



GROUPE ADP
DES HORIZONS À PARTAGER

POLITIQUE INDUSTRIELLE 2021-2025 À PARIS

JOURNÉE INVESTISSEURS 2019

SOMMAIRE

1

Un avantage

Disposer à Paris d'infrastructures uniques en Europe

2

Un projet

Partager de nouveaux horizons

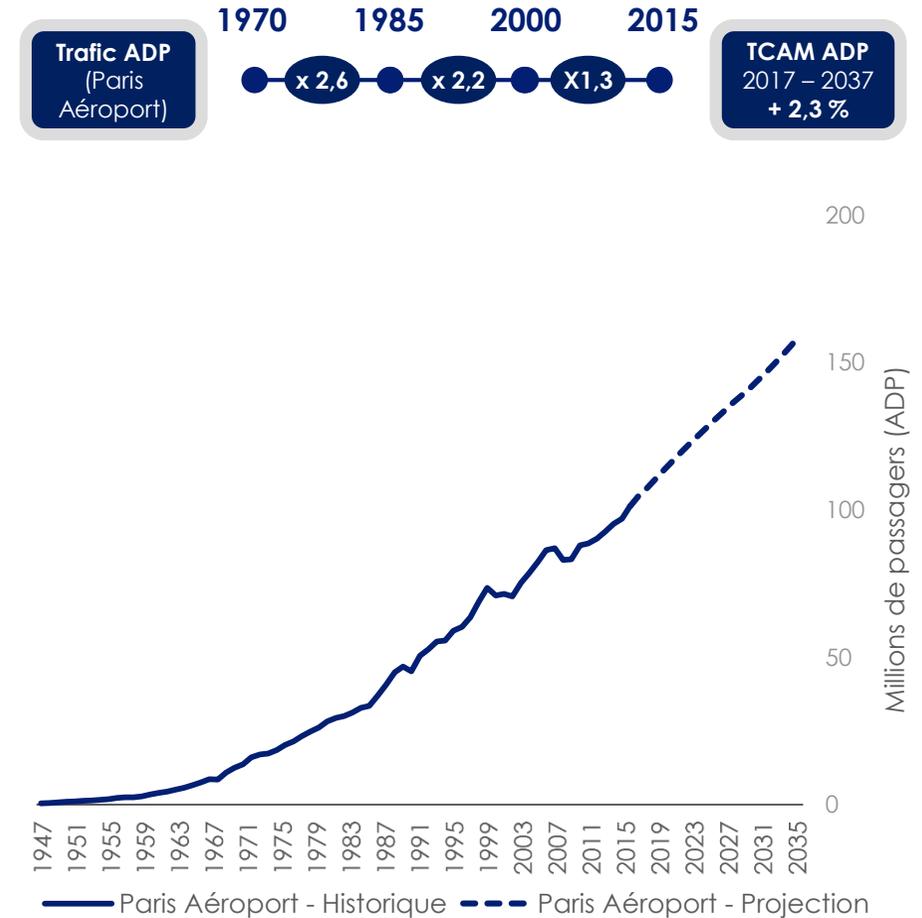
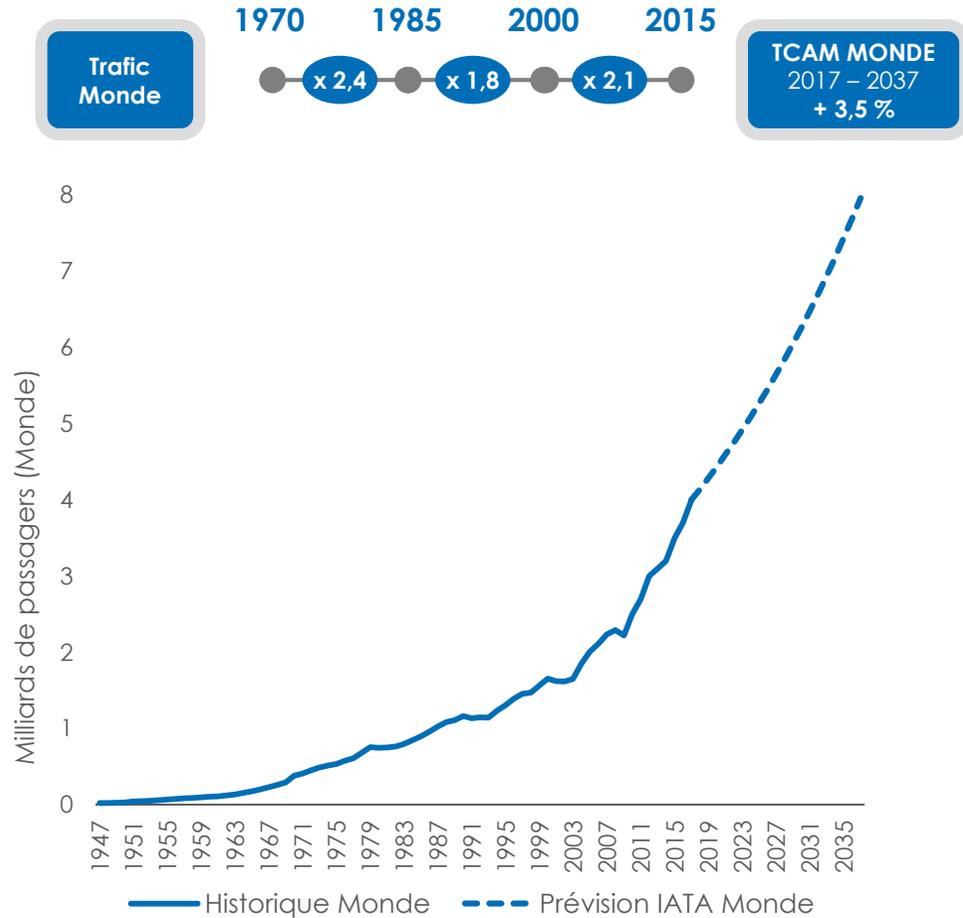
- A Un devoir**
Investir pour le développement long terme
- B Un principe**
Conforter les fondamentaux
- C Une promesse**
Garantir l'accessibilité et la fluidité

1

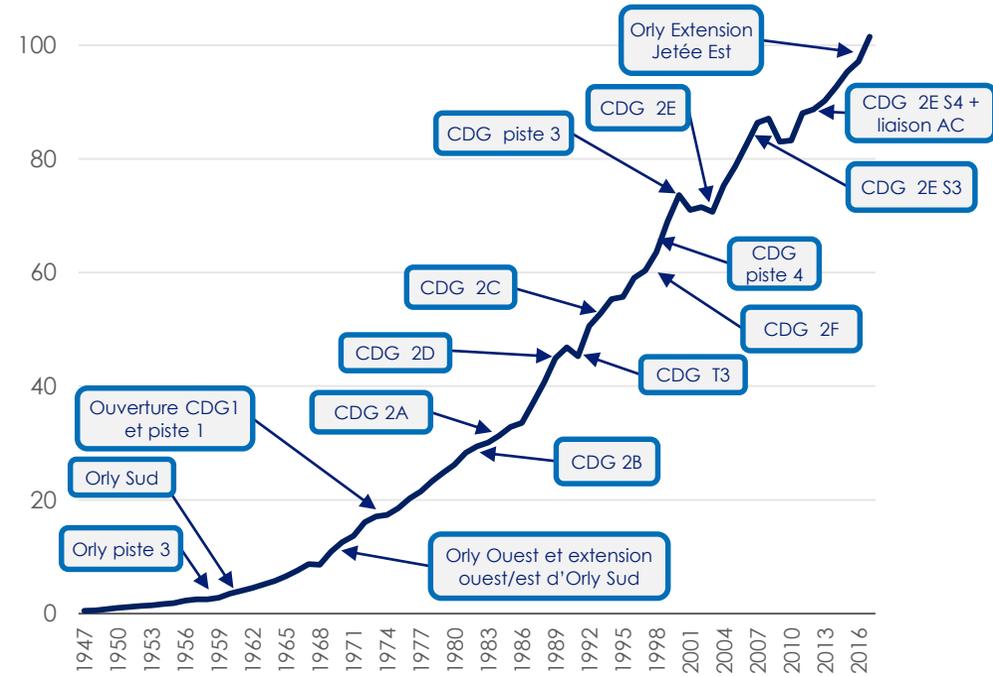
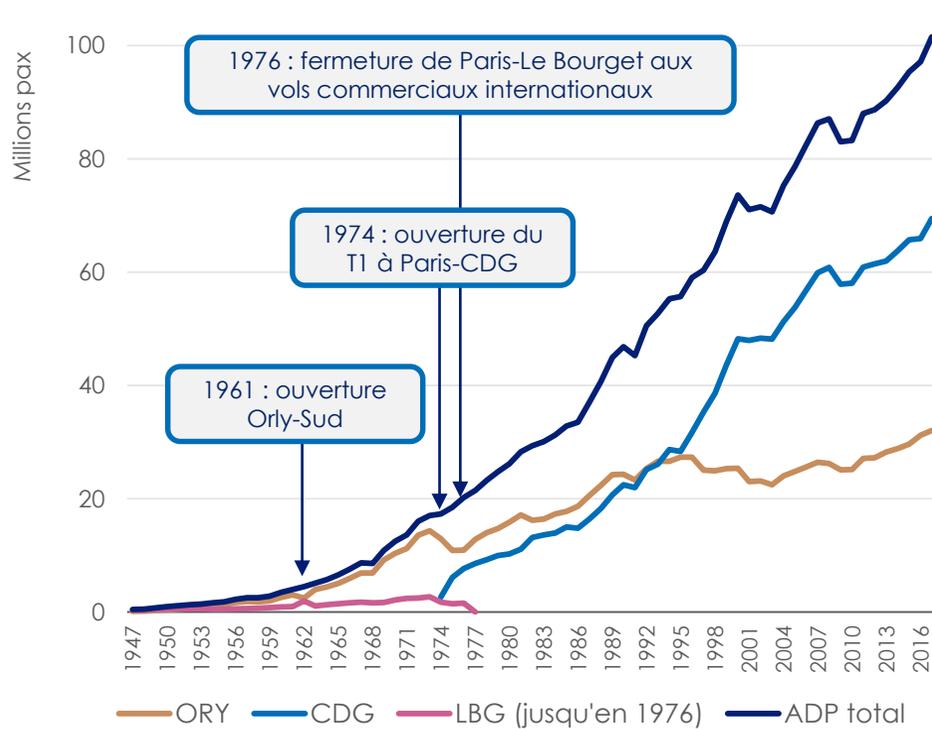
Un avantage

