



Aéroports de Paris SA

Rapport financier semestriel

au 30 juin 2021

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

Aéroports de Paris

Société anonyme au capital de 296 881 806 euros

Siège social : 1, rue de France

93290 Tremblay-en-France

R.C.S. Bobigny B 552 016 628

Sommaire

1	DECLARATION DES PERSONNES PHYSIQUES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL	3
2	RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE	4
3	RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'INFORMATION FINANCIERE SEMESTRIELLE	26
4	INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS SEMESTRIELS 2021 ..	28

1 DECLARATION DES PERSONNES PHYSIQUES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

1.1 Responsables du rapport financier semestriel

Augustin de Romanet, Président-Directeur Général.

Philippe Pascal, Directeur Général Adjoint Finances, Stratégie et Administration.

1.2 Attestation des responsables

Nous attestons que, à notre connaissance, les comptes résumés pour le semestre écoulé sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales opérations entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

2 RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE

2.1 Point à date sur la situation liée à l'épidémie de Covid-19

Depuis la mise à l'arrêt brutale du transport aérien au printemps 2020, la reprise du trafic en France et dans le monde se fait au rythme de l'évolution des mesures de restriction à la mobilité applicables dans chaque pays (confinements, quarantaines, fermetures des frontières, etc.) en fonction de l'évolution de la pandémie et notamment de la propagation des nouveaux variants du Covid-19.

Au 1^{er} semestre 2021, le trafic passagers du Groupe ADP¹ est en baisse de - 26,6 % par rapport à la même période en 2020, à 48,8 millions de passagers, soit 29,7 % du niveau du trafic groupe du 1^{er} semestre 2019.

Au 1^{er} semestre 2021, le trafic passagers de Paris Aéroport est en baisse de - 45,7 % par rapport au 1^{er} semestre 2020, avec 10,7 millions de passagers accueillis, soit 20,5 % du niveau du trafic Paris Aéroport du 1^{er} semestre 2019. Les mouvements d'avions à Paris Aéroport sont en baisse de - 21,1 % au 1^{er} semestre 2021 comparé à la même période en 2020. À Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, les plates-formes adaptent leurs infrastructures en fermant ou ouvrant des terminaux en fonction des évolutions du trafic commercial de passagers.

S'agissant des plates-formes à l'international du Groupe ADP, la plupart des aéroports sont ouverts aux vols commerciaux. Toutefois, à la suite de la reprise de la pandémie au mois de mars 2021, un certain nombre de pays ont renforcé les restrictions de déplacements (se référer à la page 12 pour le détail). En Inde, le trafic des plates-formes du groupe GMR Airports a été impacté par la résurgence de la pandémie au printemps 2021.

◆ Situation sociale à Paris

L'activité partielle chez Aéroports de Paris SA, conséquence de la baisse d'activité et de la fermeture des infrastructures, initiée le 23 mars 2020, a été prolongée jusqu'au 30 juin 2021. 87 % des salariés d'ADP ont été concernés par l'activité partielle au cours du 1^{er} semestre 2021 entraînant une baisse des charges courantes de l'ordre de 45 millions d'euros.

Aéroports de Paris SA a conclu avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives un accord de Rupture Conventionnelle Collective (RCC). Cet accord, validé par la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) le 17 décembre 2020, fixe à 1 150 le nombre maximum de départs volontaires dont 700 ne seront pas remplacés. Les premiers départs de l'entreprise ont débuté fin mars 2021 et à fin juin 2021 environ 900 salariés l'ont quitté. A fin décembre 2021, le nombre maximum de départs sera atteint et aura pour Aéroports de Paris SA un effet structurel de réduction des charges, du fait du non-remplacement de 700 postes, estimé à 35 millions d'euros en 2021 et 60 millions d'euros en année pleine.

Par ailleurs, le Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT) et des normes applicables aux salariés d'Aéroports de Paris SA a fait l'objet d'une consultation du Comité Social et Economique le 21 mai 2021 et a été homologué par la Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DRIEETS) le 23 juin 2021. Ce plan, ne visant pas à réduire les effectifs, prévoit à compter de septembre 2021 des mesures de modération salariale, encadrées par une garantie limitant la baisse des rémunérations, préservant les principaux éléments de rémunération (traitement de base, ancienneté, évolution salariale et avantages sociaux). Un accord signé avec la majorité des organisations syndicales représentatives le 13 juillet 2021 permet de préciser des modalités de mise en œuvre de ce plan.

Enfin, une information consultation du Comité Social et Economique en vue d'une refonte de l'organisation a par ailleurs été initiée en mai 2021. Ce projet vise à adapter l'organisation d'Aéroports de Paris SA à la baisse durable de l'activité, à l'évolution de l'entreprise ainsi qu'à la réduction des effectifs faisant suite à la mise en œuvre de l'accord de Rupture Conventionnelle Collective. Il doit permettre de sécuriser la continuité opérationnelle, de préserver les compétences, d'accompagner la RCC en respectant les engagements en matière d'emploi et de répondre aux enjeux du groupe en renforçant son intégration, son agilité, son efficacité et sa durabilité.

◆ Situation à l'international

Du fait de la diminution du trafic due à la pandémie de Covid-19 et de ses conséquences économiques défavorables, dans le cas de certains des actifs internationaux du groupe, des discussions ont dû être ouvertes avec les contreparties impliquées (concedants, banques) dans le but de conserver la viabilité financière et opérationnelle, notamment en demandant des extensions de durée de concession.

S'agissant de **TAV Airports**, des extensions de concessions d'une durée de deux ans ont été obtenues le 15 février 2021 pour les aéroports d'Ankara, Antalya, Bodrum, Gazipasa et Izmir. Les redevances de concession de ces aéroports dues en 2022 seront acquittées en 2024. En outre, TAV Airports a perçu le 16 février 2021 le paiement par l'autorité aéroportuaire d'Etat turque (DHMI) du solde de la créance pour l'indemnisation due en raison de la fermeture anticipée d'Atatürk pour un montant de 196 millions d'euros. Par ailleurs, un accord de restructuration a été conclu entre TAV Tunisia

¹ Le trafic du groupe intègre le trafic des aéroports de Delhi International Airport Limited (DIAL), Hyderabad International Airport Limited (GHIAL) et Mactan-Cebu International Airport à compter du 1^{er} janvier 2019. Il intègre également le trafic d'Almaty International Airport à compter du 1^{er} mai 2019, 2020 et 2021. Hors intégration d'Almaty, le trafic groupe serait de 47,8 millions de passagers au 1^{er} semestre 2021, en baisse de - 18,4 millions de passagers.

et son groupe de prêteurs existants afin de modifier les conditions de financement de la filiale. TAV Airports a enregistré un gain net de 110 millions d'euros à la suite de cette restructuration avec un impact positif sur le résultat financier. Enfin, des restructurations de plusieurs concessions de TAV Airports sont toujours en cours (refinancements, augmentation de capital...).

S'agissant de **GMR airports**, la Haute Cour de Delhi a accordé à titre provisoire à l'aéroport de Delhi le droit de suspendre le paiement des redevances de concession jusqu'à ce qu'un tribunal d'arbitrage statue sur la question.

En raison de la dégradation de la courbe de projection du trafic de l'**aéroport de Santiago du Chili**, les actionnaires ont engagé à l'égard des autorités chiliennes des initiatives dans le but de rétablir l'équilibre économique du projet. En parallèle, l'aéroport de Santiago tient des discussions avec ses prêteurs en vue de restructurer ses engagements de paiement de la dette.

Airport International Group (AIG), société concessionnaire de l'**aéroport d'Amman en Jordanie**, tient des discussions actives avec son concédant afin d'atteindre le rééquilibrage économique et financier de la concession, incluant la négociation d'une extension de sa durée. Une restructuration des obligations à l'égard des prêteurs est menée en parallèle.

A **Madagascar**, des discussions sont en cours avec les prêteurs afin de modifier certaines conditions des prêts contractés par la société de projet.

En conséquence, le Groupe ADP pourrait être amené à apporter un soutien financier à ces sociétés de gestion aéroportuaires dans lesquels il est actionnaire. Ce soutien est estimé, au global, à un maximum de 80 millions d'euros dans le cadre des discussions de restructurations d'ici la fin de l'exercice en cours.

Les contrats de financement dans le cas des concessions opérées notamment par AIG, TAV Esenboga, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum, TAV Ege, TAV Tunisia et d'HAVAS comportent des clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers. En cas de manquement durable, les prêteurs peuvent imposer des conditions de défaut qui peuvent entraîner un recours limité ou nul vis-à-vis des actionnaires. Pour mémoire, les contrats assortis de tels engagements représentent 11,1 % du montant total des emprunts du groupe au 30 juin 2021. A cette date, soit les clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers sont respectées par les sociétés de gestion aéroportuaire, soit, dans le cas contraire, les prêteurs ont accepté de ne pas exercer leurs droits, à l'exception d'AIG. Dans le cas d'AIG, un dialogue est en cours avec les prêteurs.

◆ **Structure financière solide et liquidité renforcée**

Le Groupe ADP disposait d'une trésorerie s'élevant à 2,8 milliards d'euros au 30 juin 2021, dont 0,2 milliard d'euros au niveau de TAV Airports.

Compte tenu de cette trésorerie disponible, le groupe n'anticipe pas de difficultés de trésorerie au regard de ses prévisions sur les 12 prochains mois. Cette trésorerie lui permet à la fois de faire face à ses besoins courants et à ses engagements financiers dont notamment le remboursement d'une dette obligataire d'ADP SA en juillet 2021 pour 400 millions d'euros, mais aussi de disposer de liquidités importantes dans le contexte sanitaire et économique exceptionnel en cours.

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

◆ **Tendances pour le groupe**

A ce jour, l'**hypothèse de trafic pour le Groupe ADP** pour 2021 est revue à la baisse, entre 40 % et 50 % du trafic groupe de l'année 2019¹ (vs. 45 % et 55 % précédemment) et l'**hypothèse de trafic pour Paris Aéroport** entre 30 % et 40 % du trafic 2019 de Paris Aéroport² (vs. 35 % et 45 % précédemment).

Dans ces conditions, le **ratio EBITDA / chiffre d'affaires au niveau du groupe** est également revu à la baisse et devrait être compris entre 15 % et 20 % en 2021 (vs. 18 % et 23 % précédemment).

Le montant des **économies structurelles** à Paris est de l'ordre de 100 à 150 millions d'euros par an.

Le montant des **investissements annuels régulés/non régulés à Paris** (hors investissement financier) pour la période 2021-2022 a été revu à la baisse et est estimé entre 500 et 550 millions d'euros par an (vs. 500 et 600 millions d'euros précédemment). Les investissements pour la période 2023-2024 sont quant à eux estimés entre 650 et 750 millions d'euros par an.

Concernant l'**endettement financier**, le Groupe ADP confirme l'objectif³ d'un **ratio dette financière nette / EBITDA de l'ordre de 6x à 7x d'ici fin 2022**.

Par ailleurs, le groupe confirme que le trafic de Paris Aéroport pourrait revenir au niveau atteint en 2019 entre 2024 et 2027. Dans ce cadre, le trafic est estimé, à Paris, à 65 % - 75 % du niveau de 2019 en 2022, à 75 % - 85 % du niveau de 2019 en 2023 et à 90 % du niveau de 2019 en 2024.

¹ Trafic de référence 2019 de 351,2 millions de passagers, incluant le trafic de GMR Airports à partir du 1^{er} janvier 2019 et d'Almaty à partir du 1^{er} mai 2019.

² Trafic 2019 de Paris Aéroport de 108,0 millions de passagers.

³ Voir le communiqué financier des résultats semestriels 2020 publié le 27 juillet 2020.

2.2 Événements significatifs du 1^{er} semestre 2021

Evolution du trafic au 1^{er} semestre 2021

◆ Trafic Groupe :

	Information sur les suspensions de vols commerciaux et les fermetures d'infrastructures au 30 juin 2021	Statut au 30 juin 2021	Trafic Groupe (mPax)	Variation 2021/2020 ⁽¹⁾ (en %)	Niveau par rapport à 2019 ⁽¹⁾
Paris Aéroport (CDG+ORY)	Paris-CDG : Terminal 3 fermé depuis le 23 mars 2020, Terminal 1 fermé depuis le 30/03/2020, Terminal 2C fermé depuis le 01/12/2020, Hall M du Terminal 2E fermé depuis le 01/02/2021, Terminal 2A fermé depuis le 23/02/2021, Terminal 2G fermé depuis le 23/03/2021. Paris-Orly : Orly 1B fermé depuis le 26/01/2021.	Paris-CDG & Paris-Orly : Ouverts aux vols commerciaux domestiques et internationaux.	10,7	- 45,7 %	20,5 %
Zagreb	Fermeture des frontières aux ressortissants non européens entre le 19/03/2020 et le 11/05/2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux, restrictions de circulation.	0,3	- 38,4 %	22,0 %
Jeddah-Hajj	Fermeture totale depuis le 20/03/2020.	Terminal fermé depuis le 20/03/2020.	0,0	- 100,0 %	0,0 %
Amman	Suspension des vols commerciaux domestiques entre le 17/03/2020 et le 06/06/2020. Suspension des vols commerciaux internationaux entre le 17/03/2020 et le 08/09/2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux.	1,2	- 20,9 %	29,7 %
Maurice	Suspension des vols commerciaux internationaux entre le 19/03/2020 et le 01/10/2020.	Restrictions de trafic. Fermeture des frontières hors vols de rapatriement depuis mars 2021.	0,1	- 93,5 %	3,2 %
Conakry	Fermeture totale entre le 22/03/2020 et le 17/07/2020.	Ouvert aux vols commerciaux internationaux.	0,2	+ 61,4 %	74,5 %
Santiago du Chili	Suspension des vols commerciaux internationaux entre le 17/03/2020 et le 01/10/2020. Fermeture des frontières aux non-résidents depuis le 5 avril 2021.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux, soumis à de fortes restrictions.	3,3	- 48,5 %	26,1 %
Madagascar	Suspension des vols commerciaux domestiques entre le 20/03/2020 et le 06/06/2020 et entre fin mars 2021 et début juin 2021. Suspension des vols commerciaux internationaux entre le 20/03/2020 et le 01/10/2020 et depuis le 04/04/2021.	Antananarivo : fortes restrictions de trafic. Suspension des vols commerciaux internationaux à compter du 4 avril. Nosy Be : aéroport fermé depuis le 29 mars 2021.	0,1	- 64,2 %	14,5 %
New Delhi – GMR Airports	Suspension des vols commerciaux domestiques et internationaux entre le 22/03/2020 et le 25/05/2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux (limités aux pays avec lesquels l'Inde a signé des accords bilatéraux).	14,8	- 12,0 %	45,5 %
Hyderabad – GMR Airports	Suspension des vols commerciaux domestiques et internationaux entre le 22/03/2020 et le 25/05/2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux (limités aux pays avec lesquels l'Inde a signé des accords bilatéraux).	4,9	- 5,6 %	44,0 %
Cebu – GMR Airports	Maintien des vols commerciaux domestiques et internationaux (marqué toutefois par des restrictions de voyages).	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux, fortes restrictions de trafic.	0,5	- 80,9 %	7,4 %
Almaty – TAV Airports	Suspension des vols commerciaux domestiques entre fin mars et fin avril 2020. Reprise des vols commerciaux internationaux depuis juin 2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux.	2,7	+ 72,5 %	97,9 %
Antalya – TAV Airports	Suspension des vols commerciaux internationaux du 27/03/2020 à juillet 2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux.	4,2	+ 69,3 %	31,2 %
Ankara – TAV Airports	Suspension des vols commerciaux internationaux du 27/03/2020 à juillet 2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux.	2,4	- 13,5 %	34,6 %
Izmir – TAV Airports	Suspension des vols commerciaux internationaux du 27/03/2020 à juillet 2020.	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux.	2,5	+ 2,0 %	42,9 %
Autres plates-formes – TAV Airports⁽²⁾	-	Ouverts aux vols commerciaux domestiques et internationaux, des restrictions locales pouvant s'appliquer.	2,9	- 22,0 %	24,5 %
TOTAL GROUPE⁽¹⁾	-	-	48,8	- 26,6 %	29,7 %

(1) Le trafic du groupe intègre le trafic des aéroports de Delhi International Airport Limited (DIAL), Hyderabad International Airport Limited (GHIAL) et Mactan-Cebu International Airport à compter du 1^{er} janvier 2019. Il intègre également le trafic d'Almaty International Airport à compter du 1^{er} mai 2019, 2020 et 2021.

(2) Turquie (Milas-Bodrum & Gazipaşa), Croatie (Zagreb), Arabie Saoudite (Médine), Tunisie (Monastir & Enfidha), Géorgie (Tbilissi & Batumi), Macédoine du Nord (Skopje & Ohrid)

◆ **Trafic à Paris Aéroport**

Sur le 1^{er} semestre 2021, le trafic de Paris Aéroport est en diminution de - 45,7 % avec un total de 10,7 millions de passagers. La répartition géographique se décompose comme suit :

- Le trafic international (hors Europe, incluant DROM-COM) est en recul (- 51,6 %) du fait d'une décroissance de l'ensemble des faisceaux: Asie-Pacifique (- 80,5 %), Amérique du Nord (- 66,2 %), Amérique Latine (- 63,2 %), Moyen-Orient (- 54,8 %), Afrique (- 34,8 %), et les DROM-COM (- 25,9 %) ;
- Le trafic Europe (hors France) est en recul de - 52,6 % ;
- Le trafic France métropolitaine est en recul de - 13,2 % ;
- Le trafic DROM-COM (inclus dans le faisceau international) est en recul de - 25,9 %.

Répartition géographique Paris Aéroport	Variation 2021/2020	Part dans trafic total
France métropolitaine	- 13,2 %	25,9 %
Europe	- 52,6 %	34,7 %
Autre international	- 51,6 %	39,4 %
<i>Dont</i>		
<i>Afrique</i>	<i>- 34,8 %</i>	<i>15,2 %</i>
<i>Amérique du Nord</i>	<i>- 66,2 %</i>	<i>5,9 %</i>
<i>Amérique Latine</i>	<i>- 63,2 %</i>	<i>2,7 %</i>
<i>Moyen Orient</i>	<i>- 54,8 %</i>	<i>4,9 %</i>
<i>Asie-Pacifique</i>	<i>- 80,5 %</i>	<i>2,1 %</i>
<i>DROM-COM</i>	<i>- 25,9 %</i>	<i>8,6 %</i>
Total Paris Aéroport	- 45,7 %	100,0 %

Le nombre de passagers en correspondance est en baisse de - 40,4 %. Le taux de correspondance s'est établi à 27,5 %, en hausse de + 2,3 points par rapport au 1^{er} semestre 2020. Le taux de remplissage est en baisse de - 18,1 points, à 58,5 %. Le nombre de mouvements d'avions (122 412) est en baisse de - 21,1 %.

Abandon de la procédure tendant à l'annulation de l'avis publié par l'Autorité de régulation des transports (ART) le 27 février 2020

Aéroports de Paris avait engagé devant le Conseil d'État, le 3 avril 2020, un recours tendant à l'annulation de l'avis publié par l'ART le 27 février 2020.

L'abandon de la procédure d'élaboration du Contrat de Régulation Economique pour la période 2021-2025, à l'initiative d'Aéroports de Paris, prive d'objet l'avis de cadrage sur le Coût Moyen Pondéré du Capital émis par l'ART. En conséquence, Aéroports de Paris a décidé de se désister dudit recours et la procédure contentieuse est terminée.

Le Groupe ADP annonce la réalisation par TAV Airports de l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan

Comme annoncé le 8 mai 2020¹, un consortium dirigé par TAV Airports (dont le capital est détenu à 46,38 % par le Groupe ADP) a signé le 7 mai 2020 un accord portant sur le rachat d'une participation de 100 % de l'aéroport d'Almaty, et des activités connexes de carburant, qui devraient être déléguées à un opérateur spécialisé, et de services, pour une valeur de 422 millions de dollars.

Le transfert des parts a eu lieu le 29 avril 2021. L'aéroport d'Almaty appartient désormais, au consortium dont TAV Airports est actionnaire à 85 %. VPE Capital, gestionnaire de fonds spécialisé dans les marchés de capitaux en Russie et de la CEI², détient les 15 % restants du consortium, assortis d'une option de vente. L'aéroport est consolidé en intégration globale dans les comptes de TAV Airports et dans les comptes du Groupe ADP.

Le prix d'achat à 100 %³ est de 422 millions de dollars. La crise mondiale que connaît actuellement le transport aérien a conduit à soumettre une partie de ce prix (50 millions de dollars) à un paiement différé selon un calendrier conditionné à l'atteinte d'un niveau de trafic à des dates préalablement fixées et en tous les cas payable au plus tard en 2030.

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

¹ Voir le communiqué de presse du 8 mai 2020 : "Le Groupe ADP annonce la signature d'un accord par TAV Airports pour l'acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan".

² CEI : Communauté des États indépendants.

³ Voir note 2 des annexes aux comptes consolidés au 30 juin 2021.

2.3 Présentation des résultats semestriels

Comptes consolidés du 1^{er} semestre 2021

(en millions d'euros)	S1 2021 ⁽¹⁾	S1 2020	2021/2020
Chiffre d'affaires	989	1 168	- 15,3 %
EBITDA	155	39	+ 116 M€
EBITDA / Chiffre d'affaires	15,6 %	3,3 %	+ 12,3 pts
Résultat opérationnel courant⁽²⁾	(243)	(566)	+ 323 M€
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	- 24,6 %	- 48,5 %	+ 23,9 pts
Résultat opérationnel	(235)	(611)	+ 376 M€
Résultat financier	(21)	(210)	+ 189 M€
Résultat net part du Groupe	(172)	(543)	+ 371 M€

(1) Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir les communiqués de presse du 8 mai 2020 et du 29 avril 2021).

(2) Le Groupe ADP a comptabilisé les résultats de GMR Airports par mise en équivalence à hauteur de 24,99 % entre mars et juin 2020 puis à hauteur de 49 % à partir de juillet 2020 (sur les prises de participation dans la société GMR Airports voir les communiqués de presse des 20 et 26 février 2020, et du 7 juillet 2020).

Chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	S1 2021	S1 2020	2021/2020
Chiffre d'affaires	989	1 168	- 15,3 %
Activités aéronautiques	372	482	- 22,9 %
Commerces et services	289	371	- 22,0 %
dont Société de Distribution Aéroportuaire	84	136	- 38,1 %
dont Relay@ADP	8	13	- 41,1 %
Immobilier	146	149	- 2,3 %
International et développements aéroportuaires	221	225	- 1,6 %
dont TAV Airports ⁽¹⁾	154	141	+ 9,0 %
dont AIG	47	47	+ 0,5 %
Autres activités	83	66	+ 24,9 %
Eliminations inter-segments	(122)	(125)	- 2,9 %

(1) Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir les communiqués de presse du 8 mai 2020 et du 29 avril 2021).

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 989 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2021, en baisse de - 179 millions d'euros, du fait de la baisse du trafic résultant de la crise liée au Covid-19 et plus particulièrement de :

- ♦ la baisse de - 32,0 % du produit des redevances aéronautiques et spécialisées à Paris Aéroport pour respectivement - 31,4 % (- 75 millions d'euros) et - 34,5 % (- 19 millions d'euros) ;
- ♦ la baisse de - 39,8 % du chiffre d'affaires des activités commerciales à Paris Aéroport (- 76 millions d'euros).

Ces effets sont partiellement atténués par la hausse de + 9,0 % du chiffre d'affaires de TAV Airports (+ 13 millions d'euros) liée à l'intégration du chiffre d'affaires de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty à compter du 1^{er} mai 2021¹, pour + 19 millions d'euros.

Le montant des éliminations inter-segments s'élève à - 122 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2021, contre - 125 millions d'euros au 1^{er} semestre 2020.

¹ Sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir les communiqués de presse du 8 mai 2020 et du 29 avril 2021.

EBITDA

(en millions d'euros)	S1 2021 ⁽¹⁾	S1 2020	2021/2020
Chiffre d'affaires	989	1 168	- 179 M€
Charges courantes	(994)	(1 082)	+ 89 M€
Achats consommés	(135)	(137)	+ 2 M€
Services externes	(328)	(354)	+ 27 M€
Charges de personnel	(344)	(374)	+ 30 M€
Impôts et taxes	(155)	(198)	+ 42 M€
Autres charges d'exploitation	(32)	(19)	- 13 M€
Autres charges et produits	159	(47)	+ 206 M€
EBITDA	155	39	+ 116 M€
EBITDA / Chiffre d'affaires	15,6 %	3,3 %	+ 12,3 pts

(1) Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir les communiqués de presse du 8 mai 2020 et du 29 avril 2021).

Le montant des **charges courantes** du groupe s'établit à - 994 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2021 en baisse de - 89 millions d'euros. L'économie de charges courantes liée à la fermeture d'infrastructures à Paris est de l'ordre de 50 millions d'euros au 1^{er} semestre 2021. Les économies liées aux mesures d'activité partielle en conséquence de la baisse d'activité sont de 45 millions d'euros chez ADP SA, 12 millions d'euros au niveau de TAV Airports et 17 millions d'euros pour Société de Distribution Aéroportuaire.

Les charges courantes du groupe se répartissent ainsi :

- ◆ Les **achats consommés** sont en légère baisse de - 2 millions d'euros et s'établissent à - 135 millions d'euros, du fait notamment de :
 - une diminution de - 25 millions d'euros chez les filiales commerciales (Société de Distribution Aéroportuaire et Relay@ADP) sous l'effet de la baisse mécanique des coûts en lien avec la baisse de chiffre d'affaires ;
 - une hausse de + 11 millions d'euros pour Hub One, liée à la hausse de son chiffre d'affaires ;
 - une hausse de + 9 millions d'euros pour TAV Airports, dont + 8 millions d'euros liés à l'intégration dans les comptes d'ADP de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty à compter du 1^{er} mai 2021.
- ◆ Les **charges liées aux services externes** sont en baisse de - 27 millions d'euros et s'établissent à - 328 millions d'euros, notamment du fait d'une baisse de - 34 millions d'euros sur les prestations de services externes et les autres services et charges externes principalement en lien avec la baisse du trafic et la fermeture des infrastructures. Cette baisse est partiellement compensée par la hausse de + 7 millions d'euros des charges d'entretien et de réparation, liée principalement à la réouverture de certains terminaux à Paris et chez TAV Airports afin d'accompagner la reprise progressive du trafic.
- ◆ Les **charges de personnel** sont en baisse de - 30 millions d'euros et s'établissent à - 344 millions d'euros, du fait notamment du maintien de l'activité partielle chez ADP SA (- 45 millions d'euros) ainsi que des mesures similaires à l'international (dont - 12 millions d'euros chez TAV Airports) et dans les filiales commerciales. En France, pour les sociétés du groupe ayant eu recours à l'activité partielle au 1^{er} semestre 2021, celle-ci porte sur une fourchette comprise entre 80 % et 90 % des effectifs équivalent temps plein selon les mois et les entités concernées. Dans les filiales à l'international, l'accompagnement de la décroissance d'activité a été adapté en prenant en compte les dispositifs réglementaires ainsi que les mesures gouvernementales locales.
- ◆ Le montant des **impôts et taxes** est en baisse de - 42 millions d'euros et s'établit à - 155 millions d'euros, notamment du fait d'une diminution de la taxe foncière en lien avec les dégrèvements liés aux infrastructures fermées, pour 34 millions d'euros.
- ◆ Les **autres charges d'exploitation** sont en hausse de + 13 millions d'euros et s'élèvent à - 32 millions d'euros, du fait de pertes sur créances irrécouvrables, liées notamment à la faillite d'Aigle Azur en 2019.

