



MODÈLE ÉCONOMIQUE & TRAJECTOIRE FINANCIÈRE

JOURNÉE INVESTISSEURS 2019



SOMMAIRE

- 1 **Un modèle économique robuste**
- 2 **Des fondamentaux préservés par la loi PACTE**
- 3 **Des activités régulées performantes à Paris**
- 4 **Le développement des activités non régulées**
- 5 **Un groupe leader mondial qui a les moyens de ses ambitions**

1

Un modèle économique robuste

UN MODÈLE ASSIS SUR DES PILIERS D'ACTIVITÉS DIVERSIFIÉS



ACTIVITÉS RÉGULÉES à Paris



JUSTE RÉMUNÉRATION DES CAPITAUX INVESTIS

Encadrée par un **contrat visant à assurer le meilleur équilibre économique** entre chacune des parties prenantes de l'écosystème aéroportuaire



ACTIVITÉS NON RÉGULÉES



MAXIMISATION DE LA CRÉATION DE VALEUR

Sur la base de **critères d'évaluation** financiers et extra-financiers adaptés que l'entreprise se fixe

DE NOMBREUX LEVIERS DE CRÉATION DE VALEUR QUI ASSURENT LE DYNAMISME DU MODÈLE

ACTIVITÉS RÉGULÉES à Paris

ACTIVITÉS NON RÉGULÉES

LEVIERS DE CRÉATION DE VALEUR

Aéronautique

Autres activités régulées

- Volume et nature du trafic (origine – destination / correspondance)
- Route développement
- Calibrage et qualité des plans d'infrastructures
- Maîtrise des charges

Commerces

Immobilier de diversification

International

- Volume et nature du trafic
- Qualité & différenciation de l'offre
- Positionnement prix
- Qualité des services et de l'expérience client

- Exploitation des réserves foncières
- Accessibilité et connectivité
- Typologie des projets
- Logique investisseur
- Reprise des actifs

- Savoir-faire et expérience aéroportuaire (synergie des expertises)
- Expertise en ingénierie
- Capacité à s'insérer localement

OUTILS DE MESURE

- Objectif de convergence du ROCE régulé et du CMPC régulé en vue d'une juste rémunération des capitaux investis

- Croissance du chiffre d'affaires par passager
- Niveau de TRI supérieur au CMPC du groupe

- Croissance des loyers externes
- Yield
- Niveau de TRI supérieur au CMPC du groupe

- Croissance du trafic
- Contrôle de l'actif
- Niveau de TRI supérieur aux activités parisiennes
- Contribution aux cash-flows

LOGIQUE DE PRÉVISIBILITÉ

Un contrat pluriannuel permettant **de donner de la visibilité quant à la rentabilité** des activités régulées parisiennes

LOGIQUE DE RENDEMENT

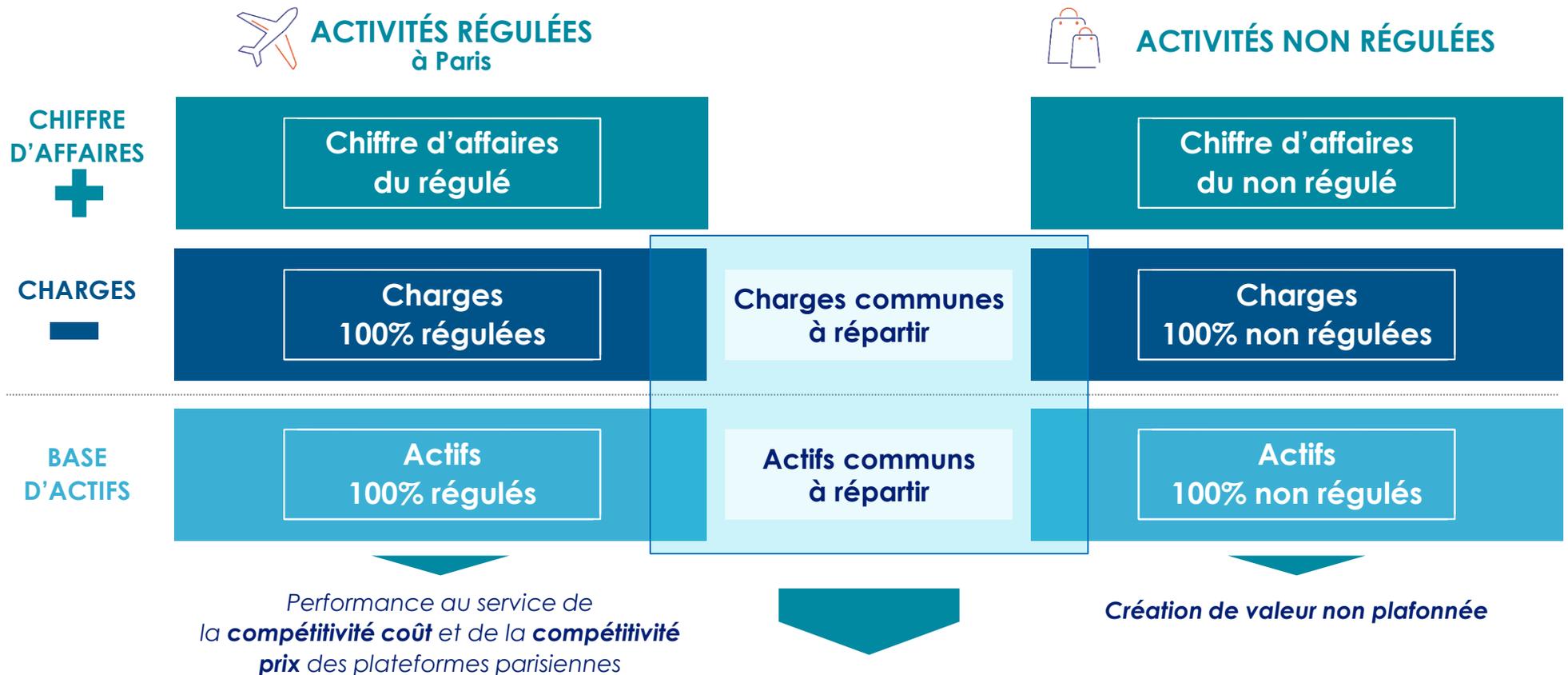
Des bases solides permettant au Groupe ADP **d'accélérer son développement d'opérateur intégré** et d'asseoir sa position de **leader mondial** du secteur



L'IMBRICATION DE CES DEUX LOGIQUES COMPLÉMENTAIRES ASSURE LA COHÉRENCE ET LE DYNAMISME DE NOTRE MODÈLE ÉCONOMIQUE



UN SCHÉMA INCITANT À LA PERFORMANCE ET À LA DISCIPLINE FINANCIÈRE



SOCLE DE PERFORMANCE COMMUN

Qui rassemble les charges des activités transverses aux deux périmètres et des fonctions supports
 Qui est réparti entre les périmètres régulé et non régulé grâce à des clés d'allocation
 (précisées en annexe du contrat de régulation économique et auditées)

2

**Des fondamentaux
préservés par
la loi PACTE**

UN MODÈLE D'EXPLOITATION CONFIRMÉ POUR 70 ANS

Lors du transfert au secteur privé d'une majorité du capital, le régime juridique du Groupe ADP sera modifié

	SITUATION ACTUELLE	LOI PACTE ⁽¹⁾	CONCESSION
Qui est propriétaire du foncier ?	ADP propriétaire du foncier et des infrastructures	ADP propriétaire du foncier et des infrastructures durant 70 ans / Etat propriétaire post 70 ans	Etat propriétaire du foncier et des infrastructures
Quelle est la durée du droit d'exploitation ?	Droit perpétuel d'exploitation	Droit d'exploitation de 70 ans	Droit d'exploitation de 70 ans
Quel est l'impact sur le cahier des charges ?	Cahier des charges législatif et réglementaire	Renforcement du cahier des charges législatif et réglementaire	Cahier des charges intégré dans le contrat de concession

Un modèle économique conforté :