Disposer à Paris d'infrastructures
uniques en Europe

UN TRAFIC AÉRIEN MONDIAL EN CROISSANCE CONTINUE, RÉSILIENT AUX CRISES



UN SYSTÈME AÉROPORTUAIRE FRANCILIEN QUI A SU DEPUIS 70 ANS ACCOMPAGNER LA CROISSANCE DU TRAFIC



LA LOGIQUE ONE ROOF AU COEUR DU CRE 2016-2020

Jonction des satellites
internationaux du
terminal 1 à CDG



Jonction des terminaux 2B
et 2D à CDG



Jetée Est à Orly



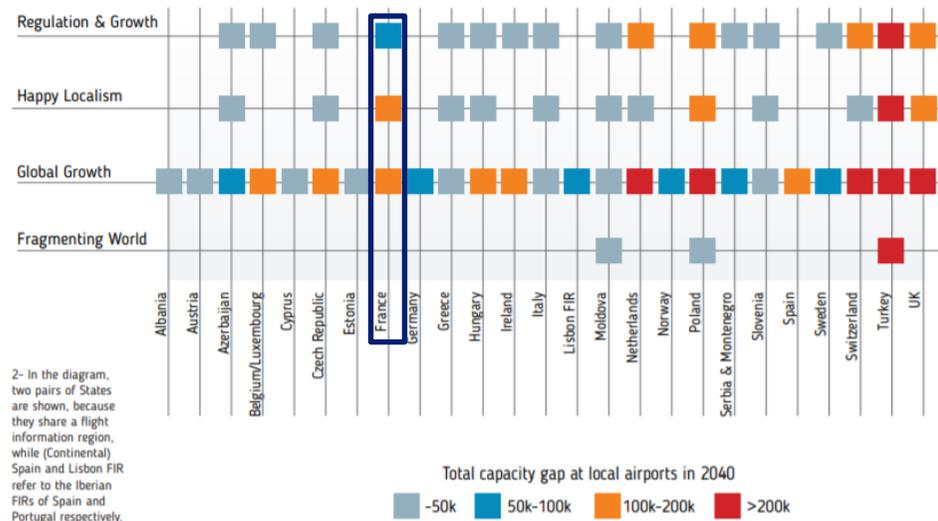
Jonction des terminaux
Sud et Ouest à Orly



UN BESOIN D'INFRASTRUCTURES EN EUROPE ET UNE CAPACITÉ DE DÉVELOPPEMENT UNIQUE À PARIS

Un besoin d'infrastructures important en Europe

Figure 12 / In Regulation and Growth, the capacity gap is felt in 17 States².



Une capacité de développement à Paris

Aéroport	CDG	LHR	FRA	AMS
Configuration des pistes				
Nombres de pistes	4	2	4	6
Configuration	Deux doublets parallèles	Deux pistes parallèles (non indépendantes)	Un doublet, une parallèle, une sécante	Trois pistes parallèles et trois pistes sécantes
Capacité théorique maximale (mvt/h)	180	90	135 ⁽¹⁾	130 - 140 ⁽²⁾
Capacité du coordonnateur (mvt/h)	120	90	100 + 2	110
Saturation coordonnateur	79,7 %	98,8 % (plafond de 480 k mouvements)	89 %	97 % (plafond de 510 k mouvements)
Nombre de mouvements 2017	475 654	474 025	475 537	496 747

Eurocontrol alerte sur un risque de déficit de capacité en Europe de l'ordre de 4% des vols en 2025

IATA souligne la nécessité de doter l'Europe de nouvelles infrastructures aéroportuaires afin de répondre à la demande

Les deux doublets parallèles de Paris-Charles de Gaulle offrent la capacité la plus importante et le plus fort potentiel (+50 %) d'augmentation en Europe

Source : COHOR, STAC, FAA, Virginia Tech - Air Transportation Systems Laboratory – données 2017

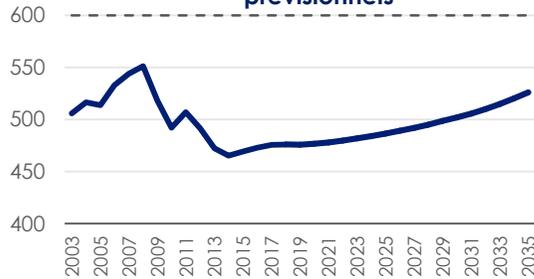
1. FRA : on considère la configuration : un doublet et une piste parallèle

2. AMS : on considère trois pistes parallèles ou deux pistes parallèles et une sécante.

UN BESOIN D'INFRASTRUCTURES EN EUROPE ET UNE CAPACITÉ DE DÉVELOPPEMENT UNIQUE À PARIS

Un nombre de mouvements à Paris-Charles de Gaulle sous le plafond du Plan d'exposition au bruit

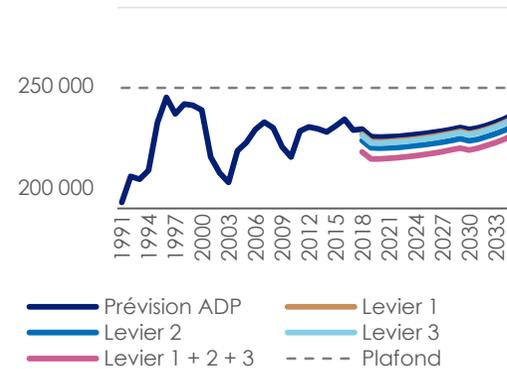
Evolution du nombre de mouvements annuels à Paris-Charles de Gaulle réalisés et prévisionnels



A Paris-Charles de Gaulle, une **croissance modérée du nombre de mouvements** est attendue au cours des années à venir, sans dépasser les seuils de révision prévus du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) soit 600.000 mouvements annuels.

Une croissance du trafic passager non impactée par le plafonnement à Paris-Orly

Evolution du nombre de mouvements annuels à Paris-Orly réalisés et prévisions



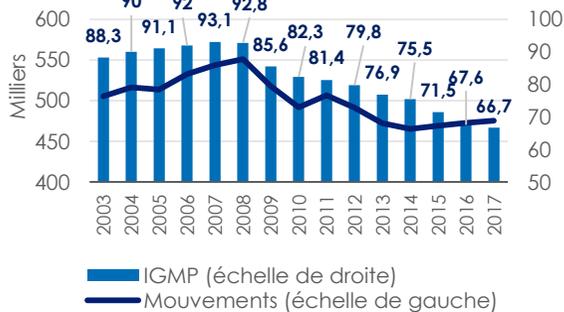
A Paris-Orly, les prévisions indiquent que le plafond de 250 000 mouvements ne sera pas atteint à moyen terme

Des hypothèses sur l'allocation des créneaux ou l'emport des appareils pourraient encore repousser l'atteinte du plafond :

- Hausse de l'emport moyen de l'ordre de 4 passagers par vol (**levier 1**)
- Optimisation de 10 créneaux court-courriers par jour (**levier 2**)
- Optimisation de 15 créneaux long-courriers par jour (**levier 3**)

Un indice de bruit contenu à Paris-Charles de Gaulle

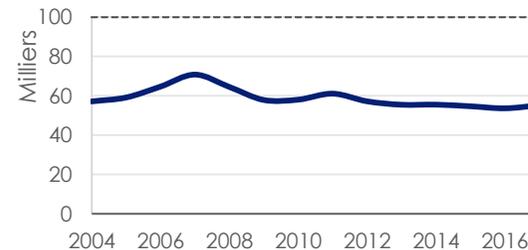
Paris-Charles de Gaulle : Un indice de bruit en forte baisse depuis 2008



A Paris-Charles de Gaulle, l'indice de bruit a significativement baissé depuis 2008. La **modération de la croissance des mouvements** associée à la modernisation des flottes, la hausse contenue des vols nocturnes et les nouvelles trajectoires et méthodes d'approche des avions permettront de **contenir la hausse de l'indice de bruit.**

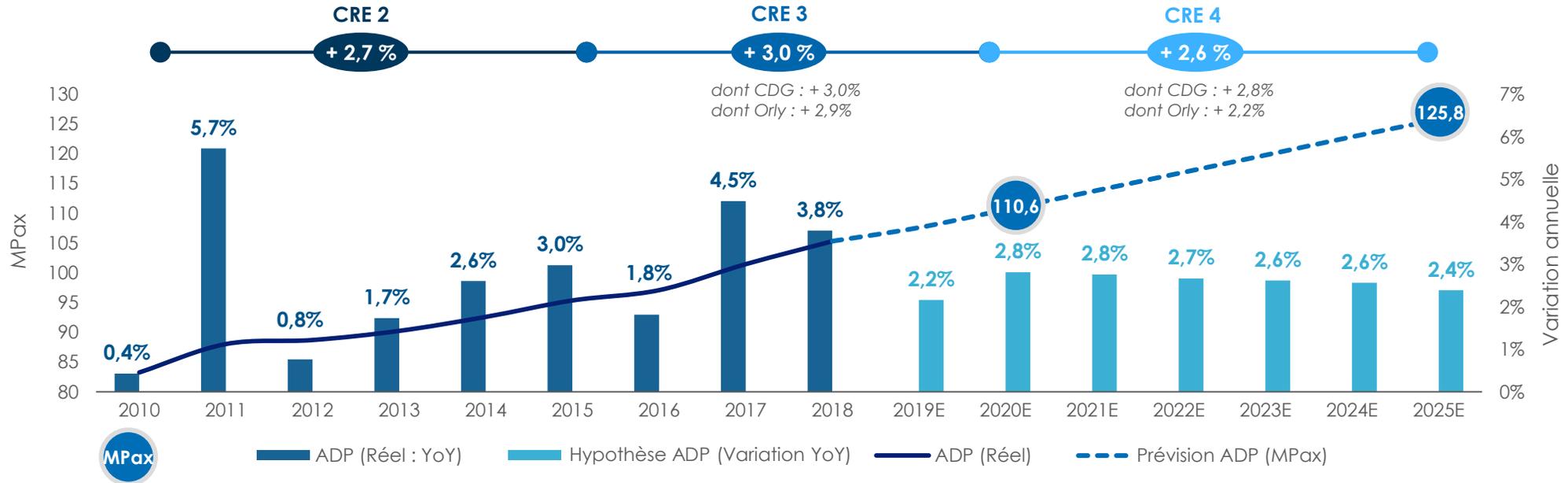
Une activité en deçà du plafond en nombre de mouvements à Paris-Le Bourget

Paris-Le Bourget : Nombre de mouvements annuels vs. plafond



A Paris-Le Bourget, le **nombre de mouvements annuels est très éloigné du seuil de révision du Plan d'Exposition au Bruit** soit 100.000 mouvements annuels.

