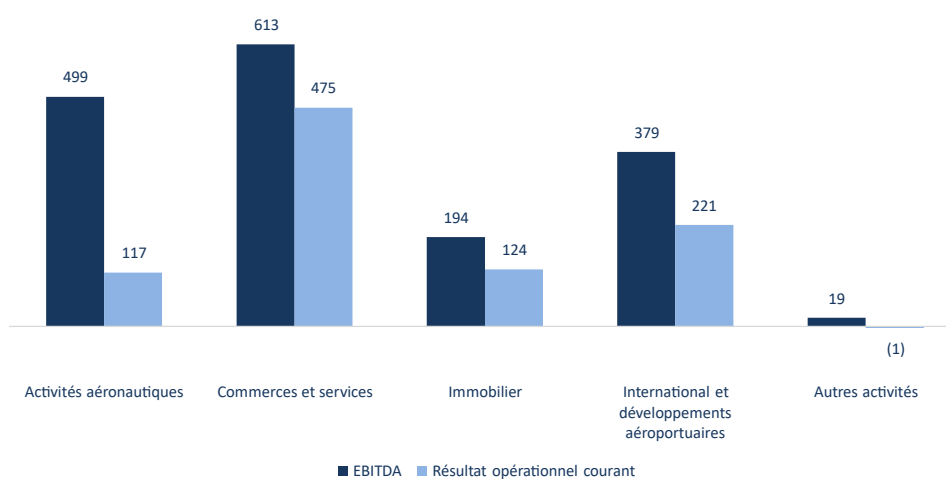
Chiffre d'affaires 2022: 4 688 millions d'euros



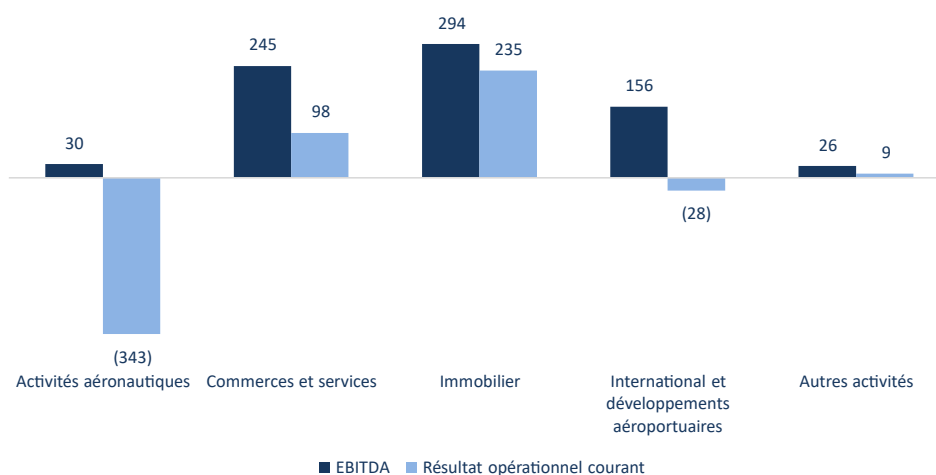
Chiffre d'affaires 2021: 2 777 millions d'euros



EBITDA et Résultat opérationnel courant 2022



EBITDA et Résultat opérationnel courant 2021



La ventilation du chiffre d'affaires par pays de destination est la suivante :

(en millions d'euros)	2022	2021
France	3 325	2 050
Turquie	414	282
Kazakhstan	334	105
Jordanie	263	159
Géorgie	91	49
Reste du monde	261	132
Chiffre d'affaires	4 688	2 777

La ventilation des actifs par pays se détaille comme suit :

(en millions d'euros)	2022	2021
France	14 415	14 688
Turquie	2 668	2 092
Kazakhstan	477	237
Jordanie	666	602
Géorgie	295	245
Reste du monde	324	498
Total des actifs	18 845	18 362



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 sûreté, la sûreté du transport aérien, le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs. Ce produit est versé au Groupe par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et financé par l'intermédiaire de la taxe 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 ;



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

- 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 **Extime Duty Free Paris (Ex 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). Extime Duty Free Paris (Ex 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 aéroports) et à l'immobilier de diversification. Ils sont issus de contrats de location simple. Les paiements fixes sont linéarisés sur la durée du bail conformément à la norme IFRS 16 "Contrats de location". Les charges locatives refacturées aux locataires sont également comptabilisées au sein du chiffre d'affaires. Le chiffre d'affaires du secteur Immobilier comprend également les produits d'intérêts issus des contrats de location-financement en tant que bailleur.

4. Secteur International et développements aéroportuaires

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

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

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

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

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

- **Revenus tirés des contrats long terme** : le chiffre d'affaires de ces contrats est reconnu selon la méthode de l'avancement par les coûts, en revenus tirés des contrats à long terme selon IFRS 15. Les modifications de travaux, les réclamations et les paiements incitatifs sont inclus



dans la mesure où ils ont été approuvés avec le client. Lorsque le résultat à terminaison ne peut pas être estimé de manière fiable, le chiffre d'affaires est reconnu dans la limite des coûts engagés. Lorsqu'il est probable que les coûts totaux du contrat dépasseront le total des produits du contrat, la perte attendue est immédiatement comptabilisée en charge.

- **Produits financiers liés aux activités ordinaires** : Ils correspondent aux produits d'intérêts liés à la désactualisation de la créance financière relative à la concession d'Ankara 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 :

(en millions d'euros)	2022					Total
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	
Redevances aéronautiques	1 003	-	-	618	-	1 621
Redevances spécialisées	209	13	-	10	1	233
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	428	-	-	-	-	428
Activités commerciales (i)	-	923	3	243	-	1 169
Parcs et accès	-	149	-	19	-	168
Prestations industrielles	-	46	-	5	-	51
Revenus locatifs fixes	15	96	233	40	-	384
Assistance en escale	-	-	-	242	-	242
Revenus tirés des contrats à long	-	40	-	32	2	74
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	12	-	-	12
Autres revenus	19	14	1	149	123	306
Total	1 674	1 281	249	1 358	126	4 688
(i) Dont Revenus locatifs variables	-	254	3	124	-	381

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe ADP s'établit à 4 688 millions d'euros en 2022, en hausse de + 1 911 millions d'euros par rapport à 2021, s'explique principalement par :

- La hausse de 62.9% du chiffre d'affaires du segment Activités aéronautiques, qui correspond aux seules activités aéroportuaires assurées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire des plateformes parisiennes provenant des redevances aéronautiques (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) liée à l'augmentation du trafic passagers et des mouvements d'avions. Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire étant déterminés par les coûts,

partiellement fixes, de ces activités, le chiffre d'affaires croît dans une moindre proportion que le trafic de passagers ;

- La hausse de 74.8% 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 à 2021 ;

- La hausse de 89.1 % 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 les recettes commerciales sur 2022.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

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

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

(en millions d'euros)	2022	2021
Chiffre d'affaires	4 688	2 777
Air France	769	485
Turkish Airlines	139	66
EASY JET	85	33
Royal Jordanian	66	36
FEDERAL EXPRESS CORPORATION	49	41
Qatar Airways	48	30
Vueling Airlines	43	17
Pegasus Airlines	46	35
EMIRATES	30	16
AIR ASTANA	29	15
Autres compagnies aériennes	909	433
Total compagnies aériennes	2 213	1 207
Direction Générale de l'Aviation Civile	430	382
ATU	61	33
Société du Grand Paris	42	16
Autres clients	1 942	1 139
Total autres clients	2 475	1 570

4.3 Autres produits opérationnels courants

Les autres produits opérationnels courants comprennent des indemnités, des subventions d'exploitation ainsi que les quotes-parts de subventions d'investissement qui sont rapportées au résultat au même rythme que les amortissements des immobilisations subventionnées et la plus-value constatée lors de la reprise en pleine propriété des actifs à l'issue des baux à construction et Autorisations d'occupation temporaire (cf. note 6.3).

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	2022	2021
Reprise de biens à l'issue des BAC/AOT*	7	109
Subventions d'exploitation	1	19
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	5	4
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	(1)	(2)
Autres produits	43	26
Total	55	156

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



En 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 7 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 ;
 - un bâtiment de la société SOGARIS (le produit associé est étalé jusqu'à la reprise effective du bien en 2028).
- ◆ Et d'autre part, des indemnités comptabilisées pour 32 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 21 millions d'euros au 31 décembre 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 109 millions d'euros dont :

- ◆ Un ensemble immobilier identifié sous le nom « Bâtiment KS » (18 599 m²), occupé par Air France sur la plateforme de Roissy ;
- ◆ Un ensemble immobilier utilisé en tant que Centre de Tri par La Poste (22 414 m²) ;
- ◆ Une gare de fret utilisée en tant que Centre de Tri (18 206 m²) occupé par Chronopost ;
- ◆ Un ensemble immobilier d'entrepôts d'activité (29 533 m²) occupé par le groupe WFS ;
- ◆ Un actif entrepôt (10 890 m²) libéré par DSV.

4.4 Clients et comptes rattachés

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Créances clients	932	822
Clients douteux	114	125
Cumul des dépréciations	(108)	(120)
Montant net	938	827

La créance client de la direction générale de l'aviation Civile de 368 millions d'euros ne tient pas compte d'une avance de 256 millions d'euros versée afin de couvrir les dépenses de fonctionnement. Cette avance, qui figure en autres dettes (cf note 4.8) compense en partie la baisse des recettes versées par les compagnies aériennes.

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Cumul des dépréciations à l'ouverture	(120)	(129)
Augmentations	(21)	(19)
Diminutions	34	37
Ecart de conversion	(1)	1
Variation de périmètre	-	(11)
Autres variations	-	1
Cumul des dépréciations à la clôture	(108)	(120)

Le Groupe classe les créances par niveau de risque de défaillance des clients auquel un taux de dépréciation est associé en fonction de l'antériorité de la créance.

Les dépréciations de créances au 31 Décembre 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.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

4.5.1 Achats consommés

Le détail des achats consommés est le suivant :

(en millions d'euros)	2022	2021
Achats de marchandises	(408)	(232)
Coûts des carburants vendus	(197)	(44)
Electricité	(52)	(38)
Ingénierie sous-traitée et autres achats d'études	(7)	(6)
Gaz et autres combustibles	(19)	(13)
Fournitures d'exploitation	(11)	(7)
Produits hivernaux	(6)	(4)
Achats de matériels, équipements et travaux	(55)	(39)
Total	(755)	(383)

La hausse des achats consommés de 372 millions d'euros par rapport à 2021 s'explique de la manière suivante par principaux postes :

- Une hausse des achats de marchandises de 176 millions d'euros principalement liés à la hausse des coûts de marchandises vendues chez les co-entreprises commerciales, corrélées à la hausse du chiffre d'affaires ;
- Une hausse des coûts de carburants vendus de 153 millions d'euros uniquement chez Almaty sous les effets combinés de l'effet année pleine liée à l'intégration de la concession en mai 2021 et une hausse des volumes vendus sur la même période ;
- Une hausse des achats de matériels, équipements et travaux de 16 millions d'euros principalement liés aux travaux réalisés pour le compte de la Société du Grand Paris dans le cadre de la construction de la gare à Paris-Orly.

4.5.2 Autres charges opérationnelles courantes

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

(en millions d'euros)	2022	2021
Services et charges externes	(1 106)	(789)
Impôts et taxes	(233)	(195)
Autres charges d'exploitation	(116)	(77)
Total	(1 455)	(1 061)

Détail des services et charges externes

(en millions d'euros)	2022	2021
Sous-traitance	(525)	(386)
Sûreté	(220)	(166)
Nettoyage	(85)	(59)
PHMR (Personne Handicapée à Mobilité Réduite)	(61)	(42)
Transports	(26)	(16)
Gardiennage	(20)	(20)
Recyclage chariots	(10)	(9)
Autres	(103)	(74)
Entretien, réparations & maintenance	(182)	(143)
Loyers et redevances de concessions*	(145)	(87)
Etudes, recherches & rémunérations d'intermédiaires	(83)	(52)
Assurances	(22)	(21)
Missions, déplacements & réceptions	(15)	(6)
Publicité, publications, relations publiques	(25)	(16)
Locations et charges locatives	(10)	(19)
Services extérieurs divers	(12)	(6)
Personnel extérieur	(32)	(16)
Autres charges et services externes	(55)	(37)
Total	(1 106)	(789)

* 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)	2022	2021
Taxe foncière	(69)	(76)
Taxes non récupérables sur prestations de sûreté	(64)	(42)
Contribution économique territoriale	(44)	(26)
Autres impôts & taxes	(56)	(51)
Total	(233)	(195)

Les impôts et taxes s'établissent à 233 millions d'euros au 31 Décembre 2022 :

- ◆ La hausse de la taxe foncière en 2022 (s'expliquant principalement par l'augmentation des taux votés par les collectivités et la revalorisation annuelle des bases taxables), est largement compensée par les 13 millions d'euros de dégrèvements obtenus au titre de l'inexploitation des plates-formes parisiennes pendant la période Covid.
- ◆ En matière de Contribution économique territoriale, la variation est due à l'augmentation de la valeur ajoutée du fait de la reprise de l'activité qui a un effet sur la CVAE (+50%) ainsi que sur le plafonnement à la valeur ajoutée et le dégrèvement associé.
- ◆ Les taxes non récupérables sur prestations de sûreté augmentent de 22 millions d'euros principalement en raison de la hausse des dépenses de sûreté en lien avec celle du trafic.
- ◆ Chez ADP SA, les autres impôts comprennent principalement :
 - la taxe sur les bureaux en Ile de France pour 7 millions euros ;
 - les taxes d'assainissement pour 4 millions d'euros ;
 - la redevance DGAC pour 2 millions d'euros ;
 - la Contribution Sociale de Solidarité pour 2 millions d'euros ;
 - la taxe sur les surfaces de stationnements pour 1 million d'euros.

Détail des autres charges d'exploitation

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

4.6 Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Fournisseurs d'exploitation	616	494
Fournisseurs d'immobilisations	293	291
Total	909	785

4.7 Autres créances et charges constatées d'avance

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Avances et acomptes versés sur commandes	90	81
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	122	107
Créances au personnel et charges sociales	14	19
Charges constatées d'avance	37	43
Autres créances	44	48
Total	307	298



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

4.8 Autres dettes et produits constatés d'avance

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Avances et acomptes reçus sur commandes *	329	278
Dettes sociales	224	253
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	89	82
Avoirs à établir	26	30
Produits constatés d'avance	175	167
Loyers de concessions exigibles < 1 an	123	45
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires / acquisition de titres **	67	57
Autres dettes	138	96
Total	1 171	1 008

* incluant l'avance de l'Agence France Trésor pour un montant de 256 millions d'euros au 31 décembre 2022 et 241 millions d'euros au 31 décembre 2021.

** concerne principalement les titres GMR Airports Limited.

Les produits constatés d'avance concernent principalement Aéroports de Paris SA pour 133 millions d'euros et comprennent des loyers payés d'avance et de la facturation relative à CDG Express pour 57 millions d'euros.

Les dettes sur loyers de concessions exigibles concernent TAV Airports au titre des concessions de TAV Tunisia, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum 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^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2051. Les modalités actuelles d'exploitation de l'aéroport restent inchangées jusqu'au 31 décembre 2026.

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

Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel : co-entreprise détenue à hauteur de 45% par ADP International, 40% par Vinci Airports et 15% par Astaldi, opérant la concession de l'Aéroport international de Santiago pour une durée de 20 ans et ayant pour objet d'assurer le financement, la conception et la construction d'un nouveau terminal de 175 000 m².

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

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

(en millions d'euros)	2022	2021
International et développements aéroportuaires	13	(61)
Immobilier	1	-
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	14	(61)

En l'absence d'obligation ou d'intention de combler les pertes des entités mises en équivalence, le Groupe arrête de reconnaître les quotes-parts de pertes de sociétés mises en équivalence lorsque les titres mis en équivalence sont à zéro. Les quotes-parts de pertes non

reconnues cumulées s'élèvent à 298 millions d'euros dont 67 millions d'euros au titre de l'année 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

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

La valeur recouvrable des participations mises en équivalence est estimée en actualisant soit la quote-part groupe de flux de trésorerie après service de la dette, soit les dividendes versés au coût des fonds propres. S'agissant du taux d'actualisation, les données utilisées par le Groupe ADP sont basées sur des moyennes des 3 derniers mois pour le taux sans risque et la prime de marché.

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

Le lancement, depuis le 1^{er} semestre 2021, d'une campagne de vaccination contre le Covid-19 inédite à l'échelle mondiale a permis d'apporter une réponse forte à la crise sanitaire mondiale sévissant depuis le début de l'année 2020 et, ce faisant, d'autoriser une réouverture progressive des frontières entre de nombreux pays, dans des conditions initialement contraintes mais qui se sont globalement normalisées au cours du 1^{er} semestre 2022. Cette réouverture, qui s'est accélérée en 2022, a entraîné une reprise globale des liaisons aériennes et plus généralement du trafic aérien ; ainsi, le trafic aérien en 2022 est nettement supérieur au trafic 2021 pour la quasi-totalité des aéroports du Groupe, aussi bien en termes de mouvements d'avions que de nombre de passagers.

Néanmoins, le conflit entre la Russie et l'Ukraine en cours depuis le mois de 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. Au-delà de cet impact plutôt circonscrit, le conflit entre la Russie et l'Ukraine a été le catalyseur d'une détérioration de l'environnement

macroéconomique mondial, avec en premier lieu une crise énergétique forte et de manière plus générale une envolée de l'inflation à l'échelle mondiale, qui s'est répercutée de manière directe ou indirecte sur les taux d'intérêt et les attentes des investisseurs. A titre, d'exemple, le taux de l'OAT 10 ans, taux fixe auquel l'Etat français emprunte sur une durée de 10 ans, a augmenté de près de 300 points de base entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2022. Cela se traduit par une hausse générale des taux d'actualisation depuis décembre 2021, à travers la hausse des taux sans risque et des primes de risque pays, hausse qui a un impact défavorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe.

Ces éléments justifient donc que le Groupe ait conduit des tests de dépréciation sur certains titres mis en équivalence dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation de ces participations, en prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date. Au regard de l'évolution de la situation depuis décembre 2021, seuls GMR Airports Ltd, Fraport-TAV Antalya 1, Fraport-TAV Antalya 2, Ravinala Airports, Nuevo Pudahuel ainsi que la société de service ATU ont de nouveau fait l'objet d'un test de dépréciation.

Pertes de valeur des sociétés mises en équivalence par segment

Les tests de dépréciation des participations mises en équivalence sont basés sur des scénarios de reprise de trafic dans lesquels les niveaux de 2019 devraient être atteints entre 2023 et 2024 - en ligne avec les hypothèses retenues dans le cadre des tests de dépréciation réalisés au 31 décembre 2020 - en fonction des caractéristiques de chacune des participations et s'appuyant sur les prévisions de trafic à moyen terme d'Eurocontrol / IATA pour les géographies concernées. Par ailleurs, les plans d'affaires sont fonction des durées contractuelles des concessions.

Les tests menés sur les titres mis en équivalence ont conclu à la nécessité de constater une dépréciation de 4 millions d'euros.

La principale sensibilité des tests repose sur le taux d'actualisation. Une variation du coût des fonds propres de +100 points de base n'induirait pas de dépréciation complémentaire.