- ◆ Maintien des conditions actuelles de propriété et d'exploitation **à Paris pendant 70 ans**
- ◆ Pérennisation du système de « **caisse aménagée** »
- ◆ Une évolution qui n'a aucune incidence comptable en normes françaises (servant à l'établissement des comptes du périmètre régulé) ; le traitement IFRS reste à expertiser sur la base notamment du futur cahier des charges

UNE INDEMNITÉ D'EXPROPRIATION DES AÉROPORTS PARISIENS

ANNÉE N

ANNÉE N+70

- A** Transfert de la majorité du capital au secteur privé
Perte du droit d'exploiter dans 70 ans
Versement par l'Etat à ADP d'une indemnité juste et préalable

- B** Transfert de propriété à l'Etat
Versement à ADP d'une 2nde composante d'indemnité

A Une indemnité préalable

- ◆ **Définition** : Somme des flux de trésorerie disponibles pris après impôts générés par les biens des activités parisiennes post-70 ans actualisés selon le CMPC⁽¹⁾ d'ADP après déduction d'une estimation de la valeur nette comptable actualisée des biens expropriés dans 70 ans
- ◆ Indemnité forfaitaire et non révisable, calculée à partir des données publiques disponibles, fixée par décret, sur avis conforme de la Commission des participations et des transferts (après consultation d'une commission composée de 3 représentants nommés par (i) le premier président de la **Cour des Comptes**, (ii) le président de l'**AMF** et (iii) le président du **Conseil Supérieur de l'ordre des experts-comptables**)

B Une 2nde composante versée à l'issue des 70 ans

- ◆ **Définition** : Valeur nette comptable des actifs parisiens à la date de transfert de propriété à l'Etat
- ◆ Une indemnité fixée par décret, versée à l'entreprise au plus tard à la date de transfert de propriété des actifs à l'Etat

⁽¹⁾ Calculé selon le modèle d'évaluation des actifs financiers à la date du transfert de la majorité du capital d'ADP

DES PRINCIPES DE RÉGULATION PARISIENNE CONFORTÉS

UN MODÈLE DE RÉGULATION CONFIRMÉ ET SÉCURISÉ

- ◆ **Confirmation de la caisse aménagée d'ADP par la loi PACTE telle que votée à l'Assemblée Nationale** (en seconde lecture)
- ◆ **Confirmation du principe de juste rémunération** des capitaux investis et clarification de la méthode de calcul du **coût moyen pondéré du capital (CMPC) aux bornes du périmètre régulé**, estimé « à partir du **modèle d'évaluation des actifs financiers**, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les **entreprises exerçant des activités comparables** »
- ◆ Intangibilité du CMPC aux bornes des activités régulées qui **ne peut pas être remis en cause** pendant la période couverte par le contrat, **y compris pour le contrat de régulation en cours**

UNE MEILLEURE VISIBILITÉ À MOYEN TERME

- ◆ Double principe (1) de juste rémunération des capitaux investis et (2) d'adéquation du produit des redevances aux coûts des services rendus (y compris rémunération des capitaux investis) pouvant être appréciés **globalement et de façon prévisionnelle sur toute la durée du contrat**
- ◆ Une régulation basée sur les **normes comptables françaises**, confirmant ainsi l'intégration des immobilisations en cours dans la base d'actifs (i.e. avant leur mise en service)

Plafonds de l'évolution du ROCE régulé



* Y compris rémunération des capitaux investis sur la base du CMPC

3

Des activités régulées performantes à Paris

UNE JUSTE RÉMUNÉRATION DES CAPITAUX INVESTIS

Il n'y avait jusqu'à présent pas de différence significative entre le CMPC du Groupe ADP et celui applicable au contrat de régulation économique en raison notamment de la faible part des activités internationales

Avec l'intégration globale du groupe TAV en 2017 et d'AIG en 2018, **le CMPC du Groupe ADP s'écarte de celui des activités régulées**

-
- 
- ◆ Il est proposé, dans le cadre du contrat de régulation économique 2021-2025, **de retenir un CMPC de 5,6% aux bornes du contrat**
 - ◆ Ce CMPC a été apprécié sur la base de **paramètres issus d'entreprises exerçant des activités comparables**

UNE JUSTE RÉMUNÉRATION DES CAPITAUX INVESTIS

Assurer un niveau de rentabilité égal au CMPC aux bornes du contrat de régulation
en moyenne sur la période 2021-2025

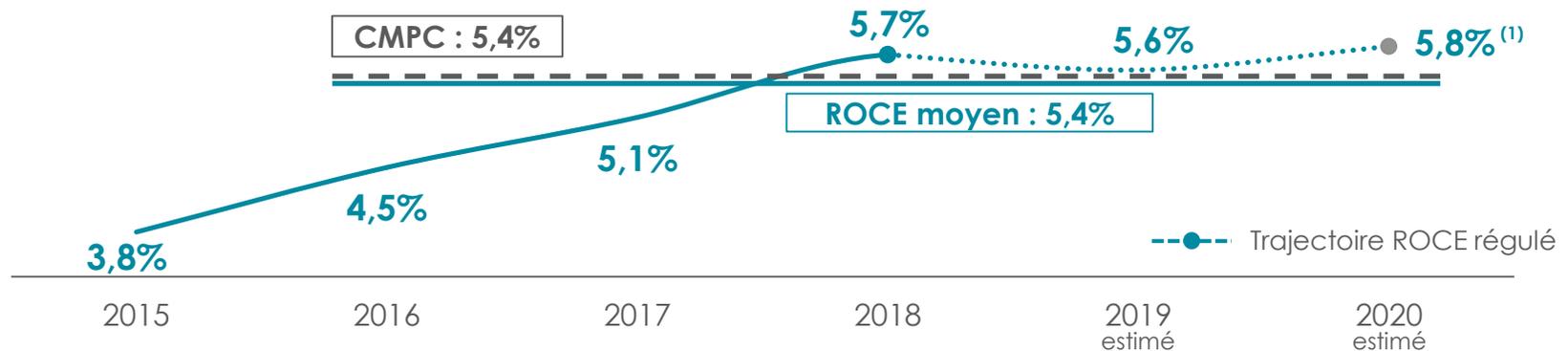
REVUE DES COMPOSANTES RETENUES DANS NOTRE PROPOSITION DE COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL (CMPC)

	Paramètres	Valeur retenue	Commentaires
CMPC $= k_{CP} \times \frac{V_{CP}}{V_{CP} + V_D}$ $+ k_D \times (1 - IS) \times \frac{V_D}{V_{CP} + V_D}$	r_f = taux de l'argent sans risque	2,0%	Taux des OAT 10 ans - Moyenne historique 10 ans
	IS = taux d'imposition en vigueur	26%	Taux théoriquement applicable en France à partir de 2022 / Déductibilité des intérêts financiers non plafonnée
	$\frac{V_D}{V_{CP} + V_D}$ = levier	25,5%	Levier prospectif en ligne avec le levier historique moyenne 10 ans du Groupe ADP
	$r_m - r_f$ = prime de risque de marché	6,0%	Estimation Ibbotson / Associés en Finance sur la base d'un rendement global attendu (r_m) de 8,0%
	k_D = coût de l'endettement financier net avant impôts	4,1%	Coût de l'endettement financier net du Groupe ADP - Moyenne historique 10 ans
	β_{CP} = bêta des fonds propres	0,75	Bêta Bloomberg ajusté – Moyenne historique sur la base des sociétés cotées les plus comparables aux activités régulées d'Aéroports de Paris, désendetté sur la base du levier historique (moyenne 10 ans) et ré-endetté sur la base du levier historique du groupe ADP
	CMPC	5,6%	