UNE HYPOTHÈSE DE TRAFIC AÉRIEN EN CROISSANCE CONTINUE À PARIS SUR LE CRE 2021-2025



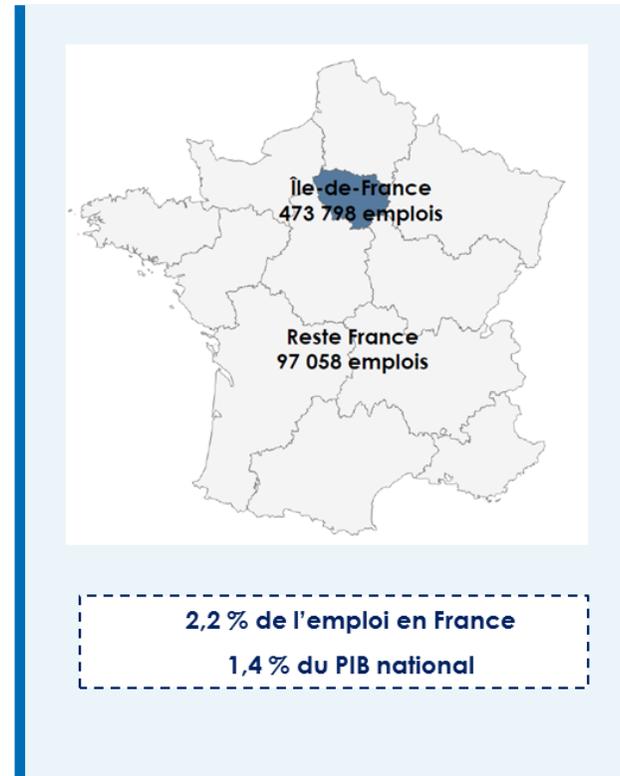
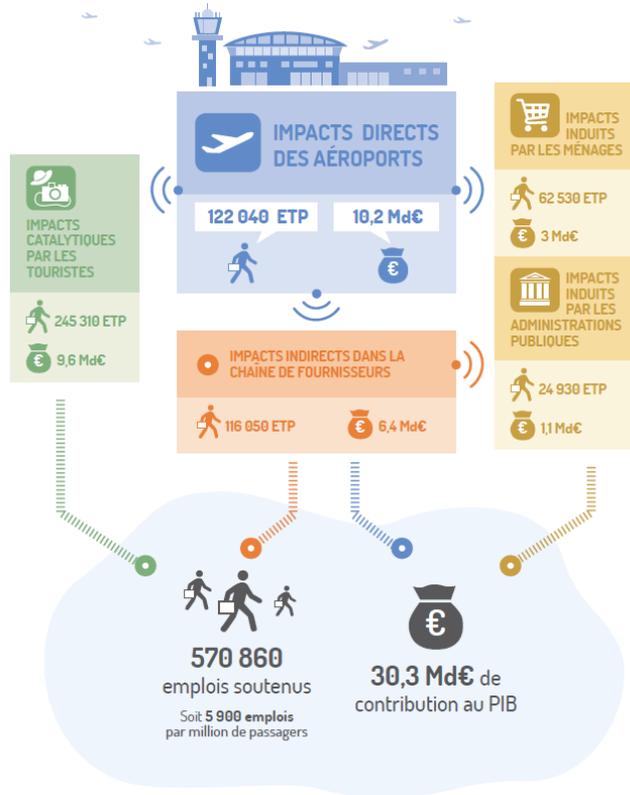
Note : prévision 2019 dans le milieu de fourchette de la guidance de 2,0% à 2,5% communiquée le 14 février 2019 et prévision 2016-2020 d'environ 3,0% par an pour une guidance de 2,8% à 3,2%/an

Evolution par faisceau

MPax 2025	Hypothèse ADP
National	16,6
Schengen	41,7
UE / EEE hors Schengen	7,8
DOM - COM	5,7
International	54,0
TOTAL	125,8

TCAM 2020 - 2025	Hypothèse ADP
National	+ 0,6 %
Schengen	+ 2,2 %
UE / EEE hors Schengen	+ 2,8 %
DOM - COM	+ 3,2 %
International	+ 3,5 %
TOTAL	+ 2,6 %

UN SYSTÈME AÉROPORTUAIRE FRANCILIEN MOTEUR DE L'ÉCONOMIE LOCALE, RÉGIONALE ET NATIONALE



Source : étude Utopies 2017

En moyenne sur la période 2014-2016 :

- L'activité de Paris-Charles de Gaulle a généré 1 375 emplois directs supplémentaires par tranche d'un million de passagers additionnels
- L'activité de Paris-Orly a généré 914 emplois directs supplémentaires par tranche d'un million de passagers additionnels

Dans l'hypothèse de stabilité de ces ratios, la croissance du trafic prévue en 2025 permettrait de créer :

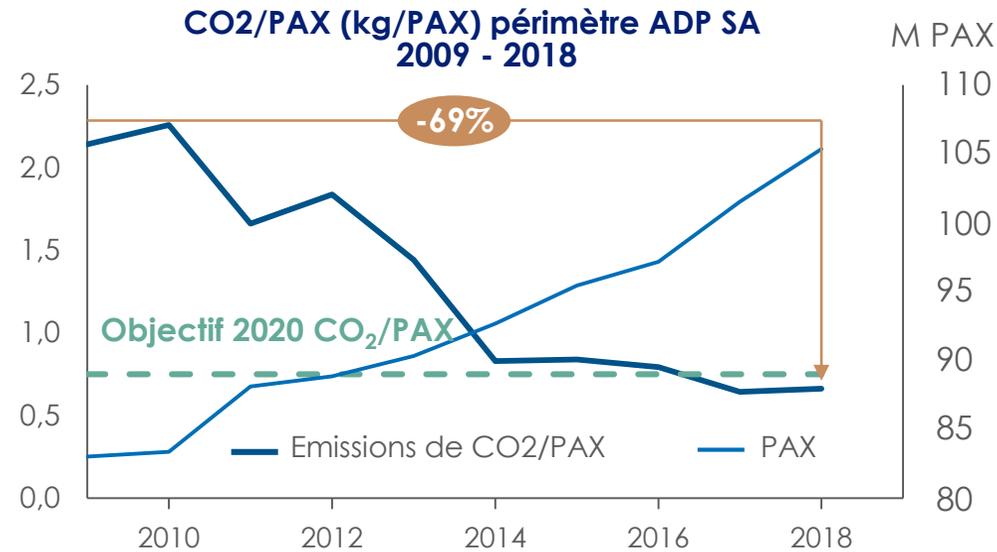
- 29 670 emplois directs supplémentaires à Paris-Charles de Gaulle ⁽¹⁾
- 6 350 emplois directs supplémentaires à Paris-Orly ⁽¹⁾

Une fois sa construction achevée, le trafic du futur terminal 4 permettra de générer à lui seul environ 50 000 emplois supplémentaires ⁽¹⁾

1. Ces estimations ne prennent pas en compte le rôle de l'activité cargo sur ces deux plates-formes, ni l'impact de l'activité de Paris-Le Bourget

VERS LA NEUTRALITÉ CARBONE À PARIS

D'importants progrès réalisés au cours des 10 dernières années



Le Groupe ADP réaffirme l'ambition d'une neutralité carbone en 2030 (sur les aéroports franciliens)

4 AXES DE TRAVAIL pour réduire ses émissions internes de CO₂

Améliorer l'**efficacité énergétique**⁽¹⁾

5,9% en 2018 vs. 2015 (7% en 2020)

Augmenter la production d'**énergie renouvelable**

15,8% de la consommation interne d'énergie en 2018

Accélérer l'achat d'**électricité verte**

65% des achats 2018 (80% en 2020)

Augmenter la part de **véhicules propres**⁽²⁾

25,4% du parc fin 2018

Neutralité Carbone 2030

1. Gain en efficacité énergétique (consommations internes/m²)

2. Quote-part de véhicules propres dans la flotte de véhicules légers d'ADP SA

UNE DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE A L'ÉCHELLE DU GROUPE

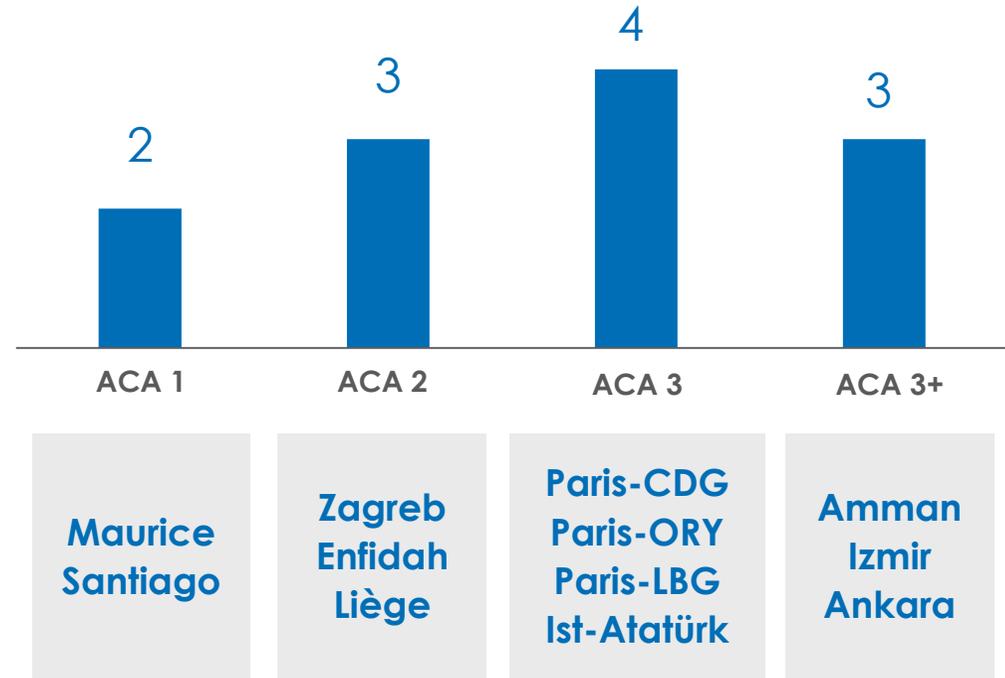
A l'échelle du Groupe ADP

48%

des aéroports du groupe
sont certifiés **ACA** (Airport
Carbon Accreditation)

12%

des aéroports du groupe
ont atteint la **neutralité
carbone** (niveau 3+) :
Amman, Izmir et Ankara



+ accréditation en cours à Madagascar



2

Un projet

Partager de nouveaux horizons

UN DÉVELOPPEMENT À LONG TERME TOUT EN RENFORÇANT LES FONDAMENTAUX ET LES ACCÈS

A court terme

Poursuivre les efforts consentis afin de garantir les missions premières d'un opérateur aéroportuaire

Efforts de maintenance et d'optimisation des **infrastructures**

Garantie d'un **standard de service**

Amélioration de l'**accès aux plates-formes**

Fluidité du parcours du passager dans les terminaux

A moyen terme

Accompagner la croissance du trafic par des opérations d'optimisation et de modernisation

Poursuite de la transformation de **Paris-Orly**

Optimisation des **Terminaux 2 EFG** à Paris-Charles de Gaulle

Poursuite de la fusion des satellites du **Terminal 1** à Paris-Charles de Gaulle