Des analyses ont par ailleurs été menées au niveau du trafic, visant à étudier la sensibilité à une dégradation du trafic de la valeur des concessions aéroportuaires à l'international qui ont été testées. Une décote de 100 points de base appliquée au taux de croissance annuel moyen du trafic sur la durée résiduelle d'exploitation pour chacune des concessions testées induirait une dépréciation complémentaire de 66 millions d'euros.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

4.9.3 Détail des montants au bilan

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
International et développements aéroportuaires	1 854	1 551
Immobilier	23	23
Autres activités	2	9
Total entreprises mises en équivalence	1 879	1 583

Les principaux écarts d'acquisition comptabilisés et inclus dans les quotes-parts ci-dessus mises en équivalence s'élèvent à 272 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 31/12/2022
International et développements aéroportuaires	1 551	13	(7)	384	(63)	16	(20)	(20)	1 854
Immobilier	23	1	-	-	-	-	-	(1)	23
Autres activités	9	-	-	-	-	-	(7)	-	2
Total entreprises mises en équivalence	1 583	14	(7)	384	(63)	16	(27)	(21)	1 879

* 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 ainsi que TransPort Beheer BV, TransPort CV et SOGEAC (cf. Note 3.2.1).

Les effets de la norme IAS 29 (Hyperinflation), relatifs à la société TGS, s'élèvent à 8 millions d'euros en résultat et à 16 millions d'euros en capitaux propres.

4.9.5 Informations financières résumées

Les agrégats financiers du groupe GMR Airports Ltd et de TAV Antalya présentés ci-dessous ont été établis conformément aux IFRS telles qu'adoptées par l'Europe et homogénéisés des normes Groupe. A noter que les comptes de GMR Airports Ltd présentés sont les comptes intermédiaires au 31 décembre 2022 établis sur la base de comptes audités au 30 septembre 2022 et ajustés des opérations sur le dernier trimestre 2022

(en millions d'euros)	GMR Airports Ltd		TAV Antalya		Nuevo Pudahuel	
	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Actifs non courants	3 711	3 357	476	511	402	452
Actifs courants	729	967	290	101	52	56
Total des actifs	4 440	4 324	766	612	454	508

(en millions d'euros)	GMR Airports Ltd		TAV Antalya		Nuevo Pudahuel	
	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Capitaux propres - part du Groupe	190	332	93	(18)	(417)	(293)
Participations ne donnant pas le contrôle	138	180	-	-	-	-
Total des capitaux propres	328	512	93	(18)	(417)	(293)
Passifs non courants	3 594	3 093	560	578	838	758
Passifs courants	518	719	113	52	33	43
Total des capitaux propres et passifs	4 440	4 324	766	612	454	508



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

	GMR Airports		TAV Antalya		Nuevo Pudahuel	
(en millions d'euros)	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Produit des activités ordinaires	392	390	386	241	58	32
Résultat opérationnel	37	94	216	99	(87)	(79)
Résultat financier	(104)	(143)	(44)	(49)	(28)	(11)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	4	1	-	-		
Résultat avant impôt	(63)	(48)	172	50	(115)	(90)
Impôts sur les résultats	(7)	3	(47)	(11)	16	(5)
Résultat net	(70)	(45)	125	39	(99)	(95)
Résultat net part du Groupe	(68)	(41)	125	39	(99)	(95)
Résultat net part des intérêts minoritaires	(2)	(4)	-	-		
Résultat global total pour la période	(145)	(57)	125	39	(102)	(69)



NOTE 5 Avantages au personnel

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

Avantages postérieurs à l'emploi – Régimes à cotisations définies

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

Avantages postérieurs à l'emploi – Régimes à prestations définies

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

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

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

Les éléments d'évolution de la provision comprennent notamment :

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

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

Autres avantages à long terme

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

Les indemnités de cessation d'emploi

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

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

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

5.1 Charges de personnel

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en millions d'euros)	2022	2021
Salaires et traitements	(656)	(561)
dont Indemnité activité partielle	1	32
Charges sociales	(247)	(209)
Coût salarial immobilisé	49	46
Participation et intéressement	(12)	-
Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	4	(15)
Total	(862)	(739)



Les charges de personnel 2022 s'établissent à 862 millions d'euros en lien avec :

- une hausse des charges de personnel de TAV Airports pour 79 millions d'euros, liée à des hausses des salaires en Turquie en 2022 par rapport à 2021 ainsi qu'à l'effet de l'intégration globale d'Almaty depuis mai 2021 ;
- une hausse des charges de personnel des filiales commerciales à Paris (Extime Duty Free Paris & Relay@ADP) pour 26 millions d'euros ;
- l'impact des mesures de revalorisations salariales des collaborateurs d'ADP SA effectives depuis le 1^{er} juillet 2022 (ces mesures consistent en un retour au niveau de rémunération de 2019 pour les collaborateurs concernés par le Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT) et une augmentation générale

supplémentaire de 3 % pour l'ensemble des collaborateurs de ADP SA) ainsi qu'un impact positif de 20 millions d'euros, lié à la reprise d'une provision sur engagements sociaux (dénonciation du régime L137-11, dit "article 39").

Le coût salarial immobilisé dont le montant atteint 49 millions d'euros (en hausse de 3 millions d'euros) représente essentiellement le coût interne relatif aux salariés qui participent aux projets de construction des actifs de l'entreprise notamment dans le cadre des études, de la surveillance des travaux et de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage.

En 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.

L'effectif moyen salarié s'établit comme suit :

	2022	2021
Effectif moyen salarié	26 184	25 720

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

5.2.1 Description des différents avantages

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

Le Groupe octroie en France une indemnité de départ aux salariés faisant valoir leur droit à la retraite à leur propre initiative. L'indemnité versée, alors conditionnée par l'achèvement de la carrière au sein du Groupe aux salariés en contrat de travail à durée indéterminée, est un capital en nombre de mois de salaire de référence dépendant de l'ancienneté Groupe à la date du départ en retraite.

Ce barème varie d'une société du Groupe à l'autre suivant les conventions collectives et/ou accords internes applicables. Cette indemnité ne peut être toutefois inférieure à l'indemnité légale de départ à la retraite en cas de départ à l'initiative du salarié en nombre de mois de rémunération moyenne brute :

- ◆ De 10 à 14 ans : 0,5 mois
- ◆ De 15 à 19 ans : 1 mois
- ◆ De 20 à 29 ans : 1,5 mois
- ◆ 30 ans et au-delà : 2 mois

Aéroports de Paris SA

Un accord interne octroie un nombre de mois de traitement de base suivant les années de service à la retraite :

- ◆ De 1 à 10 ans : 1 mois par année d'ancienneté,
- ◆ De 11 à 20 ans : ½ mois par année d'ancienneté,
- ◆ 21 ans et au-delà : ¼ mois par année d'ancienneté.

ADP Ingénierie, ADP International, Sysdream

La convention collective applicable est celle des bureaux d'études techniques (« syntec ») : l'indemnité versée correspond, après 5 ans de service au sein de la société, à un cinquième de salaire de référence mensuel par année de service à la date du départ à la retraite.

HubOne

La convention collective applicable est celle des télécommunications : l'indemnité versée dépend du salaire de référence annuel et nombre d'années de service dans la société à la date du départ à la retraite :

- ◆ 10 à 19 ans : 1/5 du salaire annuel
- ◆ 20 à 29 ans : 2/5 du salaire annuel
- ◆ 30 ans et au-delà : 3/5 du salaire annuel

En cas de versement de cette indemnité de départ à la retraite à l'initiative du salarié, l'employeur supporte des charges patronales, applicables dès le premier euro. Ce coût supporté par les sociétés françaises du Groupe est pris en compte dans l'estimation des engagements sociaux relatifs aux régimes d'indemnités de fin de carrière.

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

TAV Airports et AIG

Sociétés de TAV Airports en Turquie : la législation du travail en vigueur octroie des indemnités forfaitaires pour les salariés rattachés à des entités opérant en Turquie. Un engagement social est mesuré lorsque ces indemnités sont versées aux salariés ayant au moins un an d'ancienneté, dans le cadre d'un départ à la retraite, un décès, et une fin de concession. Cette indemnité correspond à un mois de salaire de référence par année de service ; ce salaire est légalement plafonné.

AIG en Jordanie : il s'agit d'une indemnité versée en cas de départ en retraite, décès ou départ de la société. Cette indemnité varie suivant deux sous-populations : l'une correspond à un mois de salaire de référence par année de service jusqu'à l'âge de 60 ans, l'autre par année de service à compter de l'âge de 60 ans. Des charges patronales supportées par l'employeur sont prises en compte dans l'estimation de l'engagement social.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

B. AUTRES REGIMES

Au-delà des indemnités de fin de carrière, d'autres avantages octroyés par la société Aéroports de Paris SA font l'objet d'une estimation :

- ◆ Régime de couverture santé : la société participe au financement des cotisations relatives à deux contrats de mutuelle couvrant des populations fermées d'anciens salariés actuellement retraités. L'engagement social estimé inclut toute taxe supportée par la société, ainsi que toute augmentation future engendrée par la hausse des coûts médicaux.
- ◆ Régime de préretraite : ce régime consiste à verser un revenu de remplacement sur une période temporaire précédant le départ à la retraite des pompiers. Ce régime reste ouvert aux pompiers en activité, sous réserve de remplir l'ensemble de conditions du règlement de régime. Des charges sociales patronales et la taxe Fillon de 50% sont pris en compte dans l'estimation de l'engagement social.
- ◆ Deux régimes de retraite supplémentaires disposant chacun d'un contrat d'assurance pour la prise en charge du paiement des rentes :
 - Le premier régime de retraite concerne uniquement la population de salariés bénéficiaire du régime de préretraite PARDA. Pour ce régime la taxe Fillon sur les rentes est applicable (à 32% pour les liquidations survenues à compter du 1^{er} janvier 2013) et est prise en compte dans le calcul de

l'engagement. Le contrat d'assurance est réalisé avec BNP Paribas Cardif ;

- Le deuxième régime de retraite concernait l'ensemble de la population d'ADP SA. Pour ce régime, la taxe Fillon sur le financement était applicable (24%) et était prise en compte dans le calcul de l'engagement. Le contrat d'assurance était réalisé avec Predica

Conformément à l'ordonnance n°2019-697 du 3 Juillet 2019, ADP SA a organisé la fermeture de ces deux dispositifs aux nouveaux entrants à compter de juillet 2019, et a procédé à la cristallisation des droits au 31 décembre 2019.

Le deuxième régime dit « Régime Predica » a été dénoncé le 1^{er} avril 2021, ouvrant de ce fait une période de négociation avec les organisations syndicales représentatives. La négociation a été finalisée au 30 juin 2022 avec une fermeture du régime au 30 juin 2022, générant une perte totale des droits des salariés éligibles.

La dette sociale relative à ce régime a donc été reprise à cette date générant les impacts suivants :

- 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)

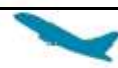
- ◆ Un régime de médailles : la société octroie à ses salariés les médailles d'honneur du travail de l'aéronautique

5.3 Indemnités de cessation d'emploi

Pour rappel, au 31 décembre 2021, la provision pour Rupture Conventionnelle Collective (RCC) chez ADP SA s'établissait à 209 millions d'euros sur la base de 1 150 salariés éligibles et concerne principalement le portage des salaires sur la période prévue par l'accord.

Le solde de la provision au 31 décembre 2022 s'élève à 96 millions d'euros nets.

En 2021, Aéroports de Paris SA avait mis en œuvre un Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT). Au 31 décembre 2022, la provision PACT s'élève à 13 millions d'euros pour 160 salariés ayant quitté l'entreprise. La variation 2022 de 18 millions d'euros correspond notamment à 12 millions d'euros d'utilisations sur la base des versements réalisés et 6,0 millions d'euros de reprises, principalement dû à l'ajustement du nombre de départs.



5.3.1 Détail des engagements au titre des différents avantages

La variation, la décomposition et la réconciliation des engagements se détaillent comme suit :

	Avantages postérieurs à l'emploi, autres avantages long terme et indemnités de cessation d'emploi							
(en millions d'euros)	IFC	Retraites supplé-mentaires	PARDA	Couverture santé	Indemnités pour cessation d'emploi	Médailles d'honneur et du travail	Total au 31/12/2022	Total au 31/12/2021
Provision en début de période	307	28	23	38	257	1	654	748
Charge / (Produit) comptable sur la période (hors réduction d'effectifs)	25	(19)	5	-	-	-	11	32
Charge / (Produit) comptable sur la période Réduction d'effectifs **	(3)	-	-	-	(144)	-	(147)	(79)
(Gains) / Pertes actuariels reconnus en OCI *	(52)	(5)	(4)	(5)	-	-	(66)	(31)
Cotisations employeur	-	-	-	-	-	-	-	(1)
Coûts administratifs payés par les actifs de couverture	-	(1)	-	-	-	-	(1)	-
Prestations payées directement par l'employeur	(3)	-	(1)	(3)	-	-	(7)	(8)
Acquisition / cession	1	-	-	-	-	-	1	-
Gains / (Perte) dus au taux de change	(3)	-	-	-	-	-	(3)	(7)
Provision / (Actif) à reconnaître en fin de période	272	3	23	30	113	1	442	654
Engagement à l'ouverture	307	28	23	38	257	1	654	748
Coût des services rendus	20	1	5	-	1	-	27	60
Coût d'intérêt sur l'engagement	5	-	-	-	-	-	5	3
(Gains) / Pertes actuariels	(52)	(5)	(4)	(5)	-	-	(66)	(31)
Prestations versées par les actifs de couverture	-	(1)	-	-	-	-	(1)	(1)
Prestations versées directement par l'employeur	(3)	-	(1)	(3)	-	-	(7)	(8)
Coût des services passés - Modification de régime	-	(20)	-	-	-	-	(20)	2
Coût des services passés - Réduction d'effectifs	(3)	-	-	-	-	-	(3)	(110)
Autre coût des services passés - Réduction d'effectifs	-	-	-	-	(145)	-	(145)	(2)
Acquisition / cession	1	-	-	-	-	-	1	-
Gains / (Perte) dus au taux de change	(3)	-	-	-	-	-	(3)	(7)
Engagement à la clôture	272	3	23	30	113	1	442	654

* Le total des gains et pertes actuariels générés sur l'engagement au cours de l'année 2022 s'explique principalement par la hausse significative des taux d'actualisation (pour la France et la Turquie) contrebalancé partiellement par la hausse de l'inflation long terme. Par ailleurs, les écarts actuariels d'expérience générés cette année sont principalement dus aux mises à jour du « salaire minimum » et du « salaire plafond » des régimes turcs ainsi que des mouvements de salariés (départs plus importants que prévus au travers de l'hypothèse de turnover et nouveaux entrants principalement).



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

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

(en millions d'euros)	Dettes actuarielles	Juste valeur des actifs de couverture	Dettes actuarielles nettes
Au 01/01/2021	748	-	748
Droits acquis au cours de l'exercice	60	-	60
Effet de l'actualisation	3	-	3
Ecart actuariel de la période	(31)	-	(31)
Réductions / Transferts de régimes	-	-	-
Réductions / Transferts de régimes/ Réduction d'effectifs	(110)	-	(110)
Variation de périmètre	-	-	-
Flux de trésorerie :			
Paievements aux bénéficiaires	(8)	-	(8)
Cotisations versées	(1)	-	(1)
Autres variations	(7)	-	(7)
Au 31/12/2021	654	-	654
Droits acquis au cours de l'exercice	27	-	27
Effet de l'actualisation	5	-	5
Ecart actuariel de la période	(66)	-	(66)
Réductions / Transferts de régimes	(165)	-	(165)
Réductions / Transferts de régimes/ Réduction d'effectifs	(3)	-	(3)
Variation de périmètre	1	-	1
Flux de trésorerie :			
Paievements aux bénéficiaires	(7)	-	(7)
Cotisations versées	(1)	-	(1)
Autres variations	(3)	-	(3)
Au 31/12/2022	442	-	442

5.3.2 Hypothèses de calcul

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

Au 31/12/2022	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	3,80%	21,90%	5,90%
Taux d'inflation	2,30%	19,30%	N/A
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	2,30% - 4,15%	20,30%	3,20%
Hausse future des dépenses de santé	3,05%	N/A	N/A
Age moyen de départ en retraite	62 - 65 ans	51 - 52 ans	55 - 60 ans

Au 31/12/2021	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	0,90%	18,60%	5,90%
Taux d'inflation	1,80%	14,00%	N/A
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	1,80% - 3,35%	15,00%	3,20%
Hausse future des dépenses de santé	2,55%	N/A	N/A
Age moyen de départ en retraite	62 - 65 ans	51 - 52 ans	55 - 60 ans

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.



Les tableaux ci-après présente la sensibilité des engagements de retraite et autres avantages hors plans de départs aux principales hypothèses actuarielles :

(en millions d'euros)	Hypothèse basse	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2022	Hypothèse haute	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2022
Dérive des coûts médicaux	-1,00%	(2)	1,00%	3
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du	-0,50%	17	0,50%	(16)
Taux de mortalité	- 1 an	2	+ 1 an	(2)
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	-0,50%	(14)	0,50%	15

(en millions d'euros)	Hypothèse basse	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2021	Hypothèse haute	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2021
Dérive des coûts médicaux	-1,00%	(4)	1,00%	4
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du	-0,50%	24	0,50%	(22)
Taux de mortalité	- 1 an	4	+ 1 an	(4)
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	-0,50%	(17)	0,50%	18

5.4 Provisions pour engagements sociaux au bilan

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

(en millions d'euros)	2022	2021
Provisions au 1er janvier	654	748
Augmentations	33	65
Dotations d'exploitation	26	31
Dotations financières	5	3
Dotations aux provisions pour éléments non récurrents	1	31
Augmentation liée aux variations de périmètre	1	-
Diminutions	(245)	(159)
Provisions utilisées	(89)	(73)
Reconnaissance de (gains) / pertes actuariels nets	(66)	(31)
Réduction de régimes	(87)	(48)
Autres variations	(3)	(7)
Provisions au 31 décembre	442	654
Part non courante	386	513
Part courante	56	141

La forte variation des taux d'actualisation en France sur l'année 2022 (passage de 0,90% à 3,80%) 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 80 millions d'euros pour le périmètre France. Cet impact est reconnu en autre élément du résultat global au 31 décembre 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 ont perdu définitivement leurs droits à compter du 30 juin 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 amendment » au 30 juin 2022 et représente un gain de 20 millions d'euros reconnu en résultat.

5.4.1 Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le Groupe estime devoir verser aux actifs des régimes à prestations définies au 31 décembre 2022 ne présente pas de caractère significatif.