UNE SURPERFORMANCE MISE AU SERVICE DE L'AVENIR

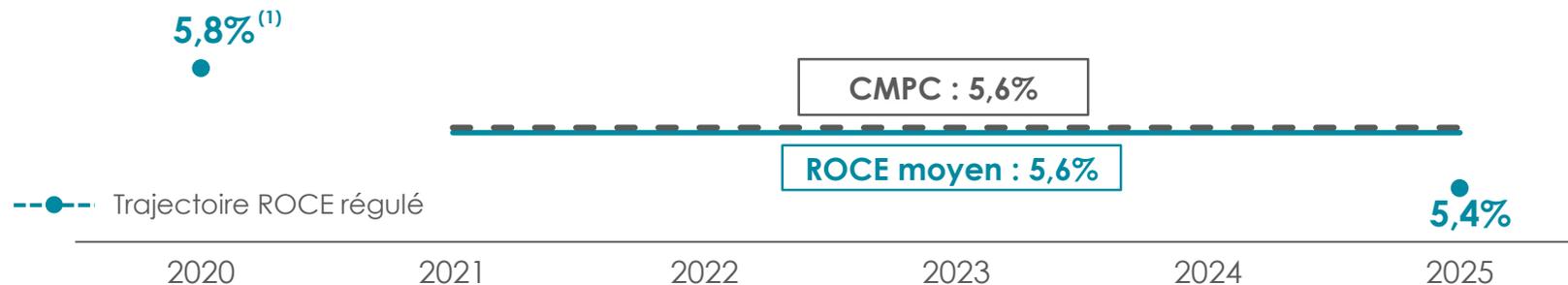
Contrat de régulation
économique 2016-2020

- ◆ Objectif de convergence entre ROCE régulé et CMPC (5,4%) atteint et même dépassé en 2020 : **la surperformance de 0,4 pt de ROCE (5,8%⁽¹⁾ vs. 5,4% en 2020) permettra une croissance plus modérée des tarifs au cours du prochain contrat de régulation**



Contrat de régulation
économique 2021-2025

- ◆ Cette surperformance permet au Groupe de **viser une convergence en moyenne entre ROCE régulé et CMPC (5,6%)** sur la durée du contrat de régulation économique 2021-2025



1. Estimation haute de la fourchette de ROCE 2020 du périmètre régulé communiquée le 14 février 2019

UNE PROPOSITION ÉQUILBRÉE, EN FAVEUR DE TOUTES LES PARTIES PRENANTES

1

Un trafic en croissance
à Paris

HAUSSE DU TRAFIC

TCAM₂₀₂₁₋₂₀₂₅ = +2,6%

2

Réaliser un plan d'investissements près
de deux fois supérieur au précédent

INVESTISSEMENTS RÉGULÉS

6,0 Mds €

3

Continuer les efforts de maîtrise
des charges

EFFORTS SUR LES CHARGES RÉGULÉES

**130 M€ en 2025 par rapport
à la tendance**

4

Assurer une juste rémunération
des capitaux investis sur le périmètre
régulé en moyenne à long terme

CMPC

**5,6% aux bornes
du contrat de régulation**

5

Poursuivre une politique
de modération tarifaire

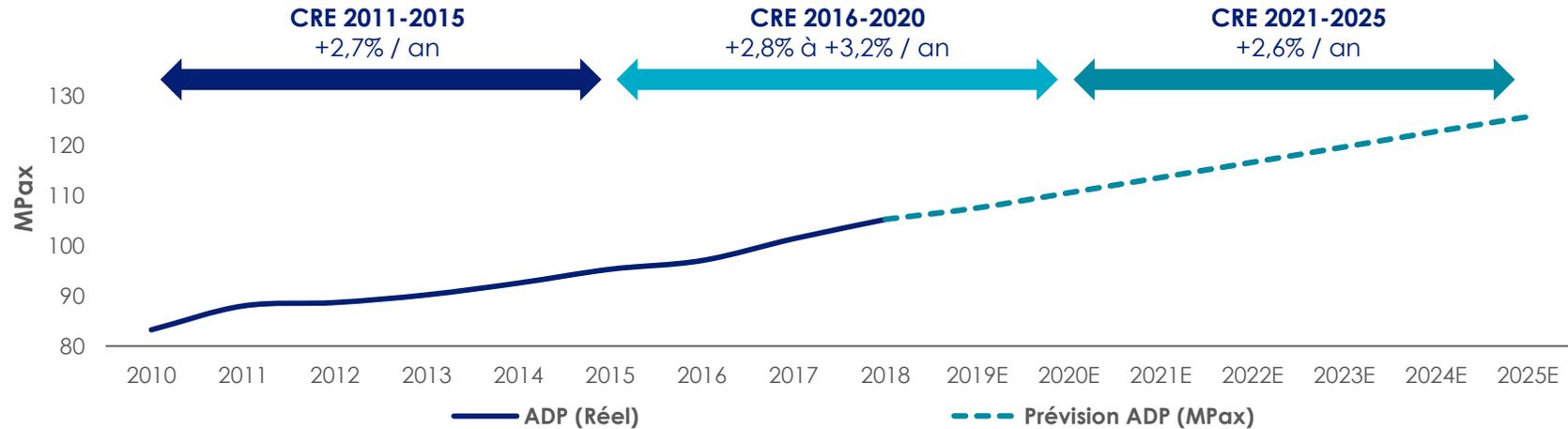
HAUSSE TARIFAIRE

TCAM₂₀₂₁₋₂₀₂₅ = IPC + 1,35%

UN PLAN D'INVESTISSEMENT AMBITIEUX POUR ANTICIPER LA CROISSANCE A VENIR DU TRAFIC

TRAFIC

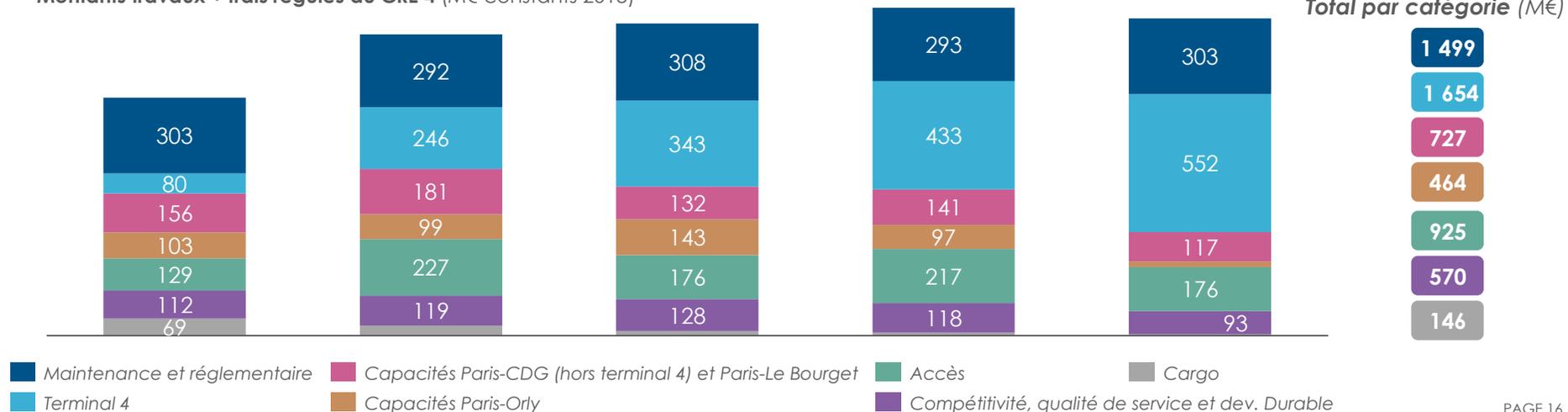
Une **croissance du trafic dynamique** de +2,6 % par an entre 2021 et 2025



INVESTISSEMENTS

Un **plan d'investissement régulé de 6,0 Mds€** au service du court, du moyen et du long termes

Montants travaux + frais régulés du CRE 4 (M€ constants 2018)



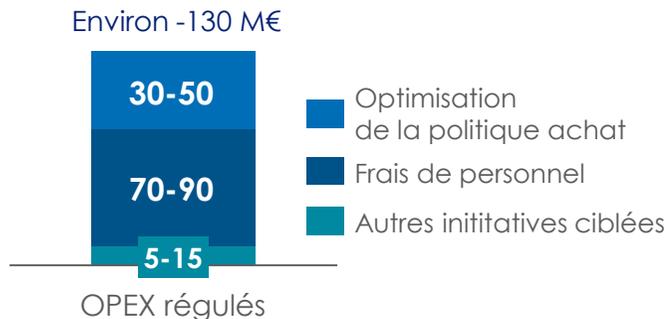
UNE POURSUITE DE L'EFFORT DE DISCIPLINE FINANCIÈRE