Amélioration permanente des **Terminaux 2 ABCD et du Terminal 3** à Paris-Charles de Gaulle

A long terme

Initier les projets de développement à long terme

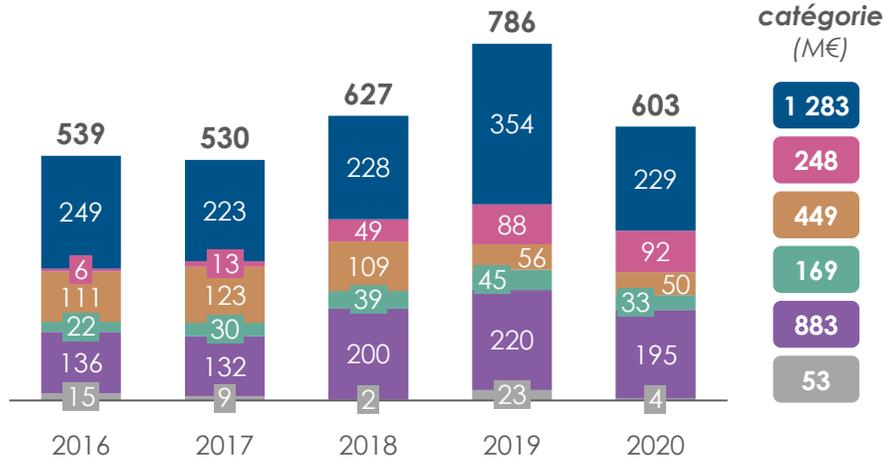
Lancement du **Terminal 4 à Paris-Charles de Gaulle**

Développement du secteur Ouest de **Paris-Orly**

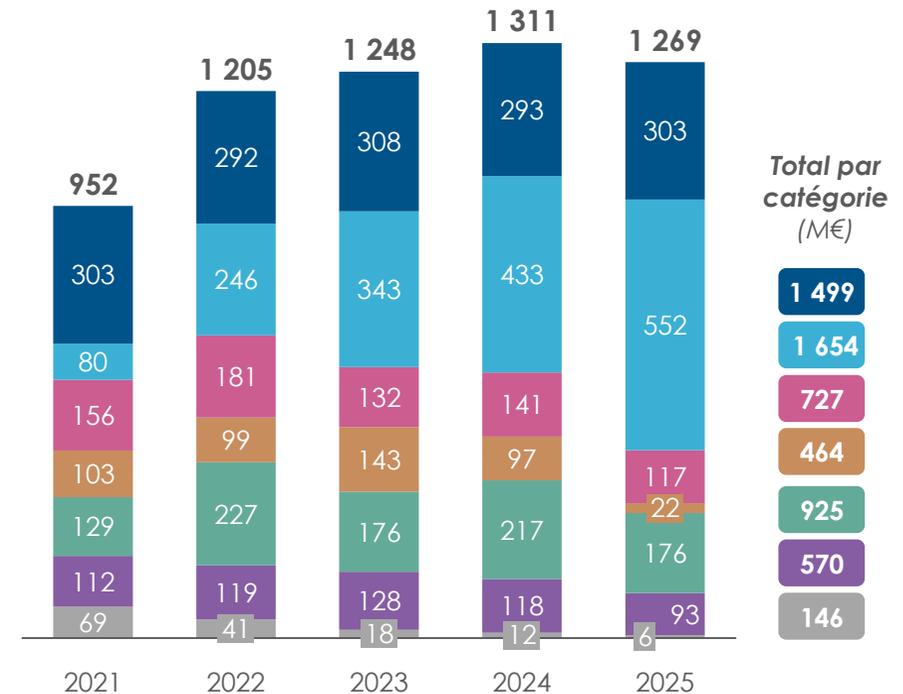
Modernisation de **Paris-Le Bourget**

UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENT RÉGULÉ DEUX FOIS PLUS IMPORTANT QUE CELUI DU CRE 2016-2020

CRE 3 2016-2020 3,1 Mds€



CRE 4 2021-2025 6,0 Mds€



■ Maintenance et réglementaire
 ■ Capacités Paris-CDG (hors terminal 4) et Paris-Le Bourget
 ■ Accès
 ■ Cargo
■ Terminal 4
 ■ Capacités Paris-Orly
 ■ Compétitivité, qualité de service et dev. Durable

Montants travaux + frais régulés CRE 2021-2025 en M€, euros constants 2018
 Montants travaux + frais régulés CRE 2016-2020 en M€, euros constants à compter de 2018

UN PLAN D'INVESTISSEMENT QUI RÉPOND AUX BESOINS DES CLIENTS COMPAGNIES ET PASSAGERS

$$IVP = \frac{DMA}{VAR}$$

Maintien du patrimoine

Convergence et réduction de la vétusté de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et de Paris-Le Bourget

1 279 M€



Mise en conformité réglementaire

Gestion des eaux pluviales à Paris-Charles de Gaulle, renforcement de la protection des façades et développement de la vidéo protection

220 M€



Préparation du Terminal 4

Lancement des travaux préparatoires : viabilisation parcelle, gros œuvre APM (Airport People Mover) en zone réservée, airside Nord

1 654 M€



Capacités

- A Paris-Charles de Gaulle : densification du hub, poursuite de la jonction des satellites du T1, rénovation 2D...
- A Paris-Orly : salle au large Quebec, liaison Hall 1/2, projet Orly 4...

1 191 M€



Accès

Développement des accès Est et Ouest de Paris-Charles de Gaulle, viaducs T2E, rames VAL supplémentaires, mise à étage du PR, dépose minute et échangeur Nord à Paris-Orly

925 M€



Compétitivité, Smart Airport, Dév. durable

Centre de pilotage unifié, renforcement de la robustesse du hub, amélioration de la qualité de service, digitalisation du parcours passager