Les **autres charges et produits** représentent un produit net de + 159 millions d'euros, en hausse de + 206 millions d'euros au 1^{er} semestre 2021, du fait de :

- ◆ la baisse des dépréciations de créances, à 13 millions d'euros, du fait de l'effet de base favorable par rapport aux dépréciations de créances enregistrées pour 63 millions d'euros au 1^{er} semestre 2020, ainsi qu'à la reprise de certaines provisions (notamment créance Aigle Azur) au 1^{er} semestre 2021 ;
- ◆ la hausse des autres produits opérationnels de + 125 millions d'euros suite à des gains ponctuels liés au retour en pleine propriété de certains immeubles sur les plates-formes parisiennes (117 millions d'euros).

Sur le 1^{er} semestre 2021, l'**EBITDA consolidé** du groupe s'élève à 155 millions d'euros. Le taux de marge brute¹ associé est de 15,6 %, en hausse de + 12,3 points.

¹ EBITDA / Chiffre d'affaires.

Résultat net part du Groupe

(en millions d'euros)	S1 2021 ⁽¹⁾	S1 2020	2021/2020
EBITDA	155	39	+ 116 M€
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels	(333)	(514)	+ 181 M€
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence ⁽²⁾	(65)	(91)	+ 26 M€
Résultat opérationnel courant	(243)	(566)	+ 323 M€
Autres charges et produits opérationnels	8	(45)	+ 53 M€
Résultat opérationnel	(235)	(611)	+ 376 M€
Résultat financier	(21)	(210)	+ 189 M€
Résultat avant impôt	(256)	(821)	+ 564 M€
Impôts sur les résultats	69	92	- 23 M€
Résultat net des activités poursuivies	(187)	(729)	+ 542 M€
Résultat net	(188)	(732)	+ 544 M€
Résultat net part des intérêts minoritaires	(16)	(189)	+ 173 M€
Résultat net part du Groupe	(172)	(543)	+ 371 M€

(1) Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir les communiqués de presse du 8 mai 2020 et du 29 avril 2021).

(2) Le Groupe ADP a comptabilisé les résultats de GMR Airports par mise en équivalence à hauteur de 24,99 % entre mars et juin 2020 puis à hauteur de 49 % à partir de juillet 2020 (sur les prises de participation dans la société GMR Airports voir les communiqués de presse des 20 et 26 février 2020, et du 7 juillet 2020).

Le **résultat opérationnel courant** s'établit à - 243 millions d'euros, en hausse de + 323 millions d'euros, du fait notamment de :

- ◆ la hausse de l'EBITDA pour + 116 millions d'euros ;
- ◆ l'effet de base favorable du fait de la comptabilisation au 1^{er} semestre 2020 de dépréciations d'actifs incorporels de Société de Distribution Aéroportuaire (pour - 51 millions d'euros) et d'un actif du groupe à l'international (pour - 132 millions d'euros) ;
- ◆ l'amélioration du résultat des entreprises mises en équivalence, en hausse de + 26 millions d'euros au 1^{er} semestre 2021, à - 65 millions d'euros, dont TAV Airports pour + 15 millions d'euros.

Le **résultat opérationnel** s'élève à - 235 millions d'euros, en hausse de + 376 millions, suite notamment à :

- ◆ la hausse du résultat opérationnel courant pour + 323 millions d'euros ;
- ◆ l'effet de base favorable du fait de la comptabilisation au 1^{er} semestre 2020 d'une dépréciation¹ de l'écart de valeur d'acquisition (goodwill) constaté lors de la prise de contrôle d'une concession à l'international.

Le **résultat financier** s'établit à - 21 millions d'euros, en hausse de + 189 millions, du fait notamment de l'accord sur la restructuration de la dette de TAV Tunisie (pour un gain net de + 110 millions d'euros) et de l'effet de base favorable des dépréciations d'actifs financiers à l'international pour 79 millions d'euros au 1^{er} semestre 2020. Par ailleurs, le coût de l'endettement brut est en hausse de + 42 millions d'euros.

L'**endettement financier net**² du Groupe ADP s'établit à 8 027 millions d'euros au 30 juin 2021, contre 7 484 millions d'euros au 31 décembre 2020.

Les **impôts sur les résultats** représentent un produit d'impôt s'élevant à 69 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2021, en baisse de - 23 millions d'euros par rapport au 1^{er} semestre 2020, lié à l'amélioration du résultat avant impôts.

Le **résultat net** s'élève à - 188 millions d'euros au 1^{er} semestre 2021, contre - 732 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2020.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le **résultat net part du Groupe** s'inscrit en hausse de + 371 millions d'euros par rapport au 1^{er} semestre 2020, à - 172 millions d'euros.

¹ Pour un montant de 43 millions d'euros au 31 décembre 2020.

² Dette brute diminuée des dérivés actifs de couverture de juste valeur, de la trésorerie et équivalents de trésorerie et des liquidités soumises à restriction.

Analyse par segment

Activités aéronautiques – Plates-formes franciliennes

(en millions d'euros)	S1 2021	S1 2020	2021/2020
Chiffre d'affaires	372	482	- 22,9 %
Redevances aéronautiques	163	237	- 31,4 %
Redevances passagers	68	134	- 49,1 %
Redevances atterrissage	52	62	- 15,9 %
Redevances stationnement	42	41	+ 2,7 %
Redevances spécialisées	36	54	- 34,5 %
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	158	174	- 9,4 %
Autres produits	16	17	- 2,9 %
EBITDA	(108)	(55)	- 53 M€
Résultat opérationnel courant	(285)	(222)	- 63 M€
EBITDA / Chiffre d'affaires	- 29,0 %	- 11,4 %	- 17,7 pts
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	- 76,6 %	- 46,0 %	- 30,6 pts

Au 1^{er} semestre 2021, le **chiffre d'affaires du segment Activités aéronautiques**, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, est en baisse de - 22,9 %, à 372 millions d'euros. Il ne varie pas dans la même proportion que l'évolution du trafic de passagers à Paris Aéroport sur la période (- 45,7 %), du fait notamment de la rigidité des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires.

Le produit des **redevances aéronautiques** (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) est en baisse de - 31,4 % à 163 millions d'euros, sous l'effet de la baisse du trafic de passagers par rapport au 1^{er} semestre 2020. Pour rappel, l'évolution tarifaire moyenne des tarifs des redevances pour 2021 est de 2,2 % à compter du 1^{er} avril 2021. L'intégration de la redevance informatique d'enregistrement et d'embarquement (système CREWS) à la redevance par passager à compter de la période tarifaire 2021-2022 n'a pas d'effet sur le niveau des tarifs.

Le produit des **redevances spécialisées** est en baisse de - 34,5 %, à 36 millions d'euros, sous l'effet de la baisse du trafic de passagers.

Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires sont en baisse de - 9,4 %, à 158 millions d'euros, sous l'effet de la baisse du trafic de passagers.

Les **autres produits**, constitués notamment de refacturations à la Direction des Services de la Navigation Aérienne, de locations liées à l'exploitation des aérogares et d'autres prestations de travaux réalisées pour des tiers, sont en baisse de - 2,9 %. Ils s'élèvent à 16 millions d'euros au 1^{er} semestre 2021.

L'EBITDA est en baisse de - 53 millions à - 108 millions d'euros du fait de la baisse du chiffre d'affaires et malgré l'effet positif de la fermeture des infrastructures et des mesures d'activité partielle.

Le **résultat opérationnel courant** est en baisse de - 63 millions d'euros, à - 285 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2021, du fait essentiellement de la baisse de l'EBITDA.

Commerces et services – Plates-formes franciliennes

(en millions d'euros)	S1 2021	S1 2020	2021/2020
Chiffre d'affaires	289	371	- 22,0 %
Activités commerciales	115	191	- 39,8 %
<i>Société de Distribution Aéroportuaire</i>	84	136	- 38,1 %
<i>Relay@ADP</i>	8	13	- 41,1 %
<i>Autres Boutiques et Bars et Restaurants</i>	9	18	- 47,6 %
<i>Publicité</i>	6	13	- 54,8 %
<i>Autres produits</i>	8	11	- 28,4 %
Parcs et accès	31	44	- 29,5 %
Prestations industrielles	68	57	+ 18,3 %
Recettes locatives	58	59	- 2,2 %
Autres produits	17	19	- 8,1 %
EBITDA	26	42	- 16 M€
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence	0	(2)	+ 2 M€
Résultat opérationnel courant	(49)	(103)	+ 54 M€
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	8,9 %	11,5 %	- 2,4 pts
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	- 17,0 %	- 28,4 %	+ 10,9 pts

Sur le 1^{er} semestre de l'année 2021, le **chiffre d'affaires du segment Commerces et services**, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, baisse de - 22,0 %, à 289 millions d'euros.

Le **chiffre d'affaires des activités commerciales**¹ se compose des revenus perçus sur les boutiques côté pistes et côté ville, les bars et restaurants, les activités banques et change et les loueurs de voitures ainsi que le chiffre d'affaires lié à la publicité.

Sur le 1^{er} semestre 2021, le chiffre d'affaires des activités commerciales s'élève à 115 millions d'euros.

Pour rappel, ce chiffre tient compte de l'intégration globale de Société de Distribution Aéroportuaire, dont le chiffre d'affaires s'élève à 84 millions d'euros, en baisse de - 52 millions d'euros, et de Relay@ADP, dont le chiffre d'affaires s'élève à 8 millions d'euros, en baisse de - 5 millions d'euros.

Le CA/Pax² des boutiques en zone réservée connaît une hausse à 23,3 euros sur le 1^{er} semestre 2021 : il est ainsi en hausse de + 17,7 % par rapport au 1^{er} semestre 2020 malgré la fermeture des commerces non essentiels entre le 20 mars et le 19 mai 2021. Sur la même période, le CA/Pax au terminal 2EK de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle s'élève à 58,0 euros, en hausse de + 31,3 % par rapport au 1^{er} semestre 2020, confortant le Groupe ADP dans l'efficacité du modèle de ses commerces.

Le chiffre d'affaires des **parkings** est en baisse de - 29,5 %, à 31 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires des **prestations industrielles** (fourniture d'électricité et d'eau) est en hausse de + 18,3 %, à 68 millions d'euros.

Le produit des **recettes locatives** (locations de locaux en aérogares) est en légère baisse de - 2,2 % à 58 millions d'euros.

Les **recettes des autres produits** (essentiellement constitués de prestations internes) sont en baisse de - 8,1 %, à 17 millions d'euros.

L'EBITDA du segment est en baisse de - 16 millions d'euros, à 26 millions d'euros. La baisse du chiffre d'affaires est partiellement compensée par la hausse de l'EBITDA de Société de Distribution Aéroportuaire et Relay@ADP pour + 6 millions d'euros, ainsi que par un effet de base favorable de la comptabilisation de dépréciations de créances clients au 1^{er} semestre 2020 pour + 7 millions d'euros.

Le **résultat opérationnel courant** s'affiche néanmoins en hausse de + 54 millions d'euros, à - 49 millions d'euros, du fait notamment de l'effet de base favorable de l'absence de dépréciations au 1^{er} semestre 2021, par rapport à la dépréciation d'actifs incorporels relative à Société de Distribution Aéroportuaire pour 51 millions d'euros au 1^{er} semestre 2020.

¹ Voir le chapitre 7 du document d'enregistrement universel 2020 mis à disposition le 18 mars 2021.

² Chiffre d'affaires des boutiques côté pistes divisé par le nombre de passagers au départ (CA/Pax).

Immobilier – Plates-formes franciliennes

(en millions d'euros)	S1 2021	S1 2020	2021/2020
Chiffre d'affaires	146	149	- 2,3 %
Chiffre d'affaires externe ¹	121	126	- 3,9 %
Terrains	55	60	- 7,6 %
Bâtiments	36	36	+ 1,4 %
Autres	29	30	- 2,8 %
Chiffre d'affaires interne	25	24	+ 6,1 %
EBITDA	206	62	+ 143 M€⁽¹⁾
Quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence	0	0	- 0 M€
Résultat opérationnel courant	178	37	+ 141 M€
EBITDA / Chiffre d'affaires	141,3 %	41,9 %	+ 99,4 pts
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	122,1 %	25,0 %	+ 97,1 pts

⁽¹⁾ L'écart entre les données S1 2021 et S1 2020 résulte d'un arrondi.

Sur le 1^{er} semestre 2021, le **chiffre d'affaires du segment Immobilier**, qui se rapporte aux seules activités parisiennes, est en légère baisse de - 2,3 %, à 146 millions d'euros.

Le **chiffre d'affaires externe¹** est en légère baisse de - 3,9 %, à 121 millions d'euros.

L'**EBITDA** du segment s'établit en hausse de + 143 millions d'euros, à 206 millions d'euros du fait notamment des gains ponctuels liés au retour en pleine propriété de certains immeubles sur les plates-formes parisiennes pour 117 millions d'euros et de l'effet de base favorable lié à la comptabilisation de dépréciations de créances au 1^{er} semestre 2020 pour 23 millions d'euros.

Le **résultat opérationnel courant** est en hausse de + 141 millions d'euros, à 178 millions d'euros.

¹ Réalisé avec des tiers (hors groupe).

International et développements aéroportuaires

(en millions d'euros)	S1 2021 ⁽¹⁾	S1 2020	2021/2020
Chiffre d'affaires	221	225	- 1,6 %
ADP International	64	81	- 21,5 %
dont AIG	47	47	+ 0,5 %
dont ADP Ingénierie	13	25	- 49,8 %
TAV Airports	154	141	+ 9,0 %
Société de Distribution Aéroportuaire Croatie	2	2	- 17,8 %
EBITDA	20	(16)	+ 36 M€
Quote-part de résultat des MEE ⁽²⁾	(64)	(88)	+ 24 M€
Résultat opérationnel courant	(90)	(277)	+ 186 M€⁽³⁾
EBITDA / Chiffre d'affaires	9,0 %	- 7,2 %	+ 16,2 pts
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	- 40,9 %	- 123,2 %	+ 82,3 pts

⁽¹⁾ Les comptes de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty ont été inclus dans les comptes consolidés de TAV Airports à compter de mai 2021 (sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir les communiqués de presse du 8 mai 2020 et du 29 avril 2021).

⁽²⁾ Le Groupe ADP a comptabilisé les résultats de GMR Airports par mise en équivalence à hauteur de 24,99 % entre mars et juin 2020 puis à hauteur de 49 % à partir de juillet 2020 (sur les prises de participation dans la société GMR Airports voir les communiqués de presse des 20 et 26 février 2020, et du 7 juillet 2020).

⁽³⁾ L'écart entre les données S1 2021 et S1 2020 résulte d'un arrondi.

Sur le 1^{er} semestre 2021, le **chiffre d'affaires du segment International et développements aéroportuaires** s'élève à 221 millions d'euros, en légère baisse de - 1,6 % par rapport à 2020, du fait principalement de la baisse du chiffre d'affaires d'ADP Ingénierie de - 12 millions d'euros, à 13 millions d'euros. Le Groupe ADP a finalisé un processus d'information et de consultation des instances représentatives du personnel d'ADP Ingénierie et lancé un projet de plan de sauvegarde de l'emploi associé au plan de fermeture à l'amiable de la société. Le groupe compte maintenir une activité d'ingénierie pour compte de tiers à l'international, regroupée autour d'ADP International.

Le chiffre d'affaires d'**AIG** se maintient, à 47 millions d'euros, malgré la baisse des redevances passagers pour - 7 millions d'euros liée à la baisse du trafic enregistrée à Amman (- 20,9 %), du fait en particulier de la hausse des recettes non aéronautiques, notamment locatives, pour + 7 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires de **TAV Airports** est en hausse de + 13 millions d'euros, à 154 millions d'euros, du fait de l'intégration dans les comptes du groupe de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan¹ à compter du 1^{er} mai 2021. Hors intégration d'Almaty, le chiffre d'affaires de TAV Airports serait en baisse de - 5 millions d'euros du fait notamment de la baisse du chiffre d'affaires de TAV OS (société spécialisée dans la gestion des salons en aéroport) pour - 9 millions d'euros et de BTA (société spécialisée dans les bars et restaurants) pour - 3 millions d'euros, du fait de l'impact de la crise liée au Covid-19. Ces baisses sont limitées par la bonne performance d'HAVAS, pour + 5 millions d'euros du fait de la hausse du nombre de vols servis, et TAV IT pour + 3 millions d'euros, du fait de nouveaux contrats.

L'EBITDA de TAV Airports est en hausse de + 31 millions d'euros, à + 21 millions d'euros, en lien avec la hausse du chiffre d'affaires (+ 13 millions d'euros), et avec la baisse des charges courantes (- 14 millions d'euros par rapport au 1^{er} semestre 2020), liée aux mesures d'optimisation.

L'EBITDA du segment international et développements aéroportuaires est en hausse de + 36 millions d'euros, à 20 millions d'euros, malgré la baisse du chiffre d'affaires du segment, du fait principalement des actions menées pour réduire les charges courantes, notamment chez TAV Airports.

Le **résultat opérationnel courant** du segment s'élève à - 90 millions d'euros, contre un résultat à - 277 millions d'euros au 1^{er} semestre 2020, du fait de :

- ♦ l'effet de base favorable lié à la dépréciation d'un actif incorporel à l'international au 1^{er} semestre 2020 pour 132 millions d'euros ;
- ♦ la hausse du résultat des sociétés mises en équivalence de + 24 millions d'euros, à - 64 millions d'euros au 1^{er} semestre 2021, s'expliquant principalement par une amélioration du résultat des sociétés mises en équivalence de TAV Airports pour + 15 millions d'euros, dont + 10 millions d'euros à Antalya liés à la reprise du trafic (+ 69,3 % au 1^{er} semestre 2021 comparé au 1^{er} semestre 2020).

¹ Sur l'acquisition de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty, voir les communiqués de presse du 8 mai 2020 et du 29 avril 2021.

Autres activités

(en millions d'euros)	S1 2021	S1 2020	2021/2020
Produits	83	66	+ 24,9 %
<i>Hub One</i>	77	64	+ 20,4 %
EBITDA	12	7	+ 5 M€
Résultat opérationnel courant	4	0	+ 4 M€
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	14,5 %	11,0 %	+ 3,5 pts
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	4,5 %	- 0,4 %	+ 4,9 pts

Sur le 1^{er} semestre 2021, le **produit du segment Autres activités** est en hausse de + 24,9 %, à 83 millions d'euros.

Hub One voit son chiffre d'affaires en hausse de + 20,4 %, à 77 millions d'euros.

L'**EBITDA** du segment s'élève à + 12 millions d'euros, en hausse de + 5 millions d'euros, du fait notamment de la hausse de l'EBITDA d'Hub One pour + 3 millions d'euros.

Le **résultat opérationnel courant** du segment s'élève à + 4 millions d'euros, en hausse de + 4 millions d'euros.

2.4 Flux de trésorerie

(en millions d'euros)	S1 2021	S1 2020
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	134	112
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(600)	(1 176)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(240)	1 830
Incidences des variations de cours des devises	(1)	(2)
Variation de la trésorerie	(707)	764
Trésorerie d'ouverture	3 458	1 972
Trésorerie de clôture	2 751	2 736

Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

(en millions d'euros)	S1 2021	S1 2020
Résultat opérationnel	(235)	(611)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	263	658
Produits financiers nets hors coût de l'endettement	(11)	(28)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	17	19
Variation du besoin en fonds de roulement	(147)	24
Impôts sur le résultat payés	70	(44)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	194	113
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	134	112

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements

(en millions d'euros)	S1 2021	S1 2020
Investissement corporels, incorporels et de placement	(215)	(344)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(120)	(80)
Investissements financiers, filiales et participations (nets de la trésorerie acquise)	(299)	(690)
Variation des autres actifs financiers	18	(68)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	2	2
Dividendes reçus	14	4
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(600)	(1 176)

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

(en millions d'euros)	S1 2021	S1 2020
Encaissements provenant des emprunts à long terme	214	2 531
Remboursement des emprunts à long terme	(85)	(763)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(9)	(7)
Subventions reçues au cours de la période	(1)	1
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	(1)	-
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	-	(3)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	-	(32)
Variation des autres passifs financiers	(46)	46
Intérêts payés	(170)	(121)
Intérêts reçus	33	2
Flux relatifs aux activités non poursuivies	(175)	176
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(240)	1 830

2.5 Endettement

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

L'endettement financier net du Groupe ADP est en hausse, à 8 027 millions d'euros au 30 juin 2021, contre 7 484 millions euros au 31 décembre 2020.

Le ratio dette nette / EBITDA s'établit à 28,26 au 30 juin 2021 contre 44,55 à fin 2020.

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Emprunts et dettes financières	10 788	10 968
Dette liée à l'option de vente des minoritaires	102	27
Endettement financier brut	10 890	10 995
Instruments financiers dérivés actif	8	7
Trésorerie et équivalents de trésorerie(i)	2 767	3 463
Liquidités soumises à restriction (ii)	88	41
Endettement financier net	8 027	7 484
Endettement financier net / EBITDA	28,26	44,55
Endettement financier net / Capitaux propres (gearing) (iii)	196 %	178 %

(i) dont 39 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

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

2.6 Principaux risques et incertitudes pour le 2nd semestre 2021

Les principaux risques et incertitudes auxquels le groupe s'estime confronté sont décrits dans le chapitre 3 "Facteurs de risques" du Document d'Enregistrement Universel 2020, déposé le 18 mars 2021 auprès de l'Autorité des Marchés Financiers sous le numéro D. 20-0149.

La description des principaux risques figurant dans le chapitre 3.2 du Document d'Enregistrement Universel 2020 a été mise à jour (voir tableau ci-après) à la date de diffusion du présent rapport financier semestriel pour l'appréciation des risques et incertitudes majeurs pouvant affecter le groupe sur la fin de l'exercice en cours.

Les informations à caractère prévisionnel contenues dans le présent rapport sont susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées et restent notamment subordonnées aux facteurs de risques et incertitudes.

Les facteurs de risques figurant dans le Document d'Enregistrement Universel 2020 sont présentés par catégories sans hiérarchisation entre elles. Les risques sont classés, au sein d'une même catégorie, par ordre d'importance décroissant, et sont numérotés afin de faciliter le lien entre le tableau suivant et les descriptions détaillées.

Ils sont repris en synthèse dans le tableau suivant qui reprend une hiérarchisation selon leur « criticité nette ». Le Groupe ADP a identifié, dans le tableau ci-après, certains risques extra-financiers figurant au sein de la Déclaration de Performance Extra Financière (DPEF) 2020 d'Aéroports de Paris (section 15.8 du Document d'Enregistrement Universel 2020), qu'il juge significatifs pour la présente description des risques importants et propres aux activités du Groupe ADP.

Les facteurs de risques du Groupe ADP sont regroupés en cinq catégories de risques (risques liés à la pandémie de Covid-19, risques de menaces externes, risques liés au maintien et à la robustesse des capacités aéroportuaires, risque lié aux projets de développement des plates-formes du groupe, risques liés à la conformité). Chacune de ces cinq catégories inclut un ou plusieurs facteurs de risques, avec un total de 14 facteurs de risques.

Catégories	Description	Criticité nette	Mise à jour de la description	
			Risque extra-financier	détaillée au S1 2021
Risques pour le modèle économique	1 – A : Dans un contexte sanitaire instable, les incertitudes pesant sur la reprise du trafic aérien et à son rétablissement au niveau de celui de 2019 pèsent sur les activités du Groupe ADP.	+++	✓	✓
	1 – B : Dans un contexte de pandémie de Covid-19, la réduction significative des activités du Groupe ADP affecte ses équilibres économiques, financiers et sociaux.	+++	✓	✓
	1 – C : Les incertitudes sur le cadre juridique de la régulation et la pratique décisionnelle de l'ART sont susceptibles d'affecter le modèle économique du Groupe ADP.	+++		✓
	1 – D : Au regard de la crise sanitaire d'ampleur sans précédent, le Groupe ADP fait face à un réel enjeu de préservation et d'adaptation de ses efforts de qualité de service.	+++		
	1 – E : L'activité du Groupe ADP repose sur des secteurs économiques spécifiques fragilisés par la crise liée au Covid-19.	+		✓
	1 – F : Aéroports de Paris conserve un niveau de trésorerie satisfaisant pour faire face à ses engagements dans le contexte économique et sanitaire en cours.	+		✓
Risques de menaces externes	2 – A : Dans un contexte mondial d'augmentation des cyberattaques, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses systèmes d'information.	+++		✓
	2 – B : Dans un contexte géopolitique mondial marqué par une menace terroriste en perpétuelle évolution, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses installations ou sur les actifs qu'il exploite.	+++		✓
Risques liés au maintien et à la robustesse des capacités aéroportuaires	3 – A : Le Groupe ADP fait face à des enjeux de robustesse de ses réseaux clés (électricité, énergie, eau, informatique et télécommunication).	+		
	3 – B : Le Groupe ADP doit faire face à des enjeux de maintenance de son patrimoine.	+		✓
Risque lié aux projets de développement des plates-formes du groupe	4 – A : Une prise en compte insuffisante des enjeux environnementaux pourrait affecter négativement l'activité et les perspectives de croissance du Groupe ADP, voire conduire à une décroissance du trafic aérien.	+++	✓	✓
Risques liés à la conformité	5 – A : Des pratiques contraires à l'éthique et la compliance dans la conduite des affaires par des collaborateurs ou des partenaires pourraient porter atteinte à la réputation et donc à la valeur actionnariale du Groupe ADP.	++	✓	✓
	5 – B : Les évolutions réglementaires peuvent porter atteinte à l'activité du Groupe ADP et générer des coûts de mise en conformité importants.	++		✓
	5 – C : Le Groupe ADP est soumis à des normes de sécurité de l'aviation civile particulièrement contraignantes et dont le non-respect pourrait avoir des conséquences néfastes sur son activité d'exploitant d'aéroports.	+		
Légende		+++	++	+
Criticité nette		Forte criticité	Criticité moyenne	Faible criticité
		++	++	+++
Evolution de la criticité nette depuis le 31 décembre 2020		Baisse de la criticité	Niveau inchangé	Hausse de la criticité

À l'instar d'autres sociétés cotées, le Groupe ADP est confronté à des risques de change et de taux d'intérêt. Néanmoins, au regard notamment de sa situation financière et de sa notation (A, perspective négative depuis le 25 mars 2020, note long terme attribuée par l'agence Standard & Poor's), le Groupe ADP considère que les risques de taux d'intérêt ne sont pas matériels. Ils sont décrits dans les annexes aux comptes consolidés du groupe. Pour les risques de change, le groupe est désormais soumis aux variations de la Roupie Indienne (INR). Néanmoins, le groupe considère que les risques de change sont peu matériels.

1 – Risques pour le modèle économique

1 – A : Dans un contexte sanitaire instable, les incertitudes pesant sur la reprise du trafic aérien et à son rétablissement au niveau de celui de 2019 pèsent sur les activités du Groupe ADP.

La survenance d'un événement sanitaire d'ampleur sans précédent telle que la pandémie de Covid-19 a eu plusieurs incidences sur le groupe :

- ◆ la diminution drastique du trafic aérien, du fait des restrictions au voyage imposées par les États, entraînant une réduction significative de ses activités ;
- ◆ la nécessité d'adapter ses mesures sanitaires pour garantir la sécurité de ses salariés (voir section 15.2 du Document d'Enregistrement Universel 2020, paragraphe « Objectif permanent de santé et de sécurité au travail »), des personnels travaillant sur ses plates-formes, des passagers et, le cas échéant, de leurs accompagnants.

