

Résultats semestriels 2026

Une performance résiliente dans un contexte difficile

Résultats semestriels 2026

- ◆ Chiffre d'affaires : 3 215 M€, en croissance de 1,6 % ;
- ◆ EBITDA courant : 1 015 M€, en baisse de 1,0 % ;
- ◆ Résultat net part du Groupe (RNPG) : 312 M€, multiplié par trois ;
- ◆ Dette financière nette : 9 052 M€, pour un ratio d'endettement de 3,9x l'EBITDA courant¹.

Perspectives 2026

- ◆ Le conflit au Moyen-Orient se prolongeant au-delà de la durée initialement anticipée, et les tendances de trafic les plus récentes reflétant un environnement plus incertain pour le transport aérien, le groupe met à jour ses hypothèses concernant les indicateurs opérationnels suivants :
 - ◆ Hypothèse d'une croissance annuelle du trafic à Paris Aéroport en 2026, autour de 0,5 % (vs. +1,5 % à +2,5 % précédemment) tel qu'annoncé dans le communiqué du 16 juillet 2026 ;
 - ◆ Hypothèse d'un CA/Pax Extime Paris autour de 32 euros (vs. supérieur à 32 euros précédemment) ;
- ◆ Le groupe anticipe désormais un EBITDA courant dans une fourchette comprise entre 2 300 et 2 350 millions d'euros et un ratio de dette financière nette / EBITDA courant autour de 3,8x (vs. inférieur ou égal à 3,7x précédemment). Cette résilience est soutenue par les mesures d'économies de coûts, dont le déploiement a débuté dès le deuxième trimestre. Ces actions visent à ralentir la croissance des charges d'exploitation attendue pour l'année 2026, avec un impact positif estimé entre 40 à 60 millions d'euros. La majeure partie de cet effet compensatoire est attendue au 2nd semestre.
- ◆ La politique de distribution du dividende reste inchangée, soit un taux de distribution de 60 % du résultat net part du groupe, assorti d'un plancher de 3 euros par action. L'impact de l'opération de cession de titres au capital de GMR Airports² sur le résultat net part du groupe en 2026 sera exclu du calcul du dividende dit "ordinaire" pour l'exercice.

Sauf indication contraire, les variations sont exprimées par comparaison avec les résultats semestriels 2025.

Les hypothèses, prévisions et objectifs pour 2026 sont synthétisés en page 18 du présent communiqué.

Les définitions des indicateurs opérationnels et financiers figurent en annexe 2.

Les comptes du 1^{er} semestre 2026 ont été arrêtés par le Conseil d'administration d'Aéroports de Paris lors de sa séance du 29 juillet 2026.

Ils ont fait l'objet d'un examen limité des commissaires aux comptes, le rapport d'examen limité est en cours d'émission.

Données clés

INDICATEURS OPÉRATIONNELS				
	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
Trafic du Groupe ADP³	179,2 Mpax	179,1 Mpax	+ 0,1 MPax	+0,2 %
dont trafic de Paris Aéroport	51,6 Mpax	51,3 Mpax	+ 0,3 MPax	+0,5 %
CA / Pax Extime Paris	31,0 €	31,9 €	-0,9 €	(2,7 %)

RÉSULTATS FINANCIERS				
(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
Chiffre d'affaires	3 215 M€	3 163 M€	+52 M€	+1,6 %
EBITDA courant	1 015 M€	1 025 M€	-10 M€	-1,0 %
Résultat opérationnel courant	743 M€	441 M€	+302 M€	+68,5 %
Résultat financier	-225 M€	-168 M€	-57 M€	+33,9 %
Résultat net part du Groupe	312 M€	97 M€	+215 M€	+221,6 %

	30 juin 2026	Au 31 déc. 2025	Var. 2026/2025	
Dette financière nette	9 052 M€	8 625 M€	+427 M€	+5,0 %
Dette financière nette / EBITDA courant	3,9x	3,7x	+0,2x	-

¹ Dette financière nette rapportée à l'EBITDA courant sur 12 mois glissants.

² Voir [communiqué du 23 avril 2026](#).

³ Le trafic groupe intègre les aéroports opérés par le Groupe ADP en pleine propriété (y compris Almaty) ou en concession, accueillant du trafic commercial régulier de passagers, à l'exclusion des aéroports sous contrat de gestion. L'historique du trafic depuis 2019 des différentes plateformes du groupe est disponible sur le [site internet de la société](#).

Philippe Pascal, Président-directeur général, a déclaré :

« Malgré un environnement géopolitique difficile, le Groupe ADP a enregistré une performance résiliente au 1^{er} semestre 2026. Nous avons accueilli 179,2 millions de passagers dans l'ensemble des aéroports du groupe, soit 0,2 % de plus qu'à la même période en 2025. À Paris Aéroport, le trafic est en hausse de 0,5 %, avec 51,6 millions de passagers.

Dans ce contexte, au 1^{er} semestre, le chiffre d'affaires consolidé ressort en hausse de 1,6 % pour atteindre 3 215 millions d'euros, et l'EBITDA courant s'établit en baisse de 1,0 %, à 1 015 M€. Tenant compte des mesures d'économies de coûts mises en place depuis mars 2026, dont les effets compensatoires sont attendus majoritairement au 2nd semestre 2026, le groupe prévoit désormais un EBITDA courant compris dans une fourchette de 2 300 à 2 350 millions d'euros en 2026.

Le résultat net part du Groupe atteint 312 M€, trois fois supérieur au niveau du 1^{er} semestre 2025, en partie soutenu par le gain généré par la première étape de la cession partielle de notre participation dans GMR Airports, conclue le 23 avril.

Par ailleurs, l'accord trouvé avec l'État pour une proposition conjointe de contrat de régulation économique 2027-2034 est une étape majeure vers notre prochain cycle industriel à Paris. Ce projet cherche à donner au Groupe ADP la visibilité nécessaire pour engager le programme d'investissements le plus ambitieux jamais réalisé à Paris, au service de la compétitivité des aéroports parisiens, tout en préservant les équilibres économiques et financiers indispensables à leur développement durable. »

Commentaires sur l'actualité du groupe depuis le 1^{er} janvier 2026

Les actualités nouvelles par comparaison à celles figurant dans le communiqué de résultats du chiffre d'affaires du premier trimestre 2026 sont signalées par [nouveau] et celles comportant des mises à jour sont signalées par [mis à jour].

Aéroports Parisiens

Processus d'homologation tarifaire 2026

Dans le cadre de la procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires, Aéroports de Paris avait notifié, le 17 octobre 2025, à l'Autorité de régulation des transports (ART) les tarifs fixés pour la période tarifaire 2026 (du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027). Cette proposition reposait notamment sur une évolution homogène de +1,5 % des tarifs des redevances pour les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, hors redevance PHMR⁴, pour laquelle la hausse proposée était de 15 %.

Le 16 décembre 2025, l'ART a décidé de ne pas homologuer cette proposition, à l'exception de la redevance d'assistance aux PHMR dont l'augmentation a été homologuée⁵.

Le 15 janvier 2026, ainsi que permis par la réglementation, Aéroports de Paris a notifié à l'ART une seconde proposition, portant notamment sur un gel tarifaire en moyenne, sans nouvelle consultation des usagers, comme l'y autorisent les dispositions de l'article R. 6325-34 du code des transports.

Cette nouvelle proposition tarifaire correspondait à une reconduction des tarifs pour la période tarifaire 2025, à l'exception de la redevance par passager, pour laquelle l'écart entre les faisceaux « Domestique / Schengen » et « Autre international » était réduit, conformément à la demande de l'Autorité dans la décision du 16 décembre 2025 précitée.

Le 10 février 2026, l'ART a décidé de ne pas homologuer cette seconde proposition. Conformément aux dispositions de l'article R. 325-35 du code des transports, les tarifs des redevances aéroportuaires pour la période tarifaire 2025 précédemment en vigueur demeurent applicables. La nouvelle période tarifaire a débuté le 1^{er} avril 2026.

Processus d'élaboration du prochain contrat de régulation économique [mis à jour]

Le 10 décembre 2025, le Groupe ADP a publié le dossier public de consultation et l'avant-projet du contrat de régulation économique (CRE) 2027-2034⁶. La proposition repose sur un projet industriel destiné à accompagner la croissance du trafic, renforcer la compétitivité des plateformes aéroportuaires parisiennes et soutenir la transition environnementale du transport aérien, tout en assurant un équilibre économique et financier.

Les membres des commissions consultatives économiques réunies le 28 et le 30 janvier 2026 pour les aéroports parisiens ont rendu des avis favorables sur la durée de huit ans du contrat et la proposition globale.

Saisie par l'État le 10 février 2026, l'Autorité de régulation des transports a rendu, le 9 avril 2026, un avis simple assorti de recommandations sur les ajustements à opérer en vue de son avis conforme.

Le 29 juillet 2026, l'État et le Groupe ADP ont annoncé un accord⁷ sur un projet de contrat de régulation économique tenant compte des recommandations formulées dans cet avis simple et du dialogue continu avec les compagnies aériennes.

Le projet de contrat confirme les fondamentaux économiques et industriels du projet du Groupe ADP pour les plateformes aéroportuaires parisiennes, en répondant aux besoins des compagnies aériennes avec :

⁴ Redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

⁵ Voir le [communiqué du 17 décembre 2025](#).

⁶ Voir le [communiqué du 10 décembre 2025](#).

⁷ Voir le [communiqué du 29 juillet 2026](#).

- ◆ Un programme d'investissements de 8,2 milliards d'euros déployé sur huit ans, au bénéfice de l'amélioration de la qualité de service, de la compétitivité, de l'efficacité opérationnelle et de la décarbonation ;
- ◆ Une hausse des tarifs des redevances plafonnée en moyenne à 2,1 points au-dessus de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPC) ;
- ◆ Une juste rémunération des capitaux investis par le Groupe ADP - comme le prévoit la loi - avec une convergence entre la rentabilité des capitaux régulés investis (ROCE régulé) et le coût moyen pondéré du capital estimé pour ce périmètre (CMPC régulé) à 5,8% en moyenne sur la durée du contrat.