- ◆ Un engagement : **130 M€ d'effort** de charges régulées par rapport à la tendance **en 2025**
- ◆ Une croissance des charges **courantes du segment régulé limitée à 2,4% en TCAM par rapport à 2020**, en dépit de **nombreuses livraisons d'infrastructures**
- ◆ Des pistes d'économies issues de **3 principaux leviers** :
 - **optimisation de la politique achat**
 - **frais de personnel**
 - **autres initiatives ciblées**

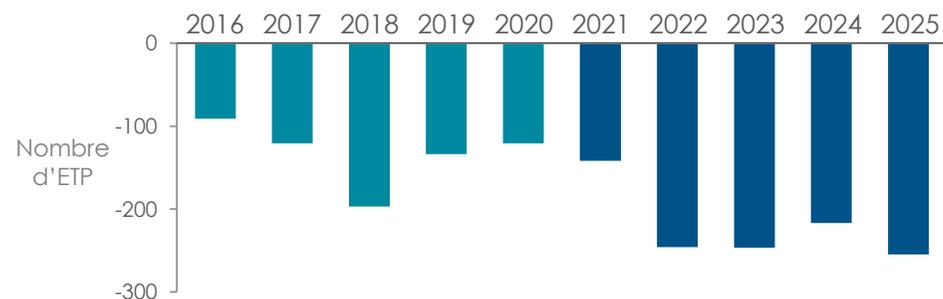
Evolution des charges - Contrat de régulation 2021-2025
(périmètre régulé en M€)



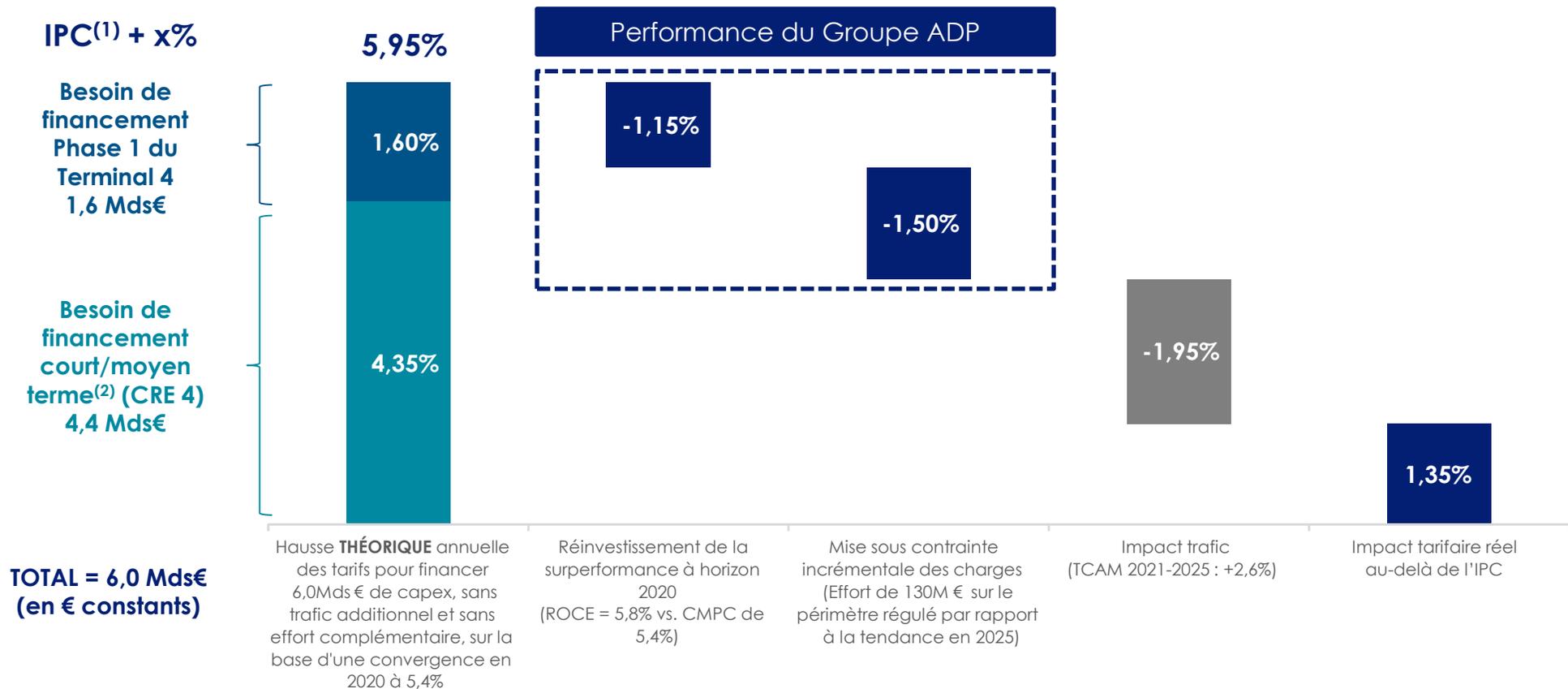
Estimations préliminaires d'économies
(économies 2025 par rapport à la tendance sur le périmètre régulé)



Potentiel de départ en retraite – Contrat de régulation 2021-2025



UN FINANCEMENT DU LONG TERME PAR LA PERFORMANCE DU GROUPE ADP



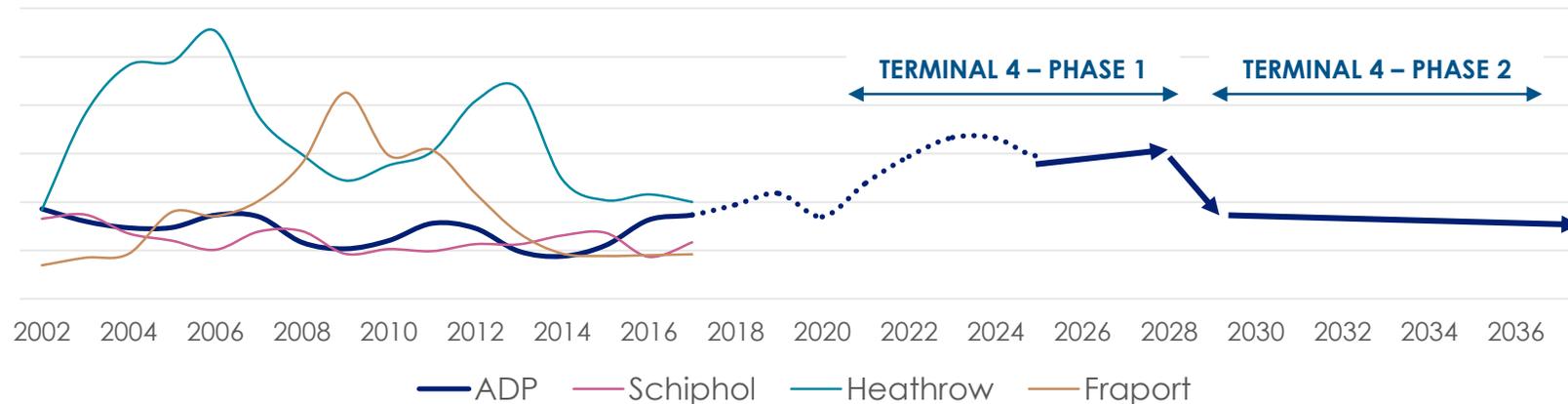
1. Sur la base d'une hypothèse d'inflation applicable moyenne de 1,65% entre 2021 et 2025 (Sources : FMI, France Stratégie)

2. Besoin de financement court/ moyen terme financé par ailleurs par l'IPC

UNE AMBITION D'INVESTISSEMENT À LONG TERME RENDUE POSSIBLE PAR LA SOLIDITÉ DE LA RÉGULATION ÉCONOMIQUE

A long terme, la **séquence d'investissements incluant le développement du Terminal 4 est cohérente** avec l'historique d'ADP et de nos concurrents en Europe

CAPEX par passager
(€ courants)



La trajectoire financière sous-jacente respecte par ailleurs le cadre des derniers contrats de régulation, avec comme pierre angulaire le **maintien de l'équilibre économique**, et notamment :