Les multiples mesures restrictives et fermetures de frontières mises en place dans la plupart des pays du monde pour limiter la propagation du Covid-19 ont conduit à l'arrêt brutal du trafic aérien et à une dégradation durable de son évolution. Les secteurs du transport aérien et du tourisme ont particulièrement été touchés par cette tendance.

Conséquence directe de cette crise sanitaire, le trafic en baisse du Groupe ADP a généré une diminution des activités des plates-formes aéroportuaires du groupe, en particulier pour les segments « aéroportuaires », « commerces et services » et « international et développements aéroportuaires ».

L'inscription dans la durée de la pandémie de Covid-19 et des mesures de restrictions sanitaires associées pourrait continuer d'affecter le secteur aéronautique, retarder la reprise du trafic aérien et des activités des plates-formes du groupe.

La plupart des études prospectives conduites par des organismes du secteur (OACI et IATA, notamment) et les sociétés de conseil prévoient une reprise lente et progressive du trafic par région. Cette reprise, mesurée par le nombre d'années nécessaires pour atteindre un trafic similaire à celui de 2019, dépend notamment de la durée des mesures de restriction à la mobilité, des conditions économiques de chaque région et des perspectives du développement du transport aérien. Le rétablissement du trafic aérien à Paris au niveau de celui de 2019 est attendu entre 2024 et 2027.

Cette situation et ses conséquences sur le secteur du transport aérien et sur les plates-formes parisiennes en particulier soulignent combien une présence à l'international sur des marchés dynamiques (par exemple en Inde avec notamment la prise de participations de GMR Airports pour 49 % en 2020) constitue un facteur clé pour la stabilisation et la reprise des activités du groupe. En effet, les modalités et le calendrier de retour à la normale du trafic diffèrent selon les zones géographiques, tandis que la dimension mondiale du Groupe ADP est un atout pour travailler au rétablissement des connexions aériennes dans un cadre sécurisé au plan sanitaire.

Dans ce contexte, l'ensemble des plates-formes du groupe ont adapté et adaptent leurs dispositifs de mesures sanitaires pour offrir aux passagers un haut niveau d'exigence sanitaire tout au long du parcours et ainsi contribuer au retour de la confiance dans le transport aérien. Dans le cadre du programme Airport Health Accreditation (AHA) destiné à évaluer les mesures sanitaires déployées en aéroport, l'ACI (Airports Council International) – association de référence regroupant la plupart des aéroports du monde – a déjà attribué sa certification à 24 aéroports appartenant au réseau du Groupe ADP, parmi lesquels figurent les aéroports parisiens Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, mais aussi les aéroports internationaux d'Antananarivo à Madagascar, d'Ankara et de Gazipaşa en Turquie, de Conakry en Guinée, de Médine en Arabie Saoudite, de Port Louis à Maurice, d'Enfidha et de Monastir en Tunisie, de Delhi et d'Hyderabad en Inde, de Skopje en Macédoine du Nord et de Zagreb en Croatie.

À Paris, en plus de nombreuses mesures déjà déployées et des adaptations portées à ses processus tout au long du parcours à l'aéroport, le groupe a procédé à la signature d'un partenariat avec le réseau de laboratoires Cerballiance pour faciliter la réalisation des tests de dépistage nécessaires au départ des passagers, au lancement d'un projet d'innovation « Safe Travel Challenge » au-delà même des mesures sanitaires standard. Les compagnies aériennes ont elles-mêmes déployé des modalités de contrôles au départ. Enfin, le Groupe ADP soutient activement les services de l'Etat dans le déploiement des mesures de contrôle sanitaire aux arrivées, permettant ainsi de protéger le territoire national contre l'extension de la maladie tout en ne restreignant pas l'activité aérienne.

1 – B : Dans un contexte de pandémie de Covid-19, la réduction significative des activités du Groupe ADP affecte ses équilibres économiques, financiers et sociaux

L'inscription dans la durée de la crise sanitaire pourrait continuer de peser sur le secteur aéronautique, la reprise du trafic aérien et avoir des conséquences lourdes sur la santé financière du Groupe ADP.

En réponse à cette crise et aux bouleversements durables qu'elle entraîne, l'enjeu du Groupe ADP est d'adapter son modèle économique et social pour passer d'un modèle d'accompagnement de la croissance à un modèle de gestion d'une situation dans laquelle les activités et les investissements sont réduits.

Dans ce contexte perturbé et marqué par les incertitudes sanitaires, le Groupe ADP a :

- ◆ engagé un important plan d'optimisation opérationnel et financier se traduisant par des fermetures d'infrastructures et la recherche d'adaptation de l'ouverture des infrastructures en fonction du niveau et de la nature du trafic ;
- ◆ effectué une revue des trajectoires financières de ses actifs ou groupe d'actifs en France et à l'étranger

¹ Appel à projets de solutions innovantes en matière sanitaire. Pour les projets retenus, des expérimentations relatives ont été mises en œuvre.

qu'il s'agisse de participations minoritaires ou de sociétés contrôlées.

Du fait de la diminution du trafic due à la pandémie de Covid-19 et de ses conséquences économiques défavorables, dans le cas de certains des actifs internationaux du groupe, des discussions ont dû être ouvertes avec les contreparties impliquées (concedants, banques) dans le but de conserver la viabilité financière et opérationnelle, notamment en demandant des extensions de durée de concession.

S'agissant de **TAV Airports**, des extensions de concessions d'une durée de deux ans ont été obtenues le 15 février 2021 pour les aéroports d'Ankara, Antalya, Bodrum, Gazipasa et Izmir. Les redevances de concession de ces aéroports dues en 2022 seront acquittées en 2024. En outre, TAV Airports a perçu le 16 février 2021 le paiement par l'autorité aéroportuaire d'Etat turque (DHMI) du solde de la créance pour l'indemnisation due en raison de la fermeture anticipée d'Atatürk pour un montant de 196 millions d'euros. Par ailleurs, un accord de restructuration a été conclu entre TAV Tunisia et son groupe de prêteurs existants afin de modifier les conditions de financement de la filiale. TAV Airports a enregistré un gain net de 110 millions d'euros à la suite de cette restructuration avec un impact positif sur le résultat financier. Enfin, des restructurations de plusieurs concessions de TAV Airports sont toujours en cours (refinancements, augmentation de capital...).

S'agissant de **GMR airports**, la Haute Cour de Delhi a accordé à titre provisoire à l'aéroport de Delhi le droit de suspendre le paiement des redevances de concession jusqu'à ce qu'un tribunal d'arbitrage statue sur la question.

En raison de la dégradation de la courbe de projection du trafic de l'**aéroport de Santiago du Chili**, les actionnaires ont engagé à l'égard des autorités chiliennes des initiatives dans le but de rétablir l'équilibre économique du projet. En parallèle, l'aéroport de Santiago tient des discussions avec ses prêteurs en vue de restructurer ses engagements de paiement de la dette.

Airport International Group (AIG), société concessionnaire de l'**aéroport d'Amman en Jordanie**, tient des discussions actives avec son concedant afin d'atteindre le rééquilibrage économique et financier de la concession, incluant la négociation d'une extension de sa durée. Une restructuration des obligations à l'égard des prêteurs est menée en parallèle.

A **Madagascar**, des discussions sont en cours avec les prêteurs afin de modifier certaines conditions des prêts contractés par la société de projet.

En conséquence, le Groupe ADP pourrait être amené à apporter un soutien financier à ces sociétés de gestion aéroportuaires dans lesquelles il est actionnaire. Ce soutien est estimé, au global, à un maximum de 80 millions d'euros dans le cadre des discussions de restructurations d'ici la fin de l'exercice en cours.

Les contrats de financement dans le cas des concessions opérées notamment par AIG, TAV Esenboga, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum, TAV Ege, TAV Tunisia et d'HAVAS comportent des clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers. En cas de manquement durable, les prêteurs peuvent imposer des conditions de défaut qui peuvent entraîner un recours limité ou nul vis-à-vis des actionnaires. Pour mémoire, les contrats assortis de tels engagements représentent 11,1 % du montant total des emprunts du groupe au 30 juin 2021. A cette date, soit les clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers sont respectées par les sociétés de gestion aéroportuaire, soit, dans le cas contraire, les prêteurs ont accepté de ne pas exercer leurs droits, à l'exception d'AIG. Dans le cas d'AIG, un dialogue est en cours avec les prêteurs.

- ♦ entamé des négociations avec les partenaires sociaux pour adapter le modèle social d'Aéroports de Paris SA à son nouvel environnement. Afin d'éviter toute suppression d'emplois contrainte au sein d'ADP SA, la direction a négocié un accord de rupture conventionnelle collective avec les organisations syndicales représentatives, qui l'ont signé à l'unanimité le 9 décembre 2020.

Cet accord, qui a été validé par la DIRECCTE (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi), fixe à 1 150 le nombre maximum de départs volontaires dont 700 ne seront pas remplacés. Dans ce cadre, la direction s'engage à ce qu'aucun départ contraint pour motif économique n'ait lieu jusqu'au 1^{er} janvier 2022. Le nombre maximum de départs prévu a été atteint. Le remplacement de 450 départs a été initié, priorisé et orienté selon les besoins définis au regard des transformations engagées.

Il s'inscrit dans l'objectif de sauvegarder durablement l'entreprise et de préserver ses compétences tout en évitant des départs contraints (voir section 15.2 du Document d'Enregistrement Universel 2020, paragraphe « Adaptation des ressources aux nouvelles orientations stratégiques »).

Par ailleurs, l'entreprise met en œuvre un plan d'adaptation des contrats de travail et des normes applicables aux salariés d'ADP SA, pour réformer la structure de rémunération. Le plan d'adaptation des contrats de travail a été homologué par la DRIEETS (Direction Régionale Interdépartementale de l'Economie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités) le 23 juin 2021.

- ♦ engagé la mise en œuvre de la restructuration de sa filière ingénierie : ce plan se traduit notamment par la fermeture à l'amiable de la société ADP Ingénierie, accompagnée de la mise en œuvre au sein de cette dernière d'un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE). Ce PSE a été validé par la DRIEETS¹, à l'issue du processus d'information et de consultation du Comité Social et Economique d'ADP Ingénierie.

Dans ce contexte, le groupe reste mobilisé pour maintenir son équilibre opérationnel et financier. Les nouvelles orientations stratégiques du Groupe ADP devraient lui permettre de renouer avec une croissance rentable et durable.

En cas d'échec des négociations visant à rééquilibrer la situation de certaines de ses concessions à l'international, le groupe pourrait être amené à prendre des arbitrages allant jusqu'à se désengager du projet.

¹ Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités.

1 – C : Les incertitudes sur le cadre juridique de la régulation et la pratique décisionnelle de l'ART sont susceptibles d'affecter le modèle économique du Groupe ADP.

Les activités aéroportuaires franciliennes d'Aéroports de Paris sont régulées. La régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur la conclusion avec l'État d'un contrat de régulation économique permettant de fixer en particulier les investissements et le plafond d'augmentation des tarifs de redevances aéroportuaires sur une période quinquennale. L'instabilité du contexte économique actuel ne permet pas d'engager la procédure d'élaboration du contrat de régulation économique.

Les tarifs de redevances aéroportuaires sont donc aujourd'hui uniquement soumis au contrôle annuel de l'Autorité de régulation des transports (ART), en dehors de tout contrat.

L'ART vérifie, dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs de redevances proposés par Aéroports de Paris, le respect des principes fixés dans le code des transports et dans le code de l'aviation civile.

Par sa décision n° 2020-083 du 17 décembre 2020, l'Autorité de régulation des transports a homologué les tarifs de redevances proposés par Aéroports de Paris pour la période tarifaire 2021-2022 (applicables depuis le 1er avril 2021).

Cette décision d'homologation tarifaire, qui souligne le respect par Aéroports de Paris de l'ensemble des principes fixés par le code des transports et le code de l'aviation civile, est aujourd'hui définitive.

Le Groupe ADP prépare actuellement la prochaine proposition tarifaire applicable pour la période tarifaire 2022-2023.

Cette proposition sera soumise à l'appréciation du régulateur. Le Groupe ADP ne peut pas garantir que le régulateur homologue des tarifs des redevances aéroportuaires à un niveau lui permettant d'atteindre la juste rémunération du capital investi afin de préserver sa capacité d'investissement à court, moyen et long terme et son intérêt patrimonial. De même, le Groupe ADP n'est pas en mesure d'indiquer que le régulateur homologuera à nouveau un contrat de régulation économique avec l'État.

A la suite d'une décision du Conseil d'Etat du 28 janvier 2021, l'ART est compétente pour déterminer les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé. L'ART entend adopter une décision à portée générale susceptible d'avoir un impact sur les rentabilités de chacun des périmètres régulé et non régulé, étant rappelé que la rentabilité du périmètre régulé est plafonnée. Le Groupe ADP n'est pas en mesure d'évaluer ces effets potentiels à ce stade. Un texte de loi et des dispositions réglementaires en cours d'examen permettront d'encadrer et de préciser les conditions d'exercice de ces compétences.

1 – D : Au regard de la crise sanitaire d'ampleur sans précédent, le Groupe ADP fait face à un réel enjeu de préservation et d'adaptation de ses efforts de qualité de service.

Dans un contexte de chute du trafic aérien, ayant conduit à une adaptation de ses ressources opérationnelles, et de concurrence accrue avec d'autres acteurs du secteur de la gestion aéroportuaire et d'autres modes de transport, les enjeux du Groupe ADP sont de :

- ♦ protéger ses passagers du risque de contamination et de les rassurer à travers la mise en place de mesures sanitaires adaptées ;
- ♦ préserver les efforts de qualité de service, reconnus en particulier dans le dernier classement Skytrax 2020, pour maintenir l'attractivité de ses plates-formes.

Ainsi, des mesures ont été rapidement prises pour éviter que les dispositifs de qualité de service ne soient perçus comme insuffisants, notamment dans le domaine sanitaire, ce qui aurait pu altérer la confiance des passagers dans le transport aérien, nuire à l'image du groupe et à l'attractivité de ses plates-formes.

À ce titre, les certifications attribuées par l'ACI (Airports Council International), dans le cadre du programme Airport Health Accreditation (AHA), aux aéroports du Groupe ADP attestent de leur alignement sur le plan sanitaire avec les recommandations internationales.

Afin de poursuivre le développement de sa démarche d'hospitalité et ainsi d'optimiser l'expérience du passager dans ses aéroports, le groupe s'est doté d'une filière dédiée pilotée par la Direction clients. Cette démarche se décline en 3 axes : (i) redonner aux passagers la maîtrise de leur temps (ii) faire des zones réservées des territoires d'expérience et de découverte via le concept d'hospitalité « La collection de Boutique Terminaux » (iii) travailler la réputation du groupe en France et à l'international, notamment sur les réseaux sociaux, et via la démarche Skytrax. En complément de ces 3 axes, s'est ajouté un axe sanitaire, transverse aux trois autres.

1 – E : L'activité du Groupe ADP repose sur des secteurs économiques spécifiques fragilisés par la crise liée au Covid-19.

L'activité du Groupe ADP repose notamment sur les secteurs lourdement frappés par la crise sanitaire de l'aviation et du tourisme. Ces derniers comportent un grand nombre d'acteurs (assistants en escale, hôtels, spécialistes du commerce aéroportuaire, loueurs, compagnies aériennes, etc.). Qu'ils soient fournisseurs, sous-traitants, clients et partenaires, leur fragilisation constitue un risque pour la situation opérationnelle, les activités et les équilibres économiques et financiers du Groupe ADP.

Les difficultés économiques voire les défaillances rencontrées par certains acteurs pourraient peser notamment sur les activités aéronautiques et commerciales du groupe et se traduire en particulier par :

- ♦ l'allongement des délais de règlements voire le défaut de recouvrement de nombreuses créances : toutefois le groupe ne s'attend pas à une dégradation du taux de pertes liée au non-recouvrement des créances en 2021 par rapport à 2020 ;
- ♦ une reprise très lente des activités des acteurs de ces secteurs au détriment du Groupe ADP.

Ce contexte est renforcé par le fait qu'une part importante du chiffre d'affaires du Groupe ADP provient d'un nombre limité de clients. Le premier client des principaux aéroports du Groupe ADP, soit des plates-formes franciliennes, est le groupe Air France-KLM, membre de l'alliance SkyTeam.

Dans la mesure de ses possibilités et en tenant compte de sa propre situation de trésorerie, le Groupe ADP a pris en compte les difficultés rencontrées par ses contreparties affectées par les effets de l'épidémie pour adapter les conditions de paiement qui leur sont applicables.

1 – F : Aéroports de Paris conserve un niveau de trésorerie satisfaisant pour faire face à ses engagements dans le contexte économique et sanitaire en cours.

Le Groupe ADP disposait d'une trésorerie s'élevant à 2,8 milliards d'euros au 30 juin 2021, dont 0,2 milliard d'euros au niveau de TAV Airports.

Au regard de cette trésorerie disponible, le groupe n'anticipe pas de difficultés de trésorerie au regard de ses prévisions sur les 12 prochains mois. Cette trésorerie lui permet à la fois de faire face à ses besoins courants et à ses engagements financiers dont notamment le remboursement d'une dette obligataire d'ADP SA en juillet 2021 pour 400 millions d'euros, mais aussi de disposer de liquidités importantes dans le contexte sanitaire et économique exceptionnel en cours.

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

2 – Risques de menaces externes

2 – A : Dans un contexte mondial d'augmentation des cyberattaques, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses systèmes d'information.

Les attaques malveillantes se multiplient dans l'espace numérique à un rythme quasi-exponentiel, partout dans le monde. Cette tendance lourde a été renforcée dans le contexte de la pandémie de Covid-19 et de la mise en œuvre massive du travail à distance augmentant la surface d'exposition des entreprises au risque cyber, avec une nette intensification des attaques depuis l'automne, notamment au travers de campagnes de courriels malveillants. Comme toutes les entreprises, le Groupe ADP a connu une hausse significative de tentatives de phishing, qu'il a fallu contrer par une adaptation quasi-quotidienne des défenses en place.

Des actes malveillants sur les systèmes d'information du groupe pourraient porter atteinte à la disponibilité des systèmes critiques, à la confidentialité et l'intégrité de données propres ou confiées par des clients, fournisseurs ou partenaires, voire fragiliser ses dispositifs de sûreté, et avoir des conséquences défavorables sur la robustesse opérationnelle et la performance du groupe, ainsi que sur l'image et la notoriété du groupe.

Au regard de ces enjeux, le Groupe ADP a engagé depuis de nombreuses années un plan d'actions visant à renforcer la sécurité de ses systèmes d'information tout en s'appuyant sur une politique et une gouvernance dédiées. Toutefois, la réalisation de ce plan est devenue plus difficile dans le contexte économique de l'entreprise et des diminutions temporaires d'effectifs. L'activité de cybersécurité du groupe est donc actuellement focalisée sur la surveillance et la réaction rapide à des actes de cyber-malveillance.

2 – B : Dans un contexte géopolitique mondial marqué par une menace terroriste en perpétuelle évolution, le Groupe ADP peut être exposé à des actes de malveillance sur ses installations ou sur les actifs qu'il exploite.

Les installations ou les actifs exploités par le Groupe ADP pourraient constituer des objectifs pour des agressions ou mobilisations externes ou des actes de malveillance de toute nature. Leur survénance pourrait avoir pour conséquences possibles des dommages aux personnes et aux biens, des interruptions du fonctionnement des installations, altérant ainsi la continuité d'activité du groupe. De tels actes peuvent porter atteinte à la réputation du groupe et avoir des conséquences défavorables non seulement sur le trafic des plates-formes qu'il gère, mais aussi sur ses activités commerciales, et de manière générale sur sa situation financière et ses perspectives.

De même, des attaques terroristes menées dans des pays d'implantation du groupe pourraient affecter défavorablement leur attractivité et se répercuter sur leur niveau de trafic aérien, altérant ainsi la situation financière du groupe.

Face à ces risques, le Groupe ADP a engagé en particulier en France, au-delà de ses missions régaliennes déléguées de sûreté aéroportuaire, des actions visant la protection de ses infrastructures notamment « côté ville », en relation avec les services compétents de l'État. Des audits et inspections sont régulièrement réalisés par les différentes autorités afin de vérifier le dispositif de sûreté et sa conformité aux normes en vigueur. Des exercices de crise « côté ville » sont organisés au regard de la menace.

Les plates-formes internationales ont également mis en place des dispositifs de sûreté selon leur champ de responsabilité. Néanmoins, le groupe opère dans des pays où le risque géopolitique reste élevé. Par conséquent, ce risque est en grande partie exogène et nécessite un renforcement constant des dispositifs de maîtrise.

3 – Risques liés au maintien et à la robustesse des capacités aéroportuaires

3 – A : Le Groupe ADP fait face à des enjeux de robustesse de ses réseaux clés (électricité, énergie, eau, informatique et télécommunication).

La chute de trafic liée à la pandémie de Covid-19 a conduit le Groupe ADP à adapter ses ressources à son niveau d'activité, notamment par la longue mise en veille de nombreuses infrastructures et par l'activité partielle de ses collaborateurs.

En dépit d'une activité réduite, le Groupe ADP fait face à des enjeux de robustesse de ses réseaux clés (électricité, énergie, eau, informatique et télécommunication) pour :

- ◆ garantir la conformité réglementaire des infrastructures et équipements ;
- ◆ maintenir ses infrastructures en condition opérationnelle ;
- ◆ préserver la continuité de ses services.

En effet, une défaillance significative des réseaux clés du groupe pourrait perturber voire interrompre l'activité opérationnelle de ses

plates-formes.

L'existence d'équipements de secours et le maintien d'investissements dédiés contribuent notamment au renforcement de la robustesse des réseaux.

3 – B : Le Groupe ADP fait face à des enjeux de maintenance de son patrimoine.

Le Groupe ADP est tenu de mettre à la disposition de ses clients des installations en bon état de fonctionnement.

Compte tenu de la complexité et de la densité de son patrimoine physique sur les plates-formes franciliennes (avec des capacités d'accueil en forte augmentation ces dix dernières années), le Groupe ADP est exposé à un risque de dégradation et de perte de valeur de ses infrastructures.

Sur l'ensemble des plates-formes gérées par le groupe, la maintenance du patrimoine présente des enjeux en matière de sécurité, d'image, de satisfaction clients (compagnies aériennes, passagers), d'efficacité opérationnelle et de relation avec l'autorité de tutelle (Direction générale de l'aviation civile) ou l'autorité concédante au niveau international.

Dans un contexte de crise sanitaire, le programme de maintenance du patrimoine du Groupe ADP, piloté sur une base pluriannuelle, demeure l'une de ses grandes priorités.

En France, cela a donné lieu à la création d'une filière maintenance en 2020 ; l'état des plates-formes franciliennes et les ressources nécessaires à leur maintien en condition opérationnelle sont suivis en comité stratégique des investissements (CSI).

Dans les autres pays d'implantation, la maintenance du patrimoine fait l'objet d'un suivi permanent dans le cadre des contrats de concession qui lient les autorités concédantes aux entités internationales du Groupe ADP.

4 – Risque lié aux projets de développement des plates-formes du groupe

4 – A : Une prise en compte insuffisante des enjeux environnementaux pourrait affecter négativement l'activité et les perspectives de croissance du Groupe ADP, voire conduire à une décroissance du trafic aérien.

Dans un contexte de lutte contre le changement climatique, de crise du transport aérien et de pressions environnementales pesant sur ce secteur, l'enjeu du Groupe ADP est de :

- ◆ restaurer son activité et ses perspectives de croissance dans le respect des réglementations applicables et en cohérence avec les politiques internationales, nationales et locales ;
- ◆ demeurer un moteur de développement économique et d'emploi pour les territoires les plus proches.

Les activités des plates-formes du groupe peuvent avoir un impact environnemental, économique et social sur les territoires d'implantation et avoisinants. De telles activités peuvent générer, en l'absence de mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation, des risques de pollution spécifiques (les bruits et les rejets dans l'air, l'eau, les sols), des problématiques liées à la gestion des déchets, l'utilisation des ressources (eau, énergie), la protection de la biodiversité et l'aménagement durable, et avoir un impact climatique défavorable.

Par ailleurs, selon leur pays d'implantation, les activités des plates-formes du groupe peuvent être perturbées par la survenance d'événements environnementaux de nature extrême (vents violents, inondations...).

Une prise en compte insuffisante, ou perçue comme insuffisante, des enjeux environnementaux, territoriaux et sociaux des activités du Groupe ADP, est susceptible d'entraver l'activité et les perspectives de croissance du groupe et avoir un impact négatif sur son image et sa réputation. Elle peut aussi donner lieu à des mouvements de défiance ou de revendication notamment de ses parties prenantes.

Le Groupe ADP veille, en particulier pour ses plates-formes franciliennes, à (i) minimiser son empreinte environnementale interne, (ii) faciliter la réduction de l'empreinte environnementale de ses prestataires et de ses clients, par exemple en soutenant des filières de carburants alternatifs durables et hydrogène pour l'aviation, (iii) instaurer un dialogue constructif avec ses parties prenantes, partager la valeur créée par le développement de l'activité aéroportuaire avec les territoires, au bénéfice des collectivités territoriales, de leurs habitants et des entreprises qui y sont implantées (voir section 15.5 du Document d'Enregistrement Universel 2020), et s'appuyer sur des projets environnementaux de territoire, et (iv) intégrer la performance environnementale de son activité sur tout le cycle de vie, y compris dans son activité d'aménagement et construction.

En France et à l'international, la Fondation Groupe ADP accompagne des projets d'intérêt général sur les territoires d'implantation du groupe comme à Maurice ou à Madagascar avec l'éducation pour thématique prioritaire (voir section 15.5 du Document d'Enregistrement Universel 2020, paragraphe « S'engager au bénéfice des populations locales »).

Enfin, le groupe se prépare pour faire face à des événements de nature extrême notamment par de la veille météorologique, par le dimensionnement et la surveillance de ses infrastructures et par des plans de continuité de ses activités.

5 – Risques liés à la conformité

5 – A : Des pratiques contraires à l'éthique et la compliance dans la conduite des affaires par des collaborateurs ou des partenaires pourraient porter atteinte à la réputation et donc à la valeur actionnariale du Groupe ADP.

L'internationalisation des activités du Groupe ADP et le renforcement des cadres réglementaires réprimant des pratiques contraires à l'éthique et la compliance dans la conduite des affaires, sont susceptibles d'exposer le groupe, ses collaborateurs, des partenaires ou des tiers agissant pour son compte, à des sanctions pénales et civiles, et de porter atteinte à sa réputation.

En France, la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (Sapin 2), impose aux entreprises de prendre des mesures destinées à prévenir et détecter la commission de faits de corruption ou de trafic d'influence, sous le contrôle de l'Agence française anticorruption, et sous peine de sanctions administratives ou pénales. Cette loi intègre notamment un dispositif d'alerte devant intégrer la protection des lanceurs d'alertes et exposant le Groupe ADP à d'éventuelles poursuites pénales ou disciplinaires (voir section 15.5 « Opérer de manière exemplaire » paragraphe « Le programme Éthique et Compliance » du Document d'Enregistrement Universel 2020). Elle recommande par le biais

de l'Agence française anticorruption la mise en place de huit points de conformité dont l'évaluation des tiers.

De nombreux pays mettent en place des réglementations équivalentes (en particulier les États-Unis d'Amérique, le Royaume Uni). Par ailleurs de nombreuses institutions émettent des lignes directrices auxquelles les états sont soumis (Union européenne, Nations Unies, Banque Mondiale...). Du fait de la nature internationale de ses activités, certaines réglementations s'appliquent au groupe.