Principales évolutions de la proposition par rapport à celle du 10 décembre 2025

Sujet	ÉVOLUTION PROP. INITIALE → PROJET CONJOINT	Commentaires sur les évolutions apportées
Hypothèse de Trafic	1,6% → 1,9% TCAM 2026-34	◆ Confirmation de la trajectoire de trafic en dépit des tensions au Moyen-Orient ◆ Moindre impact du surcoût des carburants durables sur la demande court-courrier
Projet industriel	8,4 Mds€ → 8,2 Mds€⁸	◆ Préservation du projet industriel avec un chiffrage des investissements affiné ◆ Adaptation du séquençage de certains projets afin d'améliorer l'efficacité économique du programme ◆ Révision des clés d'allocation
Durée du contrat	8 ans → Inchangé	Durée dérogatoire du contrat confirmée (8 ans) en cohérence avec la structure du projet industriel
Clause de revoyure	Revoyure obligatoire à 4 ans (2030) → Inchangé	Clause conforme aux dispositions du projet de décret en Conseil d'État sur la clause de revoyure, dont la publication est attendue à la rentrée 2026
CMPC régulé	5,9% → 5,8%	Actualisation des paramètres de marché conformément à la méthodologie de l'ART : taux sans risque, prime de risque, beta et prime de dette. Positionnement du CMPC régulé proche de la borne haute de la fourchette issue de cette méthodologie, reflétant : ◆ Un engagement contractuel de long terme sur 8 ans ◆ Une exposition accrue aux risques opérationnels relevant du cœur de métier, tout en maintenant la couverture du risque fiscal
Clés d'allocation	◆ Charges transférées en non-régulé : 50 M€ vs 2024 ◆ Base d'actifs transférée en non-régulé : 64 M€ vs 2024	Révision des clés d'allocation, des actifs et des charges entre activités régulées et non régulées pour tenir compte des recommandations de l'ART et refléter au mieux l'usage des infrastructures.
Maîtrise des charges	-130 M€ à horizon 2034 → -140 M€ à horizon 2034	◆ Efforts de productivité initiés dès 2026 ◆ Ambition de 140 M€ d'économies annuelles à horizon 2034, soit un total de 650 M€ d'économies annuelles cumulées générées sur la période du contrat (vs. 600M€ dans la proposition initiale) permettant de conserver un niveau de charges régulées à horizon 2034 inchangé par rapport à la trajectoire de décembre 2025, malgré une augmentation des charges tendancielle ("fil de l'eau") liée à la révision à la hausse du trafic
Plafond de hausse tarifaire	IPC +2,6pts en moyenne → IPC +2,1pts en moyenne⁹	◆ Plafond permettant d'assurer la convergence moyenne du ROCE régulé avec le CMPC régulé sur la durée du contrat ◆ Séquence tarifaire revue : évolution en deux temps, IPC +4pts en 2027 et 2028, puis IPC +1,5pt entre 2029 et 2034
Structure tarifaire	Ajustement de la structure tarifaire par rapport à la proposition de décembre 2025	Structure tarifaire ajustée : ◆ Harmonisation des tarifs du faisceau UE hors Schengen / Royaume Uni avec ceux des faisceaux domestique/Schengen/DROM-COM ◆ Relèvement de l'abattement de la redevance par passager applicable aux passagers en correspondance de 40% à 60% ◆ Renoncement à la modulation en fonction des émissions de NOX et particules et au mécanisme favorisant l'usage des carburant d'aviation durable ◆ Mise en place d'un mécanisme pluriannuel pour la redevance PHMR permettant de protéger l'exposition aux variations du volume de prestations, en contrepartie d'un engagement de maîtrise des coûts unitaires
Mécanismes de partage des risques	4 facteurs d'ajustement au plafond d'évolution tarifaire → 5 facteurs d'ajustement	Un mécanisme de partage des risques différencié : ◆ Une exposition accrue aux risques intrinsèques : ◆ Trafic – suppression de la "franchise", conduisant à un ajustement symétrique en cas de toute déviation de la trajectoire de revenu prévisionnel ◆ Investissements – Maintien de l'ajustement de la rémunération aux investissements effectivement réalisés ; Ajustement du mécanisme d'incitation au respect des délais de livraison de certains projets clés ; Maintien du plafond d'ajustement en cas de dépassement de plus de 7% du volume d'investissements ; Ajout d'un mécanisme de bonus/malus selon le coût constaté de certains objets du projet industriel ◆ Qualité de service – renforcement du mécanisme de malus, accentué en cas de sous-performance ◆ Développement durable – Introduction d'un nouveau facteur d'ajustement lié à l'atteinte des objectifs environnementaux ◆ Le maintien d'une couverture contre des risques exogènes : ◆ Recentrage sur l'évolution de la fiscalité (hors impôt sur les sociétés) ayant une incidence financière supérieure à 5 millions d'euros ◆ Investissements – couverture à 75% des variations de taux d'impôt sur les sociétés via la prise en compte du taux réel dans les charges de capital

La procédure se poursuit avec une nouvelle consultation des membres des commissions consultatives économiques en septembre ainsi que sur le site internet d'Aéroports de Paris pour tout usager qui en fait la demande. Après cette consultation, l'Autorité de régulation des transports sera saisie par le ministre chargé de l'Aviation civile pour avis conforme, préalable à la signature du contrat, en vue d'une entrée en vigueur début 2027.

⁸ En euros constants 2025.

⁹ Indice des prix à la consommation harmonisé.

Sur la base de cette proposition, le Groupe ADP conserve sa pleine capacité à :

- ◆ Financer le développement de ses activités non régulées ;
- ◆ Distribuer un dividende de 60 % du résultat net part du Groupe (RNPG), avec un plancher de 3 euros par action ;
- ◆ Conserver une notation de crédit inchangée.

Reconnaissance de la qualité de service des aéroports du groupe par le classement Skytrax 2026

Selon les World Airport Awards 2026, dévoilés le 18 mars 2026 par l'organisme Skytrax, 10 aéroports du Groupe ADP figurent dans le Top 100 des meilleurs aéroports du monde. Parmi eux, Paris-CDG a été désigné « meilleur aéroport européen » pour la cinquième année consécutive et se classe au 6^e rang mondial. De son côté, Paris-Orly a reçu pour la deuxième année consécutive, le titre de meilleur aéroport régional d'Europe, et se positionne au 34^e rang mondial.

Ces distinctions saluent l'implication des équipes du Groupe ADP en matière de qualité de service et confirment les atouts du groupe pour s'imposer comme une référence mondiale de l'hospitalité aéroportuaire.

Réforme des rémunérations d'Aéroports de Paris SA

Le 19 décembre 2025, Aéroports de Paris a conclu avec les principales organisations syndicales une réforme de sa structure de rémunération.

Cette réforme vise à simplifier et moderniser le cadre de rémunération, adapter l'organisation aux évolutions démographiques à venir et renforcer l'attractivité du groupe. Elle devrait générer des économies structurelles à long terme, malgré une hausse ponctuelle des charges de personnel comptabilisée en 2026. Cet effet est pleinement intégré dans l'objectif d'EBITDA courant 2026.

Cette réforme a été validée par l'Etat le 16 avril 2026, son déploiement avec une application rétroactive au 1^{er} janvier 2026 est effectif.

Tendances de trafic et mesures d'économies

Tendances du trafic des aéroports du groupe [mis à jour]

Depuis le mois de mars 2026, le trafic de plusieurs plateformes du groupe subit l'impact de la réduction des programmes de vols en lien avec le conflit au Moyen-Orient et ses conséquences.

Les restrictions d'accès à certains espaces aériens ont en effet conduit à une baisse du trafic significative avec les aéroports de la région, ou dont les routes survolaient des zones de conflit.

Si une reprise progressive est observée sur la plupart des destinations concernées au fil des derniers mois, les conséquences du conflit sur les prix des carburants, la demande et les capacités des compagnies aériennes pèsent sur le trafic aérien dans son ensemble.

À fin juin, les tendances de trafic demeurent ainsi contrastées à travers les aéroports du groupe et se mêlent à des éléments opérationnels spécifiques :

- ◆ À Paris Aéroport, l'impact initial du conflit est resté largement circonscrit aux routes avec le Moyen-Orient. Depuis le mois de mai, une reprise progressive des programmes de vols vers la région est observée.

Cependant, la demande et les capacités avec d'autres faisceaux géographiques se sont également affaiblis progressivement au cours du 1^{er} semestre, notamment avec l'Amérique du Nord et l'Amérique Latine.

Par ailleurs, en 2026, le trafic à Paris-Orly est affecté par des travaux portant sur les aires aéronautiques d'Orly 1 depuis le mois d'avril 2026 et le sera par ceux de la piste 4 de l'aéroport à partir d'août 2026. Ces derniers conduisent à une réduction des programmes de vols, dont une partie sont transférés à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

- ◆ Pour TAV Airports, les tendances du trafic varient selon les actifs : les aéroports les plus exposés au trafic en provenance du Golfe (notamment ceux de Géorgie et de Médine) restent fortement affectés, ainsi que certains aéroports touristiques dont le trafic est plus sensible à l'attractivité prix de la destination, et aux ajustements de capacités par les compagnies aériennes.

À l'inverse, d'autres aéroports du réseau TAV Airports ont bénéficié d'une exposition plus diversifiée ou plus résiliente.

- ◆ À Amman, malgré une reprise progressive depuis le mois de mai, le trafic de l'aéroport reste affecté par les tensions au Moyen-Orient. Les crises précédentes ont cependant démontré des dynamiques de reprise rapide lorsque que la situation régionale se stabilisait.

- ◆ Globalement se stabilisait.
- ◆ Pour GMR Airports, même si l'impact direct du conflit au Moyen-Orient s'est progressivement atténué, le trafic des aéroports indiens est confronté à des difficultés opérationnelles telles que la réduction du programme de vols d'IndiGo depuis 2025 notamment à Hyderabad et d'Air India compte tenu de la hausse des prix des carburants, ainsi que par l'interdiction de survol de l'espace aérien pakistanais pour les transporteurs indiens, entravant ainsi une partie des opérations internationales de Delhi.

Le conflit au Moyen-Orient se prolongeant au-delà de la durée initialement anticipée, et les tendances de trafic les plus récentes reflétant un environnement plus incertain pour le transport aérien, le Groupe ADP a révisé son hypothèse de croissance annuelle du trafic à Paris, désormais attendue autour de 0,5 % en 2026. Cette hypothèse reflète un trafic estival attendu en baisse par rapport à la même période en 2025, et suppose un retour à une tendance de croissance du trafic à Paris à partir de l'automne.