NOTE 6 Immobilisations incorporelles, corporelles et de placement

6.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent :

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

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

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

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

*cf. note 6.1.1

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

	Ecarts d'acquisition*	Droit d'opérer les aéroports en concession **	Logiciels	Autres	Immobilisations 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)
Valeur nette au 01/01/2022	221	2 550	87	118	31	3 007
Investissements	-	1	7	-	35	43
Amortissements	-	(122)	(33)	(7)	-	(162)
Dépréciations net de reprise	(7)	10	(1)	-	-	2
Variations de périmètre	2	-	-	4	-	6
Ecarts de conversion	5	100	-	-	-	105
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	-	1	-	-	1
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	-	25	2	(25)	2
Valeur nette au 31/12/2022	221	2 539	86	117	41	3 004
Valeur brute	293	3 380	398	242	41	4 354
Cumul des amortissements et dépréciations	(72)	(841)	(312)	(125)	-	(1 350)

* cf. note 6.1.2 ** cf. note 6.1.1



6.1.1 Droit d'opérer les aéroports en concession

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

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

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

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

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

	Izmir Adnan Menderes International Airport	Milas-Bodrum Airport	Esenboga et Gazipasa	Tbilisi et Batumi International Airport	Monastir et Enfidha International Airport	Skopje et Ohrid International Airport	Queen Alia International Airport
Pays	Turquie	Turquie	Turquie	Géorgie	Tunisie	Macédoine	Jordanie
Date de fin de contrat	Décembre 2034	Décembre 2037	Mai 2050* et Mai 2036	Février 2027 et Août 2027	Mai 2047	Juin 2032**	Novembre 2032

* 25 ans d'extension obtenus à la suite de l'appel d'offre remporté dans le cadre de l'enchère organisée par l'autorité aéroportuaire turque (DHMI).

** 2 ans d'extension obtenus à la suite de 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 3 380 millions d'euros au 31 Décembre 2022 (2 539 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 comptabilisés en fonction des prévisions de trafic.

S'agissant du contrat de concession signé entre TAV Esenboğa et la Direction générale de l'aviation civile turque (Devlet Hava Meydanları İşletmesi ou DHMI) et dont la date de fin est en mai 2025 (2 ans d'extension obtenus en février 2021), le Groupe applique le modèle de la créance financière. La créance financière a été initialement comptabilisée à sa juste valeur. Au 31 décembre 2022, la part courante de cette créance financière s'élève à 11 millions d'euros et la part non courante s'élève à 4 millions d'euros (cf. note 9.5.3 Risques de liquidité).



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

6.1.2 Ecart d'acquisition

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

Au 31 Décembre 2022, les écarts d'acquisitions nets s'élèvent à 221 M€ et sont portés principalement par TAV Holding et Almaty. Le goodwill établi lors de l'acquisition d'Almaty est considéré comme définitif depuis le 30 juin 2022 pour un montant de 82 millions d'euros (soit 87 millions de dollars).

6.2 Immobilisations corporelles

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

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

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

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

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

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

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

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

Lorsqu'il est hautement probable que la valeur d'un actif ou d'un groupe d'actifs soit recouvrée par sa vente plutôt que par son utilisation, l'actif ou le groupe d'actifs est reclassé sur une ligne distincte du bilan, Actifs destinés à être cédés. L'actif ou le groupe d'actifs est alors évalué au montant le plus faible de sa juste valeur nette de frais de cession et sa valeur comptable et n'est plus amorti.

Lors de la cession éventuelle d'un actif ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation ou de sa sortie, l'actif est décomptabilisé. Le gain ou la perte résultant de la cession d'un actif est calculé sur la base de la différence entre le produit net de cession et la valeur comptable et est constaté au sein du résultat opérationnel en "Autres produits et charges opérationnels".



Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Actifs liés au droit d'utilisation*	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
Valeur brute	76	13 083	708	151	518	1 203	15 739
Cumul des amortissements et dépréciations	(20)	(6 648)	(486)	(39)	(325)	(40)	(7 558)
Valeur nette au 01/01/2022	56	6 435	222	112	193	1 163	8 181
Investissements	-	1	32	3	16	581	633
Cessions et mises hors service	-	-	(4)	(1)	(1)	-	(6)
Amortissements	(1)	(502)	(52)	(17)	(34)	(28)	(634)
Dépréciations net de reprise	-	9	-	-	-	32	41
Variations de périmètre	-	-	2	-	-	-	2
Ecart de conversion	-	11	5	-	3	(1)	18
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	8	3	5	5	-	21
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	2	731	3	1	(18)	(722)	(3)
Valeur nette au 31/12/2022	57	6 693	211	103	164	1 025	8 253
Valeur brute	77	13 596	764	157	439	1 032	16 065
Cumul des amortissements et dépréciations	(20)	(6 903)	(553)	(54)	(275)	(7)	(7 812)

* cf. note 6.2.1

En 2022, ces investissements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- ◆ la jonction de satellites 1, 2 et 3 du terminal 1 à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ le trieur bagages des halls L et M de CDG 2 (TBS3S4) à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- ◆ la 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 ;
- ◆ la nouvelle signalisation fixe du terminal 2E à Paris-Charles de Gaulle ;

- ◆ l'installation de mires de guidages et d'écrans d'information (« timers ») à destination des pilotes et intervenants en piste à Paris-Orly ;
- ◆ la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4 ;
- ◆ la restructuration du hall B et de la pré-passerelle D08 à Paris-Orly.

Les investissements en immobilisations corporelles s'élèvent à 633 millions d'euros au 31 décembre 2022 en augmentation de 33% par rapport à 2021.

Le montant des coûts d'emprunts capitalisés au 31 Décembre 2022 en application de la norme IAS 23 révisée s'élève à 18 millions d'euros, sur la base d'un taux moyen de capitalisation de 1,87%. Ce montant ne concerne que les projets en cours de réalisation.

Un inventaire a lieu depuis plusieurs mois et a entraîné des mises au rebut et la sortie d'actifs complètement dépréciés.



6.2.1 Contrats de location IFRS 16, le Groupe comme preneur

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

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

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

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

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

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

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)
Valeur nette au 01/01/2022	41	65	5	1	112
Investissements	-	2	-	1	3
Cessions et mises hors service	(1)	-	-	-	(1)
Amortissements et dépréciations	(4)	(10)	(3)	-	(17)
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	5	-	-	5
Transferts en provenance (vers) d'autres	-	1	-	-	1
Valeur nette au 31/12/2022	36	63	2	2	103
Valeur brute	51	93	12	1	157
Cumul des amortissements et dépréciations	(15)	(30)	(10)	1	(54)

* Incluant les véhicules



6.3 Immeubles de placement

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

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

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

Les bâtiments à usage mixte qui répondent à la définition des immeubles de placement sont retenus à hauteur de la quote-part des surfaces occupées par les tiers.

Les immeubles de placement apparaissent ainsi sur une ligne spécifique du bilan et, conformément à l'option offerte par IAS 40, sont évalués selon la méthode du coût historique, c'est-à-dire à leur coût diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur. Ces pertes représentant la différence entre la valeur nette comptable et la valeur expertale d'un actif si cette dernière est inférieure au coût historique minoré des amortissements.

Les bâtiments concernés sont amortis linéairement sur la base des durées de vie des différents composants allant de 20 à 50 ans. Le détail par composant est le même que pour les immobilisations corporelles (cf. note 6.2)

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

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

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

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

En date de transfert de propriété, l'immeuble sera comptabilisé en immeuble de placement, son évaluation initiale correspond à sa juste valeur telle que déterminée plus haut. Le Groupe considère que si le BAC ou l'AOT n'est pas renouvelé et qu'il choisit de ne pas reprendre le bâtiment en fin de contrat car le potentiel d'exploitation de ce dernier est faible, la juste valeur de celui-ci en fin de contrat est nul ou quasi nul. Aucun produit locatif complémentaire n'est donc comptabilisé à ce titre. Par ailleurs, le Groupe ADP dispose d'ici à 2030 d'un potentiel de 15 contrats de type autorisations d'occupation temporaire ou baux à construction, au terme desquels sont étudiées au cas par cas les opportunités de reprise ou de démolition des actifs concernés. A fin 2022, Groupe ADP a notifié sa décision ferme de reprendre en propriété deux actifs arrivant respectivement à échéance en 2023 et 2028. La valeur de ces actifs est comptabilisée en revenus locatifs de façon linéaire dès la date de notification jusqu'au terme des contrats de location.

Pour rappel, la juste valeur des immeubles de placement s'est basée sur une valeur appréciée annuellement par des cabinets indépendants d'expertise immobilière avec des qualifications conformes aux normes professionnelles tel que précisé dans les rapports d'expertises et du plan de rotation prévu par les standards RICS pour la totalité de sa valeur (hors réserves foncières).

- La totalité des bâtiments non utilisés pour les besoins propres d'Aéroports de Paris SA a été expertisée sur les plateformes de Paris-Orly, de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

- Les terrains donnés en location ont été valorisés sur la base d'une approche combinée reposant sur des valorisations d'experts indépendants (méthode par comparable) et par la méthode des cash-flows.
- Les projets de développement (porté par ADP en tant qu'aménageur et/ou investisseur) sont valorisés dès lors qu'une promesse de Bail à Construction est signée sous condition suspensive. Une prime de risque est appliquée afin de prendre en compte une décote essentiellement avant l'obtention du permis de construire et pendant le délai de recours. Dans le cas des bâtiments, le bien est valorisé comme livré et loué, puis tous les coûts restants à supporter (travaux résiduels, commercialisation, franchises) sont soustraits de cette valeur. La même approche est adoptée pour les terrains.
- Les réserves foncières se composent des terrains non bâtis et non loués à des tiers sur l'ensemble de l'emprise foncière hors aéroport sur les trois plateformes parisiennes et les Aéroports d'Aviation Générale. Leur valorisation a été réalisée en interne et résulte d'une différenciation des parcelles par destination selon cinq catégories selon leur délai de mutabilité (réserves immédiatement disponibles, disponibles sous contraintes aéronautiques, sous réserve d'évolution de PLU, mutables à court terme après démolition/dépollution, sous contraintes commerciale et technique). Elle résulte du produit de leur valeur de marché théorique au mètre carré par la surface en mètres carrés disponible ou d'études capacitaires lorsqu'elles existent, auquel est appliquée une décote de 15% correspondant au risque réglementaire et environnemental susceptible d'impacter la valeur du patrimoine foncier d'Aéroports de Paris SA. Le taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie correspond au coût du capital de la société Aéroports de Paris SA majoré d'une prime de risque afin de prendre en compte le coût de portage des terrains avant leur exploitation.

Les contrats de location que le Groupe opère en tant que bailleur sont analysés au regard de la norme IFRS 16 "Contrats de location" afin de déterminer s'il s'agit de contrats de location simple ou de contrats de location financement, en analysant séparément les composantes bâtis et terrains. Dans le cadre de contrats de location financement, l'actif cédé est alors sorti du bilan et une créance financière est enregistrée pour la valeur actuelle des loyers fixes à recevoir ; le résultat de cession de l'actif est constaté en résultat opérationnel court.

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)
Valeur nette au 01/01/2022	55	484	75	614
Investissements et variation des avances et acomptes	-	7	16	23
Amortissements et dépréciations	-	(37)	-	(37)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	(3)	88	(64)	21
Valeur nette au 31/12/2022	52	542	27	621
Valeur brute	114	874	27	1 015
Cumul des amortissements et dépréciations	(62)	(332)	-	(394)

Les transferts en provenance (vers) d'autres rubriques comprennent les reclassements d'autres rubriques d'immobilisations, les reprises de biens à l'issue de BAC et AOT, ainsi que les coûts d'emprunts capitalisés en application de la norme IAS 23 révisée.



6.3.2 Juste valeur des immeubles de placement

Il ressort des valorisations externes les principaux rendements immédiats de l'immobilier de placement présentés ci-dessous :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021	Taux de rendement immédiat
Bâtiments			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle et Orly	284	294	4,5% - 11,6%
Cargo Paris-Charles de Gaulle et Orly	514	467	4,0% - 10,9%
Hangars Paris-Charles de Gaulle	117	114	8,0% - 17,3%
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	151	118	4,2% - 5,8%
Hangars/fret Paris-Orly	80	78	8,6% - 10,3%
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	163	152	5,8% - 18,7%
Paris-Le Bourget	156	145	4,0% - 12,8%
Total des bâtiments loués aux externes	1 465	1 368	
Terrains loués			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle	78	83	6,1% - 8,9%
Bureaux Paris- Orly	15		5,9% - 6,2%
Cargo Paris-Charles de Gaulle	571	540	4,3% - 8,6%
Hangars Paris-Charles de Gaulle	64	62	6,0% - 10,2%
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	286	288	4,8% - 6,5%
Hangars/fret Paris-Orly	188	120	5,4% - 15,4%
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	123	164	2,7% - 15,4%
Paris-Le Bourget et AAG	148	148	4,9% - 10,7%
Total des terrains loués aux externes	1 473	1 405	
Total des réserves foncières	307	328	
Total des immeubles de placement	3 245	3 101	

En dépit de la reprise économique postérieure à la pandémie, des incertitudes pèsent en raison des impacts mondiaux majeurs découlant du conflit en Ukraine et d'une pression inflationniste forte. L'augmentation des taux d'intérêt directeurs en Europe en réponse à la montée de l'inflation a entraîné une hausse des coûts d'emprunt qui a fortement durci le marché de l'investissement depuis septembre pour devenir atone sur cette fin d'année 2022. Les taux de rendement prime se sont fortement décompressés sur ce dernier semestre.

La juste valeur des immeubles de placement, s'élève à 3 245 millions d'euros au 31 décembre 2022 comparé à 3 101 millions d'euros au 31 décembre 2021, soit une augmentation de plus de 4,5%. A périmètre constant (retraité des nouveaux projets et des nouvelles entrées et sorties sur la période), les immeubles de placement progressent de 3,4%.

BÂTIMENTS ET TERRAINS LOUES

Le taux de couverture des expertises externes pour la valorisation des bâtiments et des terrains loués aux tiers couvre 100% de leur valeur hors réserves foncières.

Les experts immobiliers indépendants utilisent pour leurs évaluations (i) des données confidentielles communiquées par le Groupe (comme les états locatifs) et (ii) des hypothèses appropriées dont les principales concernent les taux d'actualisation ou de capitalisation, les valeurs locatives de marché et les avantages particuliers aux locataires.

La juste valeur des bâtiments en pleine propriété et non utilisés pour les besoins propres d'Aéroports de Paris, s'élève à 1 465 millions d'euros en hausse de plus de 97 millions d'euros par rapport à 2021. Cette progression s'explique principalement par la livraison de l'hôtel Courtyard & Residence Inn by Marriott dans le quartier Roissypole ouest et par les actifs fret de premier front qui voient leur valeur progresser suite à de nouvelles prises à bail et à un effet d'indexation positif fort sur les actifs loués avec des durées fermes longues.

La valeur des bâtiments quant à elle est impactée à la baisse (soit - 3,4%), principalement sur les actifs de bureaux accusant des baisses

de valeurs locatives au niveau des dernières transactions en raison de conditions locatives encore tendues.

Parallèlement, la valeur des terrains loués s'élève à 1 473 millions d'euros au 31 décembre 2022 soit une progression de près de 5% avec la hausse d'indexation sur des flux sécurisés sur des contrats de longue durée dans un contexte de rareté du foncier.

La valeur des bâtiments de Paris-Le Bourget progresse de 11 millions d'euros en raison de la consommation des travaux non récupérables et des mesures d'accompagnement sur certains actifs couplé à la poursuite de l'harmonisation des valeurs locatives de marché par classe d'actif.

RÉSERVES FONCIÈRES

Les réserves foncières diminuent de 21 millions d'euros pour s'établir à 307 millions d'euros. Les principales composantes de cette évolution se détaillent de la façon suivante :

La prise en compte de développements des réserves reportés à un horizon plus lointain en raison de fortes contraintes environnementales impacte la valeur des réserves à la baisse pour 19 millions d'euros (parcelle dédiée station à hydrogène ou parcelle en zone humide).

La sortie du périmètre des réserves des parcelles louées à des tiers sur Orly courant 2022 explique une baisse de l'ordre de 14 millions d'euros. Cette baisse se compense par la mise à jour des études capacitaires et des droits à construire de plusieurs parcelles et par l'actualisation des plans sur les trois plateformes contribuant à une baisse des réserves de l'ordre de 5 millions d'euros.

La livraison du projet hôtelier de l'enseigne Courtyard & Residence Inn by Marriott implanté au cœur du quartier Roissypole Ouest intervenue en début d'année 2022 impacte à la baisse la valeur des réserves. Cette baisse est compensée par la prise en compte du projet de la gare de fret MIDI en cours de construction.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

Les surfaces des réserves constructibles à vocation immobilière s'élèvent à 333 hectares (hors biodiversité et projets en cours) en perte de 7 hectares essentiellement sur Orly en raison de la sortie du périmètre de parcelles désormais louées.

HYPOTHESES DE VALORISATION ET ANALYSE DE SENSIBILITES

Compte tenu du peu de données publiques disponibles, de la complexité des évaluations d'actifs immobiliers et du fait que les experts immobiliers utilisent pour leurs évaluations (i) les états locatifs confidentiels du Groupe, (ii) des données non observables publiquement comme les hypothèses de taux de croissance de loyers, ou les taux de capitalisation ; le Groupe a considéré la classification

en niveau 3 de ses actifs comme la mieux adaptée (cf. note 9.5.2 sur la hiérarchie des justes valeurs).

Une variation combinée de +25 à +75 points de base des taux d'actualisation et du taux de rendement à la revente, appliquée sur l'ensemble du portefeuille des immeubles de placement, ferait diminuer de 41 millions d'euros (soit -1,4%) à 236 millions d'euros (soit -8,0%) la valeur du patrimoine hors droits de mutation et frais (hors réserves foncières).

6.3.3 Informations complémentaires

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

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

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

Les immobilisations incorporelles, corporelles et les immeubles de placement font l'objet de tests de perte de valeur lorsque des indices de dépréciation surviennent. Un test de dépréciation est également effectué pour les participations antérieurement dépréciées.

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

Fréquence du test de dépréciation - Pour les immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie et les écarts d'acquisition, un test est réalisé sur les actifs de l'UGT au minimum une fois par an et à chaque fois qu'un indice de perte de valeur apparaît. S'agissant des terrains, par nature non amortissables, ils sont testés pour dépréciation s'il existe un indice de perte de valeur. S'agissant des immobilisations incorporelles et corporelles amortissables, un test de dépréciation est effectué lorsque le Groupe identifie un ou plusieurs indices de perte de valeur de l'actif de l'UGT. Tel est le cas lorsque des changements importants ayant un effet négatif sur l'entité sont survenus au cours de la période, ou devraient survenir dans un proche avenir. Les critères retenus pour apprécier les indices de perte de valeur peuvent être notamment une performance inférieure aux prévisions, une diminution du trafic, une évolution significative défavorable des données de marché ou de l'environnement réglementaire ou une obsolescence ou dégradation matérielle non prévue dans le plan d'amortissement.

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

La valeur recouvrable est estimée en actualisant les flux de trésorerie attendus avant service de dette au coût moyen pondéré du capital. Pour la détermination des flux de trésorerie, le Groupe revoit les trajectoires financières en prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date. S'agissant du taux d'actualisation, les données utilisées par le Groupe ADP sont basées sur des moyennes des 3 derniers mois pour le taux sans risque et la prime de marché.

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

La comptabilisation d'une perte de valeur relative aux immobilisations amortissables corporelles ou incorporelles entraîne une révision de la base amortissable et éventuellement du plan d'amortissement des immobilisations concernées. Celles-ci peuvent être reprises ultérieurement si la valeur recouvrable redevient plus élevée que la valeur nette comptable. Une perte de valeur ne peut être reprise qu'en cas de changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable depuis la comptabilisation de la perte de valeur. Aussi, une reprise de dépréciation n'est pas constatée du simple effet de la désactualisation des flux de trésorerie estimés ou du passage du temps, et ce même si la valeur recouvrable de l'actif devient supérieure à sa valeur comptable.