Bien que le Groupe ADP ait mis en œuvre l'ensemble des mesures nécessaires pour assurer la conformité de ses pratiques aux textes réglementaires, le non-respect, de quelque manière que ce soit, de ces réglementations pourrait entraîner des poursuites contre le Groupe ADP et avoir des répercussions négatives sur son résultat et sa réputation.

L'évolution de ces réglementations pourrait augmenter les coûts de mise en conformité.

5 – B : Les évolutions réglementaires peuvent porter atteinte à l'activité du Groupe ADP et générer des coûts de mise en conformité importants.

En tant qu'acteur du transport aérien mondial, le Groupe ADP est soumis à un ensemble de lois nationales et internationales, et de règlements en constante évolution dans un grand nombre de domaines, qui diffèrent selon les pays d'implantation (voir section 9.1 « Environnement législatif et réglementaire » du Document d'Enregistrement Universel 2020).

D'une manière générale, un renforcement ou une évolution significative des normes et des réglementations est susceptible de :

- ◆ affecter les activités du Groupe ADP ;
- ◆ entraîner une augmentation de coûts (mise en conformité des activités) ;
- ◆ avoir un effet défavorable significatif sur sa rentabilité, sa stratégie de croissance et sa performance opérationnelle et financière.

Par ailleurs en France, Aéroports de Paris exerce des missions de service public qui sont précisées notamment dans un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'État fixant les conditions dans lesquelles Aéroports de Paris assure les services publics conformément à l'article L. 6323- 4 du Code des transports. Ainsi, le Groupe ADP n'est pas en mesure de garantir que les obligations auxquelles il est tenu au titre de son cahier des charges actuel ou d'un éventuel nouveau cahier des charges ne seront pas plus contraignantes dans le futur.

Dans ce contexte, le Groupe ADP réalise des veilles législatives et réglementaires, notamment :

- ◆ pour la France et l'Europe, la Direction des affaires publiques, rattachée à la Direction du développement durable et des affaires publiques, effectue la veille législative et réglementaire. Cette dernière fonde la stratégie d'influence institutionnelle de l'entreprise. Elle réalise des actions d'influence auprès des décideurs publics, au niveau territorial, national, européen, en proposant toute modification des textes ayant pour but d'améliorer l'efficacité opérationnelle et/ou économique du groupe, de pérenniser ses activités, de faciliter sa transition environnementale ou de sensibiliser ces mêmes décideurs aux impacts susceptibles d'être engendrés par les normes qu'ils élaborent ou les décisions de politique publique qu'ils prennent. À ce titre, le Groupe ADP est enregistré en tant que représentant d'intérêts auprès de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique et publie un rapport annuel sur le champ de ses activités ;
- ◆ de manière générale, la Direction juridique et des assurances d'Aéroports de Paris SA ainsi que les Directions juridiques de ses filiales et participations veillent à la conformité du groupe aux normes nationales et internationales.

5 – C : Le Groupe ADP est soumis à des normes de sécurité de l'aviation civile particulièrement contraignantes et dont le non-respect pourrait avoir des conséquences néfastes sur son activité d'exploitant d'aéroports.

La sécurité de l'aviation civile est une priorité du secteur du transport aérien. Les standards de sécurité sont établis à l'échelle mondiale sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces mesures constituent les normes et pratiques recommandées de l'OACI que les États signataires de la convention de Chicago du 7 décembre 1944, s'engagent à mettre en œuvre. N'étant pas directement applicables, seule leur transposition dans le droit national des États leur confère une valeur réglementaire.

Pour les aéroports situés dans l'Union européenne, le cadre juridique applicable est fixé par le droit communautaire et les règles de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) qui reprend les normes et pratiques recommandées de l'OACI. Ces bases permettent l'établissement du certificat de sécurité aéroportuaire conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2018.

Pour les aéroports situés dans des États tiers à l'Union européenne, le Groupe ADP se soumet au processus de certification en vigueur localement.

Le non-respect de ces normes est susceptible de mettre en cause la sécurité du transport aérien, d'empêcher l'exploitation des aéroports et d'engager la responsabilité du groupe.

En outre, ces normes pourraient être renforcées et pourraient mettre ainsi à la charge du Groupe ADP des obligations supplémentaires.

2.7 Événements survenus depuis le 30 juin 2021

Futur de l'alliance HubLink

Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group ne renouveleront pas l'accord de coopération industrielle HubLink, qui prendra fin le 30 novembre 2021¹. Les accords en vigueur prévoient un mécanisme de dénouement de la participation croisée entre Aéroports de Paris et Schiphol qui entrera en vigueur à cette date. Ce mécanisme organise une cession ordonnée des actions sur une période de 18 mois soit jusqu'au 30 mai 2023. Le prix de cession des titres Schiphol sera déterminé sur la base d'une valeur de marché. Au 30 juin 2021, la valeur des titres mis en équivalence s'élève à 370 millions d'euros.

2.8 Principales conventions entre parties liées

Le 16 juin 2021, TAV Construction et Almaty International Airport JSC ont conclu un contrat de travaux préliminaires pour un montant de 20 millions de dollars en amont du contrat de travaux final ("EPC contract") destiné à la construction d'un nouveau terminal de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan. Ce contrat de travaux préliminaire porte sur la préparation du design détaillé des ouvrages, l'obtention des approbations et des licences nécessaires, l'achat de biens et matériaux ainsi que la construction d'un pavillon de réception. TAV Construction est considéré comme une partie liée dans la mesure où l'un des principaux dirigeants de TAV Holding est également actionnaire de sociétés détenant une participation dans TAV Construction.

¹ Pour une description de l'accord de sortie prévu au titre de l'Exit agreement entre Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group, voir la section 16.4 du document d'enregistrement universel 2020.

3 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'INFORMATION FINANCIERE SEMESTRIELLE

Aux Actionnaires de la société Aéroports de Paris S.A.,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- ◆ l'examen limité des comptes consolidés intermédiaires résumés de la société Aéroports de Paris S.A., relatifs à la période du 1er janvier 2021 au 30 juin 2021, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- ◆ la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

La crise mondiale liée à la pandémie de Covid-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre de nos travaux.

Ces comptes consolidés intermédiaires résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

1. Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France.

Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes consolidés intermédiaires résumés avec la norme IAS 34, norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

2. Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes consolidés intermédiaires résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés intermédiaires résumés.



Paris-La Défense, le 28 juillet 2021

Les Commissaires aux Comptes

DELOITTE & ASSOCIES

ERNST & YOUNG Audit

Guillaume Troussicot Emmanuel Gadret

Antoine Flora Alain Perroux



4 INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS SEMESTRIELS 2021

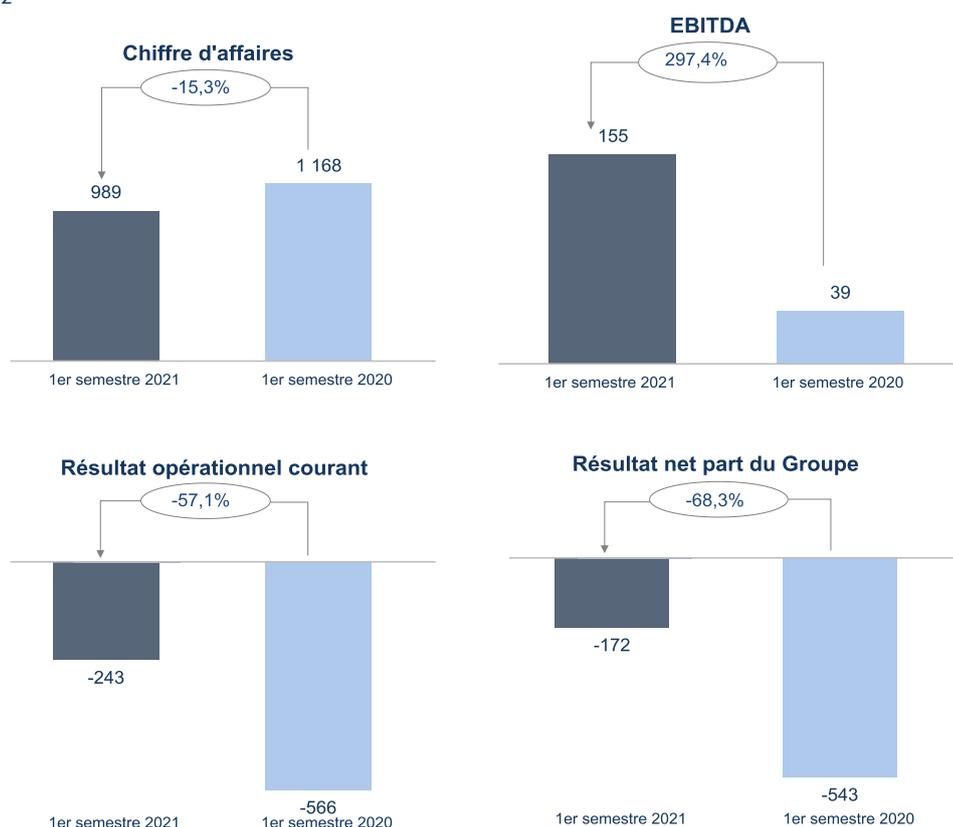
4.1 Comptes consolidés du Groupe ADP au 30 juin 2021

Chiffres clés

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Chiffre d'affaires	4	989	1 168
EBITDA		155	39
Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires		15,6%	3,3%
Résultat opérationnel courant		(243)	(566)
Résultat opérationnel		(235)	(611)
Résultat net part du Groupe		(172)	(543)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		17	19
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(299)	(690)
Investissement corporels, incorporels et de placement	13	(215)	(344)

(en millions d'euros)	Notes	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Capitaux propres	7	4 105	4 213
Endettement financier net*	9	8 027	7 484
Gearing*		196%	178%
Ratio Dette financière nette/EBITDA*		28,26	44,55

* Cf. Note 9.4.2



Glossaire

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



Compte de résultat consolidé

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Chiffre d'affaires	4	989	1 168
Autres produits opérationnels courants	4	139	14
Achats consommés	4	(135)	(137)
Charges de personnel	5	(344)	(374)
Autres charges opérationnelles courantes	4	(514)	(571)
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	4 & 8	20	(61)
EBITDA		155	39
<i>Ratio EBITDA / Chiffre d'affaires</i>		15,6%	3,3%
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels	6	(333)	(514)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	4	(65)	(91)
Résultat opérationnel courant		(243)	(566)
Autres produits et charges opérationnels	10	8	(45)
Résultat opérationnel		(235)	(611)
Produits financiers		253	48
Charges financières		(274)	(258)
Résultat financier	9	(21)	(210)
Résultat avant impôt		(256)	(821)
Impôts sur les résultats	11	69	92
Résultat net des activités poursuivies		(187)	(729)
Résultat net des activités non poursuivies	12	(1)	(3)
Résultat net		(188)	(732)
Résultat net part du Groupe		(172)	(543)
Résultat net part des intérêts minoritaires		(16)	(189)
Résultat net par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	(1,74)	(5,49)
Résultat dilué par action (en euros)	7	(1,74)	(5,49)
Résultat net des activités poursuivies par action part du Groupe			
Résultat de base par action (en euros)	7	(1,73)	(5,47)
Résultat dilué par action (en euros)	7	(1,73)	(5,47)



État du résultat global

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Résultat net		(188)	(732)
Autres éléments de résultat global pour la période :			
Ecart de conversion	7.1	33	(80)
Variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux futurs		36	(9)
Impôt sur éléments ci-dessus		(1)	1
Éléments de résultat global afférents aux entreprises associées, nets d'impôt		3	(51)
Éléments de résultat global relatifs aux activités non poursuivies		-	-
Éléments recyclables en résultat		71	(139)
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entités intégrées globalement		17	3
Impôt sur éléments ci-dessus		(5)	2
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entreprises associées		(1)	-
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, liés aux activités non poursuivies		-	-
Éléments non recyclables en résultat		11	5
Résultat global total pour la période		(106)	(866)
Part des intérêts minoritaires		14	(208)
Part du Groupe		(120)	(658)



État consolidé de la situation financière

Actifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Immobilisations incorporelles	6	3 111	2 795
Immobilisations corporelles	6	8 006	8 084
Immeubles de placement	6	553	502
Participations dans les entreprises mises en équivalence	4	1 919	1 943
Autres actifs financiers non courants	9	388	374
Actifs d'impôt différé	11	91	46
Actifs non courants		14 068	13 744
Stocks		78	70
Actifs sur contrats		7	5
Clients et comptes rattachés	4	666	567
Autres créances et charges constatées d'avance	4	376	467
Autres actifs financiers courants	9	195	169
Actifs d'impôt exigible	11	19	85
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13	2 767	3 463
Actifs courants		4 108	4 826
Total des actifs		18 176	18 570

Capitaux propres et passifs

(en millions d'euros)	Notes	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Capital		297	297
Primes liées au capital		543	543
Actions propres		(2)	(3)
Résultats non distribués		2 982	3 164
Autres éléments de capitaux propres		(297)	(349)
Capitaux propres - part du Groupe		3 523	3 652
Intérêts minoritaires		582	561
Total des capitaux propres	7	4 105	4 213
Emprunts et dettes financières à long terme	9	9 346	9 370
Provisions pour engagements sociaux - part à plus d'un an	5	631	644
Autres provisions non courantes	8	112	97
Passifs d'impôt différé	11	81	89
Autres passifs non courants	8	925	797
Passifs non courants		11 095	10 997
Passifs sur contrats		5	4
Fournisseurs et comptes rattachés	4	570	682
Autres dettes et produits constatés d'avance	4	870	958
Emprunts et dettes financières à court terme	9	1 442	1 598
Provisions pour engagements sociaux - part à moins d'un an	5	72	104
Autres provisions courantes	8	10	6
Passifs d'impôt exigible	11	7	8
Passifs courants		2 976	3 360
Total des capitaux propres et passifs		18 176	18 570



Tableau des flux de trésorerie consolidés

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Résultat opérationnel		(235)	(611)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	13	263	658
Produits financiers nets hors coût de l'endettement		(11)	(28)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		17	19
Variation du besoin en fonds de roulement	13	(147)	24
Impôts sur le résultat payés		70	(44)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	194	113
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		134	112
Investissement corporels, incorporels et de placement	13	(215)	(344)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(120)	(80)
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	13	(299)	(690)
Variation des autres actifs financiers		18	(68)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		2	2
Dividendes reçus	13	14	4
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		(600)	(1 176)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	9	214	2 531
Remboursement des emprunts à long terme	9	(85)	(763)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées		(9)	(7)
Subventions reçues au cours de la période		(1)	1
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres		(1)	-
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres		-	(3)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales		-	(32)
Variation des autres passifs financiers		(46)	46
Intérêts payés		(170)	(121)
Intérêts reçus		33	2
Flux relatifs aux activités non poursuivies	12	(175)	176
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		(240)	1 830
Incidences des variations de cours des devises		(1)	(2)
Variation de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		(707)	764
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		3 458	1 972
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	13	2 751	2 736
<i>Dont Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>		2 767	2 772
<i>Dont Concours bancaires courants</i>		(16)	(36)

Flux d'exploitation

Au premier semestre 2021, le Groupe a reçu l'indemnisation de 193 millions d'euros correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul.

Flux d'investissement

Les flux relatifs aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations concernent principalement l'acquisition des titres d'Almaty International Airport JSC et Venus Trading LLP par le Groupe TAV à hauteur de 422 millions de dollars américains.



Tableau de variation des capitaux propres consolidés

Nombre d'actions		Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
98 960 602	Situation au 01/01/2020	297	543	-	4 341	(149)	5 032	975	6 007
	Résultat net	-	-	-	(543)	-	(543)	(189)	(732)
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	(115)	(115)	(19)	(134)
	Résultat global - 1er semestre 2020	-	-	-	(543)	(115)	(658)	(208)	(866)
	Mouvements sur actions propres	-	-	(3)	-	-	(3)	-	(3)
	Dividendes	-	-	-	-	-	-	(32)	(32)
	Variation de périmètre	-	-	-	(12)	-	(12)	6	(6)
98 960 602	Situation au 30/06/2020	297	543	(3)	3 786	(264)	4 359	741	5 100
98 960 602	Situation au 01/01/2021	297	543	(3)	3 164	(349)	3 652	561	4 213
	Résultat net	-	-	-	(172)	-	(172)	(16)	(188)
	Autres éléments de capitaux propres	-	-	-	-	52	52	30	82
	Résultat global - 1er semestre 2021	-	-	-	(172)	52	(120)	14	(106)
	Mouvements sur actions propres	-	-	1	-	-	1	-	1
	Dividendes	-	-	-	-	-	-	-	-
	Autres variations	-	-	-	(2)	-	(2)	(1)	(3)
	Variation de périmètre	-	-	-	(8)	-	(8)	8	-
98 960 602	Situation au 30/06/2021	297	543	(2)	2 982	(297)	3 523	582	4 105

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



NOTE 1 Principes généraux

1.1 Bases de préparation des comptes

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés au 30 Juin 2021 ont été préparés en conformité avec la norme IAS 34 - Information financière intermédiaire. Ils ne comportent pas l'intégralité des informations requises pour des états financiers annuels complets et doivent être lus conjointement avec les états financiers du Groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2020.

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

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des états financiers consolidés intermédiaires résumés sont identiques à ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2020 à l'exception des évolutions normatives reprises ci-après à la note 1.2.

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

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 28 juillet 2021.

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

Saisonnalité

L'activité des principaux segments en termes de chiffre d'affaires et de résultat opérationnel courant du Groupe est en général soumise à des effets de saisonnalité, en particulier:

- les Activités aéronautiques qui suivent notamment l'évolution du trafic passager dont le pic d'activité se situe entre les mois de mai et de septembre, et
- les Commerces & services qui suivent également l'évolution du trafic passager mais aussi l'évolution de la dépense par passager dans les boutiques en aérogare qui est plus importante autour des fêtes de fin d'année.

Les impacts de la crise Covid-19 ne sont pas comparables à ceux du 1er semestre 2020. Le début de la crise du Covid-19 a impacté le Groupe à compter de la deuxième quinzaine de février 2020.

Des informations plus détaillées sur l'impact du Covid-19 sont disponibles dans les faits marquants de l'exercice (cf. note 2).

La reprise progressive attendue au second semestre, devrait dépendre du rythme de vaccination en fonction des pays, de la reprise de la croissance économique en général, et en particulier sur le secteur aérien, ainsi que des décisions des autorités étrangères, relatives à la réouverture des faisceaux de trafic.

Les résultats du Groupe au 30 juin 2021 ne sont donc pas indicatifs de ceux qui pourraient être attendus pour l'ensemble de l'exercice qui sera clos au 31 décembre 2021.

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

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

Ces estimations et jugements sont réalisés sur la base de l'expérience passée, d'informations ou de situations existant à la date d'établissement des comptes en particulier le contexte de la crise du COVID-19 qui rend difficile la formulation d'hypothèses notamment de reprises de trafic avec des situations qui peuvent varier selon la géographie de nos actifs. En fonction de l'évolution de ces hypothèses et situations, les montants estimés figurant dans les comptes peuvent différer des valeurs réelles.

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

- L'évaluation de la valeur recouvrable des immobilisations incorporelles, corporelles et des immeubles de placement (cf. note 6) et des autres actifs non courants notamment les participations mises en équivalence (cf. note 4.9), dans le contexte de la crise du COVID-19 qui rend difficile les hypothèses de reprise de trafic ;
- L'évaluation de la juste valeur des actifs acquis et passifs repris dans le cadre d'un regroupement d'entreprises ;
- La qualification et l'évaluation des avantages au personnel (régimes de retraite, autres avantages postérieurs à l'emploi et indemnités de cessation d'emploi) (cf. note 5) ;
- L'information donnée en annexe sur la juste valeur des immeubles de placement (cf. note 6.3.2) ;
- L'évaluation des provisions pour risques et litiges (cf. note 8) ;
- L'évaluation des déficits fiscaux reportables activés (cf. note 11).
- L'évaluation des créances (cf. note 4.4).

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



comptables ne sont pas traitées de manière précise par les normes ou interprétations en vigueur. Le Groupe a exercé son jugement notamment pour :

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

1.2 Référentiel comptable

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

Les états financiers consolidés sont établis en conformité avec les normes IFRS (International Financial Reporting Standard) telles qu'adoptées par l'Union Européenne au 30 juin 2021.

Ce référentiel est disponible sur le site internet de la Commission Européenne à l'adresse suivante :

http://ec.europa.eu/finance/company-reporting/ifrs-financial-statements/index_en.htm

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

Normes, amendements et interprétations adoptés par l'Union Européenne et d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2021

Les amendements de normes d'application obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2021 et non appliqués par anticipation sont les suivants :

- ◆ Amendements à IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 et IFRS 16 dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence. Ces amendements homologués par l'Europe au 13 janvier 2021, complètent ceux publiés en 2019 et visent à aider les sociétés à fournir aux investisseurs des informations utiles sur les effets de la réforme dans leurs états financiers.

Ces amendements mentionnés ci-avant n'ont pas d'incidence significative sur les comptes consolidés du Groupe.

Normes, amendements et interprétations publiés par l'IASB et d'application aux exercices ouverts après le 1^{er} janvier 2021 et non anticipés par le Groupe ADP.

Le Groupe n'applique pas les textes suivants qui ne sont pas applicables de manière obligatoire au 1^{er} janvier 2021 :

- ◆ Amendements à IAS 1 – Présentation des états financiers :
 - Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants (publié en janvier 2020). Ces amendements visent à

reporter la date d'entrée en vigueur des modifications d'IAS 1 concernant le classement des passifs courants et non courants aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023, sous réserve de son adoption par l'Europe.

- Informations à fournir sur les méthodes comptables (publié le 12 février 2021). Ces amendements ont pour objectif d'aider les entités à identifier les informations utiles à fournir aux utilisateurs des états financiers sur les méthodes comptables. Ces amendements sont applicables à compter des exercices ouverts le 1^{er} janvier 2023 sous réserve de son adoption par l'Europe.

- ◆ Amendements à IFRS 3, IAS 16, IAS 37, et améliorations annuelles 2018-2020 (publiés le 14 mai 2020) portant sur des changements mineurs visant à clarifier ou corriger des conséquences mineures entre les dispositions des normes. Les amendements à :

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

Ces amendements s'appliqueront à compter du 1^{er} janvier 2022 sous réserve de leur adoption par l'Europe.

- ◆ Amendements à IAS 8 "Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs" (publiés le 12 février 2021) visant à faciliter la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables. Les amendements seront applicables de manière prospective à compter des exercices ouverts le 1^{er} janvier 2023.

- ◆ Amendements IFRS 16 "Allègements de loyer liés à la Covid-19 au-delà du 30 juin 2021 (publiés le 31 mars 2021). Ces amendements permettent aux preneurs d'être dispensés d'avoir à apprécier si certains allègements de loyer qui sont accordés en conséquence directe de la pandémie de la covid-19 constituent ou non des modifications de contrat de location et de les traiter comme s'il ne s'agissait pas de modifications de contrat de location. Les amendements entrent en vigueur à compter des exercices ouverts le 1^{er} avril 2021 sous réserve de son adoption par l'Europe



NOTE 2 Faits marquants**2.1 Synthèse faits marquants****Restructuration de la dette de TAV Tunisie**

Suite aux événements du "Printemps arabe" de 2011 et des attentats de 2015, le trafic attendu en Tunisie n'a pu être atteint et TAV Tunisie n'a pu faire face à ses échéances bancaires. Des négociations ont été initiées avec les prêteurs et les autorités tunisiennes (autorité concédante). Ces négociations ont abouti en février 2021 à :

- ◆ une réduction de la dette de TAV Tunisie qui s'élève à 234 millions d'euros après restructuration et ;
- ◆ l'émission de titres participatifs de TAV Tunisie au profit des prêteurs pour une valeur de marché de 24 millions d'euros. Les titres participatifs sont qualifiés d'instruments financiers et ne confèrent aucun droit de vote dans les organes de direction de TAV Tunisie. Les détenteurs de ces titres bénéficient d'une rémunération fixe, ainsi que d'une rémunération variable, en fonction des résultats de TAV Tunisie jusqu'à la fin de la concession, soit mai 2047.

L'impact de la restructuration est un produit net d'impôt différé de 110 millions d'euros (118 millions d'euros avant impôt différé, cf. note 9).

Extension de deux ans des durées de concession des aéroports turcs opérés par TAV Airports

Compte tenu de la crise financière du secteur aérien, TAV Airports a déposé des demandes de compensation pour cause de Force majeure auprès de la Direction générale de l'aviation civile turque (Devlet Hava Meydanlan Isletmesi ou DHMI). Cette dernière a confirmé dans un courrier officiel en date du 10 février 2021 à TAV Airports l'acceptation de ces requêtes et a étendu les durées de concession de deux ans pour les aéroports turcs opérés par TAV Airports: Antalya, Ankara Esenboğa, Gazipasa-Alanya, Izmir Adnan Menderes et Milas-Bodrum. Dans ce même courrier, le DHMI a informé TAV Airports que les loyers de concessions au titre de 2022 ne seront exigibles qu'en 2024.

S'agissant des aéroports de Bodrum et Ege pour lesquels TAV Airports versent au DHMI des loyers de concessions fixes, les droits d'exploiter les aéroports en concession ont été revalorisés pour tenir compte des loyers de concessions fixes relatifs aux deux années d'extension. L'impact est donc une augmentation des droits d'exploiter les aéroports en concession, par contrepartie de dettes, pour des montants respectivement de 28 millions d'euros et 29 millions d'euros.

Abandon de la procédure tendant à l'annulation de l'avis publié par l'Autorité de régulation des transports (ART) le 27 février 2020

Aéroports de Paris avait engagé devant le Conseil d'État, le 3 avril 2020, un recours tendant à l'annulation de l'avis publié par l'ART le 27 février 2020.

L'abandon de la procédure d'élaboration du Contrat de Régulation Economique pour la période 2021-2025, à l'initiative d'Aéroports de Paris, prive d'objet l'avis de cadrage sur le Coût Moyen Pondéré du Capital émis par l'ART. En conséquence, Aéroports de Paris a décidé de se désister dudit recours et la procédure contentieuse est terminée.

Cadre juridique de la régulation des activités aéroportuaires franciliennes

Les activités aéroportuaires franciliennes d'Aéroports de Paris sont régulées. La régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur la conclusion avec l'État d'un contrat de régulation économique permettant de fixer en particulier les investissements et le plafond d'augmentation des tarifs de redevances aéroportuaires sur une période quinquennale. L'instabilité du contexte économique actuel ne permet pas d'engager la procédure d'élaboration du contrat de régulation économique.

Les tarifs de redevances aéroportuaires sont donc aujourd'hui uniquement soumis au contrôle annuel de l'Autorité de régulation des transports (ART), en dehors de tout contrat.

L'ART vérifie, dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs de redevances proposés par Aéroports de Paris, le respect des principes fixés dans le code des transports et dans le code de l'aviation civile.

Par sa décision n° 2020-083 du 17 décembre 2020, l'Autorité de régulation des transports a homologué les tarifs de redevances proposés par Aéroports de Paris pour la période tarifaire 2021-2022 (applicables depuis le 1er avril 2021).

Cette décision d'homologation tarifaire, qui souligne le respect par Aéroports de Paris de l'ensemble des principes fixés par le code des transports et le code de l'aviation civile, est aujourd'hui définitive.

Le Groupe ADP prépare actuellement la prochaine proposition tarifaire applicable pour la période tarifaire 2022-2023.