Convergence entre ROCE et CMPC

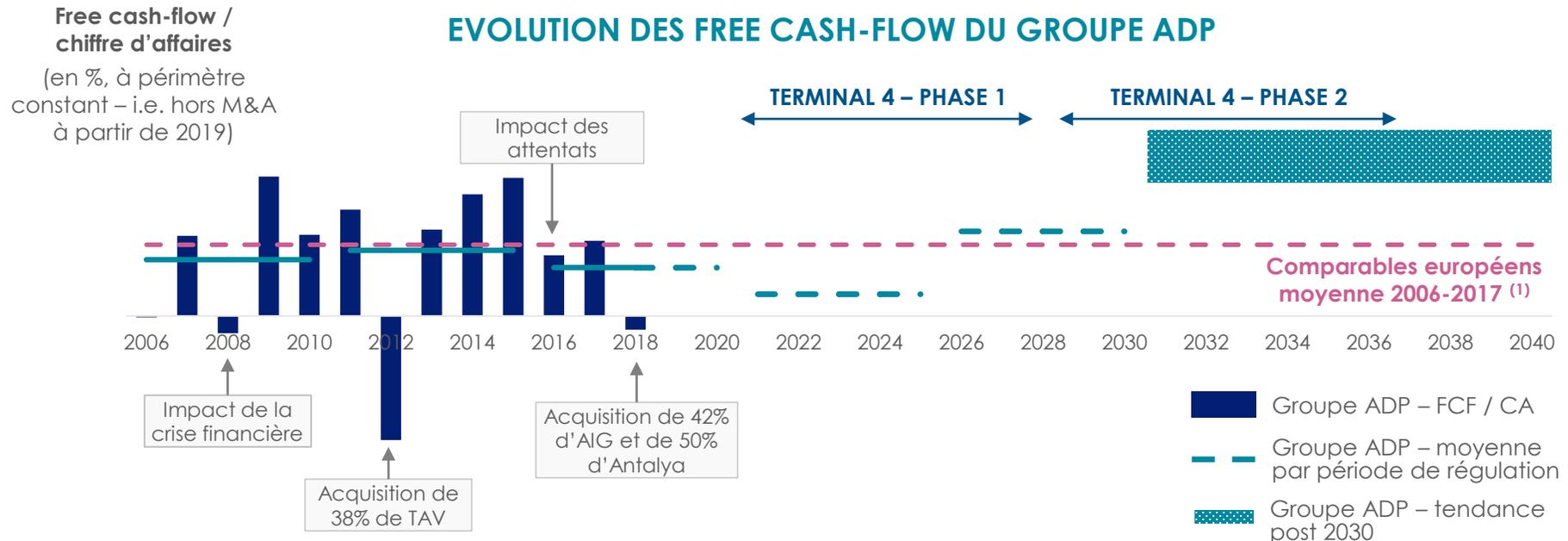


Hausse tarifaire modérée et sans à-coup



UNE CAPACITÉ À AUTOFINANCER NOTRE ACTIF ÉCONOMIQUE MÊME AU PLUS HAUT DE NOTRE CYCLE D'INVESTISSEMENTS

- ◆ A long terme, le Groupe ADP **génère un niveau de cash-flow en ligne avec les standards du secteur**



NOTE : tendances préliminaires notamment conditionnées par la validation de la proposition du Groupe ADP pour le Contrat de Régulation Économique 2021-2025

- ◆ Indispensable pour assurer le développement des capacités parisiennes à long terme, la **construction du Terminal 4** mobilise une part importante des ressources disponibles, notamment sur la période 2021-2025. Pour autant, la **capacité de génération de trésorerie du Groupe n'est jamais démentie et se maintient dans les standards de l'industrie aéroportuaire sur le long terme**
- ◆ Sur la période du CRE 2021-2025, la trésorerie générée permet au groupe d'autofinancer son développement à l'international (FCF post-M&A positifs sur la période malgré la première phase d'investissement du Terminal 4)

1. Moyenne des données de Fraport, Flughafen Zurich et AENA (depuis 2015), sources : sociétés, Thomson Reuters

4

Le développement des activités non régulées

UNE MONTÉE EN PUISSANCE DES ACTIVITÉS COMMERCIALES

THE « ULTIMATE PARISIAN SHOPPING & DINING EXPERIENCE »

- ◆ Montée en gamme et duplication des concepts les plus performants



- ◆ Croissance du trafic portée par l'international

UNE CROISSANCE DU CA/PAX

	2018	2021	2025
BZR + B&R (dont BZR seul)	20,9 € 18,4 €	25,5 € 23,0 €	27,0 €

BZR : boutique en zone réservée
B&R : bars et restaurants (zone réservée)

UN BUSINESS MODEL RENFORCÉ

- ◆ Consolidation par intégration globale de SDA et Relay@ADP à partir du 2^{ème} trimestre 2019⁽¹⁾
- ◆ Meilleure maîtrise de « l'outil de production » sur toute la chaîne de valeur
- ◆ Poursuite de l'optimisation de la structure de coûts des co-entreprises commerciales

UN IMPACT FAVORABLE SUR LA TRAJECTOIRE FINANCIERE

- ◆ Intégration globale SDA/Relay@ADP (année pleine)
 - c. +700 M€ de revenus additionnels
 - c. +50 M€ d'EBITDA additionnel
 - Impact sur le taux d'EBITDA du segment Commerces et Services (c. -15 pt)

UN POTENTIEL IMMOBILIER UNIQUE À RÉVÉLER

UN POTENTIEL FONCIER EXCEPTIONNEL À PARIS

Réserves foncières : 355 ha
= Surfaces constructibles : 1 543 000 m²



Près de **70% du potentiel constructible encore disponible** pour l'avenir (> 2025)

UN MIX IMMOBILIER AMENÉ À ÉVOLUER

Répartition des surfaces par activité



Un programme de développement qui poursuit la **diversification** des activités

Une stratégie « investisseur » qui permet une **meilleure captation de valeur**

UNE CROISSANCE CONTINUE DES SURFACES ET DES LOYERS

Entre 2018 et 2025, le **parc tertiaire verra sa surface augmenter de +60%** sous l'effet d'une demande portée par l'arrivée des métros sur les trois plateformes

UN RENDEMENT PORTÉ PAR LES PROJETS « GROUPE ADP INVESTISSEUR »

Le Groupe ADP sera **propriétaire de 24% de l'offre hôtelière** sur ses plateformes parisiennes en 2025

D'ici 2025, **700 à 750 M€ d'investissements immobiliers** pour un rendement attendu de c. 10% par an

CRITÈRES D'INVESTISSEMENT

- ◆ **Financiers** : Yield, TRI, VAN
- ◆ **Immobiliers** : niveau de loyer, qualité de la signature, qualité & pérennité de l'actif
- ◆ **Stratégiques** : logique investisseur

UNE POURSUITE DU DÉPLOIEMENT DES ÉQUIPEMENTS DE SÛRETÉ FINANCÉS PAR LA TAXE D'AÉROPORT

Mise en place d'un ticket modérateur au 1^{er} avril 2019⁽¹⁾ : 6 % des coûts couverts par la taxe d'aéroport (charges opérationnelles y compris amortissement) restent à la charge d'Aéroports de Paris

Impact négatif sur le ROC estimé : **30 à 35M€/an** en année pleine sur une base de coûts de sûreté entre **500M€ et 600M€/an** (à l'horizon 2021)

Près de 900 M€ d'investissement de sûreté d'ici 2025

La poursuite de la mise au Standard 3 des équipements d'inspection-filtrage des bagages de soute