La valeur de l'actif après reprise de la perte de valeur est plafonnée à la valeur comptable qui aurait été déterminée nette des amortissements si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée au cours des exercices antérieurs. En revanche, les pertes de valeur relatives aux écarts d'acquisition sont irréversibles.

Le lancement, depuis le 1er semestre 2021, d'une campagne de vaccination contre le Covid-19 inédite à l'échelle mondiale a permis d'apporter une réponse forte à la crise sanitaire mondiale sévissant depuis le début de l'année 2020 et, ce faisant, d'autoriser une réouverture progressive des frontières entre de nombreux pays, dans des conditions initialement contraintes mais qui se sont globalement normalisées au cours du 1er semestre 2022. Cette réouverture, qui s'est accélérée en 2022, a entraîné une reprise globale des liaisons aériennes et plus généralement du trafic aérien ; ainsi, le trafic aérien en 2022 est nettement supérieur au trafic 2021 pour la quasi-totalité des aéroports du Groupe, aussi bien en termes de mouvements d'avions que de nombre de passagers.

Néanmoins, le conflit entre la Russie et l'Ukraine en cours depuis le mois de 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. Au-delà de cet impact plutôt circonscrit, le conflit entre la Russie et l'Ukraine a été le catalyseur d'une détérioration de l'environnement macroéconomique mondial, avec en premier lieu une crise énergétique forte et de manière plus générale une envolée de l'inflation à l'échelle mondiale, qui s'est répercutée de manière directe

ou indirecte sur les taux d'intérêt et les attentes des investisseurs. A titre, d'exemple, le taux de l'OAT 10 ans, taux fixe auquel l'Etat français emprunte sur une durée de 10 ans, a augmenté de près de 300 points de base entre le 1er janvier et le 31 décembre 2022. Cela se traduit par une hausse générale des taux d'actualisation depuis décembre 2021, à travers la hausse des taux sans risque et des primes de risque pays, hausse qui a un impact défavorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe.

Les éléments précités justifient que le Groupe ait conduit des tests de dépréciation sur les concessions aéroportuaires et activités de services précédemment dépréciées ou présentant un risque avéré de dépréciation, ainsi que sur ses actifs parisiens, dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation des actifs du Groupe prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date. Plus précisément, au regard de l'évolution de la situation depuis décembre 2021, et après avoir effectué une large revue des trajectoires financières, les concessions opérées par TAV Airports en Tunisie, au Kazakhstan et en Géorgie et par AIG en Jordanie ont fait l'objet d'un test de dépréciation, de même que les sociétés de services Extime Duty Free Paris et SDA Croatie et les actifs des plateformes aéroportuaires parisiennes.

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Pertes de valeur sur écart d'acquisition	(7)	(1)
Pertes de valeur nettes des reprises sur autres actifs incorporels	9	-
Pertes de valeur nettes des reprises sur actifs corporels	14	-
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	16	(1)

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
International et développements aéroportuaires	16	1
Commerces et services	7	-
Autres activités	(7)	(2)
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	16	(1)

Commerces et services

Le test de dépréciation effectué sur la société Extime Duty Free Paris n'a pas conclu à la nécessité de constater une dépréciation.

Segment International et développement aéroportuaire

Dans le contexte actuel, le Groupe peut être amené à conduire des négociations avec les concédants et les prêteurs des projets. Par ailleurs, les plans d'affaires sont fonction des durées contractuelles des concessions sauf en cas de prorogation de concession en cours de négociation et considérée comme négociation hautement probable.

Les tests de dépréciation menés sont basés sur des hypothèses de retour du niveau de trafic 2019 entre 2023 et 2025, établies selon les concessions en fonction de la saisonnalité et du poids des vols domestiques et internationaux, et s'appuyant sur les prévisions de trafic à moyen terme d'Eurocontrol / IATA pour les géographies concernées.

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

Les analyses de sensibilité aux taux d'actualisation montrent qu'une variation de +100 points de base sur le taux d'actualisation des concessions testées entraînerait une dépréciation complémentaire de 8 millions d'euros.

Des analyses ont par ailleurs été menées au niveau du trafic, visant à étudier la sensibilité à une dégradation du trafic de la valeur des concessions aéroportuaires à l'international qui ont été testées. Une décote de 100 points de base appliquée au taux de croissance annuel moyen du trafic sur la durée résiduelle d'exploitation pour chacune des concessions testées induirait une dépréciation complémentaire de 18 millions d'euros ;

S'agissant du sous-groupe TAV Airports, l'écart d'acquisition constaté lors de l'acquisition de TAV Airports Holding dont la valeur au 31 décembre 2022 s'élève à 125 millions d'euros a été testé via la méthode de la somme des parties. Dans ce cadre, chaque unité génératrice du groupe (UGT) est testée individuellement, et la somme des survaleurs constatées entre la valeur recouvrable de chaque UGT



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

et sa valeur comptable est comparée à la valeur de l'écart d'acquisition.

Au 31 décembre 2022, aucune dépréciation n'a été constatée sur l'écart d'acquisition de TAV Airports Holding. Les analyses de sensibilité montrent qu'une augmentation de 100 points de base des taux d'actualisation n'entraînerait pas de perte de valeur sur cet écart d'acquisition, de même que l'application d'une décote de 100 points de base au taux de croissance annuel moyen du trafic sur la durée résiduelle de concession.

Plateformes parisiennes

Un test de dépréciation a également été réalisé sur les actifs des plateformes parisiennes et démontre que la valeur recouvrable reste supérieure à la valeur comptable, sur la base d'un taux de croissance à long terme de 2,1%, en ligne avec celui retenu par les analystes pour valoriser le Groupe ADP, et une marge d'EBITDA sur chiffre d'affaires en léger retrait avec les niveaux constatés à la fin des années 2010. En conséquence aucune dépréciation n'a été constatée sur ces actifs.

Prise en compte des enjeux climatiques

Comme précisé dans les notes 6.4 et 4.9.2, les immobilisations incorporelles et corporelles, les immeubles de placement ainsi que les participations mises en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation lorsque le Groupe identifie un ou plusieurs indices de perte de valeur susceptibles d'avoir un impact sur les flux de trésorerie futurs estimés résultant de ces immobilisations ou participations. Lorsqu'une immobilisation ou participation est testée, il s'agit alors d'estimer – entre autres – ses flux de trésorerie futurs sur la base d'un plan d'affaires, qui, en matière d'horizon de temps, est défini sur la durée de vie de l'immobilisation ou de la participation lorsque celle-ci est connue d'avance, ou à travers un plan à moyen terme – entre 10 et 20 ans – extrapolé à travers la méthode de Gordon-Shapiro lorsque la durée de vie est présumée infinie ou a minima indéterminée lors du test.

La réalisation d'un test de dépréciation implique donc de prendre en compte les différents risques réels et impacts majeurs pouvant survenir à court, moyen et long terme, qu'ils soient d'ordre spécifique ou macroéconomique, afin de pouvoir les intégrer d'une manière ou d'une autre dans l'estimation des flux futurs et donc le plan d'affaires sous-jacent au test. Parmi les risques susmentionnés, ceux relatifs à un potentiel réchauffement ou dérèglement climatique à venir sont susceptibles d'avoir un impact sur les plans d'affaires des immobilisations ou participations testées. Afin d'évaluer au mieux la valeur de ses immobilisations et participations testées, le Groupe a intégré à plusieurs égards les risques climatiques dans les tests de dépréciation qui ont été menés. Les plans d'affaires intègrent ainsi directement ou indirectement des impacts liés au changement climatique qui se matérialisent principalement à ce stade à travers les prévisions de trafic et les projections d'investissements.

Impact des changements climatiques sur les prévisions de trafic

Tout d'abord, parmi les hypothèses clés utilisées pour la réalisation des tests de dépréciation des actifs non financiers, le Groupe a accordé une attention toute particulière aux imbrications déjà existantes entre prévisions de trafic, risques de dérèglement / réchauffement climatique et préservation environnementale. Ainsi, s'agissant des aéroports parisiens, qui constituent à ce jour l'actif principal du Groupe en termes de valeur, les hypothèses de trafic tiennent compte de facteurs d'ajustement permettant de moduler la prévision de trafic aérien, tant sur la demande que sur l'offre et in fine sur les taux de croissance annuels moyens, afin de tenir compte des mesures liées à la transition environnementale du secteur du transport aérien. Ces facteurs sont de trois natures : comportementale, réglementaire et économique.

Dans le cas de base des prévisions de trafic aérien à moyen et long terme relatives aux aéroports parisiens, les facteurs suivants ont été pris en compte :

- Évolution des comportements induisant un report modal plus prononcé des voyageurs vers le train, pour le trafic domestique, diminuant la demande et l'offre sur ce segment. A titre d'exemple, les conséquences de l'extension de la ligne TGV Bordeaux-Toulouse sur la demande de trafic aérien des passagers "Origine / Destination" de/vers Toulouse à Paris-Orly a été pris en compte en deux temps, une première fois entre 2022 et 2029 et une seconde fois à partir de 2030, avec une intensité plus importante à partir de 2030 ;
- Evolution réglementaire relative au mandat d'incorporation de carburants alternatifs durables (CAD), pour l'ensemble des vols au départ de Paris et des autres aéroports au sein de l'Union Européenne, en lien avec la paquet législatif "Ajustement à l'objectif 55" de l'Union Européenne sur la période 2025-2050. Les conséquences de cette évolution réglementaire sur la demande dépendent de trois facteurs : i) la proportion de CAD à Paris, selon les mandats d'incorporation de l'Union Européenne, de 2% en 2025 à 85% en 2050 ; ii) l'augmentation du prix des billets d'avion, conséquence de la répercussion des surcoûts de carburant et iii) l'élasticité prix/demande ;
- Evolution réglementaire relative à la révision du système EU-ETS, avec un impact sur les vols au sein de l'UE à partir de 2024 et pour les DROM COM au-delà de 2030. Le fait générateur est la diminution rapide de l'attribution de quotas d'émissions gratuits pour les compagnies aériennes à partir de 2024, jusqu'à un mécanisme de marché à 100% à partir de 2026. L'impact de cette évolution réglementaire sur les aéroports parisiens commencera en 2025, et augmentera progressivement jusqu'à 2040, puis diminuera concomitamment à l'accélération de la hausse du mandat d'incorporation des CAD.

Les éventuels impacts d'un dérèglement ou réchauffement climatique à venir sur la volumétrie ou typologie de trafic, aussi bien en termes de passagers que de mouvements avions, ont également été pris en compte au-delà des plateformes parisiennes. Ainsi, le plan d'affaires relatif à l'aéroport d'Amman, exploité par AIG, fait l'hypothèse de l'absence future de revenus issus de la ligne aérienne reliant Amman à Aqaba (ville côtière du sud de la Jordanie), 330 kilomètres séparant les deux villes, pour lesquelles une liaison aérienne est de moins en moins légitime dans le contexte climatique actuel et au regard des alternatives de transport existantes. En revanche, aucun ajustement spécifique en raison de contrainte réglementaire n'a été inclus dans les prévisions de trafic des actifs détenus par TAV Airports ou AIG, ces pays n'étant pas soumis à une réglementation spécifique comme cela est le cas en Union Européenne.

Impact des changements climatiques sur la trajectoire d'investissement du Groupe

Les plans d'affaires des immobilisations et participations testées, et de manière plus générale celui du Groupe, tiennent également compte des investissements en lien avec les engagements de neutralité carbone pris dans le cadre de la feuille de route 2025 Pioneers et de la politique environnementale 2022-2025, laquelle est fondée sur 4 axes :

- ◆ Tendre vers le zéro impact environnemental et énergétique en exploitation sur notre périmètre de responsabilité (élargi aux concessionnaires) ;



- ◆ Participer activement à la transition environnementale du secteur aérien et être apporteur de solutions de verdissement côté pistes ;
- ◆ Promouvoir l'intégration de chaque aéroport dans un système de ressources locales ;
- ◆ Réduire l'empreinte environnementale des projets d'aménagement et de développement des activités aéroportuaires.

Au-delà de la feuille de route 2025 Pioneers, le Groupe est également engagé dans la prise en compte et la réduction des risques climatiques à travers plusieurs accreditations telles que la certification LEED (Leadership in Energy and Environmental Design, visant à promouvoir la haute qualité environnementale des bâtiments), les normes 14001 / 14064 / 50001 relatives à la gestion des impacts environnementaux, des émissions de gaz à effet de serre et des énergies, ou encore l'Airport Carbon Accreditation. Cette dernière, obtenue par 17 des 27 aéroports qu'il opère, qui vise une amélioration forte et continue sur les plans suivants, entre autres :

- ◆ Neutralisation des émissions carbone
- ◆ Certification verte relative aux projets de déploiement d'énergie solaire
- ◆ Déploiement d'un programme d'analyse en continu de l'eau et des pollutions (eaux et sols, notamment)
- ◆ Autres projets type déploiement d'énergies vertes

Dans ce cadre, et à titre d'exemple, les investissements suivants figurent actuellement dans le plan d'investissement du Groupe :

- ◆ Les investissements dans des parcs solaires, tels que celui inauguré par le Groupe à Caveirac, dans le Gard, pour continuer à décarboner son énergie et réduire ainsi son empreinte environnementale. Cet effort d'investissement s'inscrit à l'échelle mondiale, TAV Airports en ayant fait une des 10 priorités de son plan d'action en matière de lutte contre le réchauffement climatique, avec notamment plus de 5 M€ qui seront investis dans un parc photovoltaïque d'une production de 4 MW à Antalya, tandis que l'aéroport d'Amman prévoit la construction en 2023 d'une ferme solaire d'une production d'environ 5 MW, qui permettra par ailleurs à partir de 2024 une économie de coûts de l'ordre de 500 K€ par an, qui a été intégrée dans le plan d'affaires d'AIG. Il s'inscrit également dans le temps, le Groupe étant déjà engagé dans la construction à venir de deux parcs photovoltaïques dans le Var et en Charente, qui permettront, avec celui de Caveirac, de couvrir environ 10% des besoins actuels en électricité des trois aéroports parisiens, soit près de la moitié des besoins en éclairage ;
- ◆ Une transition globale vers des technologies d'éclairage et de balisage dites à LED, sur le même modèle que celui en cours de déploiement depuis plusieurs années sur les plateformes parisiennes du Groupe ; cette transition est l'ambition de TAV Airports pour l'ensemble de ses concessions aéroportuaires mais également celle de l'aéroport d'Amman à horizon 2028, pour une enveloppe d'investissement de plus de 15 M€, concernant l'ensemble de la zone aéroportuaire ;
- ◆ Le remplacement quasi-systématique, dès que les conditions d'exploitation et d'alimentation le permettent, des véhicules de services anciens par des véhicules électriques, notamment à l'échelle du périmètre d'activité de TAV Airports, et de manière plus générale l'électrification progressive des zones côté piste mais aussi côté ville ; les illustrations les plus emblématiques de cette ambition sont :

- L'électrification de la zone côté piste du Terminal 3 à Paris-CDG (à horizon 2026) – Ce projet a pour objectif l'électrification des équipements au sol, bus et véhicules de services opérés par le Groupe ADP sur le périmètre du Terminal 3 ainsi que l'installation d'ACU (équipements de climatisation) fixes ;
- Le schéma directeur électrique de Paris-Orly (à horizon 2030) – L'ambition accélérée de Paris-Orly en matière de décarbonation de ses activités embarque les clients compagnies, passagers et en harmonie avec la riveraineté avec le développement de solutions décarbonées :

Côté compagnies : en mettant à disposition les infrastructures ou équipements nécessaires à la décarbonation (chargeurs pour équipements au sol, ACU), et en expérimentant / développant des solutions de réduction des émissions au travers de nouvelles technologies ;

Côté passagers : en accompagnant la transition énergétique des transports en commun, en mettant à leur disposition massivement des bornes de recharge de véhicule électrique (cf. supra) ;

Ce projet consiste à accroître les capacités d'alimentation électrique de Paris-Orly et à renforcer les capacités de secours de la plateforme, afin de répondre aux besoins générés par les nouveaux usages décarbonés. Il se découpe en trois volets : production : distribution et transformation ; verdissement des usages (déploiement de prises destinées aux équipements au sol et ACU, et mise en place de bornes de recharges pour véhicules électriques).

- ◆ De manière plus générale, les investissements associés à la recherche d'une amélioration constante de la performance énergétique des bâtiments opérés par le Groupe, aussi bien en matière de consommation que d'approvisionnement ; à ce titre, le Groupe s'est engagé à Paris à mettre en service une géothermie profonde dans l'emprise de sa future deuxième Centrale Thermique Frigorifique et Electrique, avec comme objectif la mise en service d'un premier doublet géothermique à l'horizon 2025-2026. Au-delà des plateformes parisiennes, l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan prévoit notamment d'investir 5 M€ afin d'obtenir sa certification EDGE, accréditation de la Banque Mondiale qui récompense les bâtiments écoénergétiques, c'est à dire 20% plus performants en matière d'énergie, d'eau et d'énergie intrinsèque contenue dans les matériaux. De même, à Izmir, plus de 250 K€ d'investissements seront consacrés à la transition énergétique à moyen terme.

Enfin, le Groupe prévoit de réaliser, à partir de l'année 2023, une analyse des risques climatiques physiques sur ses actifs, en lien avec les variations dans la fréquence et la gravité de certains événements naturels envisagés dans différents scénarios de réchauffement climatique dans les régions où le Groupe opère. Le Groupe entend ainsi mesurer quel serait, le cas échéant, l'impact de l'accroissement de la fréquence et de l'intensité de ces risques sur la rentabilité à moyen terme de ses actifs tout en tenant compte des mesures d'adaptations mises en place par le Groupe dans le but de limiter les impacts de ces risques sur ses activités.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

NOTE 7 Capitaux propres et résultat par action

7.1 Capitaux propres

Les capitaux propres se décomposent de la manière suivante :

	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
<i>(en millions d'euros)</i>								
Situation au 31/12/2022	297	543	(40)	3 408	(183)	4 025	830	4 855

7.1.1 Capital

Le capital d'Aéroports de Paris SA s'élève à 296 881 806 euros. Il est divisé en 98 960 602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification au cours de l'année 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 417 875 actions et à la vente de 430 875 actions.

Dans le cadre du processus de cession ordonnée des participations croisées de 8% détenues respectivement par Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group, 296 882 actions détenues par Royal Schiphol Group ont été achetées par ADP SA et sont destinées à couvrir toute attribution d'actions de performance du Groupe ADP et/ou attribution d'actions dans le cadre d'une opération d'actionnariat salarié

Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues qui était de 13 000 au 31 décembre 2021 est nul au 31 Décembre 2022 au titre de ce contrat de liquidité et de 296 882 au titre du rachat auprès de Royal Schiphol Group.