Cette proposition sera soumise à l'appréciation du régulateur. Le Groupe ADP ne peut pas garantir que le régulateur homologue des tarifs des redevances aéroportuaires à un niveau lui permettant d'atteindre la juste rémunération du capital investi afin de préserver sa capacité d'investissement à court, moyen et long terme et son intérêt patrimonial. De même, le Groupe ADP n'est pas en mesure d'indiquer que le régulateur homologuera à nouveau un contrat de régulation économique avec l'Etat.

A la suite d'une décision du Conseil d'Etat du 28 janvier 2021, l'ART est compétent pour déterminer les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé. L'ART entend adopter une décision à portée générale susceptible d'avoir un impact sur les rentabilités de chacun des périmètres régulé et non régulé, étant rappelé que la rentabilité du périmètre régulé est plafonnée. Le Groupe ADP n'est pas en mesure d'évaluer ces effets potentiels à ce stade.



Acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan

Almaty Airport Investment Holding B.V., un consortium dirigé par TAV Airports (dont le capital est détenu à 46,38 % par le Groupe ADP) a signé le 7 mai 2020 un accord portant sur le rachat d'une participation de 100 % de l'aéroport d'Almaty, et des activités connexes de carburant exercées par Venus Trading LLP pour un montant de 422 millions de dollars dont :

- ◆ 365 millions de dollars payés le 29 avril 2021 ;
- ◆ 7 millions de dollars payés en juillet 2021 au titre d'un ajustement pour tenir compte de l'endettement net, du besoin en fonds de roulement et de la trésorerie des sociétés acquises arrêtés à la date d'acquisition ;
- ◆ et 50 millions de dollars payables au plus tard en 2030 ou avant en fonction des niveaux de trafic.

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

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

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

En application de la norme IFRS 3 "Regroupement d'entreprises", le prix d'acquisition de 85% des parts détenues par le Groupe est estimé à 355 millions de dollars dont 39 millions de dollars représentant la valeur actualisée du paiement différé. L'allocation de ce prix entre les différents éléments d'actifs et de passifs identifiables des sociétés acquises est en cours. Le Groupe ADP a en effet démarré, avec l'aide d'un cabinet de conseil, des travaux d'identification et d'évaluation des actifs et passifs à la juste valeur à la date du 29 avril 2021.

2.2 Impact du Covid-19 sur la situation financière du Groupe

Impact du Covid-19 sur le trafic des aéroports opérés par le Groupe

Depuis la mise à l'arrêt brutale du transport aérien au printemps 2020, la reprise du trafic est dépendante de l'évolution de la pandémie. Le trafic aérien est impacté par l'imprévisibilité des mesures décidées par la plupart des pays (confinements, quarantaines, fermetures des frontières, etc.) afin de lutter contre la propagation des nouveaux variants du Covid-19. La reprise du trafic en France et dans le monde se fait au rythme de l'évolution des mesures de restriction à la mobilité applicables dans chaque pays.

Au premier semestre 2021, le trafic passager du groupe ADP est en baisse de -26,6 % par rapport à la même période en 2020, à 48,8 millions de passagers, soit 29,7 % du niveau du trafic groupe du 1er semestre 2019.

Le tableau ci-après présente le statut et la situation du trafic des principaux aéroports opérés par le Groupe ADP ou au travers des sociétés mises en équivalence sur le premier semestre de l'année 2021.



Aéroports		Statut au 30 juin 2021	Trafic 2021 @100% en millions PAX	Evolution en % par rapport au 30/06/2020
France				
Paris Aéroport (CDG+ORY)		Ouverts aux vols commerciaux domestiques et internationaux	10,7	-46%
International	Pays			
Concessions intégrées globalement				
Ankara Esenboga - TAV Airports	Turquie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,4	-14%
Izmir - TAV Airports	Turquie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,5	+2%
Amman	Jordanie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	1,2	-21%
Almaty	Kazakhstan	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	2,7	+73%
Autres plates-formes - TAV Airports		Ouverts aux vols commerciaux domestiques et internationaux, des restrictions locales pouvant s'appliquer.	2,9	-22%
Concessions mises en équivalence				
Santiago du Chili	Chili	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux, soumis à de fortes restrictions	3,3	-49%
Antalya - TAV Airports	Turquie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux	4,2	+69%
Zagreb	Croatie	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux, restrictions de circulation	0,3	-38%
New Delhi - GMR Airports Ltd	Inde	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux (limités aux pays avec lesquels l'Inde a signé des accords bilatéraux)	14,8	-12%
Hyderabad - GMR Airports Ltd	Inde	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux (limités aux pays avec lesquels l'Inde a signé des accords bilatéraux)	4,9	-6%
Cebu - GMR Airports Ltd	Philippines	Ouvert aux vols commerciaux domestiques et internationaux,	0,5	-81%

Cette baisse d'activité a des impacts significatifs sur la situation financière du Groupe au 30 Juin 2021.

La chute du trafic des aéroports du Groupe présentée ci-avant a eu des impacts matériels sur la situation financière consolidée du Groupe et en particulier sur :

- ◆ Le chiffre d'affaires ;
- ◆ Les charges de personnel ;
- ◆ Les autres charges opérationnelles ;
- ◆ Les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles et corporelles ;
- ◆ Les titres mis en équivalence ;
- ◆ Les créances client et autres actifs courants ;
- ◆ L'endettement net du Groupe.

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Groupe ADP au 30 Juin 2021 s'élève à 989 millions d'euros, et accuse une baisse de 15,3% par rapport au 30 Juin 2020. Cette baisse concerne la quasi-totalité des secteurs d'activité du Groupe (cf. note 4.2).

Charges de personnel

L'activité partielle chez Aéroports de Paris en conséquence de la baisse d'activité et de la fermeture des infrastructures a été prolongée jusqu'au 30 juin 2021. Environ 87% des salariés d'ADP SA ont été concernés par l'activité partielle au cours du 1er semestre 2021 et l'effet sur les charges courantes est de l'ordre de 45 millions d'euros.



Aéroports de Paris SA a conclu avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives un accord de Rupture Conventionnelle Collective (RCC). Cet accord, validé par la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) le 17 décembre 2020, fixe à 1 150 le nombre maximum de départs volontaires dont 700 ne seront pas remplacés. Les premiers départs de l'entreprise ont débuté fin mars 2021 et à fin juin 2021 environ 900 salariés l'ont quitté. A fin décembre 2021, le nombre maximum de départs sera atteint et aura pour Aéroports de Paris SA un effet structurel de réduction des charges, du fait du non-remplacement de 700 postes, estimé à 35 millions d'euros en 2021 et 60 millions d'euros en année pleine.

Par ailleurs, le Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT) et des normes applicables aux salariés d'Aéroports de Paris SA a fait l'objet d'une consultation du Comité Social et Economique le 21 mai 2021 et a été homologué par la Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DRIETS) le 23 juin 2021. Ce plan, ne visant pas à réduire les effectifs, prévoit à compter de septembre 2021 des mesures de modération salariale, encadrées par une garantie limitant la baisse des rémunérations, préservant les principaux éléments de rémunération (traitement de base, ancienneté, évolution salariale et avantages sociaux). Un accord signé avec la majorité des organisations syndicales représentatives le 13 juillet 2021 permet de préciser des modalités de mise en œuvre de ce plan. Au 30 juin 2021, cette homologation n'a pas d'impact sur les comptes.

Une information consultation du Comité Social et Economique en vue d'une refonte de l'organisation a été initiée les 6-7-10-11 mai 2021. Cette dernière vise à adapter l'organisation d'Aéroports de Paris SA à la baisse durable de l'activité, à l'évolution des modes de fonctionnement ainsi qu'à la réduction des effectifs faisant suite à la mise en œuvre de l'accord de Rupture Conventionnelle Collective.

Ce projet doit permettre de sécuriser la continuité opérationnelle, de préserver les compétences, d'accompagner la RCC en respectant les engagements en matière d'emploi et de répondre aux enjeux du Groupe en renforçant son intégration, son agilité, son efficacité et sa durabilité.

Dans les filiales étrangères, l'accompagnement de la décroissance d'activité a été adapté en fonction des contraintes réglementaires et des mesures gouvernementales locales.

Les mesures d'économies ainsi que la réduction d'activité de ses salariés ont permis de réduire de 30 millions d'euros par rapport au 1^{er} semestre 2020 les charges de personnel sur le 1^{er} semestre 2021 (cf. note 5.1).

Autres charges opérationnelles

Le Groupe ADP poursuit le plan d'optimisation opérationnel et financier engagé en 2020. Ce plan a notamment pour but de réduire les coûts supportés par le Groupe ADP mais

également de tenir compte de la situation de ses clients compagnies aériennes et de ses prestataires.

Sur le premier semestre 2021, les charges opérationnelles courantes ont ainsi diminué de 89 millions d'euros notamment sous l'effet d'une diminution de la taxe foncière (+34 millions d'euros) en lien avec les dégrèvements liés aux infrastructures fermées (y compris la réduction des charges de personnel pour 30 millions d'euros) par rapport à 2020 sur la même période (cf. note 4.5).

Ecarts d'acquisition, immobilisations incorporelles et corporelles

Amortissement des droits d'exploitation des concessions aéroportuaires

Les droits d'opérer les aéroports étant amortis sur la base des prévisions de trafic, les dotations aux amortissements correspondantes sont légèrement en hausse par rapport au premier semestre 2020. Elles s'établissent à 22 millions d'euros sur le premier semestre 2021 contre 21 millions d'euros en 2020 sur la même période.

Dépréciation des actifs du Groupe

En raison des dépréciations enregistrées au 31 décembre 2020 et de perspectives de trafic qui restent particulièrement incertaines depuis la chute du trafic aérien en mars 2020, des tests de dépréciation ont été réalisés sur les actifs des plateformes parisiennes représentant une seule unité génératrice de trésorerie, ainsi que sur les sociétés concessionnaires du Groupe et de services suivantes : AIG, TAV Bodrum, TAV Gazipasa, TAV Tunisia, et TAV Macedonia. Ces tests n'ont pas conduit à la comptabilisation de dépréciations au 30 juin 2021.

Titres mis en équivalence

Participations dans les aéroports à l'international

Des tests de dépréciation ont également été réalisés sur les participations des sociétés mises en équivalence telles que GMR Airports et ATU.

Ces tests ont conduit à la comptabilisation de dépréciations au 30 juin 2021 pour un montant de 2 millions d'euros. (cf. note 4.9.3 et note 9.5.3).

CDG Express

Au-delà de la crise sanitaire, le 9 novembre 2020, le tribunal administratif de Montreuil a décidé de prononcer l'annulation partielle de l'autorisation unique environnementale relative au projet CDG Express. Par cette décision, le juge administratif a estimé que le projet ne répondait pas à une "raison impérieuse d'intérêt public majeur", ne permettant donc pas de déroger à la réglementation afférente à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées. Les chantiers concernés par la décision justice ont été arrêtés et mis en sécurité ; les chantiers non concernés se sont poursuivis notamment les chantiers conduits par ADP.

Cependant, le 18 mars dernier, la saisie dans le cadre d'un sursis à exécution par le GI CDG Express, SNCF Réseau et l'Etat,



la Cour administrative d'appel de Paris a autorisé la reprise des travaux du CDG Express. L'ensemble des chantiers a ainsi pu reprendre courant avril. Une décision sur le fond est attendue dans les prochains mois. Sur la base d'une analyse préliminaire le Groupe n'attend pas d'impact significatif négatif dans les comptes.

Endettement net du Groupe et liquidités

Le Groupe dispose d'une trésorerie robuste s'élevant à 2 751 millions d'euros au 30 Juin 2021 dont 217 millions d'euros au niveau de TAV Airports.

Compte tenu de cette trésorerie disponible, le groupe n'anticipe pas de difficultés de trésorerie à court terme. Cette trésorerie lui permet à la fois de faire face à ses besoins courants et à ses engagements financiers dont notamment le remboursement d'une dette obligataire d'Aéroports de Paris SA en juillet 2021 pour 400 millions d'euros mais aussi de disposer de moyens de réaction et d'adaptation importants dans le contexte sanitaire et économique exceptionnel en cours.

Compte tenu de la confiance du groupe et des investisseurs dans la solidité de son modèle financier et avec sa notation de crédit long terme (A perspective négative par l'agence Standard and Poor's depuis le 25 mars 2020), le Groupe ADP n'anticipe pas de difficulté particulière de financement à moyen ou à long terme.

Situation à l'international

Du fait de la diminution du trafic due à la pandémie de Covid-19 et de ses conséquences économiques défavorables, dans le cas de certains des actifs internationaux du groupe, des discussions ont dû être ouvertes avec les contreparties impliquées (concedants, banques) dans le but de conserver la viabilité financière et opérationnelle, notamment en demandant des extensions de durée de concession.

S'agissant de TAV Airports, des extensions de concessions d'une durée de deux ans ont été obtenues le 15 février 2021 pour les aéroports d'Ankara, Antalya, Bodrum, Gazipasa et Izmir. Les redevances de concession de ces aéroports dues en 2022 seront acquittées en 2024. En outre, TAV Airports a perçu le 16 février 2021 le paiement par l'autorité aéroportuaire d'Etat turque (DHMI) du solde de la créance pour l'indemnisation due en raison de la fermeture anticipée d'Atatürk pour un montant de 196 millions d'euros. Par ailleurs, un accord de restructuration a été conclu entre TAV Tunisia et son groupe de prêteurs existants afin de modifier les conditions de financement de la filiale. TAV Airports a enregistré un gain net de 110 millions d'euros à la suite de cette restructuration avec un impact positif sur le résultat financier.

Enfin, des restructurations de plusieurs concessions de TAV Airports sont toujours en cours (refinancements, augmentation de capital...) dans plusieurs concessions.

S'agissant de GMR airports, la Haute Cour de Delhi a accordé à titre provisoire à l'aéroport de Delhi le droit de suspendre

le paiement des redevances de concession jusqu'à ce qu'un tribunal d'arbitrage statue sur la question.

En raison de la dégradation de la courbe de projection du trafic de l'aéroport de Santiago du Chili, les actionnaires ont engagé à l'égard des autorités chiliennes des initiatives dans le but de rétablir l'équilibre économique du projet. En parallèle, l'aéroport de Santiago tient des discussions avec ses prêteurs en vue de restructurer ses engagements de paiement de la dette.

Airport International Group (AIG), société concessionnaire de l'aéroport d'Amman en Jordanie, tient des discussions actives avec son concedant afin d'atteindre le rééquilibrage économique et financier de la concession, incluant la négociation d'une extension de sa durée. Une restructuration des obligations à l'égard des prêteurs est menée en parallèle.

A Madagascar, des discussions sont en cours avec les prêteurs afin de modifier certaines conditions des prêts contractés par la société de projet.

En conséquence, le Groupe ADP pourrait être amené à apporter un soutien financier à ces sociétés de gestion aéroportuaires dans lesquels il est actionnaire. Ce soutien est estimé, au global, à un maximum de 80 millions d'euros dans le cadre des discussions de restructurations d'ici la fin de l'exercice en cours.

Les contrats de financement dans le cas des concessions opérées notamment par AIG, TAV Esenboga, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum, TAV Ege, TAV Tunisia et d'HAVAS comportent des clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers. En cas de manquement durable, les prêteurs peuvent imposer des conditions de défaut qui peuvent entraîner un recours limité ou nul vis-à-vis des actionnaires. Pour mémoire, les contrats assortis de tels engagements représentent 11,1 % du montant total des emprunts du groupe au 30 juin 2021. A cette date, soit les clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect de certains ratios financiers sont respectées par les sociétés de gestion aéroportuaire, soit, dans le cas contraire, les prêteurs ont accepté de ne pas exercer leurs droits, à l'exception d'AIG. Dans le cas d'AIG, un dialogue est en cours avec les prêteurs.



NOTE 3 Périmètre de consolidation**3.1 Principes comptables liés au périmètre****Principes de consolidation**

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

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

Selon cette méthode, la participation est comptabilisée :

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Aucune société du périmètre de consolidation ayant un impact significatif sur les comptes n'est située dans une économie hyper inflationniste.

Conversion des transactions en monnaies étrangères

Les transactions en monnaies étrangères sont comptabilisées comme suit :

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

Regroupements d'entreprises

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

Les trois composantes d'une activité sont :

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

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

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

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

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

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

TAV Airports

Depuis le 7 juillet 2017, la participation du Groupe ADP dans TAV Airports s'élève à 46,38 %. TAV Airports est un opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie et gère directement 13 aéroports dans le monde : Ankara Esenboga, Izmir Adnan Menderes, Alanya-Gazipasa, Milas-Bodrum en Turquie, Antalya en co-contrôle avec Fraport en Turquie, Tbilissi et Batumi en Géorgie, Monastir et Enfidha en Tunisie, Skopje et Ohrid en Macédoine, Médine en Arabie Saoudite et l'aéroport de Zagreb aux côtés d'ADP International. Par l'intermédiaire de ses filiales, TAV Airports est également un opérateur dans d'autres domaines de services aéroportuaires, comme le duty free, la restauration, l'assistance en escale, l'informatique, la sécurité et les services d'exploitation. TAV Airports gère également les zones commerciales et les services de l'aéroport international de Riga en Lettonie. Avec une présence tout au long de la chaîne de valeur des services aéroportuaires, le modèle commercial intégré du groupe est essentiel à sa performance et à sa réussite économique. TAV Airports est présent au nouvel aéroport d'Istanbul (IGA) via ses sociétés de services TGS, HAVAS, ATU et BTA.

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

GMR Airport Limited

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

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

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

Almaty Airport

Almaty Airport Investment Holding B.V., un consortium dirigé par TAV Airports (dont le capital est détenu à 46,38 % par le Groupe ADP) a signé le 7 mai 2020 un accord portant sur le rachat d'une participation de 100 % de l'aéroport d'Almaty, et des activités connexes de carburant exercées par Venus Trading LLP.

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

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

Ce dernier dispose d'une option de vente sur les actions qu'il détient et le Groupe bénéficie d'une option d'achat exerçable en cas de désaccord. Le Groupe ayant la capacité d'imposer ses décisions sur les activités pertinentes, les sociétés acquises sont consolidées en intégration globale (cf. note 2 faits marquants).



Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel

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

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

Royal Schiphol Group N.V (« Schiphol Group »)

Le Groupe ADP exerce une influence notable sur Schiphol Group et comptabilise sa participation selon la méthode de la mise en équivalence. Pour une présentation détaillée du partenariat avec Schiphol Group cf. note 4.9.

En effet, le Groupe ADP nomme un membre du "Supervisory Board" de Schiphol Group, organe en charge d'approuver le budget annuel, les principaux investissements et le business plan à 5 ans. Par ailleurs, les deux groupes ont signé un accord de coopération industrielle à long terme et de prise de participations croisées à hauteur de 8% du capital et des droits de vote. Un comité de coopération industrielle a été créé afin de définir annuellement les domaines de coopération et de superviser les projets menés dans le cadre de cette alliance.

3.2 Évolution du périmètre de consolidation

3.2.1 Principales modifications en 2021

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

- ◆ En avril 2021, acquisition de l'aéroport international d'Almaty au Kazakhstan. L'aéroport d'Almaty appartient désormais, au consortium dont TAV Airports est actionnaire à 85 %. VPE Capital, gestionnaire de fonds spécialisé dans les marchés de capitaux en Russie et de la CEI (Communauté des États indépendants), détient les 15 % restants du consortium. L'ensemble des filiales constituant cette acquisition est consolidé en intégration

globale dans les comptes du Groupe (cf. note 2 Faits marquants).

3.2.2 Rappel des mouvements 2020

L'exercice 2020 avait enregistré les principaux mouvements de périmètre suivants :

- ◆ En janvier 2020, acquisition supplémentaire de 18% des parts de société TAV Tunisia par TAV Airports, portant le pourcentage de détention à 100%.
- ◆ Acquisition de 49% de GMR Airports Limited en deux étapes : 24,99% le 26 février 2020 et 24,01% le 7 juillet 2020.



NOTE 4 Éléments courants de l'activité opérationnelle**4.1 Information sectorielle**

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

Les secteurs du Groupe ADP se répartissent en cinq activités :

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

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

Immobilier - ce secteur comprend les activités immobilières du Groupe principalement en France à l'exclusion de celles réalisées dans les terminaux lesquelles sont présentées dans le secteur Commerces et services. Ces activités sont effectuées par Aéroports de Paris SA et des filiales dédiées, ou des sociétés mises en équivalence (cf. liste en note 19) et englobent la construction, la commercialisation et la gestion locative de locaux et bâtiments de bureaux, logistique ou gare de fret. La location de terrains viabilisés fait également partie de ce secteur.

International et développements aéroportuaires - ce secteur rassemble les activités de conception et d'exploitation aéroportuaire des filiales et co-entreprises qui sont pilotées ensemble dans un objectif de créer des synergies et de servir l'ambition du Groupe. Il comprend le sous-Groupe TAV Airports, le sous-Groupe GMR Airports Ltd mis en équivalence depuis le 26 février 2020, ADP International et ses filiales, notamment AIG et le sous-Groupe ADP Ingénierie (y compris Merchant Aviation LLC), ainsi que Schiphol Group.

Autres activités - ce secteur comprend les activités réalisées par les filiales d'Aéroports de Paris SA qui opèrent dans des domaines aussi variés que la téléphonie (Hub One) et les services de cybersécurité (Sysdream). Ce secteur opérationnel intègre la société de projet Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express mise en équivalence. Ce secteur rassemble également les activités dédiées à la sécurité avec le sous-Groupe Hub Safe et à l'innovation du Groupe via la société ADP Invest.

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

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



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

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires				EBITDA	
	1er semestre 2021	dont produits inter-secteur	1er semestre 2020	dont produits inter-secteur	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Activités aéronautiques	372	1	482	-	(108)	(55)
Commerces et services	289	75	371	66	26	42
Dont SDA	84	-	136	-	(20)	(24)
Dont Relay@ADP	8	-	13	-	(2)	(4)
Immobilier	146	25	149	24	206	62
International et développements aéroportuaires	221	5	225	17	20	(16)
Dont TAV Airports	154	-	141	-	21	(10)
Dont AIG	47	-	47	-	9	2
Autres activités	83	16	66	18	12	7
Eliminations et résultats internes	(122)	(122)	(125)	(125)	(1)	(1)
Total	989	-	1 168	-	155	39

(en millions d'euros)	Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels		Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence		Résultat opérationnel courant	
	1er semestre 2021	1er semestre 2020 *	1er semestre 2021	1er semestre 2020	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Activités aéronautiques	(177)	(167)	-	-	(285)	(222)
Commerces et services	(75)	(143)	-	(2)	(49)	(103)
Dont SDA	(9)	(67)	-	-	(29)	(91)
Dont Relay@ADP	(2)	(7)	-	-	(4)	(11)
Immobilier	(28)	(25)	-	-	178	37
International et développements aéroportuaires	(46)	(172)	(65)	(89)	(90)	(277)
Dont TAV Airports	(39)	(31)	(29)	(44)	(48)	(85)
Dont AIG	(7)	(141)	-	-	2	(138)
Dont GMR Airports Ltd	-	-	(16)	(14)	(16)	(14)
Autres activités	(7)	(7)	-	-	3	-
Elimination et résultats internes	-	-	-	-	-	(1)
Total	(333)	(514)	(65)	(91)	(243)	(566)

* dont 132 millions d'euros de dépréciation dans le segment international, 51 millions d'euros de dépréciation et 4 millions d'euros de mise au rebut dans le segment commerces et services.

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 989 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2021, en baisse de - 179 millions d'euros, du fait de la baisse du trafic résultant de la crise liée au Covid-19 et plus particulièrement de :

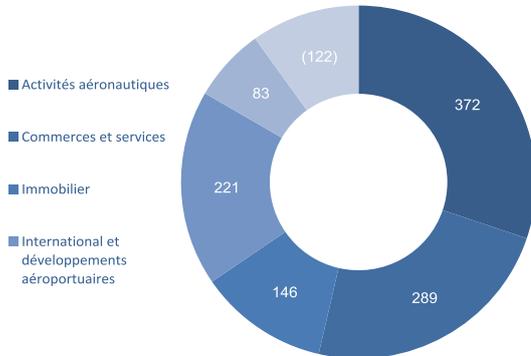
- ♦ la baisse de - 32 % du produit des redevances aéronautiques et spécialisées à Paris Aéroport pour respectivement - 31,4 % (- 75 millions d'euros) et - 34,5 % (- 19 millions d'euros) ;
- ♦ la baisse de - 39,8 % du chiffre d'affaires des activités commerciales à Paris Aéroport (- 76 millions d'euros).

Ces effets sont partiellement atténués par la hausse de + 9,0 % du chiffre d'affaires de TAV Airports (+ 13 millions d'euros) liée à l'intégration du chiffre d'affaires de la société de gestion de l'aéroport d'Almaty à compter du 1^{er} mai 2021, pour + 19 millions d'euros.

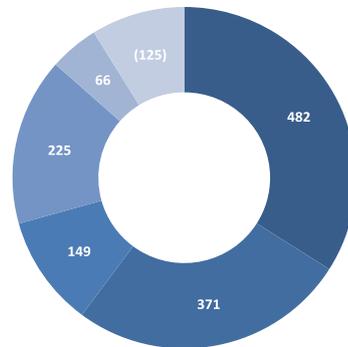
Le montant des éliminations inter-segments s'élève à - 122 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2021, contre - 125 millions d'euros au 1^{er} semestre 2020.



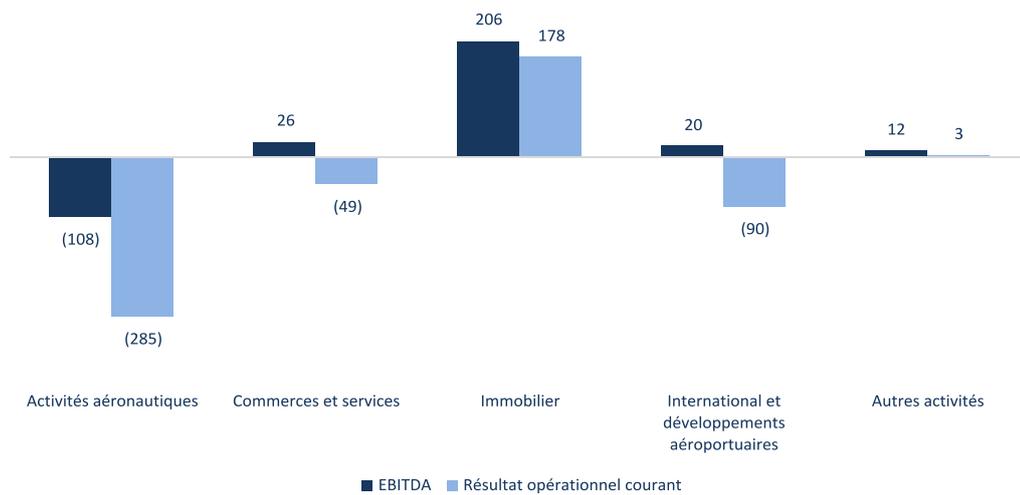
Chiffre d'affaires S1 2021



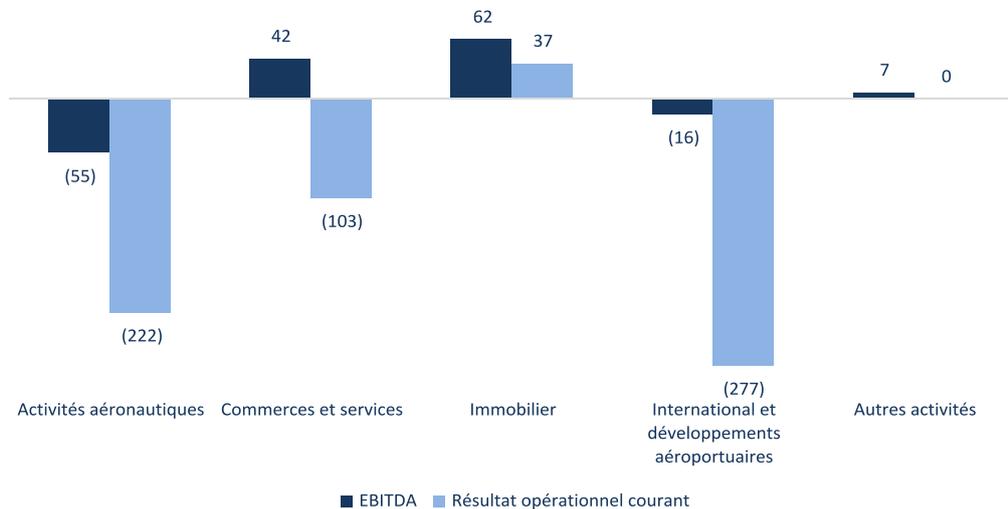
Chiffre d'affaires S1 2020



EBITDA et Résultat opérationnel courant S1 2021



EBITDA et Résultat opérationnel courant S1 2020



4.2 Chiffre d'affaires

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

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

1. Secteur Activités aéronautiques

- **Redevances aéronautiques et spécialisées d'Aéroports de Paris SA**: ces redevances sont encadrés par des dispositions législatives et réglementaires, dont tout particulièrement la limitation du produit global des redevances aéroportuaires aux coûts des services rendus et la juste rémunération des capitaux investis par Aéroports de Paris apprécié au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC) du périmètre régulé. Même si la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique (CRE), la période tarifaire 2021 s'est déroulée dans un cadre juridique hors CRE. En tout état de cause, la procédure annuelle de fixation des tarifs de redevances, avec ou sans CRE, prévoit qu'Aéroports de Paris consulte les usagers sur la proposition tarifaire annuelle et soumette à l'ART une demande d'homologation. Lorsque l'ART est saisie, elle s'assure entre autres que les tarifs respectent les règles générales applicables aux redevances.