570 M€



Immobilier aéronautique

Développement du cargo, réhabilitation des hangars et des aires aéronautiques

146 M€

Total

5 985 M€

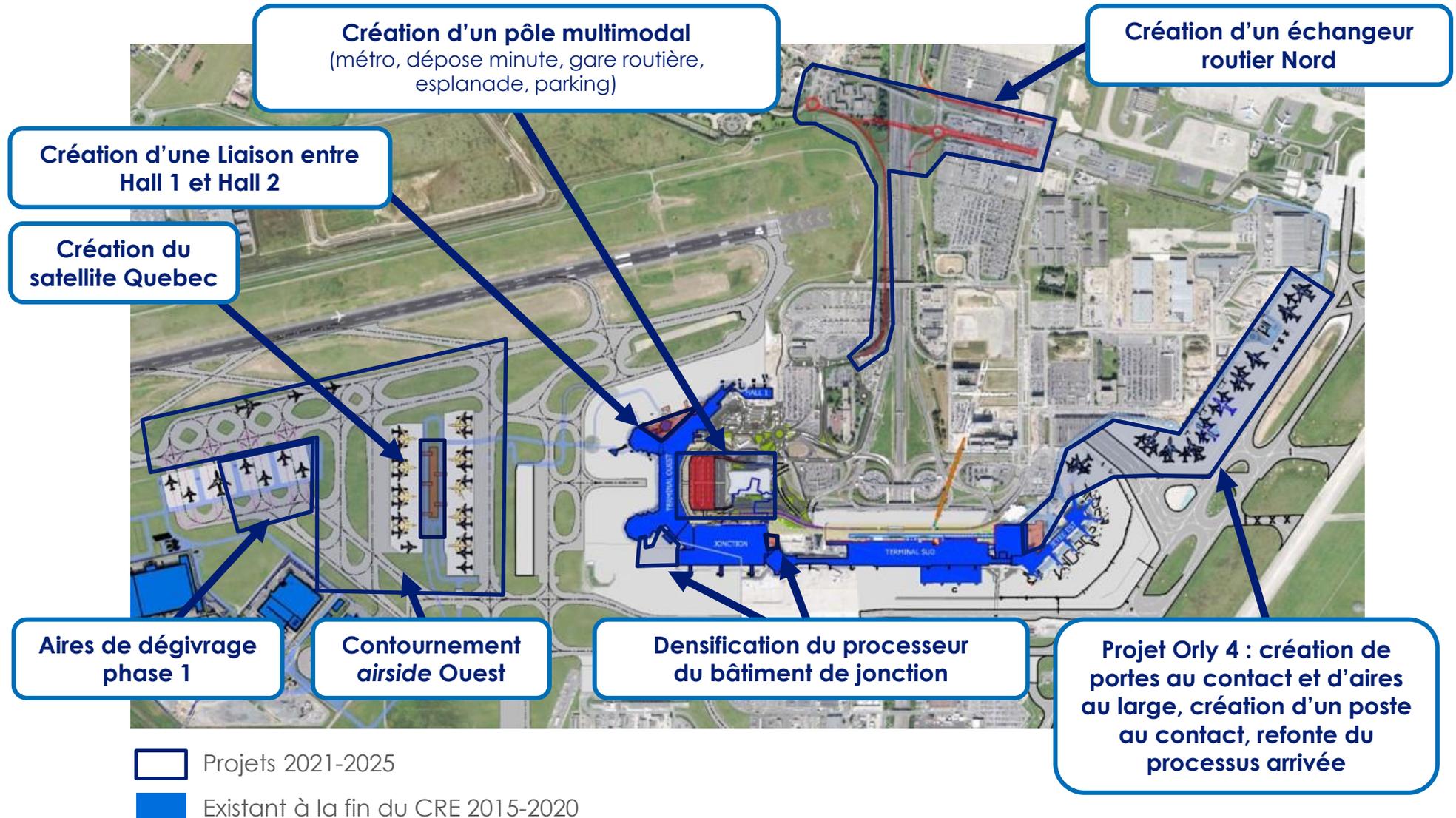
2

Un projet

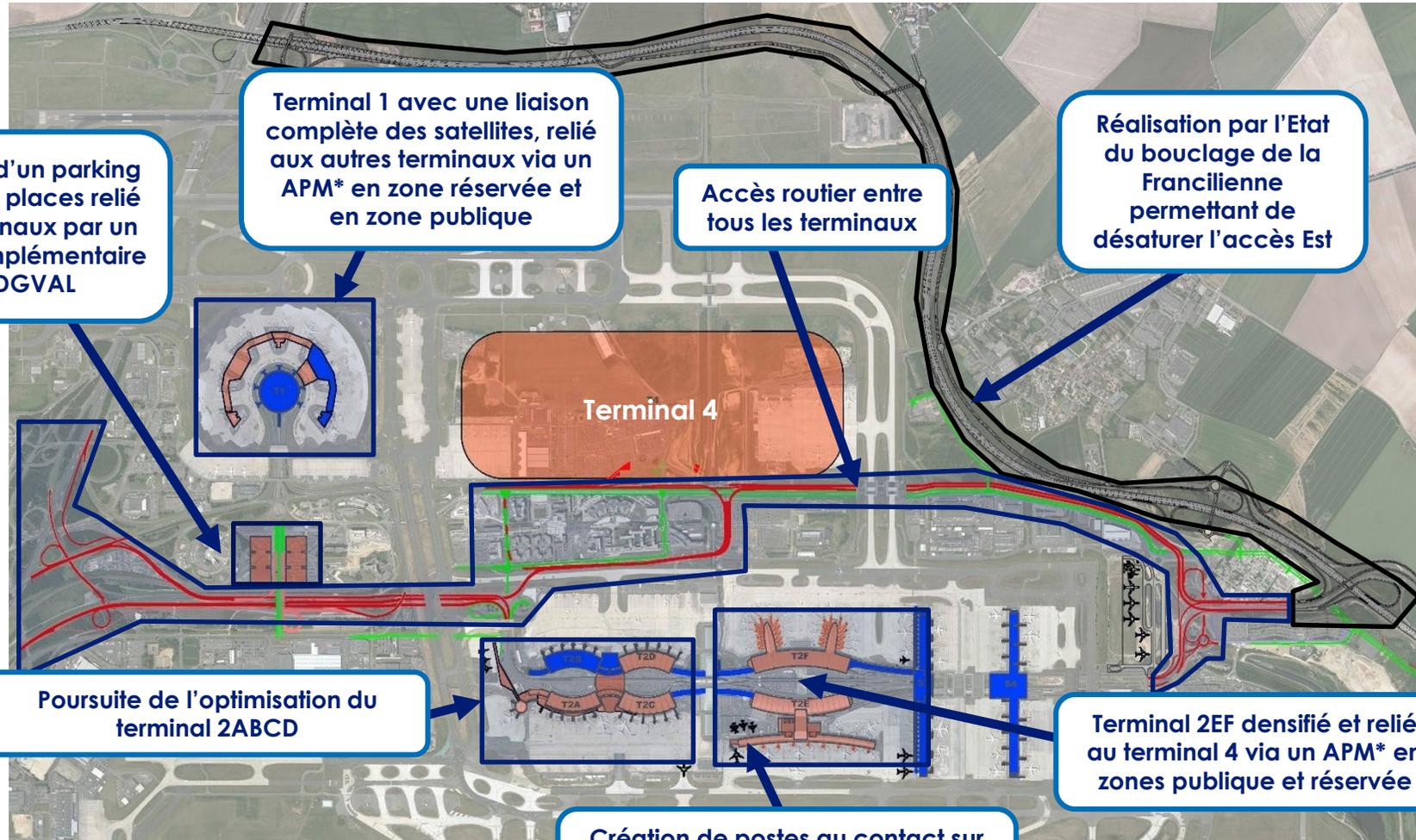
Partager de nouveaux horizons

- A Un devoir**
Investir pour le développement long terme
- B Un principe**
Conforter les fondamentaux
- C Une promesse**
Garantir l'accessibilité et la fluidité

LA VISION CIBLE DU DÉVELOPPEMENT DE PARIS-ORLY



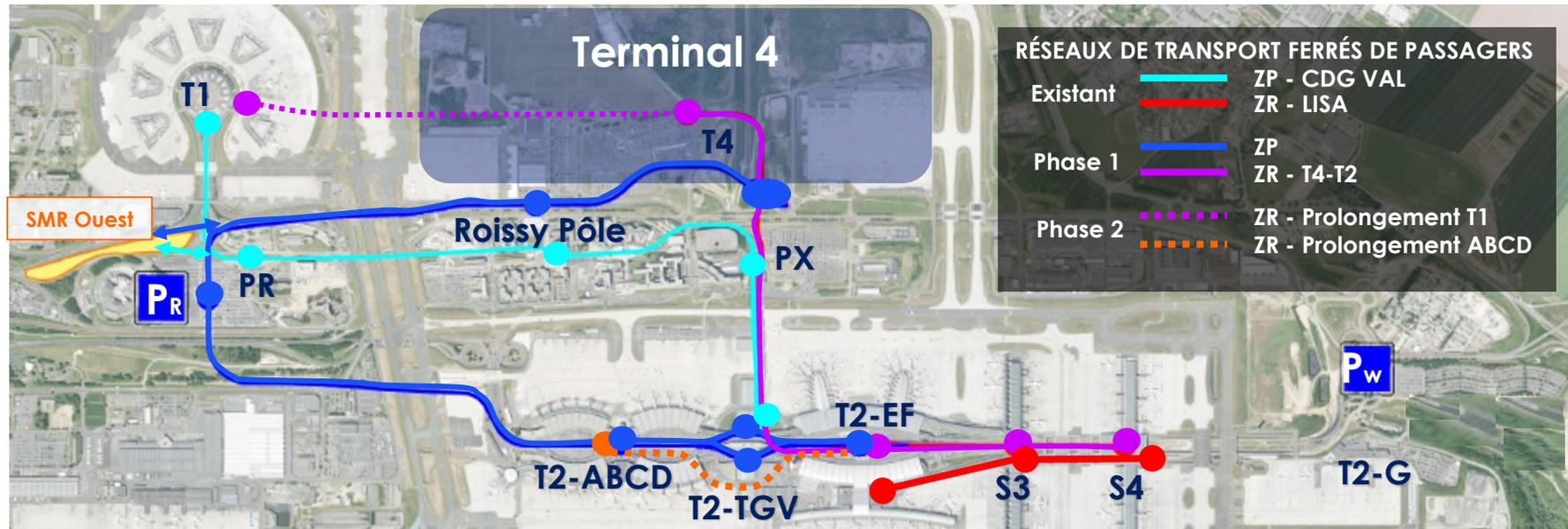
LA VISION CIBLE DU DÉVELOPPEMENT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE



-  Développement long terme
-  Projets 2021-2025
-  Existant à la fin du CRE 2015-2020

* APM : Airport People Mover

UN TERMINAL 4 POUR UN DÉVELOPPEMENT LONG TERME DE PARIS-CHARLES DE GAULLE



35 à 40 Mpx

1^{ère} livraison en 2028

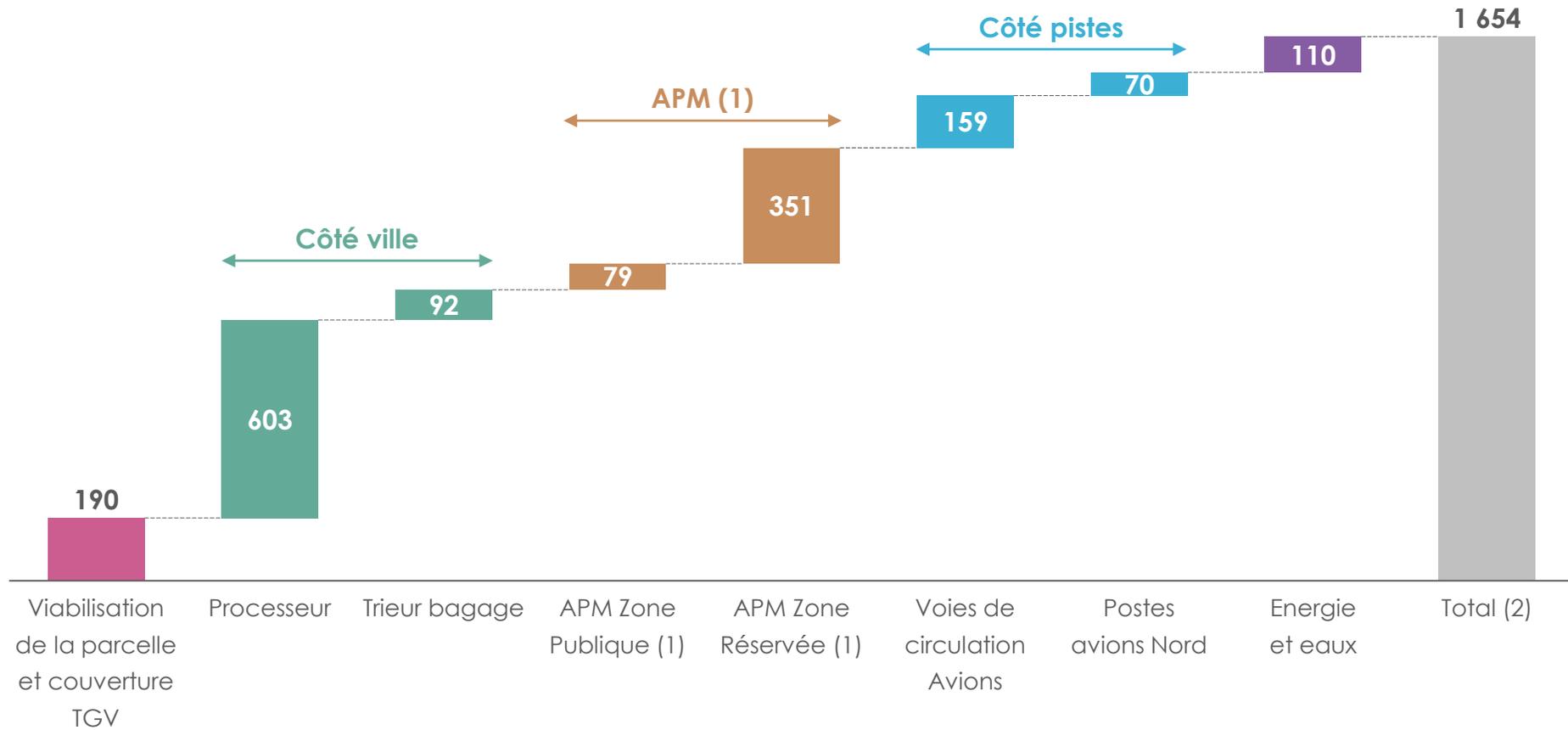
7 à 9 Mds €

Achèvement en 2037

Contenu des travaux à horizon 2037

- ◆ Infrastructures aéroportuaires : processeur, tri-bagages et jetées d'embarquement
- ◆ Aires et voies de circulation avions, y compris couverture de la tranchée TGV
- ◆ Réseau de dessertes routières pour les passagers, les professionnels et les salariés depuis les accès Ouest et Est
- ◆ Pôle multimodal de transport (ex. connexion à la gare du métro Grand Paris Ligne 17)
- ◆ Transport en commun interne à la plate-forme reliant les parkings éloignés et les terminaux
- ◆ Autres liaisons de transport en zone de sûreté pour la correspondance