Déploiement de mesures d'économies de coûts permettant au groupe de préserver ses perspectives financières 2026 [nouveau]

Face à un environnement opérationnel difficile, le groupe a engagé depuis le 2^{ème} trimestre une série de mesures ciblées d'économies de coûts afin de préserver ses perspectives financières, tout en maintenant ses dépenses et investissements stratégiques. Ces mesures comprennent notamment :

- ◆ l'ajustement ciblé du niveau de certaines prestations externalisées auprès de sous-traitants, notamment dans les domaines de l'accueil, du nettoyage, et de certaines opérations de maintenance non critiques ;

- ◆ le renforcement de la discipline sur les dépenses discrétionnaires dans les fonctions supports, avec une réduction des dépenses de conseil, de campagnes de communication, d'événements, de déplacements et autres dépenses de fonctionnement non essentielles ;
- ◆ une politique de recrutement plus sélective, avec le report ou réexamen de certains recrutements en fonction des besoins opérationnels ;
- ◆ la priorisation des dépenses et investissements, conduisant au report de certaines dépenses non critiques, sans remise en cause des investissements stratégiques.

Déployées à l'échelle du groupe, tant au sein d'Aéroports de Paris que dans ses filiales en France et à l'étranger, ces mesures généreront un montant estimé entre 40 et 60 millions d'euros d'économies de coûts, essentiellement au 2nd semestre 2026.

Tout en tenant compte de ces mesures, le Groupe ADP observe les dernières tendances de trafic et le caractère prolongé des tensions au Moyen-Orient et de leurs conséquences. Ainsi, le Groupe ADP révisé sa prévision d'EBITDA courant, désormais attendu dans une fourchette comprise entre 2 300 et 2 350 millions d'euros en 2026, contre supérieure à 2 350 millions d'euros précédemment (voir page 18).

Financement

Émission d'un nouvel emprunt obligataire [nouveau]

Le 10 juin 2026, Aéroports de Paris a procédé avec succès à une nouvelle émission obligataire d'un montant de 600 millions d'euros. Cette émission, d'une maturité de 9 ans, est assortie d'un coupon à taux fixe de 3,875 %.

Rachat d'un emprunt obligataire [nouveau]

Le 3 juillet 2026, Aéroports de Paris a finalisé le rachat de 750 millions d'euros de ses obligations à échéance 2026 portant un coupon de 2,125 %. Lancée le 18 juin 2026, cette opération fait suite à l'émission obligataire de 600 millions d'euros du 10 juin 2026 et s'inscrit dans la politique de gestion dynamique du profil de la dette de la société.

Mise en place d'une convention de crédit bancaire (Revolving credit facility) [nouveau]

Le 23 juillet 2026, Aéroports de Paris a conclu une convention de crédit (*Revolving credit facility*) de 500 millions d'euros auprès de sept banques. Cette facilité bancaire, d'une durée initiale de 5 ans, s'inscrit dans la politique prudente de gestion de la liquidité du groupe. Elle constitue une ligne de financement de secours, immédiatement mobilisable en cas de fermeture temporaire ou de perturbation des marchés financiers.

Mise en place d'un programme de titres négociables à court terme ("NEU CP") [nouveau]

Aéroports de Paris finalise la mise en place d'un programme de titres négociables à court terme (NEU CP) d'un montant maximal de 1 milliard d'euros. Ce programme permettra l'émission de titres à court terme (durée inférieure ou égale à un an), permettant une diversification de ses sources de financement en euro et en devises.

Réalisations des filiales du groupe

Extension de la concession de l'aéroport de Tbilissi

Le 15 janvier 2026, TAV Airports a signé un contrat de prolongation de la durée de concession pour l'aéroport de Tbilissi avec le gouvernement géorgien. La nouvelle date de fin de concession est prévue pour le 31 décembre 2031 (précédemment janvier 2027). Un investissement de 150 millions de dollars est prévu sur la période. 30 % des redevances pour services passagers (PSC) seront versés aux autorités géorgiennes pendant la période de prolongation.

Extension de la concession de l'aéroport de Santiago du Chili [mis à jour]

Le 5 septembre 2025, un accord a été conclu entre la société concessionnaire de l'aéroport de Santiago du Chili, dont Aéroports de Paris est actionnaire à 45 %, et les autorités chiliennes, dans le but de rétablir l'équilibre économique du projet, affecté par la crise Covid-19.

Conformément à cet accord, la République du Chili a publié le 18 février 2026 un décret prévoyant notamment une extension de la concession d'une durée de 3 ans, jusqu'au 30 septembre 2038.

Le Tribunal d'arbitrage du Centre International pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements (CIRDI) a acté par décision du 30 mars 2026 l'accord entre la République du Chili et ADP International / Vinci Airports et, en conséquence, la fin de la procédure d'arbitrage.

Cette opération conduit à la comptabilisation d'une reprise de dépréciation de 28 millions d'euros, comptabilisée au résultat financier au premier semestre 2026.

Évolution des redevances aéroportuaires et des activités de vente de carburant à Almaty

À l'aéroport d'Almaty, l'exécution du plan d'investissements se poursuit conformément au calendrier arrêté et validé l'an dernier.

Conséquemment à ces investissements, et leur impact sur la base d'actifs régulée de cet aéroport, les tarifs des redevances de sécurité, d'atterrissage et de décollage ont été augmentés en juillet 2025, tandis que celui de la redevance passagers a été rehaussé en décembre 2025.

En 2026, le marché de la vente de carburant d'aviation évolue à Almaty, avec l'entrée d'un nouvel opérateur. En effet, un accord a été conclu le 1^{er} janvier 2026 avec la compagnie nationale (KMG) autorisant cette dernière à utiliser des capacités de stockage de l'aéroport et la vente de volumes limités aux compagnies aériennes, entraînant une réduction des ventes réalisées par la société aéroportuaire. De nouvelles augmentations de redevances sont en cours d'approbation et de mise en œuvre par les autorités locales, afin de compenser à moyen terme l'impact de cette nouvelle concurrence.

Cession de titres au capital de GAL à GMR Group

Le 23 avril 2026, des accords ont été signés relatifs à la cession par le Groupe ADP d'une partie de sa participation au sein de GMR Airports Ltd (GAL), à GMR Group.

Les accords prévoient que l'opération soit réalisée selon trois volets distincts¹⁰ :

- ◆ Premièrement : cession à GMR Group de 3,4 % des actions ordinaires de GAL pour 256 millions d'euros.
- ◆ Deuxièmement : GMR Group se voit consentir des options d'achat et le Groupe ADP une option de vente correspondante, exerçables respectivement pour l'acquisition et la cession de titres représentant 3,9 %¹¹ du capital de GAL pour un montant estimé à c.285 millions d'euros. Toute cession résultant de l'exercice de ces options devra être réalisée au plus tard le 30 avril 2027.
- ◆ Troisièmement : le rachat anticipé par GMR Group des obligations convertibles FCCBs pour leur montant nominal résiduel (291 millions d'euros au 30 juin 2026), augmenté des intérêts capitalisés à la date de cession, qui interviendra au plus tard le 31 mars 2027.

La réalisation de la première étape le 24 avril 2026 a conduit le Conseil d'administration à proposer un dividende complémentaire de 0,8 € par action au titre de l'exercice 2025¹².

Au terme de l'opération, les droits de gouvernance du Groupe ADP dans GAL et son statut de co-promoter¹³ resteront inchangés. Cette transaction, en rééquilibrant les niveaux d'exposition économique de GMR Group et du Groupe ADP dans GAL, permet de renforcer ce partenariat et le positionnement de la co-entreprise en vue d'opportunités de développement futur, sans besoin de nouvelle injection de capital.

Le groupe saisit cette opportunité de cristallisation de valeur, sans toutefois remettre en question sa stratégie vis-à-vis de sa participation globale dans GAL, qui demeure un actif stratégique et de long terme pour le Groupe ADP et constitue un véritable levier de croissance future.

Cession d'Embassair [mis à jour]

La société EGUS, dont ADP International Americas détient 46% du capital social, a cédé son actif principal le 24 avril 2026, la société GATE 301 (propriétaire et exploitant du terminal d'aviation d'affaires de l'aéroport de Miami – Opa Locka). Au terme de la complète réalisation de la transaction, ADP International Americas ne détiendra plus de participation dans la société EGUS.

L'impact de l'opération, structurée en plusieurs étapes, est comptabilisé dans la quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence pour 7 millions d'euros.

Début des opérations des aéroports de Nagpur et Bhogapuram par GMR Airports [nouveau]

Le 25 juin 2026, GMR Airports a pris en concession l'aéroport de Nagpur pour une durée de 30 ans, avec une possibilité de prolongation de 30 années supplémentaires. Cet aéroport, qui a accueilli près de 3 millions de passagers en 2025, pour une capacité de 4 millions, dessert la région de l'est du Maharashtra. Un programme d'investissement est prévu, comprenant la rénovation du terminal existant, la construction d'un nouveau terminal à l'horizon 2030, puis celle d'une nouvelle piste autour de 2034.

Le 1^{er} août 2026, GMR Airports inaugurera l'aéroport de Bhogapuram, dont la concession court jusqu'en 2063, avec une option d'extension de 20 ans. Dotée d'une capacité de 6 millions de passagers par an, cette nouvelle plateforme doit desservir la région en forte croissance du nord de l'Andhra Pradesh.

Ouverture de deux nouveaux terminaux P/S à Dallas-Fort Worth et Miami [nouveau]

Après le succès rencontré par ses terminaux privés à Los Angeles et Atlanta, P/S poursuit son développement avec l'ouverture de deux nouveaux terminaux privés aux États-Unis reprenant les standards de confort, de confidentialité et de service qui font la signature de P/S :

- ◆ Un terminal privé à l'aéroport de Dallas-Fort Worth, inauguré le 3 juin 2026. D'une surface de 1 440 m², il comprend six suites privées de 40 m² d'une capacité de huit personnes, ainsi qu'un salon de 230 m² pouvant accueillir jusqu'à 64 passagers.
- ◆ Un terminal privé à l'aéroport de Miami, inauguré le 30 juin 2026. S'étendant sur 3 160 m², le terminal propose neuf suites privées de 50 m² (dont quatre en cours d'aménagement) pour dix personnes chacune, et un salon de 215 m² d'une capacité de 61 passagers.