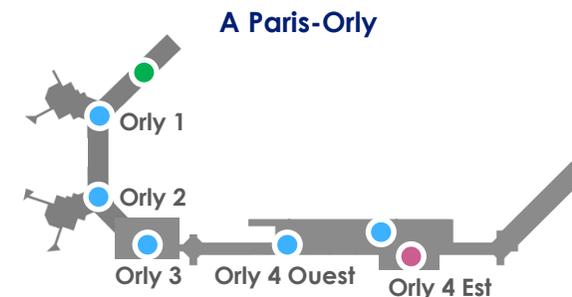
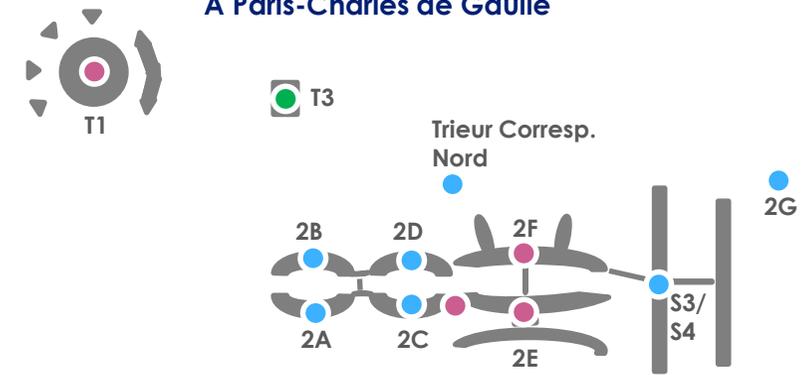
- 82 M€ consommés depuis le début du programme
- 415 M€ à mener d'ici 2022

Le déploiement des lignes d'inspection- filtrages nouvelle génération intégrant des scanneurs de personnes et de chaussures

L'expérimentation et le déploiement éventuel de la détection des explosifs dans les bagages cabines

Focus sur le déploiement du Standard 3

● Déployé ● En cours ● A déployer d'ici 2022



1. Conformément à l'article 179 de la loi de finances n°2018-1317 du 28 décembre 2018

UNE VOLONTÉ D'ASSEOIR UNE POSITION DE LEADER MONDIAL

Conserver
notre position
de leader
grâce à un
développement
ambitieux

2018

TRAFIC

281 MPax



25
aéroports

c. 6,5%
du trafic mondial

FINANCIER



c. 27% du ROC
du Groupe ADP

réalisé hors des
plateformes
parisiennes

2025

TRAFIC

400 à 450 MPax



30 à 40
aéroports

7,5% à 8,5%
du trafic mondial

FINANCIER



35% à 40% du ROC
du Groupe ADP

réalisé hors des
plateformes
parisiennes

Affirmer
un niveau
d'exigence
élevé

**DES OBJECTIFS COHÉRENTS AVEC
NOTRE POTENTIEL D'INVESTISSEMENT**

Une **enveloppe significative dédiée**
aux projets internationaux d'ici 2025

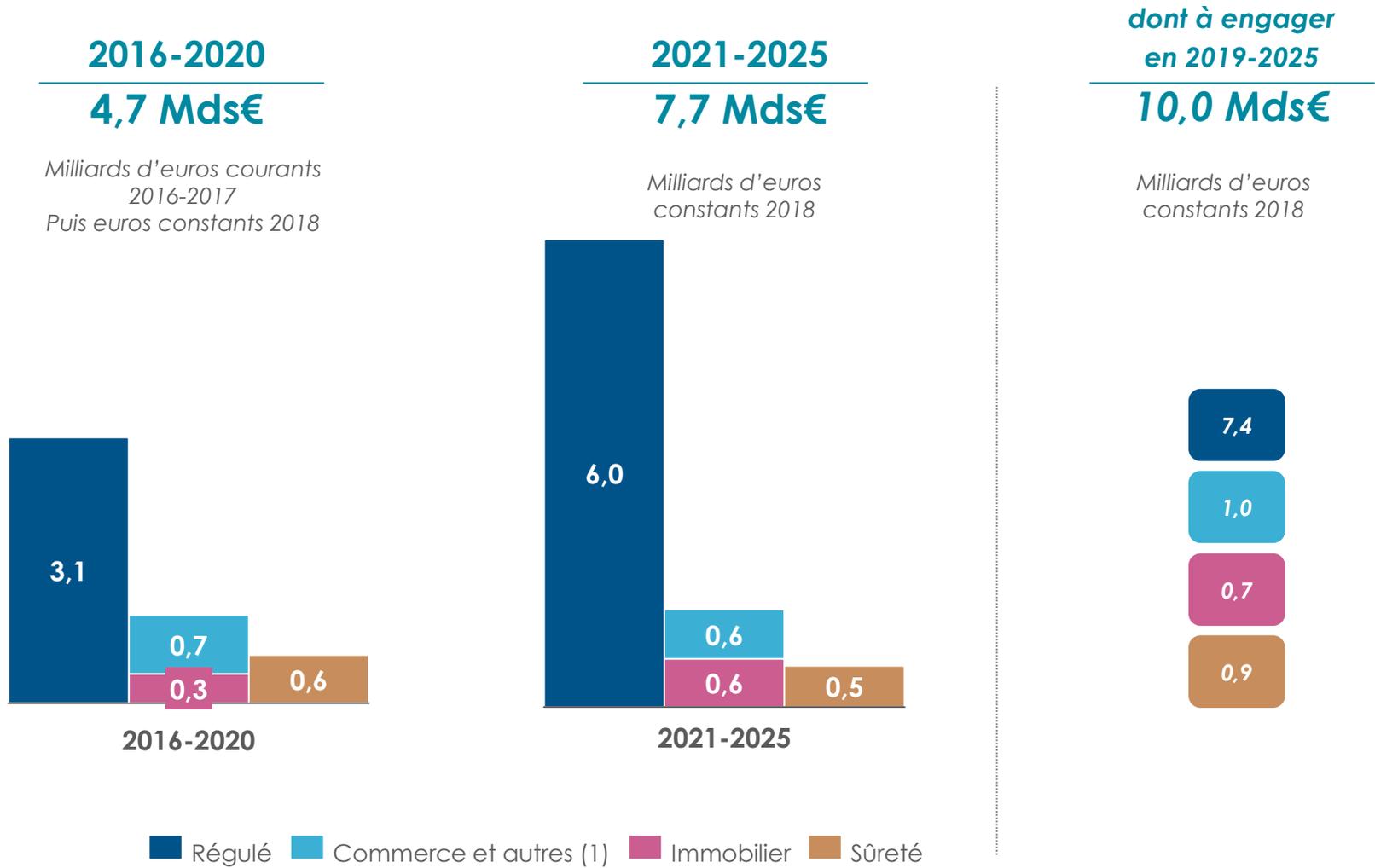
**DES CRITÈRES D'INVESTISSEMENT
EXIGEANTS**

Métriques de **croissance et de rendement**
supérieures aux activités parisiennes

5

**Un groupe leader mondial
qui a les moyens de
ses ambitions**

UNE HAUSSE DU PLAN D'INVESTISSEMENT A PARIS TIRÉE PAR LE PÉRIMÈTRE RÉGULÉ, AU SERVICE DES AMBITIONS DU GROUPE



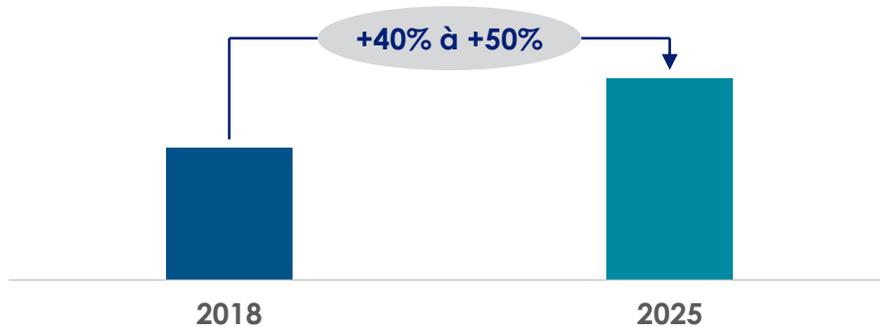
1. Dont CAPEX de construction ou de réhabilitation de zones commerciales dans les terminaux (de 100 à 150M€ sur 2021-2025)

NOTE : tendances préliminaires notamment conditionnées par la validation de la proposition du Groupe ADP pour le Contrat de Régulation Économique 2021-2025

UNE HAUSSE CONTINUE DE LA PROFITABILITÉ À MOYEN TERME

CHIFFRE D'AFFAIRES

Croissance de Chiffre d'affaires (%)



EBITDA (1)

Croissance d'EBITDA (%)