7.1.3 Autres éléments de capitaux propres

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Situation au 01/01/2021	Résultat global - 2021	Ajustements présentation ***	Situation au 31/12/2021	Situation au 01/01/2022	Résultat global - 2022	Ajustements présentation ***	Situation au 31/12/2022
Ecart de conversion	(178)	94	(16)	(100)	(100)	(23)	16	(107)
Ecart actuariels*	(147)	22	(13)	(138)	(138)	51	4	(83)
Réserve de juste valeur	(24)	4	(1)	(21)	(21)	(9)	25	(5)
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation**	-	-	-	-	-	12	-	12
Total	(349)	120	(30)	(259)	(259)	31	45	(183)

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

** Effet de l'hyperinflation sur les sociétés intégrées globalement et mises en équivalence (4 et 8 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 31/12/2022	Au 31/12/2021
Réserve légale	30	30
Autres réserves	839	839
Report à nouveau	477	665
Résultat de la période	741	(188)
Total	2 087	1 346

7.1.5 Politique de distribution de dividendes

Il sera proposé à l'Assemblée Générale du Groupe ADP statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2022 de verser un dividende unitaire de 3,13 euros par action soit un montant total de 310 millions d'euros sur la base du nombre d'actions en circulation au 31 décembre 2022. Il est précisé qu'aucun acompte sur dividende n'a été versé au cours de l'année 2022.

7.1.6 Résultat par action

Le calcul du résultat par action s'établit ainsi :

	2022	2021
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 926 232	98 945 150
Résultat de la période attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	516	(248)
Résultat de base par action (en euros)	5,22	(2,50)
Résultat dilué par action (en euros)	5,22	(2,50)
Dont activités poursuivies		
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	517	(247)
Résultat de base par action (en euros)	5,22	(2,50)
Résultat dilué par action (en euros)	5,22	(2,50)
Dont activités non poursuivies		
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère des activités non poursuivies (en millions)	(1)	(1)
Résultat de base par action (en euros)	-	(0,01)
Résultat dilué par action (en euros)	-	(0,01)

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 34 370 au 31 Décembre 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 :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Intérêts minoritaires		
TAV Airports	813	679
Airport International Groupe (AIG)	8	(1)
Média Aéroport de Paris	4	7
Extime Duty Free Paris (Ex SDA)	-	(22)
Relay@ADP	4	(3)
Autres	1	-
Total	830	660



NOTE 8 Autres provisions et autres passifs non courants

8.1 Autres provisions

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

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

Les autres provisions ont évolué comme suit :

(en millions d'euros)	Litiges	Autres provisions	2022	Litiges	Autres provisions	2021
Provisions au 1er janvier	22	138	160	27	76	103
Augmentations	16	2	18	3	68	71
Dotations et autres mouvements	16	2	18	3	68	71
Diminutions	(10)	(106)	(116)	(8)	(6)	(14)
Autres mouvements	-	(83)	(83)	-	-	-
Provisions utilisées	(6)	(6)	(12)	(7)	(1)	(8)
Provisions devenues sans objet	(4)	(17)	(21)	(1)	(5)	(6)
Provisions au 31 décembre	28	34	62	22	138	160
Dont						
Part non courante	28	28	56	22	114	136
Part courante	-	6	6	-	24	24

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 l'exercice 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 concernant les provisions pour engagements sociaux sont présentées en note 5.

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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Loyers de concessions exigibles > 1 an	657	713
Subventions d'investissement	57	55
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires et versement restant à effectuer sur titres	187	120
Produits constatés d'avance	58	64
Autres	1	1
Total	960	953

Les dettes liées aux loyers de concessions concernent principalement les concessions de TAV Milas Bodrum et TAV Ege dont les loyers de concession sont fixes tels que définis dans les contrats de concessions et ont été reconnus en contrepartie du droit d'exploiter les aéroports en concession (cf. note 6.1.1). Au 31 Décembre 2022, les dettes sur loyers de concession à plus d'un an atteignent respectivement 307 millions d'euros pour Milas Bodrum et 283 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 Almaty Airport Investment (Kazakhstan), Embassair (USA) et des prises

de participations dans des fonds d'investissements (Cathay, Clean H2...) .

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 11 millions d'euros au 31 Décembre 2022 (13 millions d'euros au 31 décembre 2021) ;
- ♦ Au bail à construction SCI Aéroville, soit 27 millions d'euros au 31 Décembre 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

9.1.1 Introduction

Les principaux passifs financiers du Groupe sont constitués d'emprunts obligataires, de prêts et de découverts bancaires, de dettes de location financement, de dettes fournisseurs et de contrats de location. L'objectif principal de ces passifs financiers est de financer les activités opérationnelles du Groupe. Le Groupe ADP détient des actifs financiers tels que de la trésorerie, des parts d'OPCVM (organismes de placement collectif en valeurs mobilières), des dépôts à terme et des créances clients.

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

Les risques principaux rencontrés par le Groupe dans le cadre de la gestion de ses actifs et passifs financiers sont :

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

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

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

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

Clients et autres débiteurs

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

L'exposition du Groupe au risque de crédit émane principalement de la situation financière de ses clients. Environ 16 % des produits du

Groupe se rattachent à des prestations avec son principal client, le groupe Air France-KLM.

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

Conformément à la norme IFRS 9, le Groupe détermine le niveau de dépréciation de ses créances clients en fonction des pertes de crédit attendues. Compte tenu de la crise financière du secteur aérien, le Groupe continue d'apprécier sur la base de sa meilleure estimation à date le risque de défaillance de ses clients suivant leurs secteurs d'activités : aéroportuaires, immobiliers, commerces et autres.

Les taux de dépréciation sont déterminés en ayant recours au jugement de la situation financière des clients et de tout autre élément de fait connu.

Ainsi, en ce qui concerne les compagnies aériennes, le Groupe prend en considération le soutien ou non de leurs États souverains.

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

Placements et instruments dérivés

Le risque de crédit relatif aux actifs financiers du Groupe est considéré par le Groupe comme marginal puisque ses contreparties affichent des notes de crédit élevées.

L'exposition du Groupe est liée aux défaillances éventuelles des tiers lui ayant consenti des produits dérivés, pour l'essentiel, des institutions financières de premier rang, l'exposition maximale est égale à la valeur comptable de ces instruments. Le Groupe estime que le risque est limité.

Garanties

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

9.1.2 Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque que des variations de prix de marché, tels que les cours de change, les taux d'intérêt et les prix des instruments de capitaux propres, affectent le résultat du Groupe ou la valeur des instruments financiers détenus. La gestion du risque de marché a pour objectif de gérer et contrôler les expositions au risque de marché dans des limites acceptables, tout en optimisant le couple rentabilité/risque. Les analyses de sensibilité aux risques de taux et au risque de change sont présentées à la note 9.5.3.

9.2 Gestion du capital

Le Gearing est passé de 192% au 31 Décembre 2021 à 153% au 31 Décembre 2022. La baisse du Gearing s'explique par l'augmentation des capitaux propres sur la période.



Le ratio de dette financière nette sur EBITDA est passé de 10,67 au 31 décembre 2021 à 4,37 au 31 Décembre 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 1,70 % des actions ordinaires.

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

9.3 Résultat financier

Le résultat financier net comprend les intérêts courus sur les emprunts, les produits de placements, les intérêts sur les passifs sociaux résultant des régimes à prestations définies, les gains et pertes de change sur les instruments de couverture qui sont comptabilisés dans le compte de résultat. A ce titre, il comprend le résultat réalisé et latent lié aux 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 2022
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(238)	(238)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(4)	(4)
Résultat des dérivés de taux	9	(5)	4
Coût de l'endettement financier brut	9	(247)	(238)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	32	(6)	26
Coût de l'endettement financier net	41	(253)	(212)
Produits de participations non consolidées	3	-	3
Plus et moins-values de cessions de titres non consolidés	420	(378)	42
Gains et pertes nets de change	124	(108)	16
Dépréciations et provisions	3	(31)	(28)
Autres	26	(71)	(45)
Autres produits et charges financiers	576	(588)	(12)
Charges financières nettes	617	(841)	(224)

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



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

En 2022, le résultat financier comprend les dépréciations des prêts accordés aux sociétés mises en équivalence dont les résultats ne sont plus reconnus (cf. Note 4.9.1), les autres charges et produits financiers liés aux opérations de restructuration, l'impact positif d'IAS 29 lié à l'hyperinflation ainsi que la plus-value de cession des actions Royal Schiphol Group à hauteur de 46 millions d'euros.

En 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 de l'année 2021.

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

(en millions d'euros)	2022	2021
Produits, charges, profits et pertes sur dettes au coût amorti	(238)	(280)
Charges d'intérêts sur dettes évaluées au coût amorti	(238)	(248)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	(4)	(5)
Intérêts nets sur les dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	(5)	(8)
Variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	9	(21)
Variation de valeur des dettes financières couvertes en juste valeur	-	2
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat	26	(5)
Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	26	(5)
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente	47	9
Dividendes reçus	4	9
Plus (moins-values) de cessions	43	-
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti	(54)	61
Gains et pertes nets de change	17	9
Autres profits / charges nets	(47)	98
Dotations nettes de reprise	(24)	(46)
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(5)	(3)
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(5)	(3)
Total des autres produits et charges financiers	(12)	67
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus en résultat	(224)	(218)
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	62	80
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus directement en capitaux propres	62	80

9.4 Dettes financières

Les emprunts et autres passifs porteurs d'intérêts sont initialement enregistrés pour leur juste valeur qui correspond au montant reçu, diminué des coûts de transaction directement attribuables aux emprunts concernés comme les primes et frais d'émission. Ces emprunts sont ensuite comptabilisés selon la méthode du coût amorti en utilisant le taux d'intérêt effectif de l'emprunt.

Le taux effectif correspond au taux qui permet d'obtenir la valeur comptable d'un emprunt à l'origine en actualisant ses flux futurs estimés.

Les dettes financières dont l'échéance est supérieure à un an sont présentées en dettes financières non courantes. Les dettes financières dont la date de remboursement est inférieure à un an sont présentées en dettes financières courantes.

9.4.1 Détail des emprunts et dettes financières

Les emprunts et dettes financières s'analysent ainsi à la clôture :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2021	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	7 818	7 316	502	8 206	7 806	400
Emprunts bancaires (i)	1 761	1 197	564	1 656	1 048	608
Obligations locatives	90	81	9	100	90	10
Autres emprunts et dettes assimilées	173	168	5	166	162	4
Intérêts courus non échus	153	-	153	147	-	147
Emprunts et dettes financières hors dérivés	9 995	8 762	1 233	10 275	9 106	1 169
Instruments financiers dérivés passif	1	1	-	38	38	-
Total emprunts et dettes financières	9 996	8 763	1 233	10 313	9 144	1 169

(i) La part courante des emprunts bancaires intègre des emprunts bancaires des sociétés concessionnaires n'ayant pas respecté les conditions matérielles des 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 31 Décembre 2022 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2021	Augmenta- tion/sousc- ription*	Rembour- sement*	Variation monétair e	Variation non monétair e	Variation de change	Variation de juste valeur	Variation s de périmètre	Autres variations	Au 31/12/2022
Emprunts	8 206	-	(400)	(400)	-	-	12	-	-	7 818
Emprunts bancaires	1 656	455	(363)	92	-	12	-	1	-	1 761
Autres emprunts et dettes assimilées	166	6	(7)	(1)	-	7	-	-	1	173
Total dettes long terme	10 028	461	(770)	(309)	-	19	12	1	1	9 752
Obligations	100	-	(20)	(20)	-	-	-	2	8	90
Emprunts et dettes financières hors dérivés et hors intérêts courus non échus	10 128	461	(790)	(329)	-	19	12	3	9	9 842
Intérêts courus non échus	147	-	-	-	1	2	-	-	3	153
Instruments financiers dérivés	38	-	-	-	-	1	(37)	-	(1)	1
Total emprunts et dettes financières	10 313	461	(790)	(329)	1	22	(25)	3	11	9 996

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

L'endettement brut du Groupe ADP a baissé de 240 millions d'euros sur l'année 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 302 millions d'euros chez TAV Kazakhstan compensé par l'émission de 106 millions d'euros et 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.

9.4.2 Endettement financier net

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

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2021	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	9 996	8 763	1 233	10 313	9 144	1 169
Dette liée à l'option de vente des minoritaires / acquisition de titres (i)	254	187	67	177	120	57
Endettement financier brut	10 250	8 950	1 300	10 490	9 264	1 226
Instruments financiers dérivés actif	54	54	-	-	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie(ii)	2 631	-	2 631	2 379	-	2 379
Liquidités soumises à restriction (iii)	125	-	125	100	-	100
Endettement financier net	7 440	8 896	(1 456)	8 011	9 264	(1 253)
Gearing	153%			192%		

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

(ii) dont 84 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...).



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

9.4.3 Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Devise	Valeur nominale en devise	Échéance	Taux d'intérêt contractuel*	Capital restant dû en devise	Valeur au bilan au 31/12/2022	Juste valeur au 31/12/2022
Aéroports de Paris SA							
Emprunt obligataire	EUR	500	2023	1.500%	500	500	496
Emprunt obligataire	EUR	2	2023	2.500%	2	2	2
Emprunt obligataire	EUR	500	2024	3.125%	499	499	499
Emprunt obligataire	EUR	500	2025	1.500%	498	498	480
Emprunt obligataire	EUR	1 000	2026	2.125%	991	991	960
Emprunt obligataire	EUR	500	2027	1.000%	499	499	450
Emprunt obligataire	EUR	600	2028	2.750%	596	596	586
Emprunt obligataire	EUR	750	2029	1.000%	737	737	661
Emprunt obligataire	EUR	1 500	2030	2.750%	1 474	1 474	1 457
Emprunt obligataire	EUR	750	2032	1.500%	738	738	647
Emprunt obligataire	EUR	800	2034	1.125%	789	789	643
Emprunt obligataire	EUR	500	2038	2.125%	495	495	440
Emprunt BEI	EUR	250	2038	EUR3M+0.352%	200	200	205
SDA							
PGE	EUR	50	2026	0.780%	50	50	47
Relay@ADP							
PGE	EUR	20	2026	0.750%	20	20	19
ID Services							
Emprunts bancaires	EUR	2	2026	0.730%	1	1	1
AIG							
Emprunts bancaires	USD	160	2023	6.960%	24	22	23
Emprunts bancaires	USD	180	2024	7.080%	63	59	61
Emprunts bancaires	USD	50	2025	6.250%	50	47	48
Emprunts bancaires	USD	48	2026	8.710%	23	21	24
Emprunts bancaires	USD	46	2028	9.210%	28	26	29
ADP International							
Emprunts bancaires	USD	9	2026	5.740%	9	9	9
TAV Airports							
Emprunts bancaires	EUR	356	2023	5.026%	272	272	272
Emprunts bancaires	EUR	113	2024	6.025%	108	108	118
Emprunts bancaires	EUR	38	2025	6.512%	36	36	40
Emprunts bancaires	EUR	3	2027	3.399%	1	1	1
Emprunts bancaires	EUR	44	2030	7.701%	44	44	54
Emprunts bancaires	EUR	154	2031	7.252%	114	114	139
Emprunts bancaires	EUR	189	2032	8.203%	184	184	249
Emprunts bancaires	EUR	234	2034	5.752%	234	234	278
Emprunts bancaires	TRY	96	2023	17.482%	87	4	4
Emprunts bancaires	USD	7	2023	4.570%	8	6	6
Emprunts bancaires	USD	8	2024	5.270%	3	3	3
Emprunts bancaires	USD	246	2036	9.651%	318	299	448
Emprunts bancaires	GEL	2	2023	14.750%	2	1	1
Total						9 579	9 400

*Pour les autres emprunts contractés par ADP SA et les emprunts bancaires contractés par AIG et TAV Airports, le taux d'intérêt présenté correspond au taux moyen sur la période, calculé pour les emprunts à taux variable sur la base d'un Euribor, flooré à 0% si le taux est négatif, ou du taux Libor dollar 1 mois à 0,10% et taux Libor dollar 6 mois à 0,16% en date du 31 décembre 2022. Ces emprunts sont regroupés par échéance.

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



9.5 Instruments financiers

Instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des instruments financiers dérivés, constitués d'opérations d'échange de taux d'intérêts et de devises (interest rates swaps et cross currency swaps) adossés à des prêts bancaires pour gérer les risques de hausse des taux d'intérêts et de variation de change.

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

Lorsque l'instrument financier peut être qualifié d'instrument de couverture, une évaluation et une comptabilisation conforme aux critères de la comptabilité de couverture de la norme IFRS 9 sont opérées :

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

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

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

Juste valeur des instruments financiers

- Méthode de calcul de la juste valeur

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

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

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

La juste valeur d'un instrument financier doit refléter les risques de non-performance : le risque de crédit de la contrepartie (*Credit Valuation Adjustment* – CVA) et le risque de crédit propre du Groupe (*Debit Valuation Adjustment* – DVA). Pour les instruments dérivés, le Groupe a choisi de déterminer la CVA en utilisant un modèle mixte incluant des données de marché – utilisation des spreads CDS (*Credit Default Swap*) des contreparties – et des données statistiques historiques.

Concernant les dettes fournisseurs, elles sont évaluées à leur juste valeur lors de la comptabilisation initiale, puis au coût amorti.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

9.5.1 Catégories d'actifs et de passifs financiers

		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
(en millions d'euros)							
Autres actifs financiers non courants	668	-	-	189	425	-	54
Actifs sur contrats	4	-	-	-	4	-	-
Clients et comptes rattachés	938	-	-	-	938	-	-
Autres créances***	171	-	-	-	171	-	-
Autres actifs financiers courants	237	-	-	-	237	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 631	2 631	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	4 649	2 631	-	189	1 775	-	54
Emprunts et dettes financières à long	8 763	-	-	-	8 762	-	1
Passifs sur contrats	2	-	-	-	2	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	909	-	-	-	909	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants***	1 761	-	-	-	1 761	-	-
Emprunts et dettes financières à court	1 233	-	-	-	1 233	-	-
Total des passifs financiers	12 668	-	-	-	12 667	-	1

* 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.

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 31/12/2022		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			
Actif					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	189	189	-	189	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	542	542	-	542	-
Clients et comptes rattachés	938	938	-	938	-
Instruments dérivés	54	54	-	54	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 631	2 631	2 631	-	-
Passif					
Emprunts obligataires	7 818	7 321	-	7 321	-
Emprunts bancaires	1 761	2 079	-	2 079	-
Obligations locatives	90	90	-	90	-
Autres emprunts et dettes assimilées	173	173	-	148	25
Intérêts courus non échus	153	153	-	153	-
Instruments dérivés	1	1	-	1	-
Autres passifs non courants	960	960	-	960	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	1 171	1 171	-	1 171	-

Dans le cadre du processus de cession ordonnée des participations croisées de 8% détenues respectivement par Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group, les actions détenues par Groupe ADP ont été cédées.

(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			
Actif					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat*	480	ND	-	ND	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	558	558	-	558	-
Clients et comptes rattachés	827	827	-	827	-
Instruments dérivés	-	-	-	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 379	2 379	2 379	-	-
Passif					
Emprunts obligataires	8 206	9 273	-	9 273	-
Emprunts bancaires	1 656	1 842	-	1 842	-
Obligations locatives	100	100	-	100	-
Autres emprunts et dettes assimilées	166	166	-	142	24
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 : Au 31 décembre 2021, les actions Royal Schiphol Group étaient en cours d'évaluation d'expert et aucune information n'avait été donnée sur le montant de la valorisation. En décembre 2022, les actions ont été cédées pour 420 millions d'euros.