Achat par TAV Airports de 15% du capital de l'aéroport d'Almaty [nouveau]

Le 28 juillet 2026, TAV Airports a signé le contrat d'acquisition de 15% du capital de l'aéroport d'Almaty auprès de son co-actionnaire pour un montant de 133 millions de dollars, portant ainsi sa participation à 100%.

Cette transaction s'inscrit dans le cadre de l'option de vente sur sa participation de 15% détenue par le co-actionnaire, laquelle était exerçable à compter du 28 avril 2026, soit 5 ans après l'entrée par TAV Airports au capital de la société, en avril 2021.

Projet de cession de l'activité traçabilité d'Hub One [nouveau]

Le 9 juillet 2026, le Groupe ADP a retenu l'offre de la société UBI Solutions pour l'achat de l'activité traçabilité d'Hub One, filiale de télécommunications détenue à 100 % par Aéroports de Paris.

Cette activité, correspondant à la fourniture et l'intégration de solutions matérielles et logicielles pour le suivi des données et des marchandises, représentait un chiffre d'affaires de 52 millions d'euros en 2025.

La transaction est prévue à la fin de l'année 2026 ou au début de l'année 2027, sous réserve de la procédure d'information-consultation engagée auprès des instances représentatives du personnel, et son impact sera comptabilisé au 2nd semestre.

¹⁰ Montants exprimés après impôts, basés sur des taux de change à la date de la transaction : INR/USD = 93,3 au 22 avril 2026 et USD/EUR = 1,17 au 23 avril 2026.

¹¹ En actions ordinaires ou préférentielles (OCRPS).

¹² Dividende complémentaire de 0,8 € par action venant s'ajouter au dividende ordinaire au titre de l'exercice 2025 de 3 € par action (voir communiqué du 18 février 2026), soit un dividende total de 3,8 € au titre de l'exercice 2025

¹³ Le statut de « co-promoter » désigne un actionnaire qui, en raison de son niveau de participation et/ou de ses droits de gouvernance, exerce une influence significative sur la société.

Présentation des résultats semestriels 2026 du Groupe ADP

Chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
Chiffre d'affaires	3 215	3 163	+52 M€	+1,6 %
Activités aéronautiques	1 074	1 043	+31 M€	+3,0 %
Commerces et services	1 041	1 039	+2 M€	+0,2 %
Dont ADP SA	443	415	+28 M€	+6,7 %
Dont Extime Duty Free Paris	384	407	(23) M€	-5,7 %
Dont Extime Travel Essentials Paris	93	90	+3 M€	+3,3 %
Immobilier	194	189	+5 M€	+2,6 %
International et développements aéroportuaires	990	972	+18 M€	+1,9 %
Dont TAV Airports	867	823	+44 M€	+5,3 %
Dont AIG	114	141	-27 M€	-19,1 %
Autres activités	80	82	-2 M€	-2,4 %
Éliminations et résultats internes	(166)	(162)	-4 M€	+2,5 %

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 3 215 millions d'euros au 1^{er} semestre 2026, en hausse de 1,6 % (+52 M€) par rapport au 1^{er} semestre 2025, du fait principalement :

- ◆ du chiffre d'affaires des Activités aéronautiques à Paris, en hausse de 3,0 % (+31 M€), à 1 074 millions d'euros ;
- ◆ du chiffre d'affaires du segment Immobilier, en hausse de 2,6 % (+5 M€), à 194 millions d'euros ;
- ◆ du chiffre d'affaires du segment International & développements aéroportuaires, en hausse de 1,9 % (+18 M€), à 990 millions d'euros.

Le montant des éliminations inter-segments s'élève à (166) millions d'euros, en hausse de 2,5 % par rapport au 1^{er} semestre 2025.

EBITDA courant

(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
Chiffre d'affaires	3 215	3 163	+52 M€	+1,6 %
Charges courantes	(2 234)	(2 178)	-56 M€	+2,6 %
Achats consommés	(461)	(461)	- M€	- %
Services externes	(730)	(738)	+8 M€	-1,1 %
Charges de personnel	(729)	(664)	-65 M€	+9,8 %
Impôts et taxes	(278)	(268)	-10 M€	+3,7 %
Autres charges d'exploitation	(37)	(48)	+11 M€	-22,9 %
Autres charges et produits	35	40	-5 M€	-12,5 %
EBITDA courant	1 015	1 025	-10 M€	-1,0 %
Ratio EBITDA courant / Chiffre d'affaires	31,6 %	32,4 %	-0,8 pt	

Le montant des **charges courantes** du groupe s'établit à (2 234) millions d'euros au 1^{er} semestre 2026, en hausse de 2,6 % (-56 M€). Les charges courantes du groupe se répartissent ainsi :

- ◆ Les **achats consommés** sont stables à (461) millions d'euros. La hausse des prix des hydrocarbures conduit à une hausse en valeur des achats liés à l'activité de carburant à Almaty, laquelle compense la baisse des achats de marchandises dans le cadre du recul de l'activité commerciale à Paris.
- ◆ Les **charges liées aux services externes** s'établissent à (730) millions d'euros et sont composées :
 - ◆ de charges de prestations de services, en hausse de 0,1 % (+0,3 M€). Le moindre recours à certaines prestations d'accueil compense la hausse des dépenses liées à la sûreté et à l'accueil et assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en lien avec la croissance du trafic à Paris ;
 - ◆ de charges d'entretien et réparation, en hausse de 4,4 % (+5 M€) en partie liés aux ouvertures du centre de Tri Correspondance Nord et du terminal 2A à Paris-Charles de Gaulle ;
 - ◆ d'autres services et charges externes, en baisse de 5,4 % (-15 M€), principalement en raison de la diminution du loyer de concession d'AIG, concomitante à la baisse de l'activité, et la baisse de charges ponctuelles sur des projets à l'international.
- ◆ Les **charges de personnel** s'établissent à (729) millions d'euros, en hausse de 9,8 % (-65 M€). Cette hausse s'explique notamment par :
 - ◆ les charges de personnel de TAV Airports, en hausse de 18,0 % (+44 M€), liée à des hausses de salaire en Turquie sous l'effet de l'inflation et, dans une moindre mesure, de la hausse des effectifs ;
 - ◆ la mise en place effective de la réforme salariale au sein d'ADP SA.
- ◆ Le montant des **impôts et taxes** s'établit à (278) millions d'euros, en hausse de 3,7 % (-10 M€), du fait principalement de l'augmentation de la charge des taxes foncières et de la CVAE (cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises) à Paris.
- ◆ Les **autres charges d'exploitation** s'élèvent à (37) millions d'euros, en baisse de 22,9 % (+11 M€).

Les **autres charges et produits** représentent un produit net de 35 millions d'euros, en baisse de 12,5 % (-5 M€), en lien avec l'effet de base défavorable lié à des reprises de provisions comptabilisées au premier semestre 2025.

Au 1^{er} semestre 2026, l'**EBITDA courant consolidé** du groupe s'élève à 1 015 millions d'euros, en baisse de 1,0 % (-10 M€). La marge s'établit à 31,6 % du chiffre d'affaires, en baisse de 0,8 pts.

Résultat net part du Groupe

(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
EBITDA courant	1 015	1 025	-10 M€	-1,0 %
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises	(494)	(474)	-20 M€	+4,2 %
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	222	(110)	+332 M€	- %
Résultat opérationnel courant	743	441	+302 M€	+68,5 %
Autres produits et charges opérationnels non courants	–	3	-3 M€	-100,0 %
Résultat opérationnel	743	444	+299 M€	+67,3 %
Résultat financier	(225)	(168)	-57 M€	+33,9 %
Résultat avant impôt	518	276	+242 M€	+87,7 %
Impôts sur les résultats	(206)	(205)	-1 M€	+0,5 %
Résultat net des activités poursuivies	312	71	+241 M€	+339,4 %
Résultat net des activités non poursuivies	–	–	- M€	- %
Résultat net	312	71	+241 M€	+339,4 %
Résultat net part des participations ne donnant pas le contrôle	–	(26)	+26 M€	-100,0 %
Résultat net part du Groupe	312	97	+215 M€	+221,6 %

Les **dotations aux amortissements et dépréciations** s'établissent à (494) millions d'euros, en hausse de 4,2 % (-20 M€) principalement sous l'effet de l'augmentation des amortissements des immobilisations incorporelles chez TAV Airports.

Le **résultat des entreprises mises en équivalence** s'établit à 222 millions d'euros, en hausse de 332 M€ millions d'euros, du fait notamment de :

- ◆ la plus-value de cession sur l'opération de vente de 3,4 % du capital de GMR Airports pour 257 millions d'euros ;
- ◆ l'effet de base favorable par rapport aux impacts négatifs de changes comptabilisés au 1^{er} semestre 2025 ;
- ◆ la comptabilisation d'un gain de 7 millions d'euros à la suite de la cession d'Embassair.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le **résultat opérationnel courant** s'établit à 743 millions d'euros, en hausse de 68,5 % (+302 M€) et le **résultat opérationnel** à 743 millions d'euros, en hausse de 67,3 % (+299 M€).

Le **résultat financier** s'établit à (225) millions d'euros, soit une détérioration de 33,9 % (-57 M€). Le résultat financier est soutenu par la comptabilisation d'une reprise de dépréciation pour 28 millions d'euros, suite à l'extension de la concession de l'aéroport de Santiago et par de moindres pertes de changes par rapport à celles comptabilisées du 1^{er} semestre 2025. Néanmoins, sa variation s'explique par :

- ◆ la diminution des produits de trésorerie, imputable à la baisse des taux d'intérêt par rapport au 1^{er} semestre 2025 ;
- ◆ la variation de la juste valeur, pour (124) millions d'euros, des instruments financiers liés à GMR Airports : obligations convertibles FCCBs (Foreign Currency Convertible Bonds) émises par GAL et les options associées¹⁴, ainsi que les options associées à la cession de 3,9% du capital de GMR Airports d'ici avril 2027¹⁵.

La **charge d'impôt sur les résultats** s'élève à (206) millions d'euros, contre une charge d'impôt de (205) millions d'euros au cours de la même période en 2025, ce qui s'explique par un résultat imposable en hausse. Elle inclut, comme en 2025, la contribution exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés des grandes entreprises, pour un montant de 67 millions d'euros au 1^{er} semestre 2026. Le traitement comptable de cette contribution conduit à un impact plus marqué au 1^{er} semestre.