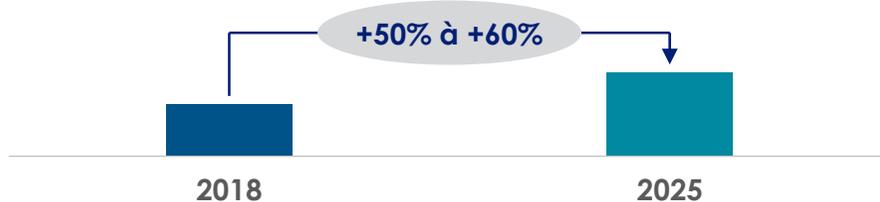
Marge d'EBITDA (% CA)



1. EBITDA : Earnings before interests, taxes, depreciation and amortization

RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT

Croissance de Résultat opérationnel courant (%)



Marge de Résultat opérationnel courant (% CA)



Ces estimations correspondent à des tendances préliminaires notamment conditionnées par la validation de la proposition du Groupe ADP pour le Contrat de Régulation Économique 2021-2025

UNE EXIGENCE CONSTANTE DE SOLIDITÉ FINANCIÈRE

SENSIBILITÉ DE LA NOTATION S&P

Note actuelle : **A+ perspective stable**

- Notation S&P « stand-alone », i.e. hors soutien de l'Etat -

NOTATION S&P	FFO ⁽¹⁾ / DFN ⁽²⁾ AJUSTÉE	DFN ⁽²⁾ / EBITDA
AAA / AA+	> 35%	< 2x
AA	23 à 35%	2 à 3x
A+	20,0 %	3,5x
A	13,0 %	4,0x
A-	11,0 %	4,5x
BBB+	9,0 %	5,0x
BBB	7,5 %	5,5x
BBB-	6,0 %	6,0x

DFN ⁽²⁾ / EBITDA

UN ENDETTEMENT CONTENU

Toujours inférieur à 4,0x entre aujourd'hui et l'horizon de construction du Terminal 4

FFO ⁽¹⁾ / DFN ⁽²⁾ AJUSTÉE

UNE CAPACITÉ DE REMBOURSEMENT ROBUSTE

Constamment dans la fourchette haute de la notation A+ de S&P (c. 20-23 %)

DFN ⁽²⁾ / Capitaux propres

UNE STRUCTURE FINANCIÈRE MAÎTRISÉE

Toujours inférieur à 110 %, en ligne avec le ratio moyen actuel de nos pairs

La structure financière projetée permet au Groupe ADP d'assumer le plan d'investissement prévu **sans risque de voir sa notation S&P se dégrader**

A long terme, la perspective d'une amélioration de la notation S&P est même envisageable

La trajectoire financière robuste du Groupe donne **une souplesse dans la politique de rémunération des actionnaires** et autorise **un développement à l'international éventuellement plus important sans remettre en cause la qualité de crédit du groupe**

1. FFO : Funds from operations
2. DFN : Dette financière nette

UNE CAPACITÉ DU GROUPE À RÉTRIBUER PLEINEMENT SES ACTIONNAIRES

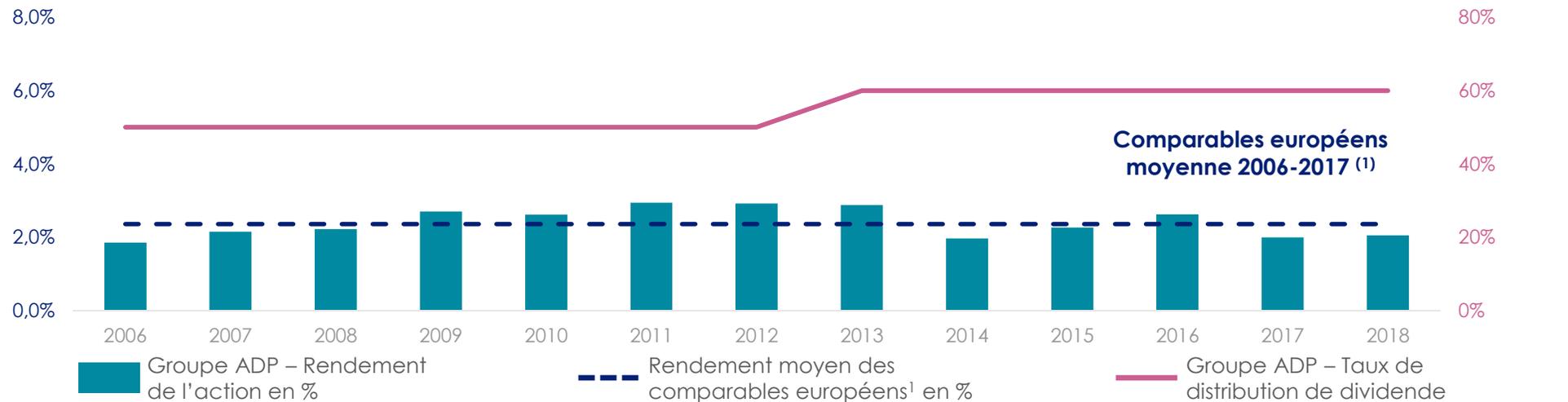
Depuis l'entrée en bourse, **les actionnaires ont toujours été associés à la croissance** des résultats du Groupe ADP

La solidité financière du Groupe ADP et sa volonté de **rétribuer pleinement l'actionnaire** lui permettent d'afficher un rendement par action (dividende par action / valeur moyenne de l'action) à la hauteur des standards de l'industrie

EVOLUTION DU RENDEMENT DES ACTIONS DU GROUPE ADP

Rendement de l'action

(Dividende par action / valeur moyenne de l'action en %)



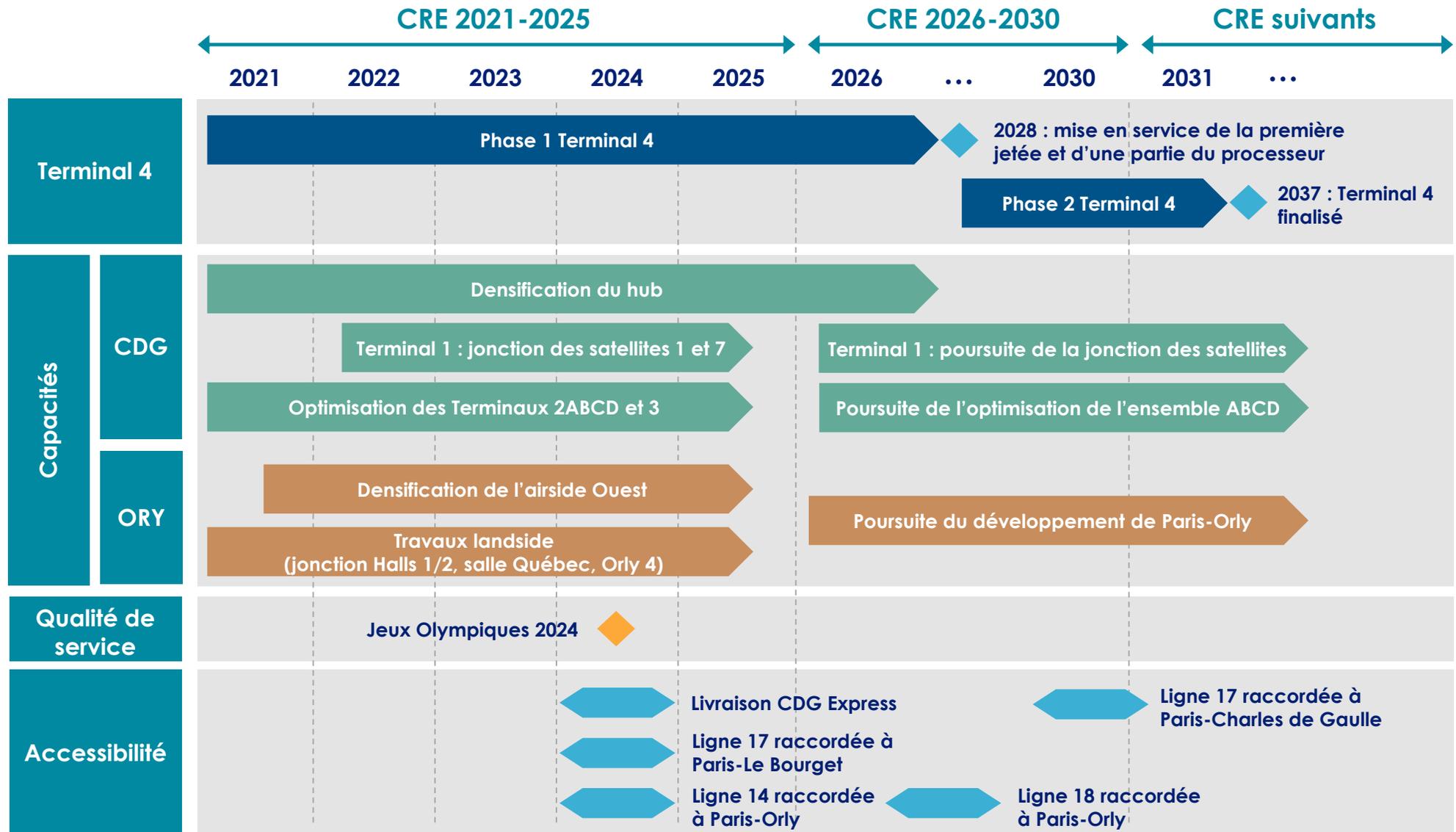
Les performances financières solides du Groupe ADP assurent le **prolongement de la politique actuelle de rémunération de nos actionnaires**