UNE PREMIÈRE PHASE DU TERMINAL 4 SUR LE CRE 2021-2025



CAPEX régulés incluant les frais (M€) en euros constants 2018

1. APM : Airport People Mover

2. Total Terminal 4 hors accès et parkings

2

Un projet

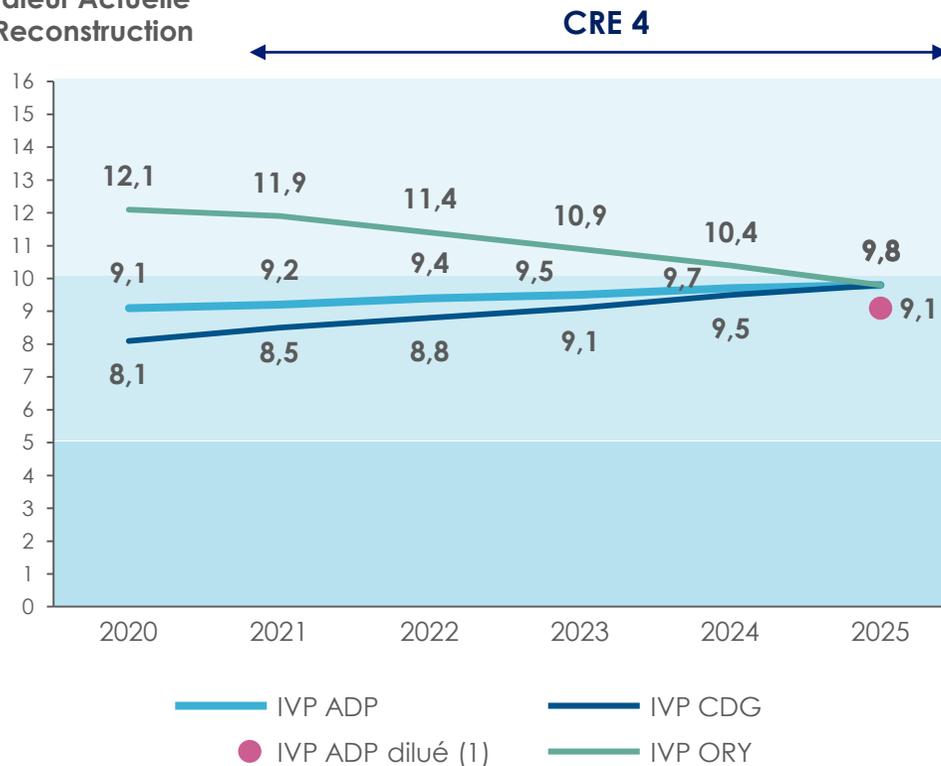
Partager de nouveaux horizons

- A Un devoir**
Investir pour le développement long terme
- B Un principe**
Conforter les fondamentaux
- C Une promesse**
Garantir l'accessibilité et la fluidité

UN OBJECTIF DE MAÎTRISE DE LA VÉTUSTÉ SUR LES DEUX PLATES-FORMES PARISIENNES

Trajectoire d'IVP⁽¹⁾ des deux plates-formes

IVP⁽¹⁾ en % de
la Valeur Actuelle
de Reconstruction



Commentaires

Des investissements sur le CRE 4 caractérisés par :

- un rattrapage sur Paris-Orly pour corriger un patrimoine vieillissant
- une montée en régime sur Paris-Charles de Gaulle avec l'entrée en vétusté d'actifs du terminal 2EF
- la convergence vers un niveau d'IVP identique des deux plates-formes en fin de CRE4, en dessous des 10%

Pour une enveloppe de c. 1,1 Mds€ pour Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, l'IVP 2025 global des deux plates-formes devrait atteindre 9,8% ±1 point ⁽²⁾

1. Indice de vétusté physique : ratio entre le déficit de maintien des actifs et la valeur de remplacement
 2. La prise en compte dans le calcul de l'IVP des mises en service d'actifs neufs sur les deux plates-formes au cours du CRE 2021-2025 ramènerait l'IVP à 9,1 % ±1 point.

UNE AMBITION EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU CRE 2021-2025 EN SE POSITIONNANT COMME INTÉGRATEUR DE SOLUTIONS

Adaptation de la structure tarifaire favorisant les avions plus respectueux de l'environnement

Poursuite de la rénovation des **éclairages** et des installations de **climatisation, ventilation et chauffage** pour améliorer le confort des occupants et passagers et la performance énergétique

Développement de la **chaleur renouvelable** par le déploiement de la **géothermie**

Construction d'**aires de dégivrage à Paris-Orly** pour récupérer et traiter les effluents hivernaux

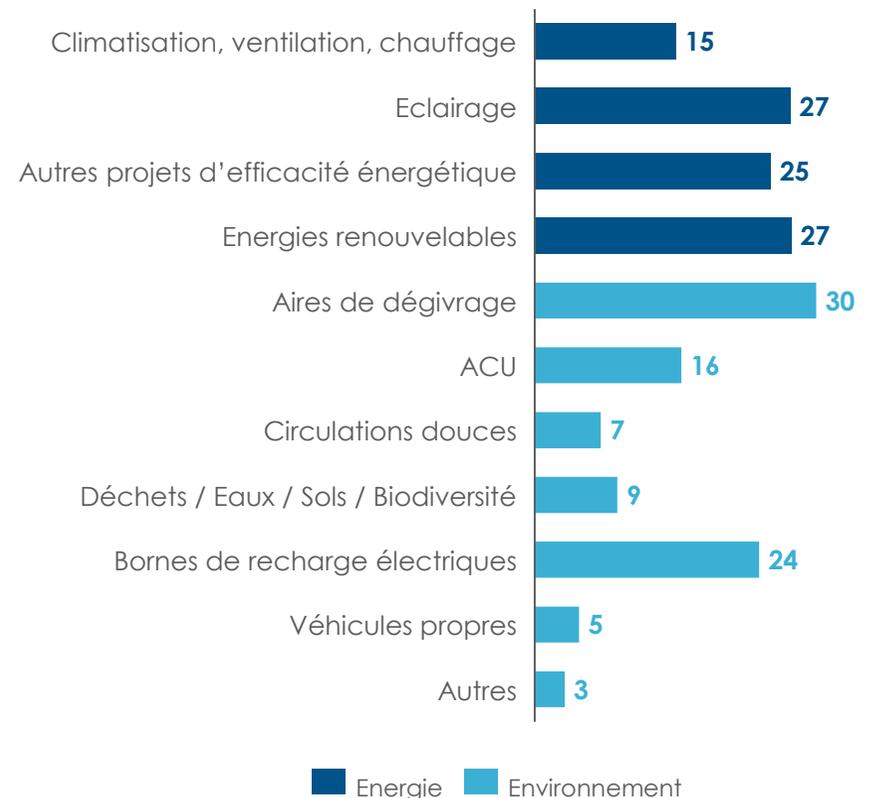
Équipement des postes au contact en **prises pour ACU (Air Conditioning Unit) mobiles** afin de limiter l'utilisation des APU (Auxiliary Power Units)

Aménagements pour **favoriser les mobilités actives** (piétons, cyclistes...)

Electrification et déploiement de bornes de recharge côté ville et côté piste pour l'ensemble des parties prenantes

Poursuite et intensification du **verdissement de la flotte de véhicules** de service du Groupe ADP

Vision transverse des investissements régulés en matière de développement durable (M€) ⁽¹⁾



1. Montant global intégrant les investissements de maintien du patrimoine, les grands projets de capacité et ceux contribuant au développement durable.

ÊTRE AU RENDEZ VOUS DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE 2024

Des leviers d'action pour l'amélioration de la qualité perçue et de la réputation