Le **résultat net** s'élève à 312 millions d'euros au 1^{er} semestre 2026, en hausse de 241 M€ par rapport au 1^{er} semestre 2025.

Le **résultat net part des minoritaires** est en hausse de 26 millions d'euros, en lien avec l'effet de base favorable par rapport aux impacts négatifs de changes comptabilisés au 1^{er} semestre 2025 et l'amélioration du résultat net de TAV Airports, détenu à 46,12 %, et d'AIG, détenu à 51 %, impactés respectivement par une baisse d'activité depuis l'escalade du conflit au Moyen-Orient.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le **résultat net part du Groupe** (RNPG) s'établit à 312 millions d'euros, en hausse de 215 M€ par rapport au 1^{er} semestre 2025, en raison des effets mentionnés ci-dessus.

En excluant l'impact des éléments ponctuels (éléments "one-offs"), le RNPG hors one-offs s'élève à 221 millions d'euros au 1^{er} semestre 2026, contre 171 millions d'euros au 1^{er} semestre 2025, soit une hausse de 29,2 % (+50 M€). La liste des éléments "one-offs" relatifs aux 1^{er} semestres 2026 et 2025, ainsi que le calcul du RNPG hors one-offs pour ces deux semestres sont détaillés dans l'annexe 3 du présent communiqué.

¹⁴ Voir le [communiqué du 19 mars 2023](#).

¹⁵ Voir le [communiqué du 23 avril 2026](#).

Trésorerie et investissements

Au 30 juin 2026, le Groupe ADP dispose d'une trésorerie s'élevant à 2 531 millions d'euros, en hausse de 639 millions d'euros ou 33,8 % par rapport au 31 décembre 2025. Les flux de trésorerie opérationnels s'établissent à 693 millions d'euros. Les principales opérations ayant un effet sur la trésorerie ont été :

- ◆ la cession de 3,4 % du capital de GMR Airports, par Aéroports de Paris à GMR Entreprises pour un montant de 256 millions d'euros, le 23 avril 2026 ;
- ◆ la mise en paiement, par Aéroports de Paris, le 4 juin 2026, d'un dividende à ses actionnaires, pour un montant de 3,80 € par action, soit un total de (376) millions d'euros.
- ◆ une nouvelle émission obligataire par Aéroports de Paris d'un montant total de 600 millions d'euros, le 10 juin 2026 ;
- ◆ le rachat par GMR Entreprises à Aéroports de Paris, d'une partie des obligations convertibles (FCCBs) émises par GMR Airports, portant sur 10 millions d'euros de principal, le 4 juin 2026.

Au regard de cette trésorerie disponible et des besoins attendus en 2026, le groupe dispose de liquidités qu'il estime satisfaisantes, dans le contexte macroéconomique actuel, pour faire face à ses besoins courants ainsi qu'à ses engagements financiers.

Les investissements corporels et incorporels s'élèvent à 548 millions d'euros au 1^{er} semestre 2026 (dont 410 millions d'euros pour ADP SA), contre 478 millions d'euros au 1^{er} semestre 2025 (dont 371 millions d'euros pour ADP SA).

Les principaux projets d'investissements réalisés et en cours lors du 1^{er} semestre 2026 concernent les plateformes parisiennes :

- ◆ la rénovation de la piste 4 de Paris-Orly, incluant la mise en conformité de son approche à l'est ;
- ◆ la restructuration des postes G08 et l'extension des aires Golf sur la plateforme de Paris-Orly, afin d'augmenter le nombre de postes avions ;
- ◆ le projet d'aménagement de la jetée AGEN visant au développement Est de la plateforme de Paris- Charles de Gaulle via la mise au contact de 6 postes gros-porteurs (GP) dont 2 postes modulables de type MARS (Multiple Aircraft Ramp System) directement reliés au Terminal 2E-K de Paris-Charles de Gaulle via l'extension concomitante de la ligne LISA (liaison interne satellite aérogare) ;
- ◆ le développement de la production CTFEb (centrale thermo frigo-électrique bis), destiné à accroître les capacités de production et de distribution d'eau glacée, à sécuriser l'alimentation électrique des installations et à moderniser les principaux équipements techniques associés.

Endettement

L'endettement financier net du Groupe ADP s'établit à 9 052 millions d'euros au 30 juin 2026, contre 8 625 millions d'euros au 31 décembre 2025. Au 30 juin 2026, le ratio d'endettement s'établit à 3,9x l'EBITDA sur douze mois glissants, contre 3,7x l'EBITDA à fin 2025.

Il est précisé que l'endettement financier tient compte des instruments dérivés consentis sur les obligations convertibles (FCCBs - Foreign Currency Convertible Bonds) et sur le capital, souscrites par le groupe en mars 2023 dans le cadre du projet de fusion entre GIL et GAL. Dans le cadre de cette opération, la participation du Groupe ADP devrait être ramenée à 39,8 % d'ici avril 2027. Cette évolution dans la participation se retrouve à travers les options sur deux instruments:

- ◆ **FCCBs** : l'option d'achat (call) détenue par GMR-E (dérivé passif), permettant à ce dernier d'acheter les FCCBs à tout moment auprès du Groupe ADP. En parallèle, l'option de vente (put) détenue par ADP (dérivé actif), permettant au groupe de vendre les FCCBs à GMR-E ;
- ◆ **Capital** : l'option d'achat (call) détenue par GMR-E (dérivé passif), permettant à ce dernier d'acheter les 3,9% du capital à tout moment auprès du groupe ADP. En parallèle, l'option de vente (put) détenue par ADP (dérivé actif), permettant au groupe de vendre ses 3,9 % du capital à GMR-E.

Les justes valeurs des options d'achats, des options de vente s'élèvent respectivement à (715) millions d'euros et 9 millions d'euros au 30 juin 2026 (contre respectivement (571) millions d'euros et 3 millions d'euros au 31 décembre 2025).

En excluant la prise en compte des justes valeurs de ces instruments dérivés, dont le débouclage interviendra concomitamment à la cession des instruments sous-jacents, **l'endettement financier net s'élèverait à 8 346 millions d'euros au 30 juin 2026** soit **3,6x** l'EBITDA courant sur les 12 derniers mois (contre 8 057 millions d'euros au 31 décembre 2025 et 3,5x l'EBITDA courant 2025).

Analyse par segment

Activités aéronautiques – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
Chiffre d'affaires	1 074	1 043	+31 M€	+3,0 %
Redevances aéronautiques	636	628	+8 M€	+1,3 %
Redevances passagers	419	413	+6 M€	+1,5 %
Redevances atterrissage	133	131	+2 M€	+1,5 %
Redevances stationnement	84	84	- M€	- %
Redevances spécialisées	154	146	+8 M€	+5,5 %
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	271	257	+14 M€	+5,4 %
Autres produits	13	12	+1 M€	+8,3 %
EBITDA courant	242	250	-8 M€	-3,2 %
Résultat opérationnel courant	16	38	-22 M€	-57,9 %
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	22,5 %	24,0 %	-1,5 pt	-
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	1,5 %	3,6 %	-2,1 pts	-

Au 1^{er} semestre 2026, le **chiffre d'affaires du segment Activités aéronautiques**, qui correspond aux seules activités aéroportuaires assurées par Aéroports de Paris en tant que gestionnaire des plateformes parisiennes, est en hausse de 3,0 % (+31 M€), à 1 074 millions d'euros.

Le produit des **redevances aéronautiques** (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) a progressé de 1,3 % (+8 M€), à 636 millions d'euros grâce à la progression du trafic passagers de +0,5 %. Il est composé :

- ◆ du produit de la redevance par passager, en hausse de 1,5 % (+6 M€), soutenue au premier trimestre par la hausse de 4,5%¹⁶ en moyenne des tarifs des redevances depuis le 1^{er} avril 2025¹² ;
- ◆ du produit de la redevance d'atterrissage, en hausse de 1,5 % (+2 M€), du fait de l'augmentation des mouvements d'avions (+0,9 %) ;
- ◆ du produit de la redevance de stationnement, stable à 84 M€.

Le produit des **redevances spécialisées (redevances accessoires et redevance d'assistance aux PHMR)** est en hausse de 5,5 % (+8 M€), à 154 millions d'euros par rapport au 1^{er} semestre 2025. Cette hausse s'explique principalement par la croissance du trafic et par l'augmentation des tarifs, notamment pour la redevance d'assistance aux PHMR¹⁷, dont les tarifs ont augmenté d'environ 25 % depuis le 1^{er} avril 2025 et 15% depuis le 1^{er} avril 2026.

Les **revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire** sont en hausse de 5,4 % (+14 M€), à 271 millions d'euros.

Les **autres produits** sont en hausse de 8,3 % (+1 M€), à 13 millions d'euros. Ces produits sont constitués notamment de refacturations à la Direction des Services de la Navigation Aérienne, de locations liées à l'exploitation des aérogares et d'aires aéronautiques et d'autres prestations de travaux réalisées pour des tiers.

L'**EBITDA courant** du segment est en baisse de 3,2 % (-8 M€) à 242 millions d'euros.

Le **résultat opérationnel courant** du segment est en baisse de 57,9 % (-22 M€), à 16 millions d'euros au 1^{er} semestre 2026.

¹⁶ Par sa décision n°2024-087 du 12 décembre 2024, publiée le 16 janvier 2025, l'ART a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires d'Aéroports de Paris pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026. Cette homologation s'est traduite, pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, par une hausse des redevances de +4,5 % en moyenne, une hausse de la redevance PHMR de + 25 % en moyenne et de +5,5 % en moyenne pour l'aéroport de Paris-Le Bourget. Les tarifs des redevances applicables pour les aéroports parisiens figurent sur le [site internet](#).