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

Les **redevances aéronautiques** comprennent la redevance passagers, atterrissage et stationnement. Elles sont calculées respectivement en fonction du nombre de passagers embarqués, du poids de l'aéronef et de la durée de stationnement. Ces redevances sont comptabilisées en chiffre d'affaires lors de l'utilisation des services correspondants par la compagnie aérienne.

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

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

2. Secteur Commerces et services

- **Chiffre d'affaires des activités commerciales** : ces revenus sont composés d'une part, des loyers variables perçus des activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, publicité, banques et change, loueurs, autres locations en aéroports), et comptabilisés en produits sur l'exercice au cours duquel ils sont générés ; et d'autre part, des revenus



locatifs qui correspondent à la part fixe des produits perçus au titre des espaces loués en aérogare. Ces derniers sont constatés de manière linéaire sur la durée du bail conformément à la norme IFRS 16 "Contrats de location".

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

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

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

- le chiffre d'affaires de la filiale **Média Aéroports de Paris** qui propose aux annonceurs une exposition publicitaire dans les aéroports parisiens via des solutions digitales, connectées et interactives ;
- le chiffre d'affaires des activités commerciales de **SDA** et de **Relay@ADP** réalisé dans les surfaces commerciales exploitées par ces deux sociétés en zone publiques et en zones réservées (ventes de biens et revenus locatifs). SDA exerce une activité de gestion directe et de location d'espaces commerciaux, et intervient dans les domaines de la vente d'alcool, de tabac, de parfums-cosmétiques, de gastronomie, de mode et accessoires et de photo-vidéo-son. L'activité de Relay@ADP est quant à elle dédiée aux activités de presse, de librairie, de commodités et de souvenirs ;
- et les revenus perçus des activités de prestation de services relatives à la détaxe.

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

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

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

3. Secteur Immobilier

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



4. Secteur International et développements aéroportuaires

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

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

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

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

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

- **Revenus tirés des contrats long terme** : le chiffre d'affaires de ces contrats est reconnu selon la méthode de l'avancement par les coûts, en revenus tirés des contrats à long terme selon IFRS 15. Les modifications de travaux, les réclamations et les paiements incitatifs sont inclus dans la mesure où ils ont été approuvés avec le client. Lorsque le résultat à terminaison ne peut pas être estimé de manière fiable, le chiffre d'affaires est reconnu dans la limite des coûts engagés. Lorsqu'il est probable que les coûts totaux du contrat dépasseront le total des produits du contrat, la perte attendue est immédiatement comptabilisée en charge.

- **Produits financiers liés aux activités ordinaires** : Ils correspondent aux produits d'intérêts liés à la désactualisation de la créance financière relative à la concession d'Ankara Esenboga Airport. Ils sont reconnus en application de l'interprétation IFRIC12 (cf. note 6.1).

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

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

5. Secteur Autres activités

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



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

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

	1er semestre 2020					
	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	Total
<i>(en millions d'euros)</i>						
Redevances aéronautiques	237	-	-	58	-	295
Redevances spécialisées	54	2	-	1	-	57
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	174	-	-	-	-	174
Activités commerciales (i)	-	191	2	42	-	235
Parcs et accès	-	44	-	5	-	49
Prestations industrielles	-	18	-	1	-	19
Revenus locatifs fixes	7	39	116	8	-	170
Assistance en escale	-	-	-	45	-	45
Revenus tirés des contrats à long terme	-	7	-	9	1	17
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	6	3	-	9
Autres revenus	10	4	1	36	47	98
Total	482	305	125	208	48	1 168
<i>(i) Dont Revenus locatifs variables</i>	-	57	2	20	-	79



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

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Chiffre d'affaires	989	1 168
Air France	196	213
Federal Express Corporation	20	19
Qatar Airways	12	11
Turkish Airlines	19	13
Easy Jet	5	13
Pegasus Airlines	11	9
Royal Jordanian	10	13
Vietnam Airlines JSC	3	7
Emirates	5	5
Corsair SA	3	5
Autres compagnies aériennes	147	157
Total compagnies aériennes	431	465
Direction Générale de l'Aviation Civile	165	184
ATU	8	9
Société du Grand Paris	8	7
EPIGO	3	4
Tibah Operation	4	3
Autres clients	368	487
Total autres clients	558	703

4.3 Autres produits opérationnels courants

Les autres produits opérationnels courants comprennent des indemnités, des subventions d'exploitation ainsi que les quotes-parts de subventions d'investissement qui sont rapportées au résultat au même rythme que les amortissements des immobilisations subventionnées.

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Subventions d'exploitation	3	-
Subventions d'investissement réintégréées au compte de résultat	2	1
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	(3)	1
Autres produits	137	12
Total	139	14

Les autres produits sont constitués d'une part, par les impacts liés au retour en pleine propriété de certains immeubles sur les plateformes parisiennes pour 117 millions d'euros et d'autre part par des indemnités comptabilisées pour 16 millions d'euros à la fois dans le cadre de la convention d'indemnisation conclue avec la Société

Grand Paris relative au projet de construction d'une gare de métro à Paris-Orly et au titre du projet CDG Express (10 millions d'euros au 30 Juin 2020).



4.4 Clients et comptes rattachés

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Créances clients	661	583
Clients douteux	124	113
Cumul des dépréciations	(119)	(129)
Montant net	666	567

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Cumul des dépréciations à l'ouverture	(130)	(96)
Augmentations	(13)	(49)
Diminutions	34	9
Ecart de conversion	2	4
Variation de périmètre	(13)	-
Autres variations	1	3
Cumul des dépréciations à la clôture	(119)	(129)

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

La diminution des dépréciations de créances au 30 Juin 2021 est principalement liée à la revue des niveaux de risques (sur hôtels et loueurs) et à la reconnaissance de créances irrécouvrables (notamment sur Aigle Azur).

4.5 Charges opérationnelles courantes

Les charges opérationnelles courantes sont présentées par nature et regroupent les achats consommés, les services et charges externes, les impôts et taxes et les autres charges d'exploitation. S'agissant des impôts et taxes le Groupe considère que la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE) constitue une taxe et ne s'analyse pas en un impôt sur le résultat.

4.5.1 Achats consommés

Le détail des achats consommés est le suivant :

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Achats de marchandises	(83)	(96)
Electricité	(16)	(17)
Ingénierie sous-traitée et autres achats d'études	(3)	(3)
Gaz et autres combustibles	(7)	(6)
Fournitures d'exploitation	(3)	(4)
Produits hivernaux	(3)	(1)
Achats de matériels, équipements et travaux	(14)	(10)
Autres achats	(6)	-
Total	(135)	(137)



La baisse des achats consommés résulte essentiellement du plan d'économie initié en 2020 suite à la chute de l'activité du groupe.

4.5.2 Autres charges opérationnelles courantes

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Services et charges externes	(328)	(354)
Impôts et taxes	(155)	(198)
Autres charges d'exploitation	(31)	(19)
Total	(514)	(571)

Détail des services et charges externes

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Sous-traitance	(164)	(179)
Sûreté	(68)	(75)
Nettoyage	(26)	(28)
PHMR (Personne Handicapée à Mobilité Réduite)	(16)	(15)
Transports	(7)	(11)
Recyclage chariots	(3)	(5)
Gardiennage	(9)	(8)
Autres	(35)	(37)
Entretien, réparations & maintenance	(60)	(52)
Loyers et redevances de concessions*	(26)	(26)
Études, recherches & rémunérations d'intermédiaires	(22)	(20)
Assurances	(9)	(10)
Missions, déplacements & réceptions	(2)	(4)
Publicité, publications, relations publiques	(5)	(8)
Locations et charges locatives	(13)	(16)
Services extérieurs divers	(3)	(4)
Personnel extérieur	(8)	(7)
Autres charges et services externes	(16)	(28)
Total	(328)	(354)

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

Détail des impôts et taxes

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Contribution économique territoriale	(17)	(18)
Taxe foncière	(90)	(125)
Autres impôts & taxes	(31)	(36)
Taxes non récupérables sur prestations de sûreté	(17)	(19)
Total	(155)	(198)

Les impôts et taxes sont en baisse de près de 22% et s'établissent à 155 millions d'euros au 30 Juin 2021. La baisse découle principalement de la mise en application de la réforme des impôts de production issue de la loi de finances pour 2021, qui réduit de près de 35 millions d'euros la charge de taxe foncière.



Détail des autres charges d'exploitation

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

4.6 Fournisseurs et comptes rattachés

Les fournisseurs et comptes rattachés se répartissent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Fournisseurs d'exploitation	344	336
Fournisseurs d'immobilisations	226	346
Total	570	682

4.7 Autres créances et charges constatées d'avance

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Avances et acomptes versés sur commandes	84	64
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	99	111
Créances au personnel et charges sociales	21	2
Charges constatées d'avance	30	27
Autres créances (i)	142	263
Total	376	467

(i) En 2021, les autres créances incluent les gains sur retour en pleine propriété de certains immeubles sur les plateformes parisiennes pour 117 millions d'euros. En 2020, elles incluent la partie courante de l'indemnisation correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul (aéroport Atatürk) de 195 millions d'euros recouvrées sur le premier semestre 2021.

4.8 Autres dettes et produits constatés d'avance

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Avances et acomptes reçus sur commandes *	160	159
Dettes sociales	260	219
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	148	206
Avoirs à établir	29	39
Produits constatés d'avance	145	142
Loyers de concessions exigibles < 1 an	36	119
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires	8	-
Autres dettes	84	74
Total	870	958

* incluant l'avance de l'Agence France Trésor reçue en 2020 pour un montant initial de 122 millions d'euros

Les dettes fiscales (taxe foncière et contribution foncière de l'entreprise) figurant au bilan au 31 décembre 2020 ont fait l'objet d'un règlement au cours du premier semestre 2021 (ADP SA ayant bénéficié des mesures de report mises en place par l'Etat en raison de la crise sanitaire).

Les produits constatés d'avance concernent principalement Aéroports de Paris SA et comprennent :

- ♦ des loyers part fixe, soit 64 millions d'euros au 30 Juin 2021 (67 millions d'euros au 31 décembre 2020) ;



- ♦ des revenus des parcs de stationnement : abonnement et réservation, soit 12 millions d'euros au 30 Juin 2021 (10 millions d'euros au 31 décembre 2020) ;
- Les dettes sur loyers de concessions exigibles concernent TAV Airports au titre des concessions de TAV Tunisia, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum et TAV Ege (cf. note 8.2).

4.9 Entreprises mises en équivalence

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

GMR Airports Limited : Depuis le 7 juillet 2020, le Groupe ADP détient 49% de GMR Airports Limited. GMR Airports Ltd, est un groupe aéroportuaire indien de premier plan, qui dispose d'un portefeuille d'actifs comportant six aéroports dans trois pays (Inde, Philippines et Grèce) ainsi qu'une filiale de management de projets ('GADL'). Ces deux principales concessions, Delhi et Hyderabad ont une durée de 30 ans renouvelable une fois qui a débuté respectivement le 3 mai 2006 et le 23 mars 2008. Le renouvellement est à la discrétion de GMR Airports pour la concession d'Hyderabad. S'agissant de la concession de Delhi, son renouvellement suppose que certaines conditions opérationnelles notamment de qualité de services prévues au contrat de concession soient toujours satisfaites à la fin de la première période de 30 ans. Ainsi, tant que ces conditions sont satisfaites, l'option de renouvellement est à la discrétion de GMR Airports. Pour l'analyse du contrôle cf. note 3.1.

TAV Antalya : co-entreprise de TAV Airports qui opère l'aéroport international d'Antalya en Turquie. La concession arrive à échéance le 31 décembre 2024.

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

Royal Schiphol Group N.V (« Schiphol Group »), société qui opère l'aéroport d'Amsterdam, et Aéroports de Paris SA ont conclu fin 2008 un accord-cadre de coopération industrielle à long terme de prise de participations croisées à hauteur de 8% du capital et des droits de vote. Cet accord de coopération industrielle dont la durée initiale est de 12 ans constitue une initiative stratégique qui bénéficie réciproquement aux deux sociétés dans plusieurs domaines clés de leurs activités. L'accord prendra fin le 30 novembre 2021 (pour plus de détail voir note 17). Pour l'analyse du contrôle cf. note 3.1.

Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel : co-entreprise détenue à hauteur de 45% par ADP International, 40% par Vinci Airports et 15% par Astaldi, opérant la concession de l'Aéroport international de Santiago pour une durée de 20 ans et ayant pour objet d'assurer le financement, la conception et la construction d'un nouveau terminal de 175 000 m². Pour l'analyse du contrôle cf. note 3.1.

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

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
International et développements aéroportuaires	(65)	(88)
Commerces et services	-	(3)
Immobilier	-	-
Autres activités	-	-
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	(65)	(91)

Le Groupe arrête de reconnaître les quotes-parts de pertes de sociétés mises en équivalence lorsque les titres mis en équivalence sont à zéro. Les quotes-parts de pertes non reconnues cumulées s'élèvent à 130 millions d'euros dont 6 millions d'euros au titre du premier semestre 2021.



4.9.2 Tests de dépréciation des titres mis en équivalence

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

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

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

La crise sanitaire du Covid-19 continue d'avoir des impacts significatifs sur le trafic aérien, très largement ralenti depuis le début de l'année. Cette chute du trafic a des impacts tant en matière de revenus aéronautiques qu'en matière de revenus commerciaux des participations mises en équivalence.

Ces éléments constituent de nouveaux indices de perte de valeur pour certaines concessions aéroportuaires du Groupe, et justifient donc que le Groupe, dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation de ses actifs prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date, ait effectué une large revue des trajectoires financières de ses principales participations mises en équivalences. Au regard de l'évolution de la situation

depuis décembre 2020, seuls GMR Airports Ltd et la société de service ATU ont de nouveau fait l'objet d'un test de dépréciation.

Les taux d'actualisation, et notamment le coût des fonds propres, sont selon les cas stables ou en diminution depuis le 31 décembre 2020, les betas des sociétés du secteur aéroportuaire et primes de risque pays étant sur une tendance baissière ces derniers mois (à horizon de temps comparable) tandis que les primes de risque marché sont en légère hausse. Lorsqu'une baisse des taux d'actualisation est constatée, cela a un impact favorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe, estimée sur la base de flux de trésorerie actualisés.

Pertes de valeur des sociétés mises en équivalence par segment

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

Les tests menés sur les titres mis en équivalence ont montré la nécessité d'enregistrer une dépréciation de l'ordre de 2 millions d'euros au 30 juin 2021.

La principale sensibilité des tests repose sur le taux d'actualisation. Une variation du coût des fonds propres de +100 points de base entrainerait une dépréciation de l'ordre de -214 millions d'euros.



4.9.3 Détail des montants au bilan

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
International et développements aéroportuaires	1 878	1 902
Commerces et services	-	-
Immobilier	31	31
Autres activités	10	10
Total entreprises mises en équivalence	1 919	1 943

Les principaux écarts d'acquisition comptabilisés et inclus dans les quotes-parts ci-dessus mises en équivalence s'élèvent à 391 millions d'euros au titre du secteur International et développements aéroportuaires. Au 30 juin 2021, les travaux d'estimation des actifs et passifs identifiables de GMR à la juste valeur sont terminés, l'écart d'acquisition est dorénavant définitif.

4.9.4 Évolution des valeurs nettes

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

(en millions d'euros)	Montants nets au 01/01/2021	Quote-part du Groupe dans les résultats	Variation de périmètre	Souscription de capital	Variation des réserves de conversion	Variation des autres réserves et reclassements	Dividendes distribués*	Montants nets au 30/06/2021
International et développements aéroportuaires	1 902	(65)	10	-	15	22	(6)	1 878
Commerces et services	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilier	31	-	-	-	-	-	-	31
Autres activités	10	-	-	-	-	-	-	10
Total entreprises mises en équivalence	1 943	(65)	10	-	15	22	(6)	1 919

* Y compris remontée des résultats des sociétés immobilières fiscalement transparentes

La variation de périmètre de la période concerne la prise de participation d'ADP international America dans Embassair Group US Inc. Les autres variations concernent principalement les engagements pris par le Groupe de combler la situation financière négative des participations mises en équivalence (cf. note 8.1)

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



NOTE 5 Avantages au personnel

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

Avantages postérieurs à l'emploi – Régimes à cotisations définies

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

Avantages postérieurs à l'emploi – Régimes à prestations définies

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

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

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

Les éléments d'évolution de la provision comprennent notamment :

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

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

Autres avantages à long terme

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

Les indemnités de cessation d'emploi

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

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

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



5.1 Charges de personnel

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Salaires et traitements	(257)	(266)
<i>dont Indemnité activité partielle</i>	33	29
Charges sociales	(101)	(123)
Coût salarial immobilisé	20	24
Participation et intéressement	-	(3)
Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	(6)	(6)
Total	(344)	(374)

Face à l'ampleur de la crise sanitaire liée au Covid-19, Aéroports de Paris SA et plusieurs de ses filiales ont toujours recours à l'activité partielle* et bénéficient du dispositif de compensation financière proposé par le gouvernement français. Le montant de cette compensation financière s'élève au 30 Juin 2021 à 33 millions d'euros.

* *L'activité partielle est un outil de prévention des licenciements économiques qui permet de maintenir les salariés dans l'emploi afin de conserver des compétences, voire de les renforcer lorsque leur entreprise fait face à des difficultés économiques conjoncturelles.*

Le coût salarial immobilisé dont le montant atteint 20 millions d'euros (en baisse de 4 millions d'euros) représente essentiellement le coût interne relatif aux salariés qui participent aux projets de construction des actifs de l'entreprise notamment dans le cadre des études, de la surveillance des travaux et de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage.

La ligne Salaires et traitements tient compte de l'indemnité d'activité partielle à laquelle le Groupe a eu recours suite à la baisse du trafic.

5.2 Indemnités de cessation d'emploi

La crise de la Covid a entraîné des plans de départs dans principalement 3 entités du Groupe : Aéroports de Paris SA, ADP Ingénierie et SDA.

Aéroports de Paris SA a conclu avec les organisations syndicales représentatives un accord de Rupture Conventionnelle Collective (RCC). Cet accord, validé par la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) le 17 décembre 2020, fixe à 1 150 le nombre maximum de départs volontaires dont 700 ne seront pas remplacés. Les premiers départs de l'entreprise ont débuté fin mars 2021 et à fin juin 2021 environ 900 salariés l'ont quitté. A fin décembre 2021, le nombre maximum de départs sera atteint. Ils auront pour Aéroports de Paris SA un effet structurel de réduction des charges du groupe estimé à 35 millions d'euros en 2021 et 60 millions d'euros en année pleine.

Aéroports de Paris SA s'engage à ce qu'aucun départ contraint pour motif économique n'ait lieu jusqu'au 1^{er} janvier 2022.

Quatre motifs de départs ont été autorisés :

- ◆ Les départs à la retraite immédiate pour le personnel ayant leurs droits de retraite à taux plein,
- ◆ Les départs dans le cadre d'un congé de fin de carrière d'une durée maximum de 4 ans,
- ◆ Les départs dans le cadre de la création ou la reprise d'une entreprise,
- ◆ Les départs dans le cadre de la recherche d'un nouvel emploi.

Le coût de ce plan tient compte du nombre de départs dans chaque catégorie suivant les souhaits exprimés.



5.2.1 Hypothèses de calcul

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

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

Au 30/06/2020	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	0,70%	12,70%	5,60%
Taux d'inflation	1,60%	7,00% - 8,00%	2,50%
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	1,60% - 3,40%	9,20%	3,20%
Hausse future des dépenses de santé	2,50%	N/A	N/A
Age moyen de départ en retraite	62 - 65 ans	51 - 52 ans	55 - 60 ans

5.3 Provisions pour engagements sociaux au bilan

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Provisions au 1er janvier	748	525
Augmentations	19	22
Dotations d'exploitation	16	19
Dotations financières	2	3
Dotations aux provisions pour éléments non récurrents	1	-
Augmentation liée aux variations de périmètre	-	-
Diminutions	(64)	(18)
Provisions utilisées	(33)	(9)
Reconnaissance de gains actuariels nets	-	(3)
Réduction de régimes	(12)	(4)
Reconnaissance de pertes actuarielles nettes	(16)	-
Autres variations	(3)	(2)
Provisions au 30 juin	703	529
Part non courante	631	522
Part courante	72	7

5.3.1 Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le Groupe estime devoir verser aux actifs des régimes à prestations définies en 2021 ne présente pas de caractère significatif.



NOTE 6 Immobilisations incorporelles, corporelles et de placement

6.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent :

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

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

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

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

*cf. note 6.1.1

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

	Ecarts d'acquisition *	Droit d'opérer les aéroports en concession **	Logiciels	Autres	Immobilisa- tions en cours, avances et acomptes	Total
<i>(en millions d'euros)</i>						
Valeur brute	206	2 970	414	314	30	3 934
Cumul des amortissements et dépréciations	(59)	(573)	(317)	(190)	-	(1 139)
Valeur nette au 01/01/2021	147	2 397	97	124	30	2 795
Investissements	-	5	2	-	5	12
Amortissements	-	(22)	(17)	(3)	-	(42)
Variations de périmètre	250	-	-	1	-	251
Ecarts de conversion	4	35	-	-	-	39
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	57	6	-	(7)	56
Valeur nette au 30/06/2021	401	2 472	88	122	28	3 111
Valeur brute	460	3 082	424	314	28	4 308
Cumul des amortissements et dépréciations	(59)	(610)	(336)	(192)	-	(1 197)

* cf. note 6.1.2 ** cf. note 6.1.1

Le montant net des transferts en provenance (vers) d'autres rubriques concerne notamment des reclassements d'immobilisations en cours en immobilisations incorporelles.



6.1.1 Droit d'opérer les aéroports en concession

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

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

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

- **Soit de la part des usagers - modèle de l'actif incorporel** : Le Groupe comptabilise une immobilisation incorporelle résultant d'un contrat de concession de services dans la mesure où il reçoit un droit (une licence) de facturer les usagers du service public. Dans ce modèle, le droit à percevoir une rémunération est comptabilisé au bilan en immobilisation incorporelle et évalué à sa juste valeur lors de la comptabilisation initiale. Ce droit correspond à la juste valeur de l'ouvrage concédé. À la suite de la comptabilisation initiale, l'actif incorporel est évalué au coût diminué de l'amortissement et des pertes de valeur cumulés. La durée d'utilité estimée d'une immobilisation incorporelle dans un accord de concession de services est la période à partir de laquelle le Groupe peut facturer aux usagers l'utilisation de l'infrastructure jusqu'à la fin de la période de concession. L'amortissement du droit d'exploiter l'aéroport est calculé selon la méthode de l'unité de production sur la base du nombre de passagers pour tous les aéroports en concession.
- **Soit de la part du concédant – modèle de la créance financière** : Le Groupe dispose d'un droit contractuel inconditionnel à recevoir des paiements de la part du concédant, indépendamment de la fréquentation de l'aéroport par les usagers. Dans ce modèle, les prestations du concessionnaire donnent lieu à la constatation d'une créance financière à l'actif de son bilan portant intérêt. Au bilan, ces créances financières sont classées dans la catégorie des « Autres actifs financiers » et sont initialement comptabilisées pour un montant correspondant à leur juste valeur. Par la suite, les créances sont comptabilisées au coût amorti et recouvrées en fonction des loyers perçus du concédant. Le produit calculé sur la base du taux d'intérêt effectif est comptabilisé en produits opérationnels. Ce modèle concerne uniquement la concession d'Ankara Esenboga Airport (cf note 4.2).

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

	Izmir Adnan Menderes International Airport	Tbilisi et Batumi International Airport	Monastir et Enfidha International Airport	Skopje et Ohrid International Airport	Milas-Bodrum Airport	Queen Alia International Airport
Pays	Turquie	Géorgie	Tunisie	Macédoine	Turquie	Jordanie
Date de fin de contrat	Décembre 2034*	Février 2027 et Août 2027	Mai 2047	Août 2030**	Décembre 2037*	Novembre 2032

* 2 ans d'extension obtenues en février 2021

** 104 jours et 107 jours d'extension obtenus fin 2020

Les droits d'opérer les aéroports s'élèvent à 3 082 millions d'euros au 30 Juin 2021 (2 472 millions d'euros en valeur nette), ils concernent principalement les concessions de Queen Alia International Airport, d'Izmir Adnan Menderes International Airport, de Tbilisi et Batumi International Airport, de Monastir et Enfidha International Airport, de Skopje et Ohrid International Airport et de Milas-Bodrum Airport. Les principales caractéristiques de ces concessions sont les suivantes :

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



Comme indiqué dans les faits marquants (cf note 2.1) certaines concessions ont fait l'objet d'extensions suite à la crise Covid-19. Il en est ainsi des concessions d'Ankara d'Esenboga, de Gazipasa-Alanya, d'Izmir Adnan Menderes et de Milas-Bodrum, qui ont été prolongées de 2 ans. Pour ces concessions, le droit d'opérer a été augmenté des redevances dues sur les années d'extension par contrepartie d'une dette pour un montant de 57 millions d'euros.

Les amortissements des droits d'opérer les aéroports sont calculés sur des prévisions de trafic impactées par la crise sanitaire. Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les

droits d'opérer et aucune perte de valeur n'a été comptabilisée au 30 Juin 2021 (cf. note 6.4).

S'agissant du contrat de concession signé entre TAV Esenboğa et la Direction générale de l'aviation civile turque (Devlet Hava Meydanları İşletmesi ou DHMI) et dont la date de fin est en mai 2025 (2 ans d'extension obtenus en février 2021), le Groupe applique le modèle de la créance financière. La créance financière a été initialement comptabilisée à sa juste valeur. Au 30 Juin 2021, la part courante de cette créance financière s'élève à 32 millions d'euros et la part non courante s'élève à 30 millions d'euros (cf. note 9.5.3 Risques de liquidité).