9.5.3 Analyse des risques liés aux instruments financiers

Risques de taux

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

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

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



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

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

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

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

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

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

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022			Au 31/12/2021		
	Avant couverture	Après couverture	%	Avant couverture	Après couverture	%
Taux fixe	8 930	9 588	96%	9 252	9 747	95%
Taux variable	1 065	407	4%	1 023	528	5%
Emprunts et dettes financières hors dérivés	9 995	9 995	100%	10 275	10 275	100%

Au 31 Décembre 2022, le Groupe détient des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps) pour une juste valeur de 54 millions d'euros à l'actif dans les autres actifs financiers et une juste

valeur de 1 million d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Au 31/12/2022	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	23	300	335	658	53
Total	23	300	335	658	53

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 de 1% des taux d'intérêt au 31 Décembre 2022 n'entraînerait pas de hausse significative de la juste valeur des dérivés.

Le Groupe est exposé aux variations de taux d'intérêt sur sa dette à taux variable. Pour couvrir ce risque, il procède à la mise en place de swaps prêteurs taux variable et emprunteurs taux fixe adossés à son financement à taux variable. Les relations de couverture sont qualifiées de « couvertures de flux de trésorerie ». Au 31 décembre 2022, ces relations de couverture sont portées par les entités : TAV Airports et AIG.

Au 31 décembre 2022, les instruments qualifiés de couverture de flux de trésorerie (ou cash flow hedge (CFH)) ont les caractéristiques suivantes :

Elément couvert		Instrument de couverture		Ratio de couverture *	Juste valeur au 31/12/2022	Part efficace inscrite en capitaux propres au 31/12/2022
Type	Valeur nominale EUR	Type	Valeur nominale EUR			
TAV Airports						
Emprunts bancaires à taux variable	657	Swap de taux d'intérêt CFH	538	82%	47	79
AIG						
Emprunts bancaires à taux variable	119	Swap de taux d'intérêt CFH	120	101%	(1)	12

* Rapport entre le nominal des instruments de couverture et celui des éléments couverts

Aucune inefficacité n'a été générée au 31 Décembre 2022 par les swaps de taux d'intérêts.



Risque de change

Les participations à l'international exposent le Groupe au risque de change. Les principaux risques de change concernent les variations de valeurs de l'euro par rapport à la livre turque (TRY), au dollar américain (USD) et à la roupie indienne (INR). Les monnaies dans lesquelles les transactions sont essentiellement libellées sont l'euro, la livre turque, le dollar américain, la roupie indienne ainsi que quelques devises du golfe persique liées au dollar américain par une parité fixe, telles que le rial saoudien, le dirham des Émirats arabes unis et le rial omanais.

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

- mettre en place des instruments dérivés ;
- neutraliser au maximum le risque de change en réduisant le solde des recettes et des dépenses dans ces monnaies ;
- procéder, le cas échéant, à des ventes à terme partielles de dollars pour les soldes résiduels.

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Euro	TRY	USD	AED	INR	JOD	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	668	279	16	359	8	-	-	6
Actifs sur contrats	4	1	-	-	1	-	-	2
Clients et comptes rattachés	938	802	11	37	2	-	41	45
Autres créances*	171	61	5	27	6	1	3	68
Autres actifs financiers courants	237	132	49	32	-	-	19	5
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 631	2 338	3	100	8	4	146	32
Total des actifs financiers	4 649	3 613	84	555	25	5	209	158
Emprunts et dettes financières à long terme	8 763	8 324	11	411	-	1	-	16
Passifs sur contrats	2	1	-	-	-	-	-	1
Fournisseurs et comptes rattachés	909	598	11	14	5	-	238	43
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 761	1 524	10	126	16	3	30	52
Emprunts et dettes financières à court terme	1 233	967	6	258	-	-	-	2
Total des passifs financiers	12 668	11 414	38	809	21	4	268	114

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

Les autres devises portent principalement sur 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 5 millions d'euros sur le résultat avant impôt et de 111 millions d'euros sur les titres mises en équivalence.



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

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

	Au 31/12/2022		Au 31/12/2021	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dirham des Emirats Arabes Unis (AED)	0,25512	0,25888	0,23940	0,23020
Peso chilien (CLP)	0,00110	0,00109	0,00103	0,00112
Dinar jordanien (JOD)	1,32659	1,34120	1,23960	1,19290
Roupie indienne (INR)	0,01134	0,01210	0,01187	0,01144
Dollar des États-Unis (USD)	0,93694	0,95096	0,87950	0,84560
Nouvelle Livre turque (TRY)	0,05016	0,05755	0,06630	0,09780

Risques de liquidité

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

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

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

La trésorerie du Groupe est suivie quotidiennement. Le budget prévisionnel pluri-annuel de trésorerie est recalculé mensuellement et un reporting prévisionnel est transmis mensuellement à la Direction Générale faisant état de ses engagements financiers (échéances de dettes et d'intérêts, engagements hors bilan, clauses de remboursement anticipé) ;

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

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

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

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

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

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

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

(en millions d'euros)	Montant au bilan Au 31/12/2022	Total des échéances contractuelles Au 31/12/2022	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	7 818	7 902	502	2 500	4 900
Emprunts bancaires	1 761	2 489	405	1 164	920
Obligations locatives	90	90	9	23	58
Autres emprunts et dettes assimilées	173	173	6	25	142
Intérêts sur emprunts	153	1 841	279	860	702
Emprunts et dettes financières hors dérivés	9 995	12 495	1 201	4 572	6 722
Fournisseurs et comptes rattachés	909	909	909	-	-
Passifs sur contrats	2	2	2	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 761	1 761	858	411	492
Dettes en coût amorti	12 667	15 167	2 970	4 983	7 214
Décassements	-	(133)	(27)	(59)	(47)
Encaissements	-	(53)	(12)	(27)	(14)
Swaps de couverture	1	(186)	(39)	(86)	(61)
Total	12 668	14 981	2 931	4 897	7 152

* Les autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens de l'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 du Groupe ADP dont AIG et TAV 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 % du montant total des emprunts du groupe au 31 Décembre 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 31/12/2022	Montant soumis à des covenants	Montant en %
ADP	8 102	200	2%
Extime Duty Free Paris (Ex SDA)	50	-	0%
Relay@ADP	20	-	0%
AIG	177	177	100%
ADP International Americas	9	-	0%
ID Services	1	-	0%
TAVA	1 322	894	68%
TAV Tunisie	234	234	100%
TAV Izmir	189	189	100%
TAV Macedonia	44	44	100%
TAV Bodrum	114	114	100%
TAV Kazakhstan	308	308	100%
HAVAS	56	4	7%
Autres	377	1	0%
Total	9 681	1 271	13%

ECHEANCIERS

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	181	28	12	141
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	2	2	-	-
Prêts, dépôts et cautionnements	19	2	13	4
Créances de location financement bailleur	120	5	-	115
Créances sur cessions d'immobilisations	3	1	-	2
Autres actifs financiers	337	199	133	5
Clients et comptes rattachés*	938	938	-	-
Actifs sur contrats	4	4	-	-
Autres créances**	171	171	-	-
Prêts et créances	1 775	1 350	158	267

* Les clients et comptes rattachés comprennent la créance de la DGAC de 368 millions d'euros.

** 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.



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Instruments de capitaux propres	189	480
Prêts et créances à moins d'un an	1 350	1 200
Prêts et créances à plus d'un an	425	492
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 631	2 379
Swap de taux d'intérêt utilisés comme couverture	54	-
Total	4 649	4 551

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 9 millions d'euros au titre de l'année 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 l'année 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 31/12/2022	Au 31/12/2021
Air France	109	105
EASY JET	9	7
FEDERAL EXPRESS CORPORATION	18	23
TURKISH AIRLINES	15	6
Autres compagnies aériennes	46	31
Sous-total compagnies aériennes	197	172
Direction Générale de l'Aviation Civile*	368	320
Autres clients et comptes rattachés	373	335
Autres prêts et créances à moins d'un an	412	373
Total prêts et créances à moins d'un an	1 350	1 200

* L'avance Agence France Trésor est présentée au passif pour un montant de 256 millions d'euros en 2022.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	
	Valeur brute	Valeur nette
Créances non échues	1 150	1 147
Créances échues :		
depuis 1 à 30 jours	116	107
depuis 31 à 90 jours	36	33
depuis 91 à 180 jours	23	19
depuis 181 à 360 jours	27	20
depuis plus de 360 jours	108	24
Prêts et créances courants (selon échéancier - cf. § risque de liquidité)	1 460	1 350

L'évolution des dépréciations de créances commerciales est détaillée en note 4.4.

Compensation des instruments financiers

Les contrats d'instruments dérivés du Groupe peuvent prévoir un droit de compensation si des événements particuliers surviennent tels qu'un changement de contrôle ou un événement de crédit.

En revanche, ces contrats ne prévoient pas d'accord de compensation globale conférant un droit juridiquement exécutoire de compenser les instruments financiers, ni d'accord de collatéralisation.



Le tableau suivant présente la valeur comptable des instruments dérivés actif et passif et l'effet des accords de compensation mentionnés ci-avant au 31 Décembre 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	
(en millions d'euros)						
dérivés : swap de taux	54	-	54	-	-	54
dérivés : swap de change	-	-	-	-	-	-
Total des dérivés actif	54	-	54	-	-	54
dérivés : swap de taux	(1)	-	(1)	-	-	(1)
dérivés : swap de change	-	-	-	-	-	-
Total des dérivés passif	(1)	-	(1)	-	-	(1)

9.6 Autres actifs financiers

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	189	189	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	542	310	232
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	181	153	28
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation)	447	391	56
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(266)	(238)	(28)
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	3	-	3
Créances financières rattachées aux aéroports en concessions*	15	4	11
Autres actifs financiers (i)	343	153	190
Créances de location financement bailleur	120	115	5
Instruments financiers dérivés	54	54	-
Swaps de trading	-	-	-
Total	905	668	237

* cf. note 6.1.1

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

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



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.

Sur l'année 2022, les autres produits et charges opérationnels qui s'élèvent à 52 millions d'euros sont constitués principalement des impacts des provisions pour plan de sauvegarde de l'emploi (PSE), mesures PACT et RCC ainsi que de l'impact de la dépréciation de l'écart d'acquisition Hubone Sysdream :

- ◆ 6 millions d'euros de reprises nettes aux provisions de départ PACT ;
- ◆ 50 millions de reprises de provisions RCC et engagements sociaux ;
- ◆ -7 millions d'euro de dépréciation de l'écart d'acquisition Hubone Sysdream ;
- ◆ 3 millions d'euro de reprises liées au PSE ADP Ingenierie.

Pour rappel, en 2021, les autres produits et charges opérationnels qui s'élevaient à 8 millions d'euros étaient constitués principalement de :

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



NOTE 11 Impôts sur les résultats

La notion d'impôt sur le résultat couvre les impôts nationaux ou étrangers dus sur la base des bénéfices imposables ainsi que les impôts de distribution dus par les filiales et entreprises mises en équivalence. Le Groupe ADP considère que la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) ne s'analyse pas en un impôt sur le résultat. Celle-ci est donc comptabilisée en charge opérationnelle.

L'impôt sur le résultat comprend :

- la charge ou le produit d'impôt exigible, et
- la charge ou le produit d'impôt différé.

L'impôt exigible correspond au montant des impôts et contributions sur le bénéfice payables ou récupérables auprès des administrations fiscales au titre du résultat imposable d'un exercice. Il est porté respectivement dans les passifs ou actifs courants du bilan.

En fonction des juridictions, cet impôt est calculé par entité ou au niveau du groupe fiscal. En France, le groupe d'intégration fiscale formé par la société mère Aéroports de Paris SA comprend quatorze filiales françaises détenues, directement ou indirectement, à plus de 95 % : ADP Immobilier, ADP Immobilier Industriel, Hub One, Sysdream, ADP Ingénierie, ADP International, ADP Invest, ADPM2, ADPM3, ADP Immobilier Tertiaire, Hôtels Aéroportuaires, Hologarde, Extime Food & Beverage et Dahlia Propco.

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

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

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

11.1 Taux d'impôt

Conformément aux dispositions de la loi de finances pour 2021, le taux d'impôt courant appliqué au 31 Décembre 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)	2022	2021
Charge d'impôt exigible	(98)	146
Produit/(charge) d'impôt différé	(74)	(155)
Impôts sur les résultats	(172)	(9)

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 d'intégration fiscale 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 dite 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.

En 2022, le Groupe a imputé une part de cette créance sur l'impôt sur les sociétés dû. A la clôture, la créance de carry-back placée en report est de 106M€.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

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)	2022	2021
Résultat net des activités poursuivies	592	(247)
Quote-part du résultat des entreprises mises en équivalence	(14)	61
Charge/(Produit) d'impôt sur les résultats	172	9
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	750	(177)
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	25,83%	28,41%
(Charge)/Produit d'impôt théorique	(194)	50
Incidence sur l'impôt théorique des :		
Différentiel de taux sur résultat et retenue à la source	4	12
Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	4	3
Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(21)	(23)
Variations des différences temporelles non reconnues	-	(2)
Variation de taux d'impôt	1	(9)
Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	15	(38)
Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	5	5
Provisions pour impôt	-	-
Mesures d'incitation à l'investissement applicables en Turquie	4	(6)
Ajustements au titre des périodes antérieures *	14	(2)
Autres ajustements	(4)	1
(Charge)/Produit réel d'impôt sur les résultats	(172)	(9)
Taux effectif d'impôt	22,96%	4,71%

* 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%.

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 Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Au titre des différences temporelles déductibles		
Engagements sociaux	112	167
Déficits reportables - intégration fiscale	-	45
Déficits reportables - autres entités	18	16
Provisions et charges à payer	9	6
Location-financement	2	-
Mesures d'incitation à l'investissement	14	10
Obligations locatives	10	11
Autres	62	64
Au titre des différences temporelles imposables		
Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(347)	(333)
Immobilisations corporelles, incorporelles et droits d'exploitation aéroportuaire	(98)	(110)
Ecarts d'évaluation sur titres	(95)	(92)
Prêts et emprunts	(6)	(7)
Instruments dérivés	(10)	6
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	(5)	-
Autres	(57)	(57)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	(391)	(274)

Au 31 décembre 2021, le Groupe a comptabilisé des impôts différés actifs au titre des déficits reportables générés par l'intégration fiscale française, soit 45 millions d'euros d'impôts différés actifs sur la base d'un taux d'IS de 25,83%. Au titre de l'exercice 2022, le Groupe a imputé intégralement ces déficits sur le bénéfice de la période.



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

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

(en millions d'euros)	Actif	Passif	Montant net
Au 01/01/2022	26	300	(274)
Montant porté directement en capitaux propres au titre des engagements sociaux	1	18	(17)
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	-	-
Montant porté directement en capitaux propres au titre des variations de juste valeur	(2)	12	(14)
Montants comptabilisés au titre de la période	17	92	(75)
Ecart de conversion	(1)	11	(12)
Variations de périmètre	1	-	1
Au 31/12/2022	42	433	(391)

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

11.6 Actifs et passifs d'impôt exigible

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

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Actifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	109	166
Autres entités consolidées	12	13
Total	121	179
Passifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	1	1
Autres entités consolidées	14	7
Total	15	8

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

11.7 Impôts différés non activés

Les principaux déficits reportables non activés ainsi que leur limite d'utilisation dans le temps concernent les sociétés suivantes.

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Prescriptible en N+1	Prescriptible en N+2	Prescriptible en N+3	Prescriptible en N+4	Prescriptible en N+5	Imprescriptible
Total	691	103	72	115	54	194	153

Au 31 Décembre 2022, le montant des déficits fiscaux reportables non activés s'élève à 691M€. Cette non-activation résulte de la durée légale d'utilisation des pertes fiscales dans les différentes juridictions concernées, combinée aux perspectives de profits tel qu'elles résultent des prévisions à 3-5 ans.



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

12.1 Résultat net des activités non poursuivies

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

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

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

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

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

Pour rappel, au 31 Décembre 2021, les flux de trésorerie de TAV Istanbul proviennent principalement de ses activités opérationnelles liées à l'encaissement de l'indemnisation du DHMI pour 195 millions d'euros et du remboursement de l'emprunt de 176 millions d'euros contracté en 2020.

12.2 Actifs non courants détenus en vue de la vente

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

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

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

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

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

Au 31 Décembre 2022, les actifs destinés à être cédés correspondent aux actifs des sociétés Hubsafe et Société de Gestion et d'Exploitation de l'Aéroport de Gbessia (SOGEG) dont les cessions sont prévues pour le premier semestre 2023.



NOTE 13 Trésorerie et flux de trésorerie**13.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie**

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

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

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Au 31/12/2021
Valeurs mobilières de placement	683	1 961
Disponibilités*	1 948	418
Trésorerie active	2 631	2 379
Concours bancaires courants**	(1)	(1)
Trésorerie nette	2 630	2 378

* dont 84 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)	2022	2021
Résultat opérationnel	988	(20)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	591	650
Charges financières nettes hors coût de l'endettement	(53)	(36)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	1 526	594
Variation du besoin en fonds de roulement	55	(88)
Impôts sur le résultat payés	(31)	56
Flux relatifs aux activités non poursuivies	3	195
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	1 553	757

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)	2022	2021
Amortissements, dépréciations (hors actifs circulants) et provisions	620	676
Résultat des entreprises mises en équivalence	(14)	61
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	1	-
Autres *	(16)	(87)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	591	650

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

(en millions d'euros)	2022	2021
Stocks*	(41)	-
Clients et autres débiteurs	(83)	(245)
Fournisseurs et autres créditeurs	179	157
Variation du besoin en fonds de roulement	55	(88)

* Variation essentiellement liée aux stocks de fuel sur Almaty et à l'inventaire des stocks chez Extime Duty Free Paris.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

13.2.2 Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement

(en millions d'euros)	2022	2021
Investissement corporels, incorporels et de placement	(695)	(527)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	3	(56)
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(414)	(315)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	18	2
Variation des autres actifs financiers	(64)	(210)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	6	11
Produits provenant des cessions de participations non consolidées	420	-
Dividendes reçus	25	40
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(701)	(1 055)

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	2022	2021
Investissements incorporels	6	(43)	(31)
Investissements corporels et de placement (hors droits d'usage)	6	(652)	(496)
Investissement corporels, incorporels et de placement		(695)	(527)

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

(en millions d'euros)	2022	2021
Rénovation et qualité	(190)	(158)
Développement des capacités	(150)	(144)
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	(59)	(59)
Développement immobilier	(120)	(156)
Restructuration	(51)	(32)
Sûreté	(67)	(47)
Autres	(58)	69
Total	(695)	(527)

Les principaux investissements en 2022 sont les suivants :

- ♦ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
 - la jonction de satellites 1, 2 et 3 du terminal 1 ;
 - la jonction entre les satellites 1 et 7 ainsi que le réaménagement du satellite 5 du terminal 1 ;
 - l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne ;
 - la création d'un nouveau système de tri bagages pour les correspondances courtes (Trieur Correspondances Nord) ;
- l'augmentation des ressources secondaires du terminal 1 ;
- le futur terminal VIP (salons hospitalités) ;
- l'aménagement du contournement Est de Roissy par la Francilienne ;
- la réhabilitation d'une partie des taxiways associés à la piste 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 ;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Orly :
 - les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris ;
 - la création d'une nouvelle centrale froid ;
 - la rénovation des infrastructures aéronautiques des voies W1 et W43 et leur mise en conformité ;
 - les travaux de mise en conformité du parking P2 (ex-P0, actuel P3) ainsi que le réaménagement du côté ville des secteurs Orly 1, 2 et 3 en lien avec la mise en service
- de la nouvelle gare de métro créée sur la plateforme dans le cadre du plan de développement du Grand Paris et d'un nouveau parking à étages ;
- l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne ;
- la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4 ;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, les investissements ont porté principalement sur la création d'une nouvelle caserne SSLIA ;
- ◆ Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé en 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)

(en millions d'euros)	2022	2021
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(414)	(315)

En 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.