¹⁷ Redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Commerces et services – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
Chiffre d'affaires	1 041	1 039	+2 M€	+0,2 %
Activités commerciales	683	717	-34 M€	-4,7 %
Extime Duty Free Paris	384	407	-23 M€	-5,7 %
Extime Travel Essentials Paris (ex. Relay@ADP)	94	92	+2 M€	+2,2 %
Autres Boutiques et Bars & restaurants	65	63	+2 M€	+3,2 %
Publicité	33	26	+7 M€	+26,9 %
Société de Distribution Aéroportuaire Croatie	10	10	- M€	- %
Autres produits commerciaux et d'hospitalité	97	119	-22 M€	-18,5 %
Parcs et accès	91	88	+3 M€	+3,4 %
Prestations industrielles	115	114	+1 M€	+0,9 %
Recettes locatives	113	104	+9 M€	+8,7 %
Autres produits	36	15	+21 M€	+140,0 %
EBITDA courant	369	372	-3 M€	-0,8 %
Résultat opérationnel courant	281	290	-9 M€	-3,1 %
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	35,4 %	35,8 %	-0,4 pt	-
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	27,0 %	27,9 %	-0,9 pt	-

Au 1^{er} semestre 2026, le **chiffre d'affaires du segment Commerces et services**, est en hausse de 0,2 % (+2 M€), à 1 041 millions d'euros, incluant un effet comptable dévorable par comparaison au premier semestre 2025 pour (13) millions d'euros relatif à l'acquisition de P/S.

Le **chiffre d'affaires des activités commerciales** se compose des revenus perçus côté pistes et côté ville sur les boutiques, les bars et restaurants, les activités banques et change et les loueurs de voitures ainsi que le chiffre d'affaires lié à la publicité. Au 1^{er} semestre 2026, le chiffre d'affaires des activités commerciales est en baisse de 4,7 % (-34 M€), à 683 millions d'euros. Il inclut :

- ◆ le chiffre d'affaires d'**Extime Duty Free Paris**, en baisse de 23 M€, les chiffres d'affaires des **Autres Boutiques et Bars & Restaurants** et d'**Extime Travel Essentials**, qui ressortent tous les deux en hausse de 2 M€. Ils sont affectés par les travaux dans certains terminaux, l'appréciation de l'euro par rapport au début de l'année 2025, le ralentissement globale de la croissance du secteur du luxe et du moindre trafic avec les pays du Moyen-Orient. Le chiffre d'affaire par passager (CA/PAX) ressort également en recul ;
- ◆ le chiffre d'affaires de la **publicité**, en hausse de 7 M€, du fait du renforcement de certaines campagnes en début d'année ;
- ◆ les **autres produits commerciaux et d'hospitalité**, en baisse de 22 M€, provenant d'un effet de base défavorable de la comptabilisation différée, au 1^{er} trimestre 2025, du chiffre d'affaires enregistré par P/S de son acquisition, en octobre 2024 à fin 2024. A cela s'ajoute une contribution négative de PEG, principalement en raison du recul de l'activité dans un contexte géopolitique défavorable depuis mars 2026, entraînant une moindre demande notamment sur le marché américain. Cette évolution reflète également la baisse des volumes sur les activités de tourisme terrestre, partiellement compensée par la résilience des activités fluviales et de restauration.

Le chiffre d'affaires des **parc et accès** en hausse à 91 millions d'euros, soutenu par des hausses tarifaires sur certains services.

Le chiffre d'affaires des **prestations industrielles** (fourniture d'électricité et d'eau) est en hausse de 0,9 % (+1 M€), à 115 millions d'euros, la hausse des activités de provision d'électricité étant partiellement compensée par le recul des activités thermiques et frigorifiques.

Le produit des **recettes locatives** (locations de locaux en aéroports) est en hausse de 8,7 % (+9 M€), à 113 millions d'euros. Incluant l'effet de base favorable pour 1 million d'euros lié à la comptabilisation de produits constatés d'avances au titre du changement d'exploitant des activités de stockage et distribution de carburant à Paris-Charles de Gaulle depuis mi-2025¹⁸.

Les **recettes des autres produits** (essentiellement constitués de prestations internes) sont en hausse de 140,0 % (+21 M€), à 36 millions d'euros. Cette hausse du chiffre d'affaires s'explique par la mise en place de nouveaux contrats relatifs aux travaux de la Société des Grands Projets.

L'**EBITDA courant** du segment est en baisse de 0,8 % (-3 M€), à 369 millions d'euros.

Le **résultat opérationnel courant** du segment est en baisse de 3,1 %, (-9 M€) à 281 millions d'euros.

¹⁸ Voir partie 2.1.3 aux comptes consolidés du groupe ADP au 31 décembre 2025.

Immobilier – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
Chiffre d'affaires	194	189	+5 M€	+2,6 %
Chiffre d'affaires externe	168	163	+5 M€	+3,1 %
Terrains	64	67	-3 M€	-4,5 %
Bâtiments	59	61	-2 M€	-3,3 %
Autres	45	35	+10 M€	+28,6 %
Chiffre d'affaires interne	26	26	- M€	- %
EBITDA courant	129	120	+9 M€	+7,5 %
Résultat opérationnel courant	96	84	+12 M€	14,3 %
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	66,5 %	63,5 %	3,0 pts	-
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	49,5 %	44,4 %	5,1 pts	-

Au 1^{er} semestre 2026, le **chiffre d'affaires du segment Immobilier**, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, est en hausse de 2,6 % (+5 M€), à 194 millions d'euros.

Le **chiffre d'affaires externe**, réalisé avec des tiers, est en hausse de 3,1 % (+5 M€), à 168 millions d'euros. Le chiffre d'affaires additionnel provenant des projets livrés au cours de 2025 est compensé par l'effet négatif en 2026 de la baisse des indices de référence servant de base à l'indexation contractuelle des loyers.

Le **chiffre d'affaires interne** est stable à 26 millions d'euros.

L'**EBITDA** courant du segment est en hausse de 7,5 % (+9 M€), à 129 millions d'euros, soutenu par l'effet année pleine lié à la reprise d'AOT¹⁹ actée en mai 2025.

Le **résultat opérationnel courant** du segment est en hausse de 14,3 % (+12 M€), à 96 millions d'euros.

¹⁹ Autorisation d'occupation temporaire.

International et développements aéroportuaires

(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
Chiffre d'affaires	990	972	+18 M€	+1,9 %
ADP International	122	148	-26 M€	-17,6 %
dont AIG	114	141	-27 M€	-19,1 %
TAV Airports	867	823	+44 M€	+5,3 %
EBITDA courant	265	273	-8 M€	-2,9 %
Quote-part de résultat des MEE	220	(112)	+332 M€	- %
Résultat opérationnel courant	349	31	+318 M€	+1025,8 %
EBITDA courant/Chiffre d'affaires	26,8 %	28,1 %	-1,3 pt	-
Résultat opérationnel courant/Chiffre d'affaires	35,3 %	3,2 %	32,1 pts	-

Au 1^{er} semestre 2026, le **chiffre d'affaires du segment International et développements aéroportuaires** est en hausse de 1,9 % (+18 M€), à 990 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires de **TAV Airports** est en hausse de 5,3 % (+44 M€) à 867 millions d'euros, impacté marginalement par la baisse du trafic passager de 1,3 % du trafic de TAV Airports. Cette évolution s'explique par :

- ◆ les sociétés de services de TAV Airports dont l'évolution de l'activité est globalement en hausse, à l'exception de TAV IT avec :
 - ◆ HAVAS, en hausse de 3,3% (+5 M€) lié essentiellement à la hausse des revenus d'assistance qui s'explique par l'augmentation du nombre de vols desservis ;
 - ◆ BTA (restauration aéroportuaire), en hausse de 20,6 % (+17 M€) du fait d'un début de contrat à Antalya en avril 2025 ;
 - ◆ TAV OS (salons aéroportuaires), en hausse de 1,9 % (+2 M€), porté par la bonne performance de New York, de la Turquie et de la Géorgie, malgré la fin du contrat GIS en Espagne ;
 - ◆ TAV IT, en baisse de 55,8 % (-20 M€) à la suite de la réalisation de projet au Qatar et aux E.A.U.
- ◆ la hausse du chiffre d'affaires des actifs aéroportuaires de TAV Airports :
 - ◆ à Izmir et Ankara, pour respectivement +1 M€ (+3,0 %) et +9 M€ (+23,6 %) ; porté par la progression du trafic passagers ainsi que par l'effet année pleine du nouveau contrat de concession entré en vigueur en milieu d'année précédente, conduisant à un niveau de redevances plus élevé sur la période.
 - ◆ Almaty, en hausse de 9,6% (+23 M€) malgré l'entrée d'un nouvel opérateur entraînant une baisse des volumes de carburant vendus.
- ◆ Le chiffre d'affaires d'**AIG** s'établit à 114 millions d'euros, en recul, du fait de la baisse du trafic de 15,0 % depuis l'escalade des tensions géopolitiques au Moyen-Orient en mars.

L'**EBITDA courant du segment** est en baisse de 2,9 % (-8 M€), à 265 millions d'euros, dont :

- ◆ l'EBITDA courant de **TAV Airports**, en hausse de 3,4 % (+8 M€) à 242 millions d'euros malgré un fort impact la hausse des salaires en Turquie sur tous les segments ;
- ◆ l'EBITDA courant d'**AIG**, en baisse de 31,0 % (-14 M€), à 31 millions d'euros.

Le **résultat des entreprises mises en équivalence du segment** s'établit à 220 millions d'euros, en hausse de 332 M€ du fait notamment de :

- ◆ la plus-value de cession sur l'opération de vente de 3,4 % du capital de GMR Airports ;
- ◆ un effet de base favorable, l'euro s'étant apprécié principalement au cours du deuxième trimestre de l'année 2025 ;
- ◆ la comptabilisation d'un gain de 7 millions d'euros, suite à la cession d'Embassair.

Le **résultat opérationnel courant** du segment s'établit ainsi en hausse à 349 millions d'euros, en hausse de 318 M€.

Autres activités

(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025	Var. 2026/2025	
Produits	80	83	-3 M€	-3,6 %
Hub One	72	78	-6 M€	-7,7 %
EBITDA courant	10	10	- M€	- %
Résultat opérationnel courant	1	(2)	+3 M€	-150,0 %
EBITDA courant/Produits	12,5 %	12,0 %	0,5 pt	-
Résultat opérationnel courant/Produits	1,3 %	(2,4 %)	3,7 pts	-

Au 1^{er} semestre 2026, le **produit du segment Autres activités** est en baisse 3,6 % (-3 M€) à 80 millions d'euros,

L'**EBITDA courant** du segment est stable à 10 millions d'euros.

Le **résultat opérationnel courant** du segment est en hausse de 3 M€ par rapport au 1^{er} semestre 2025, à 1 millions d'euros grâce notamment à une baisse des dotations aux amortissements et reprises.