6.1.2 Ecarts d'acquisition

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

Au 30 Juin 2021, les écarts d'acquisition bruts s'élèvent à 460 millions d'euros. La variation des écarts d'acquisition de la période correspond principalement à l'écart d'acquisition provisoire de l'aéroport international d'Almaty.

En 2020, les écarts d'acquisition ont fait l'objet d'une dépréciation de plus de 40 millions d'euros (voir note 6.4).



6.2 Immobilisations corporelles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Actifs liés au droit d'utilisation*	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
<i>(en millions d'euros)</i>							
Valeur brute	74	12 343	639	149	500	1 669	15 374
Cumul des amortissements et dépréciations	(19)	(6 465)	(447)	(25)	(294)	(40)	(7 290)
Valeur nette au 01/01/2021	55	5 878	192	124	206	1 629	8 084
Investissements	-	1	8	3	5	180	197
Cessions et mises hors service	-	(9)	(1)	(1)	(1)	-	(12)
Amortissements	(1)	(224)	(27)	(7)	(19)	-	(278)
Dépréciations net de reprise	-	-	-	-	-	-	-
Variations de périmètre	2	36	28	-	1	1	68
Ecart de conversion	-	-	1	(1)	-	-	-
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	270	10	-	12	(345)	(53)
Valeur nette au 30/06/2021	56	5 952	211	118	204	1 465	8 006
Valeur brute	76	12 516	685	150	515	1 505	15 447
Cumul des amortissements et dépréciations	(20)	(6 564)	(474)	(32)	(311)	(40)	(7 441)

* cf. note 6.2.1

Pour le premier semestre 2021, ces investissements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- ◆ la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4 ;
- ◆ l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- ◆ la création d'une nouvelle zone commerciale en zone départ international à Orly 4 ;
- ◆ la reconfiguration des contrôles sûreté au départ international d'Orly 4 et la restructuration de la zone commerces associée ;
- ◆ la rénovation du parking AB à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ les travaux de réaménagement des accès routiers à Paris-Charles de Gaulle ;

- ◆ l'installation de mires de guidages et d'écrans d'information (« timers ») à destination des pilotes et intervenants en piste à Paris-Charles de Gaulle.

Les investissements en immobilisations corporelles s'élèvent à 197 millions d'euro sur le semestre 2021 en diminution de 61% par rapport à 2020.

Cette baisse est toujours principalement due au report de certains projets capacitaires ainsi qu'aux périodes d'interruption des travaux pendant le confinement

Le montant des coûts d'emprunts capitalisés au 30 Juin 2021 en application de la norme IAS 23 révisée s'élève à 6 millions d'euros, sur la base d'un taux moyen de capitalisation de 2,04%. Ce montant ne concerne que les projets en cours de réalisation.



6.2.1 Contrats de location IFRS 16, le Groupe comme preneur

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

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

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

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

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

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

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

	Terrains et aménagement	Constructions	Installations techniques*	Autres	Total
<i>(en millions d'euros)</i>					
Valeur brute	52	86	10	1	149
Cumul des amortissements et dépréciations	(7)	(13)	(5)	-	(25)
Valeur nette au 01/01/2021	45	73	5	1	124
Investissements	1	-	2	-	3
Cessions et mises hors service	(1)	-	-	-	(1)
Amortissements et dépréciations	(2)	(4)	(1)	-	(7)
Ecart de conversion	-	(1)	-	-	(1)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	-	-	-	-
Valeur nette au 30/06/2021	43	68	6	1	118
Valeur brute	52	85	12	1	150
Cumul des amortissements et dépréciations	(9)	(17)	(6)	-	(32)

* Incluant les véhicules



6.3 Immeubles de placement

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

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

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

Les bâtiments à usage mixte qui répondent à la définition des immeubles de placement pour leur moitié ou plus de leur surface sont retenus dans leur intégralité.

Les immeubles de placement apparaissent ainsi sur une ligne spécifique du bilan et, conformément à l'option offerte par IAS 40, sont évalués selon la méthode du coût historique, c'est-à-dire à leur coût diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Les bâtiments concernés sont amortis linéairement sur la base des durées de vie allant de 20 à 50 ans.

Pour rappel, la juste valeur des immeubles de placement 2020, s'est basée sur une valeur appréciée par des cabinets indépendants d'expertise immobilière pour la totalité de sa valeur totale (hors réserves foncières).

- La totalité des bâtiments non utilisés pour les besoins propres d'Aéroports de Paris SA a été expertisée sur les plateformes de Paris-Orly, de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget.
- Les terrains donnés en location ont été valorisés sur la base d'une approche combinée reposant sur des valorisations externes (méthode par comparable) et par la méthode des cash-flow.
- Les projets de développement (porté par ADP en tant qu'aménageur et/ou investisseur) sont valorisés dès lors qu'une promesse de Bail à Construction est signée sous condition suspensive. Une prime de risque est appliquée afin de prendre en compte une décote essentiellement avant l'obtention du permis de construire et pendant le délai de recours. Dans le cas des bâtiments, le bien est valorisé comme livré et loué, puis tous les coûts restants à supporter (travaux résiduels, commercialisation, franchises) sont soustraits de cette valeur. La même approche est adoptée pour les terrains.
- Les réserves foncières se composent des terrains non bâtis et non loués à des tiers sur l'ensemble de l'emprise foncière hors aérogare sur les trois plateformes parisiennes et les Aéroports d'Aviation Générale. Leur valorisation a été réalisée en interne et résulte d'une différenciation des parcelles par destination selon cinq catégories selon leur délai de mutabilité (réserves immédiatement disponibles, disponibles sous contraintes aéronautiques, sous réserve d'évolution de PLU, mutables à court terme après démolition/dépollution sous contraintes commerciale et technique. Elle résulte du produit de leur valeur de marché théorique au mètre carré par la surface en mètres carrés disponible ou d'études capacitaires lorsqu'elles existent, auquel est appliquée une décote de 15% correspondant au risque réglementaire et environnemental susceptible d'impacter la valeur du patrimoine foncier d'Aéroports de Paris SA. Le taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie correspond au coût du capital de la société Aéroports de Paris SA majoré d'une prime de risque afin de prendre en compte le coût de portage des terrains avant leur exploitation.
- Les contrats de location que le Groupe opère en tant que bailleur sont analysés au regard de la norme IFRS 16 "Contrats de location" afin de déterminer s'il s'agit de contrats de location simple ou de contrats de location financement, en analysant séparément les composantes bâtis et terrains. Dans le cadre de contrats de location financement, l'actif cédé est alors sorti du bilan et une créance financière est enregistrée pour la valeur actuelle des loyers fixes à recevoir ; le résultat de cession de l'actif est constaté en résultat opérationnel courant.



6.3.1 Analyse des immeubles de placement

Les immeubles de placement se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Terrains, aménagements & infrastructures	Constructions	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
Valeur brute	119	660	65	844
Cumul des amortissements et dépréciations	(62)	(280)	-	(342)
Valeur nette au 01/01/2021	57	380	65	502
Investissements et variation des avances et acomptes	-	-	10	10
Amortissements et dépréciations	(1)	(13)	-	(14)
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	58	(3)	55
Valeur nette au 30/06/2021	56	425	72	553
Valeur brute	120	733	72	925
Cumul des amortissements et dépréciations	(64)	(308)	-	(372)

6.3.2 Juste valeur des immeubles de placement

Le premier semestre 2021 est encore marqué par les effets de la crise sanitaire provoquée par la pandémie du Covid-19. Le deuxième confinement et les mesures restrictives en matière de déplacement des personnes ont continué à peser sur le trafic affectant les différents acteurs présents sur les plateformes avec une dépendance plus ou moins forte au secteur de l'aérien (cf. note 2.1).

Afin de mesurer l'impact de la crise sur la juste valeur des immeubles de placement qui s'élevait à 2 506 millions d'euros au 31 décembre 2020 (hors réserves foncières qui s'élevaient à 311 millions d'euros), une analyse de sensibilité a été effectuée par nos experts indépendants sur la base d'une analyse de risque par classe d'actif et par zone géographique. Cette analyse a été complétée des événements locatifs significatifs du premier semestre 2021 pour certains actifs pouvant venir impacter les valeurs de 2020 (mesures d'accompagnement en échange de durée d'engagement, libération de surfaces actées ou en cours de négociation, risque de défaillance du preneur...).

Réalisée sur l'ensemble de la valeur 2020 (hors réserves foncières), cette analyse de sensibilité impacte de +7,6 M€ (soit +0,3%) la valeur du patrimoine à périmètre constant hors

droits de mutation et frais (hors réserves foncières). Cette légère hausse s'explique principalement sur les bâtiments à usage de fret premier front reflétant la résilience de ces actifs face à la crise et sur les terrains loués sur lesquels les flux sont sécurisés avec des contrats à maturité longue.

L'analyse de sensibilité impacte la valeur des bâtiments à la baisse (soit -1,2%), principalement sur les actifs de bureaux avec un allongement de la vacance et la prise en compte d'un risque locatif ainsi que sur les hôtels plus fortement impactés par la crise et par la chute du trafic aérien.

Parallèlement, la valeur des terrains loués progresse (soit +1,5%) avec des flux sécurisés sur des contrats de longue durée et des taux effectifs immédiats issus des valeurs terrains arrêtées au 31 décembre 2020 qui reflètent une valorisation relativement prudente susceptible d'absorber une poursuite d'environnement de marché dégradé.

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

6.3.3 Informations complémentaires

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

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



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

Les immobilisations incorporelles, corporelles et les immeubles de placement font l'objet de tests de perte de valeur lorsque des indices de dépréciation surviennent.

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

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

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

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

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

La comptabilisation d'une perte de valeur relative aux immobilisations amortissables corporelles ou incorporelles entraîne une révision de la base amortissable et éventuellement du plan d'amortissement des immobilisations concernées. Celles-ci peuvent être reprises ultérieurement si la valeur recouvrable redevient plus élevée que la valeur nette comptable. La valeur de l'actif après reprise de la perte de valeur est plafonnée à la valeur comptable qui aurait été déterminée nette des amortissements si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée au cours des exercices antérieurs. En revanche, les pertes de valeur relatives aux écarts d'acquisition sont irréversibles.

La crise sanitaire du Covid-19 continue d'avoir des impacts significatifs sur le trafic aérien, très largement ralenti depuis le début de l'année. Cette chute du trafic a des impacts tant en matière de revenus aéronautiques qu'en matière de revenus commerciaux. Depuis le début de cette crise sanitaire de nombreuses infrastructures du Groupe ADP ont été fermées, qu'il s'agisse de terminaux, voire d'aéroports dans leur intégralité (voir note 2.2).

Ces éléments justifient donc que le Groupe ait conduit des tests de dépréciation sur les concessions aéroportuaires et activités de services précédemment dépréciées ou présentant un risque avéré de dépréciation, ainsi que sur ses actifs parisiens, dans le but de fournir la meilleure information

sur l'évaluation des actifs du Groupe prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date.

Le Groupe a ainsi effectué une large revue des trajectoires financières :

- ◆ en France, sur les actifs corporels et incorporels identifiés du segment Commerces et services ainsi que sur les actifs des plateformes aéroportuaires parisiennes ;
- ◆ mais également à l'étranger sur les concessions aéroportuaires contrôlées par le Groupe dont la situation a évolué depuis la fin d'année dernière (concessions opérées par TAV Airports et par AIG).

La chute du trafic aérien liée à la crise sanitaire du Covid-19 a un impact défavorable sur la valeur recouvrable des



participations du Groupe, estimée sur la base de flux de trésorerie actualisés. A l'inverse, la baisse des taux d'actualisation, du fait de betas des sociétés du secteur aéroportuaire et de primes de risque pays en diminution ces derniers mois (à horizon de temps comparable) a un impact

favorable sur la valeur recouvrable des participations du Groupe.

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 30/06/2020
Pertes de valeur sur écart d'acquisition	-	(45)
Pertes de valeur sur autres actifs incorporels	-	(183)
Pertes de valeur sur actifs corporels	-	(4)
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	-	(232)

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 30/06/2020
International et développements aéroportuaires	-	(177)
Commerces et services	-	(55)
Pertes de valeur nettes des reprises sur la période	-	(232)

Segment International et développement aéroportuaire

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

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

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

Les analyses de sensibilité aux taux d'actualisation montrent qu'une variation de +100 points de base sur le taux d'actualisation des concessions testées entraîneraient une dépréciation additionnelle de 14 millions d'euros.

Par ailleurs, une analyse de sensibilité au niveau de trafic indique qu'un décalage d'un an du retour du niveau de trafic 2019 pour les concessions aéroportuaires à l'international testées conduirait à une dépréciation complémentaire de 40 millions d'euros.

Plateformes parisiennes

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



NOTE 7 Capitaux propres et résultat par action

7.1 Capitaux propres

Les capitaux propres se décomposent de la manière suivante :

	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Intérêts minoritaires	Total
<i>(en millions d'euros)</i>								
Situation au 30/06/2021	297	543	(2)	2 982	(297)	3 523	582	4 105

7.1.1 Capital

Le capital d'Aéroports de Paris SA s'élève à 296 881 806 euros. Il est divisé en 98 960 602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification au cours du premier semestre 2021.

Ce capital est assorti d'une prime d'émission de 542 747 milliers d'euros résultant de l'augmentation réalisée en 2006.

7.1.2 Actions propres

Les titres auto-détenus par le Groupe sont comptabilisés en déduction des capitaux propres pour leur coût d'acquisition. Les éventuels profits ou pertes liés à l'achat, la vente ou l'annulation de titres auto-détenus sont comptabilisés directement en capitaux propres sans affecter le résultat.

Dans le cadre de son contrat de liquidité et conformément à l'autorisation donnée par les actionnaires lors de l'assemblée générale ordinaire du 11 mai 2021, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 86 799 actions et à la vente de 84 499 actions.

Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues qui était de 16 200 au 31 décembre 2020 est de 18 500 au 30 Juin 2021 au titre de ce contrat.

7.1.3 Autres éléments de capitaux propres

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Situation au 01/01/2020	Résultat global - 1er semestre 2020	Situation au 30/06/2020	Situation au 01/01/2021	Résultat global - 1er semestre 2021	Situation au 30/06/2021
Écarts de conversion	(8)	(70)	(78)	(178)	30	(148)
Écarts actuariels*	(142)	3	(139)	(147)	10	(137)
Réserve de juste valeur	1	(48)	(47)	(24)	12	(12)
Total	(149)	(115)	(264)	(349)	52	(297)

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

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



7.1.4 Réserves légales et distribuables d'Aéroports de Paris SA

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Réserve légale	30	30
Autres réserves	839	839
Report à nouveau	665	1 981
Résultat de la période	(309)	(1 316)
Total	1 225	1 534

7.1.5 Politique de distribution de dividendes

Le Conseil d'Administration du 17 février 2021 a arrêté les comptes annuels sociaux et consolidés au 31 décembre 2020. Lors de cette séance, il a décidé de proposer à l'Assemblée générale annuelle des actionnaires, du 11 mai 2021, de ne pas distribuer de dividende au titre de

l'exercice clos le 31 décembre 2020. Il est précisé qu'aucun acompte sur dividende n'a été versé au cours de l'année 2020.

7.1.6 Résultat par action

Le calcul du résultat par action s'établit ainsi :

	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 944 874	98 955 847
Résultat de la période attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	(172)	(543)
Résultat de base par action (en euros)	(1,74)	(5,49)
Résultat dilué par action (en euros)	(1,74)	(5,49)
Dont activités poursuivies		
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	(171)	(541)
Résultat de base par action (en euros)	(1,73)	(5,47)
Résultat dilué par action (en euros)	(1,73)	(5,47)
Dont activités non poursuivies		
Résultat attribuable aux propriétaires de la société mère des activités non poursuivies (en millions d'euros)	(1)	(1)
Résultat de base par action (en euros)	(0,01)	(0,02)
Résultat dilué par action (en euros)	(0,01)	(0,02)

Le résultat de base correspond au résultat attribuable aux porteurs de capitaux propres de la société mère.

Le nombre moyen pondéré d'actions correspond au nombre d'actions composant le capital de la société mère, minoré

des actions propres détenues en moyenne au cours de la période, soit 15 728 au 30 Juin 2021 et 14 600 au 31 décembre 2020.

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



7.2 Intérêts minoritaires

Les intérêts minoritaires se décomposent de la manière suivante :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Intérêts minoritaires		
TAV Airports	674	628
Airport International Groupe (AIG)	(50)	(41)
Média Aéroport de Paris	7	7
SDA	(46)	(32)
Relay@ADP	(3)	(1)
Total	582	561



NOTE 8 Autres provisions et autres passifs non courants

8.1 Autres provisions

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

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

Les autres provisions ont évolué comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	Litiges	Autres provisions	1er semestre 2021	Litiges	Autres provisions	1er semestre 2020
Provisions au 1er janvier	27	76	103	11	41	52
Augmentations	2	24	26	1	21	22
Dotations et autres augmentations	2	24	26	1	21	22
Augmentation liée aux variations de périmètre	-	-	-	-	-	-
Diminutions	(2)	(5)	(7)	-	-	-
Provisions utilisées	(1)	-	(1)	-	-	-
Provisions devenues sans objet	(1)	(5)	(6)	-	-	-
Provisions au 30 juin	27	95	122	12	62	74
Dont						
Part non courante	27	85	112	12	55	67
Part courante	-	10	10	-	7	7

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

Groupe pour combler la situation financière nette négative de participations mises en équivalence.

Les autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs et des engagements du

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

8.2 Autres passifs non courants

Les éléments présentés en autres passifs non courants comprennent :

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

En application de la norme IAS 32, cette dette est évaluée initialement sur la base de la valeur actuelle du prix d'exercice de l'option de vente. La contrepartie de cette dette est une diminution de la valeur comptable des intérêts minoritaires.



L'écart entre la valeur actuelle du prix d'exercice et cette valeur comptable est comptabilisée dans les capitaux propres part Groupe en autres réserves.

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Loyers de concessions exigibles > 1 an	713	647
Subventions d'investissement	50	51
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires et versement restant à effectuer sur titres	94	27
Produits constatés d'avance	67	70
Autres	1	2
Total	925	797

Les dettes liées aux loyers de concessions concernent principalement les concessions de TAV Milas Bodrum et TAV Ege dont les loyers de concession sont fixes tels que définis dans les contrats de concessions et ont été reconnus en contrepartie du droit d'exploiter les aéroports en concession (cf. note 6.1.1). Au 30 Juin 2021, les dettes sur loyers de concession à plus d'un an atteignent respectivement 311 millions d'euros pour Milas Bodrum et 290 millions d'euros pour Ege (vs 278 millions d'euros pour Milas Bodrum et 257 millions pour Ege au 31 décembre 2020).

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

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

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

- ♦ A la location à Air France du terminal T2G, soit 18 millions d'euros au 30 Juin 2021 (16 millions d'euros au 31 décembre 2020) ;
- ♦ Au bail à construction SCI Aéroville, soit 28 millions d'euros au 30 Juin 2021 (27 millions d'euros au 31 décembre 2020).



NOTE 9 Informations relatives à la gestion des risques financiers

9.1 Gestion du risque financier

9.1.1 Introduction

Les principaux passifs financiers du Groupe sont constitués d'emprunts obligataires, de prêts bancaires et de découverts bancaires, de dettes de location financement, de dettes fournisseurs et de contrats de location. L'objectif principal de ces passifs financiers est de financer les activités opérationnelles du Groupe. Le Groupe détient des actifs financiers tels que des créances clients, de la trésorerie et des dépôts à court terme qui sont générés directement par ses activités.

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

Les risques principaux attachés aux actifs et passifs financiers du Groupe sont :

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

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

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

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

Clients et autres débiteurs

La politique du Groupe est de mettre sous surveillance juridique et de vérifier la santé financière de tous ses clients

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

L'exposition du Groupe au risque de crédit est influencée principalement par les caractéristiques individuelles des clients. Environ 20 % des produits du Groupe se rattachent à des prestations avec son principal client Air France.

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

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

Les taux de dépréciation définis sont déterminés en ayant recours au jugement tenant compte de la connaissance de la situation financière du client et de tout autre élément de fait connu de son environnement.

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

Pour les sociétés opérant dans le secteur de la distribution, le Groupe juge la solidité financière des sociétés pour déterminer les dépréciations nécessaires.

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

Placements et instruments dérivés

Concernant d'une part le risque de crédit relatif aux actifs financiers du Groupe tels que trésorerie, équivalents de trésorerie, actifs financiers disponibles à la vente et certains instruments dérivés, Aéroports de Paris SA place ses excédents de trésorerie au travers de fonds monétaires à valeur liquidative variable court terme et standard (VNAV). Le risque de contrepartie lié à ces placements est considéré par le Groupe comme marginal. Concernant d'autre part le risque de crédit sur les fonds liquides, le Groupe estime que ce risque est limité puisque les contreparties sont des banques affichant des notes de crédit élevées. Enfin, pour les instruments dérivés, l'exposition du Groupe est liée aux défaillances éventuelles des tiers concernés qui sont, pour l'essentiel, des institutions financières de premier rang. L'exposition maximale est égale à la valeur comptable de ces instruments. Le Groupe estime que le risque est limité.



Garanties

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

9.1.2 Risque de marché

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

sensibilité aux risques de taux et au risque de change sont présentées à la note 9.5.3.

9.2 Gestion du capital

Le Gearing est passé de 178% au 30 Juin 2020 à 196% au 30 Juin 2021. La hausse du Gearing s'explique par la diminution des capitaux propres sur la période et par l'augmentation de l'endettement net.

Le ratio Dette financière nette/EBITDA est passé de 44,55 au 31 Décembre 2020 à 28,26 au 30 Juin 2021. La hausse du ratio s'explique par l'augmentation de l'endettement financier net sur la période.

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

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

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

A ce jour, les membres du personnel détiennent 1,83 % des actions ordinaires.

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

9.3 Résultat financier

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



L'analyse du résultat financier s'établit ainsi respectivement en 2021 et 2020 :

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 1er semestre 2020
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(110)	(110)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(3)	(3)
Résultat des dérivés de taux	6	(7)	(1)
Coût de l'endettement financier brut	6	(120)	(114)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	3	(4)	(1)
Coût de l'endettement financier net	9	(124)	(115)
Produits de participations non consolidées	7	-	7
Gains et pertes nets de change	29	(32)	(3)
Dépréciations et provisions	-	(82)	(82)
Autres	3	(20)	(17)
Autres produits et charges financiers	39	(134)	(95)
Charges financières nettes	48	(258)	(210)



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

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Produits, charges, profits et pertes sur dettes au coût amorti	(155)	(114)
Charges d'intérêts sur dettes évaluées au coût amorti	(126)	(110)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	(3)	(3)
Intérêts nets sur les dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	(32)	(4)
Variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	5	2
Variation de valeur des dettes financières couvertes en juste valeur	1	1
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat	(2)	(1)
Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	(2)	(1)
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente	8	3
Dividendes reçus	8	3
Plus (moins-values) de cessions	-	-
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti	130	(95)
Gains et pertes nets de change	7	(3)
Autres profits / charges nets	126	(13)
Dotations nettes de reprise	(3)	(79)
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(2)	(3)
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(2)	(3)
Total des autres produits et charges financiers	136	(95)
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus en résultat	(21)	(210)
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	36	(9)
Total des gains nets (pertes nettes) reconnus directement en capitaux propres	36	(9)

La restructuration de la dette de TAV Tunisie finalisée en février 2021 contribue pour 118 millions d'euros à ce résultat financier (110 millions net d'impôt différé). Ce montant se ventile comme suit :

- 93 millions d'euros correspondant à l'annulation de la dette de TAV Tunisie,
- 53 millions d'euros relatifs à la réévaluation à la juste valeur des titres participatifs des prêteurs ; et
- (28) millions d'euros correspondant au recyclage en résultat de la réserve de couverture de flux de trésorerie

comptabilisée en capitaux propres en autres éléments du résultat global.

- ◆ La nouvelle dette senior s'établit après restructuration à 234 millions d'euros. Elle porte intérêt à EURIBOR +3% et doit être entièrement remboursée au plus tard en 2034.
- ◆ S'agissant des titres participatifs détenus par les prêteurs, ceux-ci ont une valeur nominale de 77 millions d'euros. Leur rémunération se compose d'un intérêt fixe annuel de 8% et d'une partie variable basée sur les cash flows distribuables de TAV Tunisie.



9.4 Dettes financières

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

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

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

9.4.1 Détail des emprunts et dettes financières

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2020	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	8 600	7 801	799	8 594	8 193	401
Emprunts bancaires (i)	1 653	1 201	452	1 784	842	942
Obligations locatives	107	95	12	111	98	13
Autres emprunts et dettes assimilées	239	204	35	243	178	65
Intérêts courus non échus	139	-	139	175	-	175
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 738	9 301	1 437	10 907	9 311	1 596
Instrument financiers dérivés passif	50	45	5	61	59	2
Total emprunts et dettes financières	10 788	9 346	1 442	10 968	9 370	1 598

(i) En 2020, la part courante des emprunts bancaires intègre pour 568 millions d'euros des emprunts bancaires des sociétés concessionnaires n'ayant pas respecté les ratios bancaires des conventions de financement (TAV Tunisia et AIG), à fin juin 2021, elle s'élève à 247 millions d'euros. Dans le cas d'AIG, un dialogue est toujours maintenu avec les prêteurs et les deux parties s'efforcent de trouver une solution consensuelle. S'agissant de la Tunisie, la restructuration a eu lieu et l'échéancier a été revu.



La variation des emprunts et dettes financières au 30 Juin 2021 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2020	Augmentation/souscription*	Remboursement*	Variation monétaire	Variation non monétaire	Variation de change	Variation de juste valeur	Variations de périmètre	Autres variations	Au 30/06/2021
Emprunts obligataires	8 594	-	-	-	-	-	5	-	1	8 600
Emprunts bancaires	1 784	211	(164)	47	-	7	-	4	(189)	1 653
Autres emprunts et dettes assimilées	243	3	(96)	(93)	-	4	-	-	85	239
Total dettes long terme	10 621	214	(260)	(46)	-	11	5	4	(103)	10 492
Obligations locatives	111	-	(9)	(9)	-	-	-	-	5	107
Emprunts et dettes financières hors dérivés et hors intérêts courus non échus	10 732	214	(269)	(55)	-	11	5	4	(98)	10 599
Intérêts courus non échus	175	-	-	-	(6)	1	(3)	-	(28)	139
Instruments financiers dérivés passif	61	-	-	-	-	1	(39)	-	27	50
Total emprunts et dettes financières	10 968	214	(269)	(55)	(6)	13	(37)	4	(99)	10 788

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

9.4.2 Endettement financier net

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

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2020	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	10 788	9 346	1 442	10 968	9 370	1 598
Dettes liées à l'option de vente des minoritaires	102	94	8	27	27	-
Endettement financier brut	10 890	9 440	1 450	10 995	9 397	1 598
Instruments financiers dérivés actif	8	-	8	7	3	4
Trésorerie et équivalents de trésorerie(i)	2 767	-	2 767	3 463	-	3 463
Liquidités soumises à restriction (ii)	88	-	88	41	-	41
Endettement financier net	8 027	9 440	(1 413)	7 484	9 394	(1 910)
Gearing	196%			178%		

(i) dont 39 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

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

L'endettement brut du Groupe ADP a baissé de 105 millions d'euros sur le premier semestre 2021. Cette baisse s'explique principalement par l'accord de restructuration de la dette de TAV Tunisie signé le 24 juillet 2020 avec les

prêteurs et l'autorité concédante, est entré en vigueur en février 2021, entraînant une baisse de la dette tunisienne de 169 millions d'euros, qui s'élève désormais à 234 millions d'euros. Pour plus de détail, cf. note 2.1.