L'ambiance
en salle
d'embarquement

La courtoisie
et le
professionnalisme

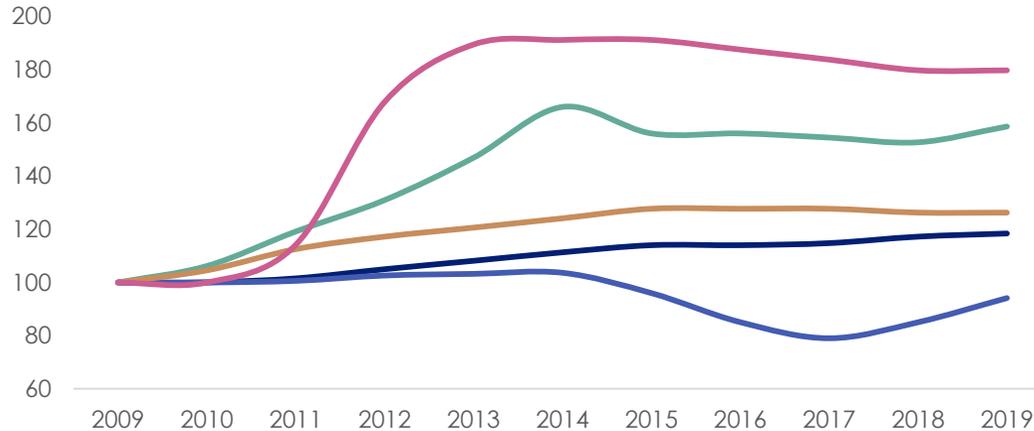
L'orientation

La propreté

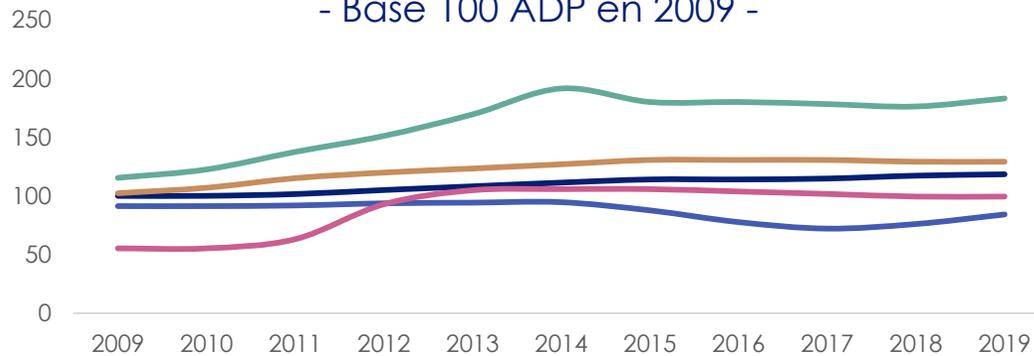


UNE ÉVOLUTION DES TARIFS DE REDEVANCES MODÉRÉE SUR LONGUE PÉRIODE

Evolution tarifaire des plates-formes européennes
- Base 100 en 2009 -



Positionnement tarifaire des plates-formes européennes
- Base 100 ADP en 2009 -

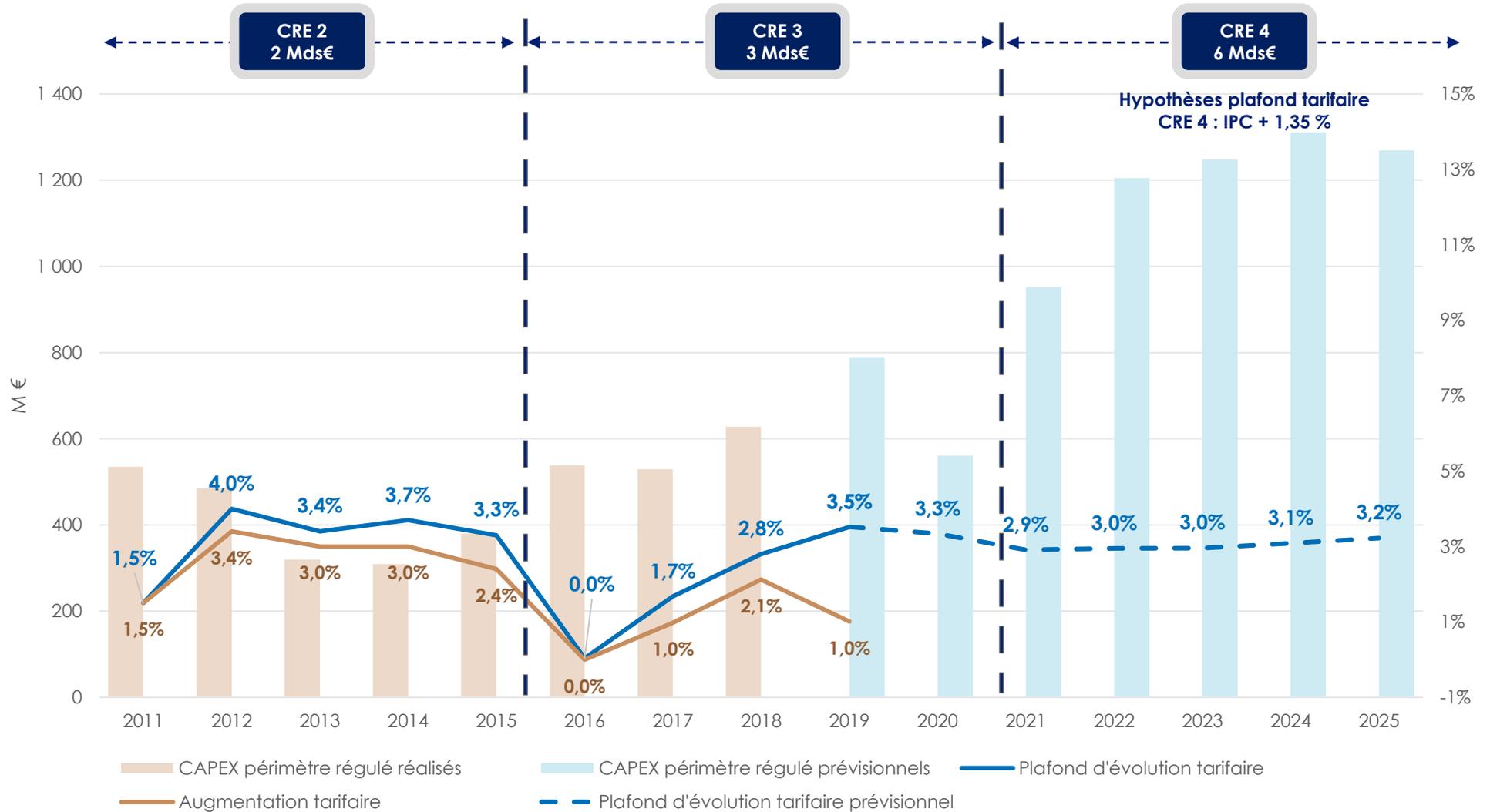


■ Paris Aéroport réalisé
■ Schiphol réalisé
■ Londres - Heathrow réalisé
■ AENA - Madrid réalisé
■ Fraport réalisé

	TCAM (2009 – 2014)	TCAM (2009 – 2019)
LHR	+ 10,7 %	+ 4,7 %
FRA	+ 4,4 %	+ 2,4 %
CDG	+ 2,2 %	+ 1,7 %
MAD	+ 13,8 %	+ 6,0 %
AMS	+ 0,7 %	- 0,6 %

En dehors de Schiphol, les **hausse**s tarifaires annuelles moyennes de Londres, Francfort et Madrid sur la période 2009 – 2019 sont plus importantes que celles de Paris : MAD : **+ 6,0 % / an** , LHR : **+ 4,7 % / an** ; FRA : **+ 2,4 % / an**.

UNE MODÉRATION TARIFAIRE MALGRÉ DES INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE



DES AJUSTEMENTS CIBLÉS DE LA GRILLE TARIFAIRE EN RÉPONSE AUX ENJEUX DU CRE 2021-2025

Les réalisations du CRE 3 sur 2016 - 2018

Récompenser la performance des compagnies aériennes, en incitant à l'augmentation de l'emport et à une meilleure utilisation des infrastructures pour favoriser les gros appareils :

- Le taux de remplissage est passé de 83,8 % en 2016 à 85,6 % en 2018
- Le TCAM du nombre de mouvements entre 2016 et 2018 est de + 0,2 % alors que celui du nombre de passagers sur la même période est de + 4,1 %

Consolider la plate-forme de correspondance (hub) de Paris-Charles de Gaulle et améliorer le trafic intercontinental, pour retrouver une dynamique de croissance du trafic international

- La baisse du trafic « National » sur la période 2016 – 2018 (TCAM : - 0,3 %) est plus que compensée par une hausse significative des faisceaux « Europe » (+ 4,0 %) et « Autre international » (+ 6,1 %) sur la même période

Incitation des compagnies basées, avec l'exonération du stationnement de nuit (env. 4,000 mouvements / an)

Les ambitions du CRE 4

Objectif de préservation de la grille tarifaire actuelle et d'adaptations ciblées pour répondre aux enjeux suivants :

- 1** Accompagnement de la stratégie industrielle de **mutualisation** de nos ressources et services vers une logique de tarification « All inclusive »
- 2** **Poursuite de la conquête du trafic et de l'incitation des compagnies basées**, avec la poursuite voire l'amplification des exonérations au stationnement de nuit
- 3** **L'optimisation de nos infrastructures**, notamment les postes de stationnement avion, à travers une incitation au double-tractage, aux rotations rapides et au stationnement au large
- 4** **La prise en compte accrue des impacts environnementaux** (renouvellement des flottes, modulation acoustique et émissions gazeuses)

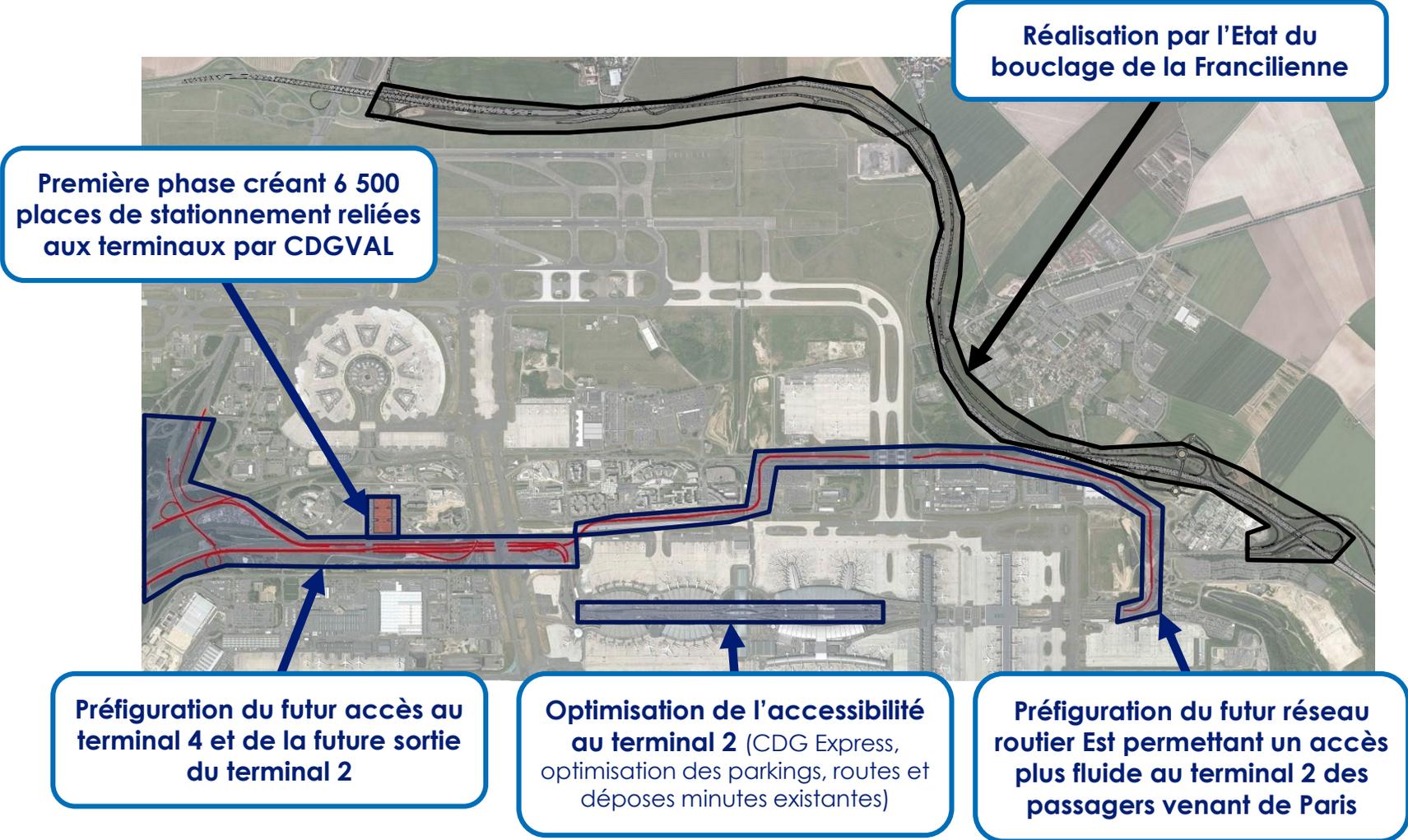
2

Un projet

Partager de nouveaux horizons

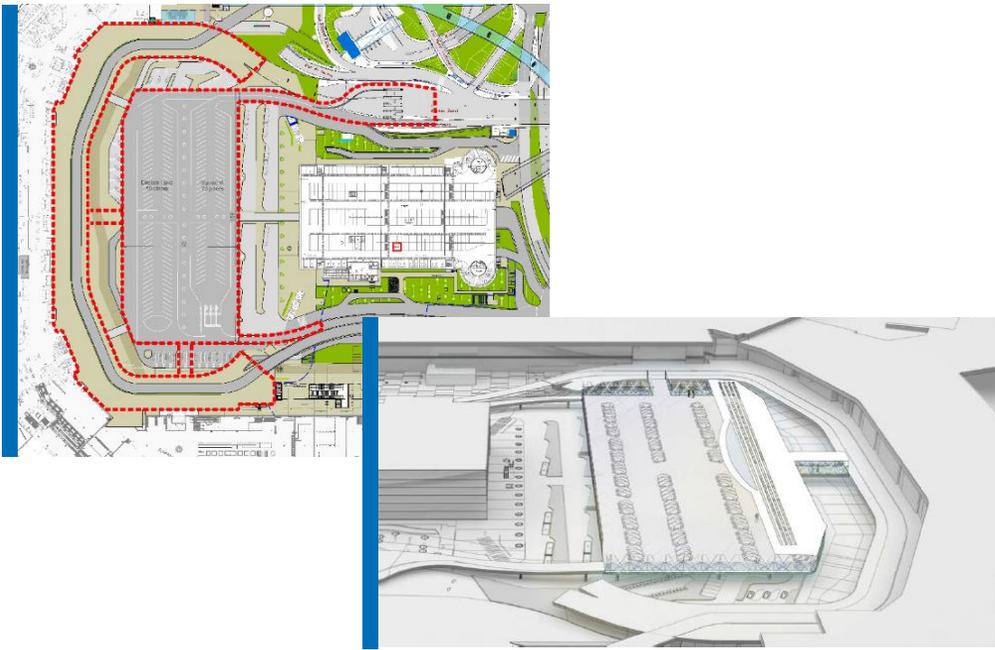
- A Un devoir**
Investir pour le développement long terme
- B Un principe**
Conforter les fondamentaux
- C Une promesse**
Garantir l'accessibilité et la fluidité