Évolution du trafic du 1^{er} semestre 2026

Trafic Groupe²⁰

(en passagers)	Passagers	Var. 2026/2025	Mouvements	Var. 2026/2025
Paris-CDG	34 525 011	-0,2 %	229 495	+0,1 %
Paris-Orly	17 078 513	+0,2 %	105 248	+2,6 %
Total Paris Aéroport	51 603 524	+0,5 %	334 743	+0,9 %
Antalya	13 654 494	-5,5 %	82 836	-5,8 %
Almaty	5 761 269	+1,6 %	47 385	+4,8 %
Ankara	6 894 765	+7,5 %	43 109	+3,5 %
Izmir	5 994 584	+8,8 %	36 969	+7,9 %
Bodrum	1 519 084	+0,1 %	9 628	-1,6 %
Gazipaşa	341 213	-10,5 %	2 291	-10,4 %
Médine	5 893 477	-0,8 %	41 001	+2,4 %
Tunisie	1 239 117	+3,3 %	8 354	+1,9 %
Géorgie	2 746 888	-2,2 %	28 526	+2,4 %
Macédoine du Nord	1 955 648	+27,9 %	13 167	+7,6 %
Zagreb	2 219 558	+3,1 %	24 105	-2,2 %
Total TAV Airports	48 220 097	+1,3 %	337 371	+0,9 %
New Delhi	41 588 830	+4,7 %	241 806	+6,3 %
Hyderabad	14 346 911	-9,8 %	95 144	-11,5 %
Medan	3 382 562	-4,3 %	26 574	-0,9 %
Goa	2 705 962	+8,1 %	17 844	+4,6 %
Total GMR Airports	62 024 265	+0,6 %	381 368	+0,7 %
Santiago du Chili	13 087 297	-2,4 %	80 374	-1,5 %
Amman	3 744 901	-15,0 %	32 311	-11,1 %
Madagascar ²¹	556 502	-0,1 %	6 671	+0,7 %
Groupe ADP	179 236 586	+0,2 %	1 172 838	+0,3 %

²⁰ Le trafic groupe intègre les aéroports opérés par le Groupe ADP en pleine propriété (y compris Almaty) ou en concession, accueillant du trafic commercial régulier de passagers, à l'exclusion des aéroports sous contrat de gestion. L'historique du trafic depuis 2019 des différentes plateformes du groupe est disponible sur le [site internet de la société](#).

²¹ Aéroports d'Antananarivo et Nosy Be.

Trafic à Paris Aéroport :

Répartition géographique du trafic

Il est rappelé que les redevances aéroportuaires applicables aux différents faisceaux géographiques sont disponibles sur le [site internet de la société](#).

	Part du trafic	Var. 2026/2025
France métropolitaine	11,2 %	+ 3,3 %
DROM/COM	4,6 %	- 0,7 %
Espace Schengen	37,0 %	+ 1,5 %
Royaume Uni et UE hors Schengen ²²	5,9 %	+ 1,7 %
Autre Europe	2,5 %	- 5,4 %
Europe	45,4 %	+ 1,2 %
Afrique	13,8 %	+ 2,4 %
Amérique du Nord	11,2 %	- 0,6 %
Amérique Latine	3,0 %	- 2,4 %
Moyen-Orient	4,3 %	- 16,3 %
Asie-Pacifique	6,4 %	+ 5,3 %
Autre International	38,8 %	- 0,9 %
Paris Aéroport	100,0 %	+ 0,5 %

	1 ^{er} semestre 2026	Var. 2026/2025
Taux de correspondance	20,7 %	+0,2 pt
Taux de remplissage	83,9 %	-0,6 pt

²² Le trafic avec la Bulgarie et la Roumanie était comptabilisé dans le faisceau UE hors Schengen jusqu'au mois de mars 2024 inclus. Il est désormais comptabilisé au sein du faisceau Espace Schengen depuis le mois d'avril 2024.

Hypothèses de trafic, prévisions et objectifs financiers 2026

Les éléments ci-après ont été bâtis sur des hypothèses d'absence de nouvelles restrictions ou fermetures d'aéroports liés à toute crise sanitaire ou géopolitique, de stabilité du modèle économique à Paris et d'absence de volatilité anormalement élevée en matière de taux de change et de taux d'inflation. Ils ont par ailleurs été construits sur la base du périmètre de consolidation à fin 2025.

Compte tenu du contexte géopolitique difficile et notamment des dernières tendances de trafic, Aéroports de Paris **a actualisé ses perspectives pour l'année 2026. Celles-ci intègrent les mesures d'économies initiées depuis le 2^{ème} trimestre par le groupe et reposent désormais sur une hypothèse de conflit au Moyen-Orient prolongé (vs. hypothèse précédente de perturbations de courte durée).**

Il est précisé que toute nouvelle évolution par rapport aux hypothèses sur lesquelles reposent les objectifs du groupe pourrait avoir des effets sur les indicateurs financiers.

En 2026, le Groupe ADP engage un nouveau cycle stratégique marqué par les travaux en vue de la conclusion d'un contrat de régulation économique pour la période 2027-2034 et la préparation du plan relatif à la période 2027-2030, qui définira les perspectives 2027 et au-delà.

	2026	Commentaires et hypothèses
Hypothèse de trafic passagers Paris Aéroport % de croissance vs. 2025	Croissance de c.0,5% (précédemment + 1,5 % à + 2,5 %)	Révision des hypothèse de trafic reflétant un trafic estival attendu en baisse par rapport à 2025, et supposant un retour à une tendance de croissance à l'automne. Cette révision découle de : ◆ l'impact direct du conflit au Moyen-Orient, dont la résorption est en cours ◆ de moindres reports de vols dans le cadre des travaux à Paris-Orly ◆ de la détérioration des tendances de trafic, notamment international
Hypothèse de CA / Pax Extime Paris	c.32 euros (précédemment supérieur à 32 €)	◆ Poursuite du déploiement d'Extime : offre de services renforcée et montée en puissance de l'écosystème Extime ◆ Effet négatif sur la performance commerciale des travaux en cours dans certains terminaux ◆ Dynamique ralentie du secteur du luxe mondial et attractivité freinée par l'appréciation de l'euro
EBITDA courant	2 300 - 2 350 millions d'euros (précédemment supérieur à 2 350 millions d'euros)	◆ Intégrant les mesures d'économies de coûts initiées depuis le 2^{ème} trimestre 2026 ◆ Hors impact lié au projet de cession de l'activité traçabilité d'Hub One
Investissements groupe (excl. invest. financiers) dont investissements Aéroports de Paris (ADP SA)	c.1 450 millions d'euros dont c.1 000 millions d'euros pour ADP SA (périmètres régulé et non-régulé)	Poursuite des investissements du groupe : ◆ dont TAV Airports : déploiement des programmes d'investissements d'Almaty et de Tbilissi (concession prolongée jusqu'à fin 2031) ◆ dont ADP SA : renforcement graduel des investissements à Paris, en cohérence avec le programme inscrit dans la projet de contrat de régulation économique 2027-2034
Ratio Dette financière nette / EBITDA courant	c.3,8x (précédemment ≤3,7x)	◆ Discipline dans l'allocation des ressources, y compris croissance ciblée à l'international
Dividendes en % du résultat net part du Groupe au titre de l'année N, à verser en N+1	Taux de distribution de 60 % Plancher de 3 euros par action	◆ L'impact de l'opération de cession de titres au capital de GMR Airports sur le résultat net part du Groupe en 2026 sera exclu du calcul du dividende dit "ordinaire" pour l'exercice

Calendrier financier²³

Conférence des résultats semestriels

Une **conférence** (webcast en anglais) aura lieu le **jeudi 30 juillet 2026 à 08h00 (CET)**. La présentation peut être suivie en direct aux liens suivants, lesquels sont également affichés sur le [site internet du Groupe ADP](#) :

Une **retransmission en direct** de la conférence sera disponible au lien suivant : [webcast](#) (en anglais)

L'**inscription pour participer** à la session de questions-réponses est disponible au lien suivant : [inscription à l'appel](#)

Publications financières

Chiffre d'affaires des 9 premiers mois de 2026 - Publication le 22 octobre 2026, après bourse, à 17h45 (CET).

Déclarations prospectives

Ce document ne constitue pas une offre de vente de valeurs mobilières aux États-Unis ou dans tout autre pays.

Des informations prospectives (y compris, le cas échéant, des prévisions et des objectifs) sont incluses dans ce document. Ces informations prospectives 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 des 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 dernier document d'enregistrement universel publié et déposé auprès de l'autorité française des marchés financiers (AMF) et, le cas échéant, dans le dernier rapport financier semestriel. Ces documents sont consultables 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.

Définitions

La définition et le calcul des indicateurs alternatifs de performance (IAP) ainsi que la segmentation des activités du groupe présentés dans ce communiqué sont publiés intégralement dans le document d'enregistrement universel du groupe. Il est disponible sur le site internet du groupe : <https://www.parisaeroport.fr/groupe/finances/information-reglementee-amf>.

Contacts Relations Investisseurs : Cécile Combeau +33 6 32 35 01 46 et Elliott Roch +33 6 98 90 85 14 - invest@adp.fr

Contact Presse : Justine Léger, responsable pôle Médias et Réputation + 33 1 74 25 23 23

Le Groupe ADP exploite et conçoit les aéroports de manière responsable à Paris et dans le monde. En 2025, il a accueilli près de 379 millions de passagers sur son réseau de 26 aéroports, dont près de 107 millions sur les trois plateformes franciliennes - Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget - où l'expérience passagers est portée par Paris Aéroport. Le Groupe ADP, fort des expertises de l'ensemble de ses collaborateurs à travers le monde dont plus de 6 000 à Paris, est déterminé à offrir le meilleur niveau de qualité de service et d'hospitalité à ses passagers tout en poursuivant une stratégie de performance et de décarbonation de toutes ses activités aéroportuaires. Il transforme ses aéroports en hub multi-énergies et multimodaux, pour rendre possible l'aviation décarbonée dans son ensemble et mieux connecter les territoires. A l'international, le Groupe ADP a deux partenariats stratégiques aux géographies complémentaires : TAV Airports en Turquie et au Moyen-Orient et GMR Airports en Inde et Asie du Sud-est. En 2025, le chiffre d'affaires du groupe s'est élevé à 6 704 millions d'euros et le résultat net part du groupe à 382 millions d'euros.