En 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 pour 372 millions de dollars américains décaissés sur la période.

■ Produits provenant des cessions de participations non consolidées

Les produits provenant des cessions de participations non consolidées correspondent à l'encaissement du produit de cession des actions Royal Schiphol Group de 420 millions d'euros.

13.2.3 Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement

(en millions d'euros)	2022	2021
Encaissements provenant des emprunts à long terme	461	294
Remboursement des emprunts à long terme	(770)	(578)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(20)	(17)
Subventions reçues au cours de la période	12	1
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	19	(1)
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	(34)	1
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	(11)	(4)
Variation des autres passifs financiers	(24)	(56)
Intérêts payés	(258)	(285)
Intérêts reçus	20	39
Flux relatifs aux activités non poursuivies	-	(176)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(605)	(782)



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

■ Dividendes versés

En 2022, aucun dividende n'a été versé.

■ Encaissements et remboursements d'emprunt (intérêts compris)

Les encaissements (461 millions d'euros) et remboursements (770 millions d'euros) des emprunts à long terme ainsi que les intérêts payés et reçus pendant l'année 2022 (cf notes 9.4.2 et 9.4.3).

■ Variation des autres passifs financiers

La variation des autres passifs financiers correspond principalement à la variation des comptes bancaires en devises soumis à restriction (cf. note 9.4.2).

■ Acquisitions/cessions nettes d'actions propres

Le 6 décembre 2022, Royal Schiphol Group a annoncé la cession de sa participation résiduelle dans Aéroports de Paris ("Groupe ADP"). A cette occasion, le Groupe ADP a racheté 296 882 actions, soit environ 0,3 % du capital, au prix unitaire de 133 euros. Ce rachat d'actions, d'un montant d'environ 39,5 millions d'euros, est financé sur la trésorerie disponible du Groupe ADP.

■ Flux relatifs aux activités non poursuivies

Pour rappel, en 2021, les flux relatifs aux activités non poursuivies correspondaient au remboursement de l'emprunt de 176 millions d'euros contracté en 2020 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.

Les transactions avec les parties liées s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Entreprises associées ou contrôlées conjointement		Etat ou participations de l'Etat		Autres parties liées		TOTAL GROUPE	
	2022	2021	2022	2021 ***	2022	2021 ***	2022	2021
Chiffre d'affaires	112	68	1 258	904	148	71	1 518	1 043
Charges externes (y/c achats immobilisés)	81	62	23	21	329	275	433	358
Actifs financiers*	224	232	-	-	2	11	226	243
Autres actifs**	19	23	496	438	23	11	538	472
Passifs financiers	-	-	-	-	146	100	146	100
Autres passifs**	111	54	311	368	111	47	533	469

* Principalement 206 millions d'euros de prêts (avant dépréciation) accordés par le groupe TAV à Tibah Development dont 193 millions relatifs à la restructuration de sa dette.

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

*** Reclassement opéré en 2022 entre Etat ou participation de l'Etat et Autres parties liées par rapport à la publication 2021

14.1 Relations avec les Entreprises associées ou contrôlées conjointement

RELATIONS AVEC LES JOINT VENTURES COMMERCIALES

Dans le cadre du développement des activités commerciales sur les plateformes aéroportuaires, Aéroports de Paris SA et la société EPIGO ont conclu des conventions permettant à ces sociétés d'exploiter des commerces au sein des aéroports Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle. Les transactions entre Aéroports de Paris SA et cette société concernent essentiellement :

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

De la même manière, TAV Airports et la société ATU ont conclu des conventions permettant à celle-ci d'exploiter les commerces au sein de ses plateformes aéroportuaires.

14.2 Relations avec l'Etat et les sociétés participations de l'Etat

RELATIONS AVEC L'ETAT FRANÇAIS

L'Etat français détient 50,6% du capital d'Aéroports de Paris SA et 58,6% des droits de vote au 31 décembre 2022. L'Etat a ainsi la faculté, comme tout actionnaire majoritaire, de contrôler les décisions requérant l'approbation des actionnaires.

Les pouvoirs publics exercent sur Aéroports de Paris SA un contrôle au titre de son statut d'entreprise publique et au titre de ses missions, notamment de service public.

Dans ce cadre, des conventions sont conclues régulièrement avec l'Etat.

Les conventions significatives sont présentées ci-après :

- ♦ Relation avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) - Les missions de sécurité, la sûreté du transport aérien, le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs constituent des missions de service public dont la mise en œuvre a été déléguée à Aéroports de Paris SA. Les coûts engagés dans le cadre de ces missions sont facturés à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui le finance par le biais de la taxe d'aéroport prélevée auprès des compagnies aériennes. En 2022, les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires s'élèvent à 428 millions d'euros (365 millions en 2021). Au 31 décembre 2022, le montant de la créance vis-à-vis de la DGAC atteint 368 millions d'euros et l'avance de l'Agence France Trésor présentée au sein du poste "Autres dettes et produits constatés d'avance" s'élève à 256 millions d'euros.
- ♦ Convention tripartite traduisant les modalités de remboursement de l'avance faite par l'Agence France Trésor au titre des missions de sécurité, sûreté du transport aérien, et le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs conclue entre Aéroports de Paris SA, l'Agence France Trésor (AFT) et la DGAC pour une période de 10 ans. En complément de l'avance Trésor versée au groupe ADP en 2020 pour un montant de 122 millions d'euros, une seconde avance de 119 millions d'euros a été accordée au groupe ADP en 2021. Cette avance sera incluse dans l'assiette des produits lors de son versement et dans l'assiette des coûts lors de son remboursement pour le calcul de la taxe d'aéroport conformément aux dispositions de l'arrêté du 25 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 30 décembre 2009 sur le calcul de la taxe d'aéroport.



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

- ◆ Convention de mise à disposition de biens immobiliers, prestations de fournitures (électrique, chauffage, fluides), de services (télécommunication, assistance matérielle, administrative et intellectuelle) et formation à la Direction des services de navigation aérienne ("DSNA"). Cette convention a été conclue le 27 juillet 2007 pour une durée de 15 ans renouvelable pour la même période.
- ◆ Deux conventions conclues avec l'Etat (ministère de l'Action et des Comptes Publics et ministère de l'Intérieur) fixant les conditions de mise à disposition d'immeubles bâtis ou non, places de stationnement privatif, abonnements aux parcs publics et aux télévisions vols mouvements signées le 3 juillet 2020 pour une durée de 5 ans.

En l'absence du contrat de régularisation économique, il appartient au Groupe ADP de soumettre annuellement à la consultation des usagers et à l'homologation de l'Autorité de régulation des transports (ART) une proposition tarifaire tenant compte du coût des services rendus au titre des redevances aéroportuaires, et plus particulièrement d'un plan d'investissements annuel (cf. note 2.1).

RELATIONS AVEC SNCF RESEAU ET LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS, ETABLISSEMENTS PUBLICS

Ces trois entités ont conclu les conventions suivantes

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

RELATIONS AVEC LA SOCIETE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE CDG EXPRESS

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. Aucun recours en cassation n'a été formulé.

À fin 2022, près de 1,5 Md€ a été engagé pour la réalisation des travaux sur l'ensemble du tracé, de Paris-gare de l'Est jusqu'à l'aéroport. Des réalisations structurantes ont été menées en 2022 comme la réalisation de quais dédiés à la gare de l'est pour accueillir la liaison, le remplacement des ponts existants à la Porte de la Chapelle ou la poursuite des travaux en gare de CDG 2.

Néanmoins, l'arrêt des chantiers consécutif à la décision du Tribunal administratif de Montreuil a entraîné des conséquences non seulement pour le CDG Express mais aussi pour les autres chantiers de l'axe ferroviaire nord, dans la mesure où les travaux étaient imbriqués. Ainsi, alors qu'un premier report de la mise en service de fin 2023 à fin 2025 avait été décidé par le Gouvernement en 2019 qui a fait l'objet

d'un premier avenant à la documentation contractuelle, le Gouvernement a acté une nouvelle reprogrammation de l'ensemble des chantiers. Aussi, en novembre 2021, le Gouvernement a décidé de retenir le schéma de reprogrammation des travaux de l'axe ferroviaire nord scénario qui décale la mise en service du CDG Express à début 2027, soit le scénario de report le plus court.

Pour tirer les conséquences de cette décision, les discussions relatives à l'avenant 2 à la concession de travaux CDG Express se poursuivent avec l'Etat concédant. Celui-ci a confirmé "sa volonté de finaliser, dans les meilleurs délais, les discussions qui traduiront les conséquences du décalage de la mise en service du projet CDG Express en 2027".

RELATIONS AVEC LA SOCIETE DU GRAND PARIS

Afin de développer les capacités d'accueil de l'aéroport Paris-Orly, Aéroports de Paris SA a décidé de créer un bâtiment de jonction entre les terminaux ouest et sud de l'aéroport Paris-Orly. Par ailleurs, dans le cadre du développement des transports du Grand Paris, une gare de métro va être construite en vue d'accueillir les lignes de métro n°14 et n°18 dans l'aéroport Paris-Orly dont la mise en service est prévue en 2024. À ce titre, deux conventions ont été signées entre Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris :

- ◆ Une convention d'indemnisation, conclue le 9 janvier 2015, par laquelle la Société du Grand Paris indemnise Aéroports de Paris SA des surcoûts qu'elle doit supporter dans le cadre de la construction du futur bâtiment de jonction en raison du passage des deux tunnels des lignes 14 et 18 de la gare de métro, sous ledit bâtiment. Cette convention a été modifiée par un avenant le 9 août 2015 ;
- ◆ Une convention de co-maîtrise d'ouvrage, signée le 16 juillet 2015, en vue de la réalisation sur l'aéroport de Paris-Orly de la gare de métro devant accueillir les 2 lignes de métro et des ouvrages aéroportuaires. Aéroports de Paris SA est désigné maître d'ouvrage unique de l'ensemble de l'opération et assurera la maîtrise d'œuvre des travaux qui devraient s'achever en 2024. Le 6 mars 2017, la SGP et Aéroports de Paris SA ont conclu un avenant n°1 à cette convention visant à préciser : les différents sous-projets, le coût prévisionnel définitif des travaux, le montant des indemnités versées à Aéroports de Paris SA pour les dommages et surcoûts affectant les ouvrages du fait de la construction de la Gare et la répartition des missions entre les parties. Un nouvel avenant n°2 a été signé le 8 décembre 2020 pour réajuster le coût prévisionnel définitif des travaux suite aux retours d'appel d'offre sur les différents lots et aux surcoûts liés au décalage de la mise en service de la ligne 18, initialement prévue en 2024 et reportée à 2027.

Par ailleurs, deux conventions supplémentaires ont été signées le 26 décembre 2019 avec la SGP portant pour l'une, sur la coopération relative aux études et travaux nécessaires à la libération des emprises nécessaires à la réalisation du site de maintenance et de remisage, des ouvrages annexes de la ligne 14 sud du Grand Paris Express et pour la seconde, sur la coopération relative aux études et aux travaux de libération des emprise nécessaires à la réalisation des ouvrages annexes et du tunnel de la ligne 18 du Grand Paris Express et aux accompagnements des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.

Dans la perspective de la réalisation du tronçon automatique de la ligne 17 du réseau de transport public du Grand Paris reliant la gare du Bourget RER (correspondant à la ligne 17 nord) et à la du Mesnil-Amélot, des conventions ont été passées avec la Société du Grand Paris :

- ◆ Paris – Le Bourget : Le 30 novembre 2018, la Société du Grand Paris a passé un marché avec Aéroports de Paris SA portant mandat de maîtrise d'ouvrage pour la démolition du bâtiment 66 (futur emplacement de la gare Le Bourget



Aéroport). Un avenant modifiant le coût de l'opération est en cours de finalisation. Le 17 mai 2019, il a été signé avec la Société du Grand Paris une convention-cadre de financement pour la mise en compatibilité des réseaux d'Aéroports de Paris SA et du SIAH (Syndicat Mixte pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit-Rosne) par Aéroports de Paris SA nécessaire à la réalisation d'un ouvrage annexe (n° 3501P). Le 27 mai 2019 deux conventions subséquentes modifiées par avenants en date du 25 juin 2020, l'une pour les études et pour l'autre sur l'exécution des travaux, pour les travaux afférents à l'ouvrage annexe 3501P ont été signées entre Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris. Le 8 octobre 2019, Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris ont signé une convention d'indemnisation des études et des travaux sur les bâtiments A1, A3/A4 réalisés par Aéroports de Paris SA nécessaires à la réalisation de la gare Le Bourget Aéroport de la ligne 17.

- ◆ Paris-Charles de Gaulle : le 20 décembre 2019 a été signée une convention d'indemnisation par la SGP des interventions que le Groupe doit effectuer sur les ouvrages dont il est propriétaire et concernant des travaux préparatoires à la réalisation du métro de la ligne 17 du Grand Paris Express. Le 20 janvier 2020, Aéroports de Paris et la SGP ont signé une convention de coopération sur la zone aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle pour des échanges de données et de collaboration.
- ◆ Le 1er avril 2021, a été signé un protocole d'accord entre Aéroports de Paris et SGP pour poser les principes généraux d'engagement des parties sur les modalités d'implantation de la ligne 17 nord sur l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Il fixe en outre la réalisation de travaux préparatoires ou ouvrages complémentaires qui font l'objet de conventions spécifiques dont :
 - Une convention d'étude pour une pré-passerelle de liaison (1er avril 2021);
 - Un avenant à la convention travaux préparatoires pour des travaux complémentaires ;
 - Un accord cadre et son premier marché subséquent pour accompagner la SGP en phase études uniquement dans la prise en compte des contraintes

ADP par le projet Ligne 17 Nord dans des démarches aéroportuaires spécifiques.

RELATIONS AVEC LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (RATP)

- ◆ Une convention a été signée le 16 juillet 2019 avec la RATP relative aux conditions de réalisation des travaux de creusement du tunnel et des ouvrages annexes de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express et sur les accompagnements des équipes de la RATP qui doivent se rendre en zone sureté à accès réglementé.

RELATIONS AVEC Air France-KLM

Les transactions avec Air France-KLM concernent principalement :

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

RELATION AVEC TAV CONSTRUCTION

Le 16 juin 2021, TAV Construction et Almaty International Airport JSC ont conclu un accord de travaux anticipés pour un montant de 20 millions de dollars en amont du contrat de travaux définitif (le contrat EPC) pour la construction d'un nouveau terminal de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan. Cet accord de travaux préliminaires couvre la préparation de la conception détaillée des travaux, l'obtention des approbations et des licences nécessaires, l'achat de biens et de matériaux ainsi que la construction d'un hall d'accueil. Le montant contractuel a été entièrement payé au constructeur.

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

Le sous-groupe TAV a signé un contrat EPC de 657 millions d'euros avec une coentreprise formée par TAV Construction et Sera concernant des investissements supplémentaires afin d'augmenter la capacité de l'aéroport d'Antalya. En plus du montant contractuel de l'EPC, il existe un mécanisme d'ajustement des prix jusqu'à 7,5% du montant total de l'EPC.

14.3 Relations avec les principaux dirigeants et actionnaires

REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants chez Aéroports de Paris SA sont : le Président-directeur général, les membres du Comité Exécutif (15) et les administrateurs nommés par l'Assemblée Générale et par l'Etat (11 administrateurs éligibles et 4 censeurs).

La rémunération accordée à ces dirigeants s'élève à 8,5 millions d'euros en 2022 contre 7,9 millions d'euros en 2021.

Cette évolution est liée notamment à la nomination en 2022 d'un membre supplémentaire au COMEX ; par ailleurs, en 2021, les parts

variables des membres du COMEX versées en 2021, au titre de 2020, avaient baissé de 16% en moyenne. Les éléments de solde de tout compte pour ceux partis (3) courant 2022 sont inclus.

Cette rémunération comprend les avantages court terme (rémunération fixe, variable et avantages en nature), ainsi que les charges patronales correspondantes, les avantages postérieurs à l'emploi, et la rémunération des administrateurs. Le détail des rémunérations est présenté dans le tableau suivant :



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

(En milliers d'euros)	2022	2021
Rémunération des dirigeants	8 548	7 933
Salaires et traitements	5 671	5 347
Charges sociales	2 208	2 075
Total avantages court terme	7 879	7 422
Avantages postérieurs à l'emploi	267	228
Rémunération des administrateurs	402	283



NOTE 15 Engagements hors bilan**15.1 Paiements minimaux futurs**

Les paiements minimaux futurs à recevoir du Groupe ADP en tant que bailleur sur les contrats de location existants au 31 décembre 2022 se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2022	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Paiements minimaux futurs à recevoir	3 772	329	991	2 452

15.2 Carnet de commandes

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2022	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Carnet de commandes	131	13	43	75

Pour la présentation de son carnet de commandes, le Groupe a choisi d'appliquer la simplification proposée par IFRS 15 de ne pas intégrer les contrats d'une durée inférieure ou égale à 12 mois.

Ainsi, les revenus futurs présentés dans le carnet de commandes du Groupe s'élèvent à 131 millions d'euros au 31 décembre 2022 et sont issus des contrats présentant les caractéristiques suivantes :

- Signés à la date de clôture avec des tiers (hors Groupe) ;
- Dont l'exécution a commencé à la date de clôture, ou, si le contrat est totalement inexécuté, ne pouvant être résilié par le client sans paiement d'une pénalité ;

- D'une durée supérieure à 1 an.

Le carnet de commandes correspond au chiffre d'affaires futur rattachable aux prestations restant à exécuter à la date de reporting au titre des contrats décrits ci-dessus. Il comprend les revenus correspondant aux seules commandes fermes des clients.

A ce titre, sont exclues des carnets de commandes les redevances aéronautiques et spécialisées, ces prestations ne correspondant pas à des commandes fermes (elles ne sont contractualisées qu'à l'utilisation des services par le client) et les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire, ces revenus étant validés chaque année par la DGAC et dépendants des coûts engagés.