CES PROJECTIONS FINANCIÈRES REPOSENT SUR UN TAUX DE DISTRIBUTION DE DIVIDENDE DE 60% du RNPG²

1. Moyenne des données de Fraport, Flughafen Zurich et AENA (depuis 2015), sources : sociétés, Thomson Reuters
2. RNPG : Résultat net part du groupe

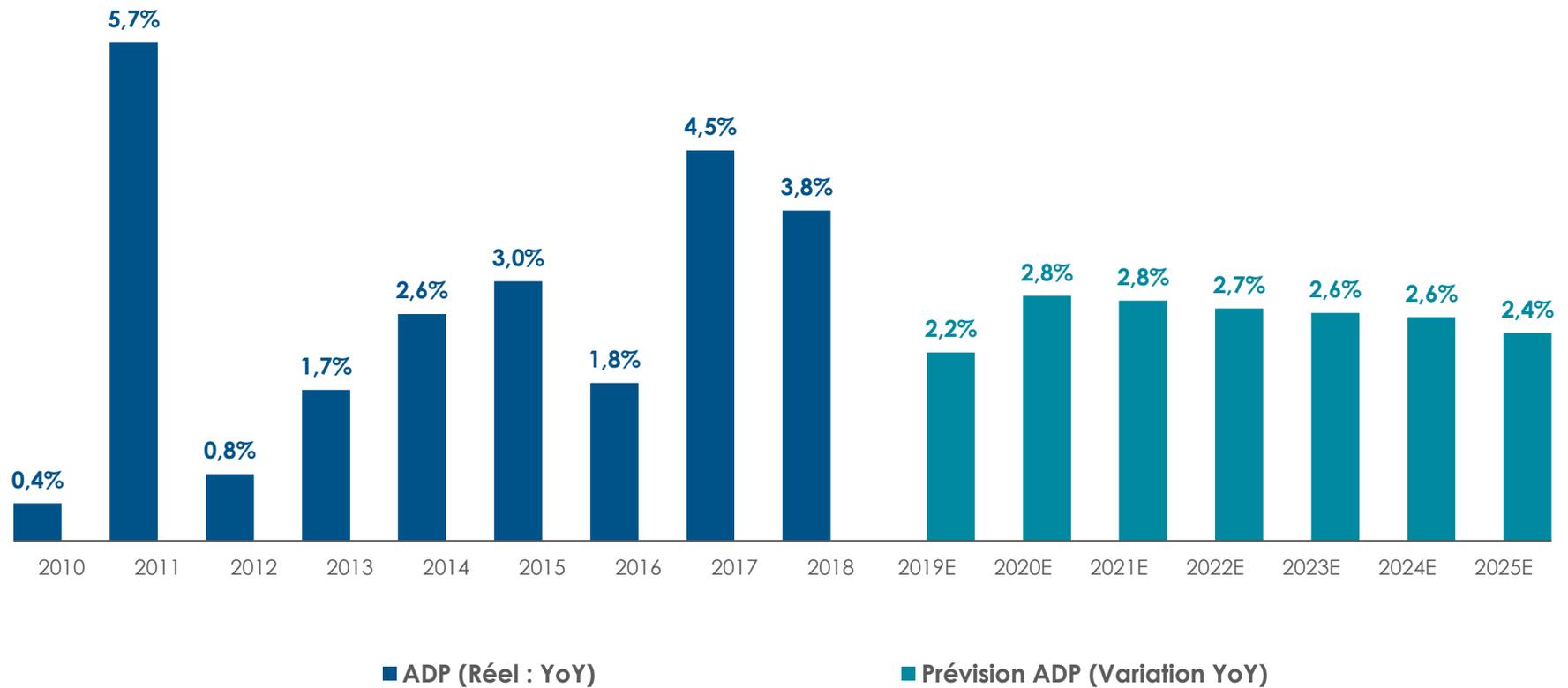
Annexe

UN PLAN D'INVESTISSEMENT AU SERVICE DU COURT, MOYEN ET LONG TERME



UNE CROISSANCE DYNAMIQUE DU TRAFIC PARISIEN DEPUIS 2010

EVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS À PARIS DEPUIS 2010 (EN %)



Note :
 Prévision 2019 dans le milieu de fourchette de la guidance de 2,0% à 2,5% communiquée le 14 février dernier
 Prévision 2016-2020 d'environ 3,0% par an pour une guidance de 2,8% à 3,2%/an communiquée le 14 février dernier

Avertissement

Cette présentation ne constitue pas une offre de vente de valeurs mobilières aux Etats-Unis ou dans tout autre pays. Des informations prospectives sont incluses dans cette présentation. Ces informations prospectives (y compris, le cas échéant, des prévisions et des objectifs) sont fondées sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables à la date de diffusion du présent document, mais qui peuvent cependant s'avérer inexactes et sont, en tout état de cause, sujettes à risques. Il n'existe donc aucune certitude que les événements prévus auront lieu ou que les résultats attendus seront effectivement obtenus. Des informations détaillées sur ces risques potentiels et incertitudes susceptibles d'entraîner des différences entre les résultats envisagés et ceux effectivement obtenus sont disponibles dans le document de référence déposé auprès de l'autorité des marchés financiers le 6 avril 2018 sous le numéro D.18-0298, consultable en ligne sur le site internet de l'AMF à l'adresse www.amf-france.org ou celui d'Aéroports de Paris à l'adresse www.parisaeroports.fr. Aéroports de Paris ne s'engage pas et n'a pas l'obligation de mettre à jour les informations de nature prévisionnelle contenues dans ce document pour refléter les faits et circonstances postérieurs à la date de cette présentation.

À propos du Groupe ADP

Le Groupe ADP aménage et exploite des plates-formes aéroportuaires parmi lesquelles Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. En 2018, le groupe a accueilli sous sa marque Paris Aéroport, plus de 105 millions de passagers sur Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, 2,3 millions de tonnes de fret et de courrier et près de 176 millions de passagers à l'étranger. Bénéficiant d'une situation géographique exceptionnelle et d'une forte zone de chalandise, le groupe poursuit une stratégie de développement de ses capacités d'accueil et d'amélioration de sa qualité de services et entend développer les commerces et l'immobilier. En 2018, le chiffre d'affaires du groupe s'est élevé à 4 487 millions d'euros et le résultat net à 610 millions d'euros.

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

Relations Investisseurs

Audrey Arnoux

Tel : + 33 1 74 25 70 64

Mail : invest@adp.fr

Site internet : finance.groupeadp.fr

Crédits photos : © Aéroports de Paris – Groupe ADP – Gwen le Bras – Jean-Marc Jouanneaux – Alain Leduc – Didier Boy de la Tour – ADP Ingénierie – Arnaud Gaulupeau - Louis Vuitton/Stéphane Muratet