Aéroports de Paris SA au capital de 296 881 806 euros. Siège social : 1 rue de France, Tremblay-en-France 93290.

RCS Bobigny 552 016 628.

Retrouvez nos actualités sur www.groupe-adp.com | [@GroupeADP](#) | [Groupe ADP](#) groupeadp.fr

²³ sous réserve de modifications.

Annexe 1 – États financiers au 30 juin 2026

Compte de résultat consolidé du 1er semestre 2026

(en millions d'euros)	1er semestre 2026	1er semestre 2025
Chiffre d'affaires	3 215	3 163
Autres produits opérationnels courants	26	25
Achats consommés	(461)	(461)
Charges de personnel	(729)	(664)
Autres charges opérationnelles courantes	(1 045)	(1 054)
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	9	16
EBITDA courant	1 015	1 025
Ratio EBITDA courant / Chiffre d'affaires	31,6 %	32,4 %
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises	(494)	(474)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	222	(110)
Résultat opérationnel courant	743	441
Autres produits et charges opérationnels non courants	–	3
Résultat opérationnel	743	444
Produits financiers	214	254
Charges financières	(439)	(422)
Résultat financier	(225)	(168)
Résultat avant impôt	518	276
Impôts sur les résultats	(206)	(205)
Résultat net des activités poursuivies	312	71
Résultat net des activités non poursuivies	–	–
Résultat net	312	71
Résultat net part du Groupe	312	97
Résultat net part des participations ne donnant pas le contrôle	–	(26)
Résultat net par action part du Groupe		
Résultat de base par action (en euros)	3,15	0,98
Résultat dilué par action (en euros)	3,15	0,98
Résultat net des activités poursuivies par action part du Groupe		
Résultat de base par action (en euros)	3,15	0,98
Résultat dilué par action (en euros)	3,15	0,98

Bilan consolidé au 30 juin 2026

Actifs

(en millions d'euros)	Au 30/06/2026	Au 31/12/2025
Immobilisations incorporelles	3 442	3 493
Immobilisations corporelles	9 607	9 375
Immeubles de placement	768	763
Participations dans les entreprises mises en équivalence	1 010	1 128
Autres actifs financiers non courants	836	1 696
Actifs d'impôt différé	112	97
Actifs non courants	15 775	16 552
Stocks	149	148
Actifs sur contrats	0	0
Clients et comptes rattachés	1 180	1 122
Autres créances et charges constatées d'avance	489	366
Autres actifs financiers courants	153	151
Actifs d'impôt exigible	33	36
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 531	1 892
Actifs courants	4 535	3 715
Actifs détenus en vue de la vente	966	0
TOTAL DES ACTIFS	21 276	20 267

Capitaux propres et passifs

(en millions d'euros)	Au 30/06/2026	Au 31/12/2025
Capital	297	297
Primes liées au capital	543	543
Actions propres	-2	-2
Résultats non distribués	3 806	3 889
Autres éléments de capitaux propres	-333	-380
Capitaux propres - part du Groupe	4 311	4 346
Participations ne donnant pas le contrôle	1 014	1 060
Total des capitaux propres	5 325	5 407
Emprunts et dettes financières à long terme	9 603	8 728
Provisions pour engagements sociaux	384	394
Autres provisions non courantes	37	37
Passifs d'impôt différé	519	521
Autres passifs non courants	1 053	1 023
Passifs non courants	11 596	10 703
Passifs sur contrats	0	0
Fournisseurs et comptes rattachés	722	812
Autres dettes et produits constatés d'avance	1 514	1 419
Emprunts et dettes financières à court terme	2 026	1 859
Provisions pour engagements sociaux	14	33
Autres provisions courantes	18	21
Passifs d'impôt exigible	60	13
Passifs courants	4 354	4 157
Passifs liés à des actifs détenus en vue de la vente	1	0
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	21 276	20 267

Tableaux des flux de trésorerie consolidés du 1er semestre 2026

(en millions d'euros)

	1er semestre 2026	1er semestre 2025
Résultat opérationnel	743	444
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	245	555
Charges financières nettes hors coût de l'endettement	(1)	(33)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	987	966
Variation du besoin en fonds de roulement	(104)	(54)
Impôts sur le résultat payés	(190)	(138)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	–	–
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	693	774
Investissements corporels, incorporels et de placement	(548)	(478)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(98)	(62)
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	(14)	(6)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	285	–
Variation des autres actifs financiers	24	12
Cessions d'immobilisations corporelles	6	1
Cessions de participations non consolidées	2	5
Dividendes reçus	12	35
Flux relatifs aux activités non poursuivies	–	–
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(331)	(493)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	874	1 054
Remboursement des emprunts à long terme	(54)	(1 085)
Remboursements des dettes de location	(12)	(16)
Subventions reçues au cours de la période	18	–
Émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	–	1
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	14	(1)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	(376)	(296)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle dans les filiales	(26)	(9)
Variation des autres passifs financiers	–	–
Intérêts payés	(205)	(178)
Intérêts reçus	32	57
Flux relatifs aux activités non poursuivies	–	–
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	265	(473)
Incidences des variations de cours des devises	8	(31)
Incidences des variations relatives à des changements de méthodes	1	–
VARIATION DE TRÉSORERIE ET D'ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	636	(223)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	1 888	1 955
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	2 524	1 732

Annexe 2 – Définitions

La définition et le calcul des indicateurs alternatifs de performance (IAP) ainsi que la segmentation des activités du groupe présentés dans ce communiqué sont publiés intégralement dans le document d'enregistrement universel du groupe.

Il est disponible sur le site internet du groupe : <https://www.parisaeroport.fr/groupe/finances/information-reglementee-amf>.

Indicateurs financiers :

- ◆ **L'EBITDA courant** (précédemment désigné « EBITDA ») correspond à la mesure de la performance opérationnelle d'Aéroports de Paris 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
- ◆ **La marge d'EBITDA** est le ratio correspondant au rapport : EBITDA courant / Chiffre d'affaires.
- ◆ **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.
- ◆ **L'endettement financier net ajusté (ou dette financière nette ajustée)** tel que défini par le Groupe ADP correspond à l'endettement financier net diminué des justes valeurs d'instruments dérivés consentis à des tiers et dont l'exercice ne représente pas une sortie de trésorerie.
- ◆ **Le Ratio Dette Financière Nette/EBITDA courant** 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 EBITDA.

Indicateurs opérationnels :

- ◆ **Le CA / Pax Extime Paris ou Chiffre d'affaires par passager Extime Paris** correspond au rapport : Chiffre d'affaires dans les activités en zone réservée : Boutiques, bars & restaurants, bureaux de change & détaxe, salons commerciaux, accueils VIP, publicité et autres services payants en zone réservée / Passager au départ à Paris Aéroport.
- ◆ **Le trafic groupe** intègre les aéroports opérés par le Groupe ADP en pleine propriété (y-compris Almaty) ou en concession, accueillant du trafic commercial régulier de passagers, à l'exclusion des aéroports sous contrat de gestion. A la date du présent communiqué, il comprend ainsi le trafic des aéroports ci-après. L'historique du trafic de ces aéroports depuis 2019 est disponible sur le [site internet de la société](#).

Sous-groupe	Aéroport	Pays
Paris Aéroport	Paris-Charles de Gaulle	France
	Paris-Orly	France
TAV Airports	Antalya	Turquie
	Almaty	Kazakhstan
	Ankara	Turquie
	Izmir	Turquie
	Bodrum	Turquie
	Gazipasa	Turquie
	Médine	Arabie Saoudite
	Monastir	Tunisie
	Enfidha	Tunisie
	Tbilissi	Géorgie
	Batumi	Géorgie
	Skopje	Macédoine du Nord
	Ohrid	Macédoine du Nord
	Zagreb	Croatie
GMR Airports	Delhi	Inde
	Hyderabad	Inde
	Medan	Indonésie
	Goa	Inde
ADP International	Santiago du Chili	Chili
	Amman	Jordanie
	Antananarivo	Madagascar
	Nosy Be	Madagascar

Annexe 3 – Performance hors éléments ponctuels (performance hors éléments dits "one-offs")

Afin de proposer une analyse de la performance de l'activité du groupe ne prenant pas en compte les événements ponctuels, c'est-à-dire la performance excluant les éléments se produisant sur une période de temps limitée (éléments dits « one-offs »), Groupe ADP présente ci-dessous :

- ◆ la liste des éléments « one-offs » identifiés au 1^{er} semestre 2026 et sur la même période en 2025 ;
- ◆ le calcul de l'EBITDA courant hors one-offs, de la marge d'EBITDA hors one-offs et du RNPG hors one-offs pour ces deux exercices.

1er semestre 2025 hors one-offs

en millions d'euros	1er semestre 2025	Détails
EBITDA courant publié	1 025	
Total des éléments one-offs	-1	
dont chiffre d'affaires	1	Contribution de PS au titre de 2024 comptabilisée en 2025
dont autres charges et produits	-2	Indemnité reçue
EBITDA courant hors one-offs	1 023	
Marge d'EBITDA courant hors one-offs (en % du CA)	32,4%	

en millions d'euros – net des intérêts minoritaires	1er semestre 2025	Détails
Résultat net part du groupe publié	97	
Total des éléments one-offs	74	
dont éléments one-offs à l'EBITDA courant	0	
dont dot. aux amortissements et dépréciations	7	Dépréciations d'actifs immobiliers et à l'international
dont résultat financier	-2	Complément d'une provision à l'international
dont impôts sur les résultats	69	Surcharge d'impôts sur les sociétés en France et autres
Résultat net part du groupe hors one-offs	171	

1er semestre 2026 hors one-offs

Le Groupe ADP n'a pas identifié d'éléments one-offs significatifs impactant l'EBITDA du premier semestre 2026.

en millions d'euros – net des intérêts minoritaires	1er semestre 2026	Détails
Résultat net part du groupe publié	312	
Total des éléments one-offs	-91	
dont quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	-264	Résultat de cession de 3,4 % du capital de GMR Airports ; Cession d'Embassair
dont résultat financier	93	Intégration des options relatives au capital de GMR Airports ; Reprise de provision relative à Santiago
dont impôts sur les résultats	80	Contribution exceptionnelle d'impôts sur les sociétés en France ; Imposition relative à la cession partielle de GMR Airports, et aux options associées
Résultat net part du groupe hors one-offs	221	