15.3 Engagements donnés et reçus

Les engagements hors bilan se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2022	Dont ADP SA	Dont sous groupe TAV	Au 31/12/2021
Avals, cautions	984	2	982	493
DHMI	95		95	160
Tunisian Government	16		16	18
Saudi Arabian Government	12		12	12
Fraport Antalya	687		687	
TAV Kazakhstan (Almaty)	47		47	44
TAV Tibah development	-		-	144
Garanties à première demande	194	155	-	16
CDG Express	150	150		
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	300	300	-	237
SGP compléments de projets	12	12		36
CDG Création tri bagages correspondances	42	42		1
ORY P2 ESPLANADE	39	39		1
CDG Nouveau terminal VIP	28	28		-
CDG Terminal 1 jonction satellites	10	10		23
CDG Terminal 2 D et C	42	42		19
CDG Express Tunnels sous piste	10	10		17
Autres	176	133	-	150
GI CDG Express	133	133		133
Engagements donnés	1 654	590	982	896
Avals, cautions	143	55	88	171
Garanties à première demande	112	106	-	96
Autres	6	3	-	3
Engagements reçus	261	164	88	270



Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

AÉROPORTS DE PARIS S.A.

Les avals et cautions correspondent principalement à des cautions accordées sur prêts au personnel, ainsi qu'à des garanties accordées par Aéroports de Paris SA principalement pour le compte d'ADP Ingénierie au bénéfice de divers clients de ses filiales.

Par rapport au 31 Décembre 2021 (237 millions d'euros), les engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations sont en hausse de 63 millions d'euros. Cette hausse s'explique par la reprise des investissements à horizon 2025.

Les principaux investissements réalisés en 2022, ayant contribué à la hausse du montant des engagements hors bilan sont les suivants :

- la création d'un nouveau système de tri bagages pour les correspondances courtes (Trieur Correspondances Nord) à Paris-Charles de Gaulle ;
- les travaux de mise en conformité du parking P2 (ex-P0, actuel P3) ainsi que le réaménagement du côté ville des secteurs Orly 1, 2 et 3 en lien avec la mise en service de la nouvelle gare de métro créée sur la plateforme dans le cadre du plan de développement du Grand Paris et d'un nouveau parking à étages ;
- l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne au terminal 2C de Paris-Charles de Gaulle ;
- le futur terminal VIP (salons hospitalités) à Paris-Charles de Gaulle.

Les engagements donnés aux salariés sont présentés en note 5.

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

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

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

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.

ADP INGENIERIE ET ADP INTERNATIONAL

Les garanties à première demande ont été données par les filiales ADP Ingénierie et ADP International au titre de la bonne exécution de leurs contrats internationaux.

TAV AIRPORTS

Les principaux engagements donnés par TAV Airports et ses filiales s'élèvent au 31 Décembre 2022 à 982 millions d'euros. Ils concernent des lettres de garantie :

- accordées principalement à des tiers (douanes, prêteurs et clients), à la Direction Générale de l'Aviation civile turque "DHMI" ainsi qu'aux gouvernements d'Arabie Saoudite, de Tunisie et de Macédoine ;
- issues des contrats de construction, opération et transfert d'infrastructures aéroportuaires (BOT Agreements) des contrats de concession et de contrats de location.

Principales garanties accordées au DHMI :

- TAV Ege et TAV Milas Bodrum sont tenus de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 37 millions d'euros et 43 millions d'euros respectivement au DHMI.

Principales garanties accordées à GACA (General Authority of Civil Aviation) en Arabie Saoudite :

Le Groupe est tenu au 31 Décembre 2022 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 13 millions de dollars (équivalent à 12 millions d'euros) à GACA conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec GACA en Arabie Saoudite. En janvier 2022, le Groupe ayant remboursé le prêt relais participatif, il n'est plus tenu de donner 163 millions de dollars (144 millions d'euros) de la lettre de garantie à National Commercial Bank, incluse dans les lettres de garantie données aux tiers.

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

Le Groupe est tenu au 31 Décembre 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 7 millions d'euros conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec OACA en Tunisie.

Principales garanties accordées et reçues par Almaty:

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

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

Le Groupe est tenu de financer les déficits de l'AIA à hauteur de 50 millions de dollars américains jusqu'au 30 juin 2025 ou jusqu'à la date d'achèvement financier, selon la dernière éventualité. La date d'achèvement financier est définie comme un taux de couverture de la dette minimum de 1,30 et au moins deux paiements de principal



effectués. Le groupe a fourni une lettre de crédit d'un montant de 50 millions de dollars américains pour couvrir cette obligation.

Garantie d'achèvement EPC : Cette garantie est déclenchée en cas de dépassement des coûts EPC. Il faut noter que le coût EPC est fixé dans le contrat EPC à 197 millions de dollars américains. D'autre part, le Groupe a reçu une garantie de performance de 10% (20 millions de dollars américains) qui couvre les obligations du constructeur dans le cadre du contrat EPC. En outre, le Groupe a reçu une garantie de 15% (12 millions de dollars américains) de la part du constructeur.

Principales garanties accordées et reçues par Antalya:

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

Le Groupe TAV s'est porté garant de 50% de l'emprunt bancaire utilisé pour le financement du paiement initial pour un montant de 687 millions d'euros.



NOTE 16 Passifs éventuels

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

- Soit **des obligations potentielles** résultant d'événements passés et dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance (ou non) d'un ou plusieurs événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ;
- Soit **des obligations actuelles** résultant d'événements passés mais qui ne sont pas comptabilisées parce que :
 - il n'est pas probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre les obligations ; ou
 - le montant des obligations ne peut être évalué avec une fiabilité suffisante.

Dans le cadre des sanctions du gouvernement des Etats-Unis à l'encontre de la Russie, la Biélorussie et l'Iran, TAV a reçu un courrier, en janvier 2023, du Bureau de l'Industrie et de la Sécurité Américaine ("BIS"), Office of Export Enforcement (« OEE ») à l'instar d'autres opérateurs d'aéroport en Turquie. Ce dernier rappelle le cadre réglementaire du régime de sanctions applicables aux Etats-Unis notamment en lien avec les Export Administration Regulations (« EAR »), fait la liste des appareils spécifiquement visés par ledit régime de sanctions (appareils contenant a minima 25% de composants d'origine américaine et exploités par des compagnies aériennes russes, biélorusses et iraniennes) et engage TAV à évaluer les risques que constitue la fourniture de services aux appareils listés et circulant dans les espaces aériens turcs et géorgiens. TAV, en lien avec les autorités turques et le BIS, s'attache à évaluer ce risque et à prendre les décisions appropriées.

Le Groupe ADP est engagé dans un certain nombre de procédures judiciaires et arbitrales dans le cadre de l'exercice normal de son activité. Le Groupe fait également l'objet de certaines demandes et actions en justice qui dépassent le cadre du cours ordinaire de son activité.

Le montant des provisions retenues est fondé sur l'appréciation par le Groupe ADP du bien-fondé des demandes et du niveau de risque au cas par cas et dépend notamment de l'état d'avancement des procédures et des arguments de défense du Groupe, étant précisé

que la survenance d'événements en cours de procédure peut entraîner à tout moment une réappréciation du risque.

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

- ♦ Litige TAV/HERVE sur le décompte général définitif des travaux relatifs à la construction du siège social
 - Un accord transactionnel conclu entre les membres du groupement d'entreprises titulaires du marché (TAV Construction et Hervé SA), les sous-traitants du groupement, le liquidateur judiciaire de la société Hervé SA et Aéroports de Paris est rentré en vigueur permettant ainsi de mettre fin au litige sur le solde du marché relatif à la construction de l'ensemble de bâtiments accueillant notamment le nouveau siège social du Groupe ADP. Le résultat de cet accord n'a pas de conséquence significative pour Aéroports de Paris.
- ♦ 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.



NOTE 17 Événements postérieurs à la clôture

Précisions suite à l'annonce faite le lundi 9 janvier par l'Autorité de la concurrence

L'Autorité de la concurrence a annoncé, le 9 janvier 2023, l'ouverture d'une phase d'examen approfondi dans le cadre du projet de cession par le groupe Aéroports de Paris ("Groupe ADP") de 50% de la société Extime Food & Beverage Paris à la société Select Service Partner ("SSP"). Dans son communiqué du 10 janvier 2023, le Groupe ADP a précisé que le modèle des co-entreprises est communément mis en œuvre par de nombreux aéroports dans le monde, et qu'il y a lui-même recours depuis plus de dix ans. En s'appuyant sur l'expertise d'un partenaire industriel, ce modèle a contribué au développement des différentes activités de retail et de restauration du Groupe. Dans ce contexte, un appel d'offres avait été lancé en avril 2021 pour chercher un coactionnaire dans Extime Food & Beverage Paris. La société Select Service Partner (SSP) avait été choisie au terme de cette procédure avec pour projet d'acquiescer, sous réserve de l'autorisation de l'autorité de la concurrence, 50% du capital d'Extime Food & Beverage Paris auprès d'Aéroports de Paris (voir communiqué de presse du 25 octobre 2021).

Pendant la durée de ce processus, les activités de restauration à Paris continueront d'être exploitées non seulement par Extime Food & Beverage, opérateur d'environ 30 points de vente sur les aéroports de Paris Orly et Paris Charles de Gaulle, mais aussi par d'autres opérateurs, dont la co-entreprise EPIGO, mise en place depuis 2016. Dans cet intervalle, le Groupe ADP et son partenaire SSP continueront à échanger avec l'Autorité concernant tous les éléments démontrant les effets attendus de l'opération pour les passagers et les bénéfices qui en résulteront tant sur la maîtrise des tarifs que sur la qualité de service. Comme l'Autorité de la concurrence le rappelle dans son communiqué, l'ouverture de cette procédure ne préjuge pas de l'existence d'éventuelles atteintes à la concurrence, ni de l'issue de cette procédure. En tout état de cause, si ce projet ne devait pas voir le jour sous sa forme ici envisagée, le Groupe ADP conserverait la pleine maîtrise de son système commercial pour l'adapter à la demande des passagers et contribuer à l'atteinte de ses objectifs de croissance rentable.

Déploiement Extime

Au terme d'une consultation publique, le Groupe ADP a annoncé en juillet 2022 avoir retenu Lagardère Travel Retail pour devenir le co-actionnaire de la société Extime Duty Free Paris (ex-Société de Distribution Aéroportuaire) qui exploitera les activités Duty Free & Retail pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. En janvier 2023, Aéroports de Paris a procédé, dans un premier temps, à l'acquisition auprès de Lagardère Duty Free (filiale de Lagardère Travel Retail) de la quote-part de 50% que cette dernière détenait dans le capital d'Extime Duty Free Paris et, dans un second temps, à la cession à Lagardère Duty Free de 49% des actions de la société. Au terme de ces opérations, la société Extime Duty Free Paris est donc détenue par le Groupe ADP à hauteur de 51% et par Lagardère Duty Free à hauteur de 49%. L'impact de la cession des titres Extime Duty Free Paris aura un impact en capitaux propres, s'agissant d'une transaction avec un minoritaire.

Signature du contrat de concession de l'aéroport d'Ankara

Un contrat de concession a été signé entre TAV Esenboğa et DHMI le 1 février 2023 pour les investissements supplémentaires visant à augmenter la capacité de l'aéroport d'Esenboğa et la concession des droits d'exploitation du terminal international existant, du terminal CIP, du terminal d'aviation générale, du terminal domestique et de leurs auxiliaires. Le contrat de concession entre la Société et DHMI expirera le 23 mai 2050 et tous les terminaux ainsi que leurs unités correspondantes expliquées ci-dessus seront transférés à DHMI d'ici là.



NOTE 18 Honoraires des commissaires aux comptes

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

(en milliers d'euros)	Au 31/12/2022		Au 31/12/2021	
	DELOITTE	EY	DELOITTE	EY
Société mère	894	776	809	722
Filiales intégrées globalement	1 094	430	653	383
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés :	1 988	1 206	1 462	1 105
Société mère	8	514	9	106
Filiales intégrées globalement	16	129	17	153
Services autres que la certification des comptes :	24	643	26	259
Total	2 012	1 849	1 488	1 364

Au 31 Décembre 2022, les services autres que la certification des comptes concernent principalement :

- La revue des informations environnementales, sociales et sociétales,
- Des attestations diverses et des diligences sur un projet d'acquisition.



NOTE 19 Périmètre de consolidation et sociétés non consolidées

Les principales évolutions de périmètre et changements de dénomination sociale de sociétés du Groupe en 2022 sont présentés en note 3.2.1).

Au 31 Décembre 2022, la liste des principales filiales et participations du périmètre de consolidation s'établit comme suit :

Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
Aéroports de Paris SA (Multi-activités)	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	MÈRE
FILIALES (intégrées globalement)			
Commerces et services:			
Extime Duty Free Paris (Ex société de distribution aéroportuaire)	114 avenue Charles de Gaulle 92200 Neuilly sur Seine	France	50%
Média Aéroports de Paris	17 rue Soyier 92200 Neuilly sur Seine	France	50%
RELAY@ADP	55 rue Deguingand 92300 Levallois Perret	France	50%
Extime Food & Beverage	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Immobilier:			
ADP Immobilier	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
International et développements aéroportuaires:			
ADP International	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%
Airport International Group P.S.C	P.O. Box 39052 Amman 11104	Jordanie	51%
Almaty International Airport JSC *	Mailina street no.2 Turksibskiy district 050039 Almaty	Kazakhstan	46%
Venus Trading LLP *	Mailina street no.2 Turksibskiy district 050039 Almaty	Kazakhstan	46%
TAV Tunisie SA ("TAV Tunisia")	Rue de la Bourse, Cité les Pins, Immeubles "Horizon", Bloc B, 3ème étage, les Berges du Lac, 1053 Tunis	Tunisie	46%
TAV Havalimanları Holding A.Ş. ("TAV Airports Holding")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sanyer/Istanbul	Turquie	46%
TAV Milas Bodrum Terminal İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Milas Bodrum")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sanyer/Istanbul	Turquie	46%
TAV Ege Terminal Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. ("TAV Ege")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sanyer/Istanbul	Turquie	46%
TAV Esenboğa Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. ("TAV Esenboğa")	Esenboğa Havalimanı İç-Dış Hatlar Terminali 06750 Esenboğa Ankara	Turquie	46%
TAV Gazipaşa Alanya Havalimanı İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Gazipaşa")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sanyer/Istanbul	Turquie	46%
BTA Havalimanları Yiyecek ve İçecek Hizmetleri A.Ş. ("BTA")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:2 (2.kat) Sanyer/Istanbul	Turquie	46%
Havaş Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. ("HAVAŞ")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:4 (4.kat) Sanyer/Istanbul	Turquie	46%
TAV İşletme Hizmetleri A.Ş. ("TAV Operations Services")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:4 (4.kat) Sanyer/Istanbul	Turquie	46%
TAV Bilişim Hizmetleri A.Ş. ("TAV Technology")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:3 (3.kat) Sanyer/Istanbul	Turquie	46%
TAV Akademi Eğitim ve Danışmanlık Hizmetleri A.Ş. ("TAV Academy")	Ayazağa Mahallesi Cendere Caddesi No. 109 L 2C Blok İç Kapı No:6 (6.kat) Sanyer/Istanbul	Turquie	46%
Autres activités:			
Hub One	2 place de Londres 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	100%
ID- Services	Parc Orsay Université bâtiment G, 4 rue Jacques Monod 91400 Orsay	France	100%
ADP Invest	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	100%

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



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)			
Commerces et services:			
EPIGO	3 place de Londres – bâtiment Uranus – Continental Square 1 – 93290 Tremblay en France	France	50%
Immobilier:			
SCI Cœur d'Orly Bureaux	8 avenue Delcasse 75008 PARIS	France	50%
SCI Heka Le Bourget	151 boulevard Haussmann - 75008 PARIS	France	40%
SAS Chenue Le Bourget	151 boulevard Haussmann - 75008 PARIS	France	40%
International et développements aéroportuaires:			
Tibah Airports Development Company CJSC	Prince Mohammed Bin Abdulaziz Int. Airport P.O Box 21291, AlMadinah Al Munawarah 41475	Arabie Saoudite	23%
Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA (SCNP)	Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago	Chili	45%
Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Gbessia ("SOGEG")	Aéroport de Gbessia, B.P 3126 Conakry	Guinée	33%
GMR Airports Limited	Skip House, 25/1, Museum road, Bangalore KA 560025	Inde	49%
Ravinala Airports	Escalier C, Zone Tana Water Front – Ambodivona 101	Madagascar	35%
Fraport IC İçtaş Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş. ("TAV")	Antalya Havalimanı 1. Dış Hatlar Terminali 07230 Antalya	Turquie	23%
ATU Turizm İşletmeciliği A.Ş. ("ATU")	Büyükdere Cad.Bengün Han No:107/8 Gayrettepe - İstanbul	Turquie	23%
TGS Yer Hizmetleri A.Ş. ("TGS")	İstanbul Dünya Ticaret Merkezi A3 Blok Kat:6 Yeşilköy Bakırköy /İstanbul	Turquie	23%
Autres activités:			
Egidium	114 avenue Charles de Gaulle 92200 NEUILLY-SUR-SEINE	France	17%
Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	33%



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

Comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2022

Dans le cadre de son développement, le Groupe est amené à prendre des participations dans des sociétés d'aéroports ou à créer des filiales dédiées à l'exercice de ses activités en France et à l'étranger, et, en particulier, à l'exécution de contrats de prestations

de services. Ces entités représentent individuellement moins de 1 % de chacun des agrégats (Chiffre d'affaires, résultat opérationnel, résultat de la période).

Entités	Activités	Pays	% de détention	Détenue par
PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (sans activité ou activité négligeable)				
International et développements aéroportuaires :				
Matar	* Contrat d'exploitation du terminal Hadj à Djeddah	Arabie Saoudite	5%	ADP International
ADP Airport Services (ADPAS)	* En vue d'exploitation aéroportuaire	France	100%	ADP International
Autres activités:				
Innov'ATM	* Programmation informatique	France	17%	ADP Invest
OnePark	* Editeur de logiciel de distribution de places de parking	France	1%	ADP Invest
FL WH Holdco	* Fabricant & opérateur de dirigeables	France	7%	Aéroports de Paris SA
Outsight	* Solution d'exploitation de la donnée spatiale par la technologie Lidar.	France	3%	Aéroports de Paris SA
Welcome to the Jungle	* Plateforme hybride spécialisée dans le recrutement et la marque employeur	France	2%	ADP Invest
PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (Fonds d'investissement*)				
Equipe de France	* Portefeuille de participations dans des actions cotées sur la Bourse Saoudienne	France	N/A	Aéroports de Paris SA
ELAIA Delta Fund	* Portefeuille de participations dans des entreprises de l'économie numérique et le BtoB	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation	* Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, Chine et États Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
X ANGE	* Portefeuille de participations dans des entreprises des secteurs d'activité Internet, services mobiles, logiciel et infrastructure, services bancaires innovants	France	N/A	Aéroports de Paris SA
White Star Capital II France S.L.P.	* Fonds institutionnel de capital risque investissant dans des entreprises évoluant dans le secteur des nouvelles technologies entre l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest.	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation II	* Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, Chine et États Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Rubix S&I	* Développement de solutions de mesure et d'identification des nuisances	France	N/A	ADP Invest
LAC1	* Fonds multisectoriel spécialisé dans le Public Equity en France (sociétés cotées).	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation III	* Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, Chine et États Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Clean H2	* Fonds d'investissement spécialisé dans l'hydrogène propre	France	N/A	Aéroports de Paris SA

* Classification IFRS 9 : les variations de juste valeur sont enregistrées en résultat

** Classification IFRS 9 : Les variations de juste valeur sont enregistrées en OCI sans recyclage