UNE REFONTE GLOBALE DES ACCÈS EST ET OUEST À PARIS-CHARLES DE GAULLE



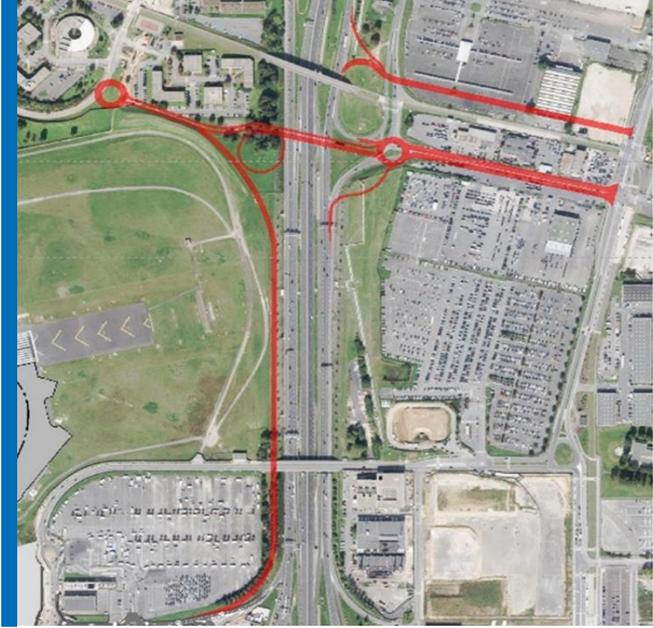
UNE ADAPTATION DES ACCÈS ROUTIERS ET UNE NOUVELLE DÉPOSE MINUTE À PARIS-ORLY

Nouvelle dépose minute



Création d'une **dalle au dessus de la future gare routière** utilisée comme **dépose minute** desservant directement les **secteurs Orly 1-2-3**

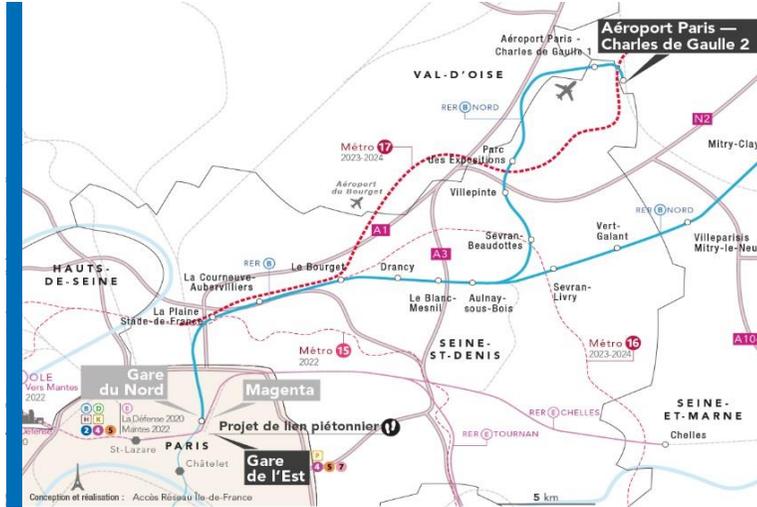
Echangeur Nord



Création d'un **échangeur routier Nord** pour réduire les flux routiers devant les terminaux et **fluidifier l'accès global à la plate-forme**

UNE AMÉLIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE DE PARIS-LE BOURGET ET PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

CDG Express



Une liaison spécialement conçue pour les passagers de l'aéroport

Pas d'arrêt entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

20 minutes de trajet

Un départ tous les quarts d'heure, à partir de 5h00 et jusqu'à minuit, 365 jours par an

Un haut niveau de qualité de service en gare et dans le train

Des voies distinctes du RER B pour assurer la fiabilité et la régularité, tant des trains du quotidien que du CDG Express

Ligne 17 du Grand Paris Express



Une ligne de métro reliant le centre de Paris et l'aéroport Paris-Le Bourget, puis, à terme, Paris-Charles-de-Gaulle

Une mise en service entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget Aéroport prévue en 2024, et entre le triangle de Gonesse et Paris-Charles de Gaulle en 2030

Une amélioration sensible du temps de trajet des passagers et des salariés des différentes plates-formes (divisé par 4)

UNE AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DE PARIS-ORLY

Gare
intermodale de
Paris-Orly



Une gare du réseau « Grand Paris Express » au cœur de la plate-forme de Paris-Orly avec accès directs au terminal pour les piétons

Un parking de 10 niveaux pour 2 000 véhicules

Une gare routière attenante

Lignes 14 et 18
du Grand Paris Express

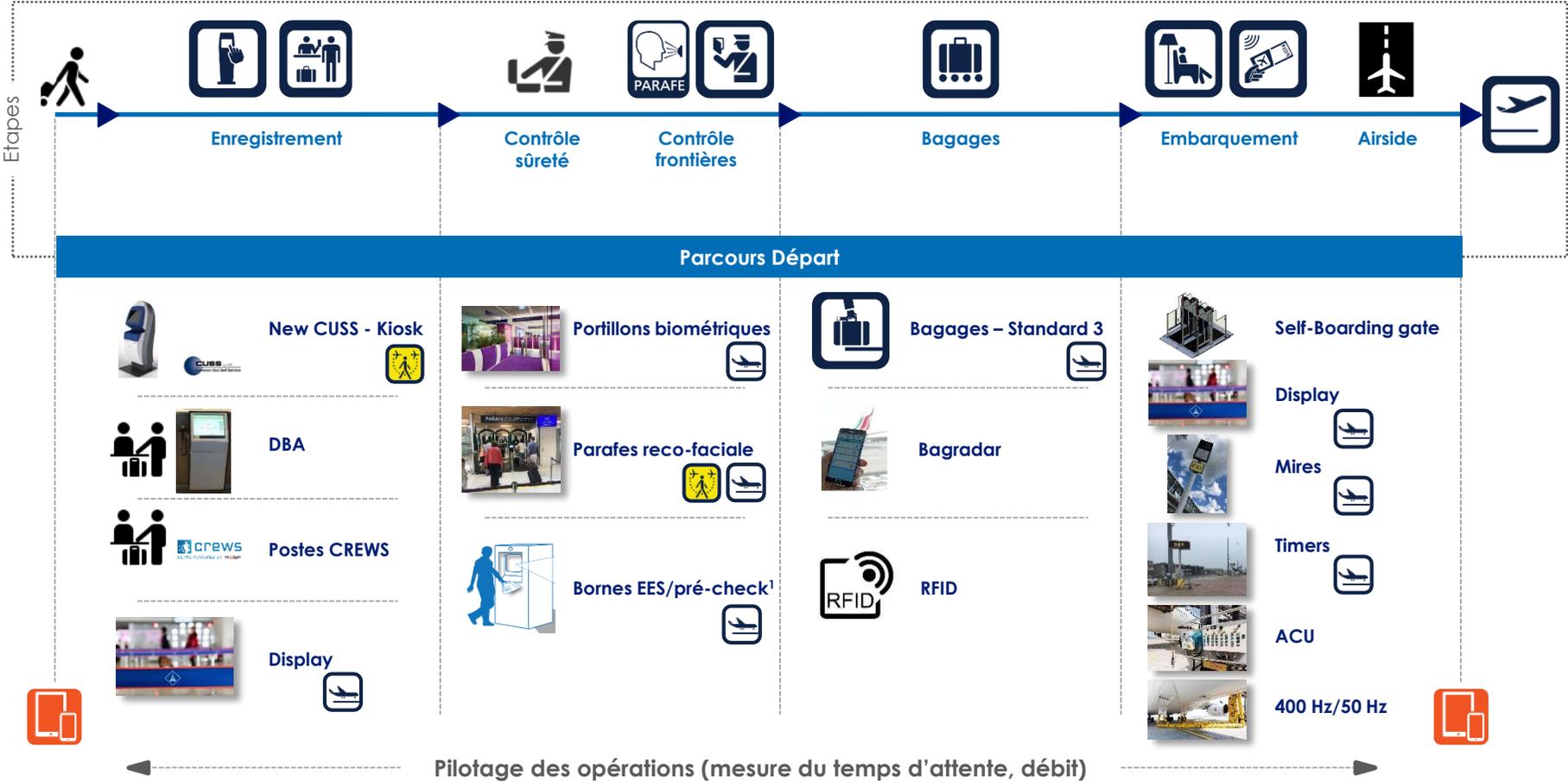


Une liaison directe pour la ligne 14 du centre-ville de Paris à l'aéroport de Paris-Orly en 27 minutes au lieu des 54 minutes actuellement

En 2024, une station « Pont de Rungis » sur la ligne 14 qui desservira le Nord de la plate-forme de Paris-Orly et les zones d'activités attenantes (immobilier de diversification)

En 2027, une liaison directe par la ligne 18, qui reliera notamment Paris-Orly au pôle scientifique de Paris-Saclay

L'ENGAGEMENT POUR UN PARCOURS PASSAGER « SMART » SIMPLE ET FLUIDE



Une promesse : garantir un parcours fluide à tous les passagers

Equipements également présents aux Arrivées et en Correspondance

1. Positionnement des bornes EES/ pré-check non définitif

CONCLUSION

Faire fructifier les avantages compétitifs

D'un **savoir faire industriel** exceptionnel

D'un **actif parisien non reproductible**

De **réserves de capacités** critiques en France



Etre, en même temps, au rendez-vous de tous les horizons

Optimiser l'existant

Accompagner la **croissance** de demain

Construire l'**aéroport du futur**



Un projet industriel socle sur lequel le Groupe ADP entend bâtir un CRE 2021-2025 équilibré, s'adressant à l'ensemble des parties prenantes concernées

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