9.4.3 Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Devise	Valeur nominale en devise	Échéance*	Taux d'intérêt contractuel**	Capital restant dû en devise	Valeur au bilan au 30/06/2021	Juste valeur au 30/06/2021
Aéroports de Paris SA							
Emprunt obligataire	EUR	400	2021	4.000%	400	400	400
Emprunt obligataire	EUR	400	2022	3.875%	400	400	411
Emprunt obligataire	EUR	500	2023	1.500%	499	499	520
Emprunt obligataire	EUR	2	2023	2.500%	2	2	2
Emprunt obligataire	EUR	500	2024	3.125%	498	498	552
Emprunt obligataire	EUR	500	2025	1.500%	497	497	535
Emprunt obligataire	EUR	1 000	2026	2.125%	988	988	1 125
Emprunt obligataire	EUR	500	2027	1.000%	498	498	537
Emprunt obligataire	EUR	600	2028	2.750%	595	595	720
Emprunt obligataire	EUR	750	2029	1.000%	734	734	811
Emprunt obligataire	EUR	1 500	2030	2.750%	1 470	1 470	1 862
Emprunt obligataire	EUR	750	2032	1.500%	737	737	861
Emprunt obligataire	EUR	800	2034	1.125%	788	788	889
Emprunt obligataire	EUR	500	2038	2.125%	494	494	646
Emprunt BEI	EUR	250	2038	EUR3M+0.352%	213	213	220
SDA							
Emprunts bancaires	EUR	20	2021	0.278%	20	20	20
PGE	EUR	50		0.000%	50	50	50
Relay@ADP							
PGE	EUR	20		0.000%	20	20	20
AIG							
Emprunts bancaires	USD	160	2023	2.000%	71	59	62
Emprunts bancaires	USD	180	2024	2.130%	102	86	91
Emprunts bancaires	USD	50	2025	6.250%	50	42	49
Emprunts bancaires	USD	48	2026	3.750%	35	29	33
Emprunts bancaires	USD	46	2028	4.250%	37	31	37
ADP International							
Emprunts bancaires	USD	6	2026	1.952%	6	5	5
TAV Airports							
Emprunts bancaires	EUR	5	2021	2.250%	5	5	5
Emprunts bancaires	EUR	243	2022	3.250%	180	180	190
Emprunts bancaires	EUR	300	2023	2.940%	253	253	262
Emprunts bancaires	EUR	14	2024	3.550%	13	13	14
Emprunts bancaires	EUR	65	2025	4.760%	36	36	42
Emprunts bancaires	EUR	1	2027	2.000%	1	1	1
Emprunts bancaires	EUR	250	2028	4.230%	220	220	273
Emprunts bancaires	EUR	154	2031	4.500%	127	127	165
Emprunts bancaires	EUR	234	2034	3.000%	234	234	297
Emprunts bancaires	TRY	32	2022	16.670%	30	3	3
Emprunts bancaires	TRY	14	2023	14.750%	12	1	2
Emprunts bancaires	TRY	12	2024	14.500%	12	1	2
Emprunts bancaires	USD	3	2021	0.990%	3	3	3
Emprunts bancaires	USD	25	2022	5.030%	14	12	12
Emprunts bancaires	USD	6	2023	5.380%	5	5	5
Emprunts bancaires	USD	8	2024	3.130%	5	5	5
Emprunts bancaires	KZT	333	2021	14.000%	311	1	1
Emprunts bancaires	OMR	1	2022	4.290%	1	1	1
Total						10 253	11 744



* La différence entre la valeur nominale initiale et le capital restant dû est lié à l'amortissement de certains emprunts.

**Pour les autres emprunts contractés par ADP SA et les emprunts bancaires contractés par AIG et TAV Airports, le taux d'intérêt présenté correspond au taux moyen sur la période, calculé pour les emprunts à taux variable sur la base d'un Euribor, flooré à 0% si le taux est négatif, ou du taux Libor dollar 1 mois à 0,10% et taux Libor dollar 6 mois à 0,16% en date du 30 juin 2021. Ces emprunts sont regroupés par échéance.

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

9.5 Instruments financiers

Instruments financiers dérivés

Dans le cadre de la gestion du risque de taux et de change de sa dette à moyen et long terme, le Groupe utilise des instruments financiers dérivés, constitués d'opérations d'échange de taux d'intérêt et de devises (interest rates swaps et cross currency swaps) principalement adossés à des lignes d'emprunts obligataires et de prêts bancaires.

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

Lorsque l'instrument financier peut être qualifié d'instrument de couverture, ces instruments sont évalués et comptabilisés conformément aux critères de la comptabilité de couverture de la norme IFRS 9 :

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

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

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

Juste valeur des instruments financiers

- Méthode de calcul de la juste valeur

La meilleure indication de juste valeur d'un contrat est le prix qui serait convenu entre un acheteur et un vendeur libres de contracter et opérant aux conditions de marché. En date de négociation, il s'agit généralement du prix de

transaction. Par la suite, l'évaluation du contrat doit être fondée sur des données de marché observables qui fournissent l'indication la plus fiable de la juste valeur d'un instrument financier :

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

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

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

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

9.5.1 Catégories d'actifs et de passifs financiers

	Au 30/06/2021	Ventilation par catégories d'instruments financiers					
		Juste valeur			Coût amorti	Instr. dérivés de couverture	
		Option JV*	Trading **	Instr. de cap. propres - JV par résultat		de juste valeur	de flux futurs
<i>(en millions d'euros)</i>							
Autres actifs financiers non courants	388	-	-	61	327	-	-
Actifs sur contrats	7	-	-	-	7	-	-
Clients et comptes rattachés	666	-	-	-	666	-	-
Autres créances***	256	-	-	-	256	-	-
Autres actifs financiers courants	195	-	8	-	187	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 767	2 767	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	4 279	2 767	8	61	1 443	-	-
Emprunts et dettes financières à long terme	9 346	-	-	-	9 301	-	45
Passifs sur contrats	5	-	-	-	5	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	570	-	-	-	570	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants***	1 338	-	-	-	1 338	-	-
Emprunts et dettes financières à court terme	1 442	-	5	-	1 437	-	-
Total des passifs financiers	12 701	-	5	-	12 651	-	45

* Désignés comme tel à l'origine.

** Désignés comme détenus à des fins de transaction.

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



	Au 31/12/2020	Ventilation par catégories d'instruments financiers					
		Juste valeur			Coût amorti	Instruments dérivés de couverture	
		Option JV*	Trading **	Instr. de cap. propres - JV par résultat		de juste valeur	de flux futurs
<i>(en millions d'euros)</i>							
Autres actifs financiers non courants	374	-	3	61	310	-	-
Actifs sur contrats	5	-	-	-	5	-	-
Clients et comptes rattachés	567	-	-	-	567	-	-
Autres créances***	354	-	-	-	354	-	-
Autres actifs financiers courants	169	-	4	-	165	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 463	3 463	-	-	-	-	-
Total des actifs financiers	4 932	3 463	7	61	1 401	-	-
Emprunts et dettes financières à long terme	9 370	-	2	-	9 311	-	57
Passifs sur contrats	4	-	-	-	4	-	-
Fournisseurs et comptes rattachés	682	-	-	-	682	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants***	1 278	-	-	-	1 278	-	-
Emprunts et dettes financières à court terme	1 598	-	2	-	1 596	-	-
Total des passifs financiers	12 932	-	4	-	12 871	-	57

* Désignés comme tel à l'origine.

** Désignés comme détenus à des fins de transaction.

*** Les autres créances et autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des droits et obligations contractuels, tels que les créances et dettes fiscales et sociales. Les autres créances incluent la partie courante (195 M€) de l'indemnisation de correspondant à la fin de la concession TAV Istanbul.

Dans le cadre de la détermination de la juste valeur des dérivés actifs, le risque de contrepartie (*Crédit Valuation Adjustment – CVA*) a été calculé au 30 Juin 2021 et son impact est jugé non significatif.

9.5.2 Hiérarchie des justes valeurs

Hiérarchie des justes valeurs

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

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



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats semestriels 2021

Comptes consolidés du Groupe ADP au 30 juin 2021

Les justes valeurs des instruments financiers sont hiérarchisées de la manière suivante en 2021 et 2020 :

	Au 30/06/2021		Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables
	Valeur au bilan	Juste valeur			
<i>(en millions d'euros)</i>					
Actif					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	61	61	-	61	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	384	384	-	384	-
Clients et comptes rattachés	666	666	-	666	-
Instruments dérivés	8	8	-	8	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 767	2 767	2 767	-	-
Passif					
Emprunts obligataires	8 600	9 873	-	9 873	-
Emprunts bancaires	1 653	1 871	-	1 871	-
Obligations locatives	107	107	-	107	-
Autres emprunts et dettes assimilées	239	238	-	238	-
Intérêts courus non échus	139	139	-	139	-
Instruments dérivés	50	50	-	50	-
Autres passifs non courants	925	925	-	925	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	870	870	-	870	-

	Au 31/12/2020		Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables
	Valeur au bilan	Juste valeur			
<i>(en millions d'euros)</i>					
Actif					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	61	61	-	61	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	342	342	-	342	-
Clients et comptes rattachés	567	567	-	567	-
Instruments dérivés	7	7	-	7	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 463	3 463	3 463	-	-
Passif					
Emprunts obligataires	8 594	10 205	-	10 205	-
Emprunts bancaires	1 784	1 993	-	1 993	-
Obligations locatives	111	111	-	111	-
Autres emprunts et dettes assimilées	243	243	-	243	-
Intérêts courus non échus	175	175	-	175	-
Instruments dérivés	61	61	-	61	-
Autres passifs non courants	797	797	-	797	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	958	958	-	958	-



9.5.3 Analyse des risques liés aux instruments financiers

Risques de taux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021			Au 31/12/2020		
	Avant couverture	Après couverture	%	Avant couverture	Après couverture	%
Taux fixe	9 611	10 136	94%	9 617	10 166	93%
Taux variable	1 127	602	6%	1 290	741	7%
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 738	10 738	100%	10 907	10 907	100%

Au 30 Juin 2021, le Groupe détient des instruments financiers dérivés de taux et de change (swaps) pour une juste valeur de 8 millions d'euros figurant à l'actif dans les Les montants notionnels des dérivés qualifiés s'analysent ainsi :

autres actifs financiers et 50 millions d'euros figurant au passif dans les emprunts et dettes financières

(en millions d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Au 30/06/2021	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	2	197	326	525	(45)
Dérivés non qualifiés de couverture	-	400	-	400	3
Total	2	597	326	925	(42)



Le portefeuille de dérivés non qualifiés de couverture est exclusivement constitué de swaps retournés figeant une marge fixe. Cette partie de portefeuille de dérivés est donc très peu sensible à la variation des taux d'intérêt. Une

baisse instantanée des taux d'intérêt de 1 % au 30 Juin 2021 n'entraînerait pas de hausse significative de la juste valeur des dérivés.

La relation économique entre les éléments couverts et les instruments de couverture documentés en comptabilité de couverture au regard d'IFRS 9 est analysée comme suit :

Élément couvert				Instrument de couverture				Ratio de couverture
Type	Date de maturité	Taux	Valeur nominale EUR	Type	Date de maturité	Taux variable / Taux fixe	Valeur nominale EUR	
TAV Airports								
Emprunt bancaire	2022	LBUSD6M + 3.00%	5	Swap de taux d'intérêt CFH	2022	LBUSD6M + marge / 2,60%	5	100%
Emprunt bancaire	2024	LBUSD1M + 0.95%	6	Swap de taux d'intérêt CFH	2024	LBUSD1M + marge / 2,32%	6	100%
Emprunt bancaire	2025	EUR6M + 4.95%	34	Swap de taux d'intérêt CFH	2025	EUR6M + marge / 0,37%	34	100%
Emprunt bancaire	2028	EUR6M + 5.50%	226	Swap de taux d'intérêt CFH	2026	EUR6M + marge / 2,13%	212	94%
Emprunt bancaire	2031	EUR6M + 4,50%	127	Swap de taux d'intérêt CFH	2031	EUR6M + marge / 1,30%	114	90%
AIG								
Emprunt bancaire	2023-2025	LBUSD6M + marge	179	Swap de taux d'intérêt CFH	2023-2025	LBUSD6M + marge / 5,05%	154	86%

Aucune inefficacité n'a été générée au 30 Juin 2021 par les swaps de taux d'intérêts.

Risques de change

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

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

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



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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Euro	TRY	USD	AED	INR	JOD	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	388	164	19	199	6	-	-	-
Actifs sur contrats	7	3	-	-	-	-	-	4
Clients et comptes rattachés	666	567	11	17	8	-	33	30
Autres créances*	256	192	9	24	2	1	3	25
Autres actifs financiers courants	195	149	2	17	1	-	18	8
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 767	2 675	3	39	1	4	26	19
Total des actifs financiers	4 279	3 750	44	296	18	5	80	86
Emprunts et dettes financières à long terme	9 346	9 115	13	202	-	-	-	16
Passifs sur contrats	5	4	-	-	-	-	-	1
Fournisseurs et comptes rattachés	570	436	8	4	3	-	102	17
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 338	1 166	18	84	6	12	28	24
Emprunts et dettes financières à court terme	1 442	1 134	5	298	-	-	-	5
Total des passifs financiers	12 701	11 855	44	588	9	12	130	63

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

Les autres devises portent principalement sur la roupie indienne (INR), le rial d'Oman (OMR) et le rial saoudien (SAR).

Avec l'acquisition du Groupe GMR Airports Ltd en 2020, le Groupe est exposé aux variations de la roupie indienne par rapport à l'euro. Une partie du prix d'acquisition des titres du Groupe indien étant libellé en roupie indienne, une appréciation/dépréciation de la roupie indienne par rapport à l'euro de 10% aurait des impacts positifs/négatifs de 2 millions d'euros sur le résultat avant impôt et de 106 millions d'euros sur les titres mises en équivalence.

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

	Au 30/06/2021		Au 31/12/2020	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dirham des Emirats Arabes Unis (AED)	0,22880	0,22590	0,22140	0,23900
Peso chilien (CLP)	0,00114	0,00115	0,00114	0,00111
Dinar jordanien (JOD)	1,18570	1,17060	1,14670	1,23770
Roupie indienne (INR)	0,01131	0,01131	0,01112	0,01184
Dollar des États-Unis (USD)	0,84050	0,82990	0,81310	0,87760
Nouvelle Livre turque (TRY)	0,09610	0,10560	0,11030	0,12660

Risques de liquidité

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

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

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

La trésorerie du Groupe est suivie quotidiennement. Le budget prévisionnel pluri-annuel de trésorerie est recalculé mensuellement et un reporting prévisionnel est transmis mensuellement à la Direction Générale de ses engagements



financiers existants en termes de remboursement (échéanciers des dettes, engagements hors bilan, clauses de remboursement anticipé) ;

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

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

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

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

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

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

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

	Montant au bilan Au 30/06/2021	Total des échéances contractuelles Au 30/06/2021	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
<i>(en millions d'euros)</i>					
Emprunts obligataires	8 600	8 702	400	1 902	6 400
Emprunts bancaires	1 653	2 117	809	821	487
Obligations locatives	107	108	13	63	32
Autres emprunts et dettes assimilées	239	239	35	29	174
Intérêts sur emprunts	139	1 595	252	696	647
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 738	12 761	1 509	3 511	7 740
Fournisseurs et comptes rattachés	570	570	570	-	-
Passifs sur contrats	5	5	5	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants*	1 338	1 338	462	507	369
Dettes en coût amorti	12 651	14 674	2 546	4 018	8 109
Décassements	-	59	18	37	4
Encaissements	-	(9)	(8)	(1)	-
Swaps de couverture	45	50	10	36	4
Décassements	-	5	5	-	-
Encaissements	-	(1)	(1)	-	-
Swaps de trading	(8)	4	4	-	-
Total	12 688	14 728	2 560	4 054	8 113

* Les autres dettes excluent tous les comptes qui ne constituent pas, au sens d'IAS 32, des obligations contractuelles, telles que les dettes fiscales et sociales.



COVENANTS

Les contrats de financement liés aux concessions comportent généralement des clauses de remboursement anticipé en cas de non-respect des ratios financiers. Ces contrats représentent 11,1% du montant total des emprunts du Groupe au 30 Juin 2021.

A cette date, les ratios sont respectés, à l'exception d'une concession à l'international (cf. note 9.4.1).

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

	Dette au bilan au 30/06/2021	montant soumis à des covenants	montant en %
ADP	8 812	213	2%
SDA	70	-	0%
Relay@ADP	20	-	0%
AIG	247	247	100%
ADP International Americas	5	-	0%
TAVA	1 099	688	63%
TAV Tunisie	236	234	99%
TAV Esenboga	47	47	100%
TAV Izmir	225	225	100%
TAV Macedonia	33	33	100%
TAV Bodrum	129	129	100%
HAVAS	87	20	23%
Autres	342	-	0%
Total	10 253	1 148	11%

RESTRUCTURATION TAV TUNISIE

S'agissant des dettes bancaires, un accord de restructuration a été trouvé avec les prêteurs et l'autorité concédante et a donné lieu à la restructuration de la dette de TAV Tunisie début 2021 (cf. note 2.1).



ECHEANCIERS

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	85	48	-	37
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	7	7	-	-
Prêts, dépôts et cautionnements	13	5	6	2
Créances de location financement bailleur	130	-	19	111
Créances sur cessions d'immobilisations	7	7	-	-
Autres actifs financiers	272	119	147	6
Clients et comptes rattachés	666	666	-	-
Actifs sur contrats	7	7	-	-
Autres créances*	256	256	-	-
Prêts et créances	1 443	1 115	172	156

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

Risques de crédit

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles. Ce risque provient essentiellement des créances clients et des titres de placement.

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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Instrument de capitaux propres	61	61
Dérivés de trading et dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	8	7
Prêts et créances à moins d'un an	1 115	1 091
Prêts et créances à plus d'un an	328	310
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 767	3 463
Total	4 279	4 932

En 2020, des prêts accordés à des participations à l'international ont été dépréciés dans le cadre des tests de dépréciation menés sur les sociétés consolidées par mise en équivalence pour un montant de 125 millions d'euros (cf. note 4.9.2)



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

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Air France	76	96
Easy Jet	2	1
Federal Express Corporation	17	20
Turkish Airlines	11	4
Autres compagnies aériennes	46	24
Sous-total compagnies aériennes	152	145
Direction Générale de l'Aviation Civile*	237	135
ATU	-	-
Autres clients et comptes rattachés	277	287
Autres prêts et créances à moins d'un an	449	524
Total prêts et créances à moins d'un an	1 115	1 091

* L'avance Agence France Trésor est présentée au passif pour un montant de 122 millions d'euros.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	
	Valeur brute	Valeur nette
Créances non échues	978	974
Créances échues :		
depuis 1 à 30 jours	47	47
depuis 31 à 90 jours	20	19
depuis 91 à 180 jours	19	15
depuis 181 à 360 jours	33	18
depuis plus de 360 jours	130	35
Prêts et créances courants (selon échéancier - cf. § risque de liquidité)	1 227	1 108

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

Compensation des instruments financiers

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

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



Le tableau suivant présente la valeur comptable des instruments dérivés actif et passif et l'effet des accords de compensation mentionnés ci-avant au 30 Juin 2021:

	Valeurs brutes comptables avant compensation (a)	Montants bruts compensés comptablement (b)	Montants nets présentés au bilan (c) = (a) - (b)	Effet des autres accords de compensation (ne répondant pas aux critères de compensation d'IAS 32) (d)		Exposition nette (c) - (d)
				Instruments financiers	Juste valeur des collatéraux	
<i>(en millions d'euros)</i>						
dérivés : swap de taux	8	-	8	-	-	8
dérivés : swap de change	-	-	-	-	-	-
Total des dérivés actif	8	-	8	-	-	8
dérivés : swap de taux	(45)	-	(45)	-	-	(45)
dérivés : swap de change	(5)	-	(5)	-	-	(5)
Total des dérivés passif	(50)	-	(50)	-	-	(50)

9.6 Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan, respectivement au 30 Juin 2021 et au 31 décembre 2020, s'analysent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2021	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat*	61	61	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	384	197	187
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	85	36	49
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation)	213	163	50
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(128)	(127)	(1)
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	6	-	6
Créances financières rattachées aux aéroports en concessions**	62	30	32
Autres actifs financiers (i)	231	131	100
Créances de location financement bailleur	130	130	-
Instruments financiers dérivés	8	-	8
Swaps de trading	8	-	8
Total	583	388	195

* La classification des instruments de capitaux propres selon IFRS 9 est présentée en note 18

** cf. note 6.1.1

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



<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2020	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	61	61	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	342	178	164
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	51	12	39
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation)	176	136	40
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(125)	(124)	(1)
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	5	(1)	6
Créances financières rattachées aux aéroports en concessions*	65	42	23
Autres actifs financiers	221	125	96
Créances de location financement bailleur	133	132	1
Instruments financiers dérivés	7	3	4
Swaps de trading	7	3	4
Total	543	374	169

NOTE 10 Autres produits et charges opérationnels

Les autres produits et charges opérationnels sont des éléments non récurrents et significatifs au niveau de la performance consolidée.

Il peut s'agir par exemple d'un résultat de cession d'actif ou d'activité, de frais engagés lors d'un regroupement d'entreprises, de dépréciation d'un écart d'acquisition, de coûts de restructuration ou de coûts liés à une opération exceptionnelle.

Pour rappel, au 30 Juin 2020, le Groupe ADP avait effectué des tests de dépréciation sur ses concessions à l'international. Le résultat de ces tests avait donné lieu à une dépréciation d'un écart d'acquisition au niveau du segment international et développements aéroportuaires pour un montant de 45 millions d'euros présenté en autres produits et charges opérationnels. Les pertes de valeur constatées sur les droits d'opérer des concessions étaient quant à elles constatées au sein du résultat opérationnel courant.



NOTE 11 Impôts sur les résultats

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

L'impôt sur le résultat comprend :

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

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

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

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

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

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

11.1 Taux d'impôt

Conformément aux dispositions de la loi de finances pour 2021, le taux d'impôt courant appliqué au 30 Juin 2021 par le Groupe s'élève à 26,5% sur les bénéfices taxables des sociétés françaises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 250 millions d'euros et à 27,5% sur les bénéfices taxables des sociétés françaises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 250 millions d'euros (27,37% et 28,41% en incluant la contribution sociale sur les bénéfices de 3,30%).

11.2 Analyse de la charge d'impôt sur les résultats

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

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Charge d'impôt exigible	-	(8)
Produit/(charge) d'impôt différé	69	100
Impôts sur les résultats	69	92

Ces montants ne comprennent pas les charges d'impôt sur les quotes-parts de résultats des entreprises mises en équivalence, les montants qui figurent à ce titre sur la ligne appropriée du compte de résultat étant nets d'impôt.



11.3 Preuve d'impôt

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

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Résultat net des activités poursuivies	(187)	(729)
Quote-part du résultat des entreprises mises en équivalence	65	91
Charge/(Produit) d'impôt sur les résultats	(69)	(92)
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	(191)	(730)
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	28,41%	28,92%
(Charge)/Produit d'impôt théorique	54	211
Incidence sur l'impôt théorique des :		
Différentiel de taux sur résultat et retenue à la source	1	(23)
Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	4	6
Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(22)	(42)
Variations des différences temporelles non reconnues	(1)	-
Variation de taux d'impôt	(7)	(12)
Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	36	(52)
Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	-	-
Provisions pour impôt	-	-
Mesures d'incitation à l'investissement applicables en Turquie	(1)	-
Ajustements au titre des périodes antérieures	3	(1)
Autres ajustements	2	5
(Charge)/Produit réel d'impôt sur les résultats	69	92
Taux effectif d'impôt	23,17%	12,54%

Au titre de 2021, le taux théorique d'imposition retenu est de 28,41%.

En 2020, le taux théorique d'imposition retenu par le Groupe pour la détermination de la charge d'impôt théorique était de 28,92%.



11.4 Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégories

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Au titre des différences temporelles déductibles		
Engagements sociaux	179	171
Déficits reportables - intégration fiscale	253	160
Déficits reportables - autres entités	17	16
Amortissements des Frais d'Etudes et de Surveillance de Travaux (FEST)	1	-
Provisions et charges à payer	6	16
Instruments dérivés	6	8
Mesures d'incitation à l'investissement	15	16
Obligations locatives	11	11
Autres	59	85
Au titre des différences temporelles imposables		
Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(325)	(314)
Immobilisations corporelles, incorporelles et droits d'exploitation aéroportuaire	(116)	(101)
Ecart d'évaluation sur titres	(47)	(47)
Réserves de réévaluation	-	(7)
Prêts et emprunts	(8)	(9)
Location-financement	(1)	(2)
Autres	(40)	(46)
Actifs (passifs) d'impôt différés nets	10	(43)

Au 30 Juin 2021, le Groupe comptabilise des impôts différés actifs au titre des déficits reportables générés par l'intégration fiscale française, soit 93 millions d'euros d'impôts différés actifs sur la base d'un taux d'IS de 25,83% sur le premier semestre 2021. Le Groupe considère que ces déficits seront imputés sur les bénéfices attendus au titre des exercices 2022 et suivants.

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

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Actif	Passif	Montant net
Au 01/01/2021	46	89	(43)
Montant porté directement en capitaux propres au titre des engagements sociaux	(4)	1	(5)
Montant porté directement en capitaux propres au titre des variations de juste valeur	(1)	-	(1)
Montants comptabilisés au titre de la période	50	(19)	69
Ecart de conversion	-	5	(5)
Variations de périmètre	-	5	(5)
Au 30/06/2021	91	81	10

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



11.6 Actifs et passifs d'impôt exigible

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

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Actifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	8	69
Autres entités consolidées	11	16
Total	19	85
Passifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	1	1
Autres entités consolidées	6	7
Total	7	8

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



NOTE 12 Résultat net des activités non-poursuivies

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

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

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

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

Au 30 Juin 2021, le résultat net des activités non-poursuivies concerne la fin de la concession de l'aéroport international d'Atatürk.

Le résultat par action des activités non poursuivies est présenté en note 7.1.6.

Au 30 Juin 2021, les flux de trésorerie de TAV Istanbul proviennent principalement de ses activités opérationnelles liées à l'encaissement de l'indemnisation du DHMI (195 millions d'euros) et du remboursement de l'emprunt de 175 millions d'euros contracté en 2020.



NOTE 13 Trésorerie et flux de trésorerie

13.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Valeurs mobilières de placement	2 378	2 765
Disponibilités*	389	698
Trésorerie active	2 767	3 463
Concours bancaires courants**	(16)	(4)
Trésorerie nette	2 751	3 459

* dont 39 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

** figurant dans les Passifs courants en Emprunts et dettes financières à court terme

Dans le cadre de la gestion de sa trésorerie, le Groupe ADP a principalement investi dans des fonds monétaires à valeur liquidative variable court terme et standard (VNAV) libellés en euros. La trésorerie et les équivalents de trésorerie non disponibles à court terme pour le Groupe incluses dans les disponibilités correspondent aux comptes bancaires de

certaines filiales pour lesquelles les conditions de rapatriement des fonds s'avèrent complexes à court terme pour des raisons principalement réglementaires. Au 30 Juin 2021, le montant de ce poste est de moins d'un million d'euros.

13.2 Flux de trésorerie

13.2.1 Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

<i>(en millions d'euros)</i>	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Résultat opérationnel	(235)	(611)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	263	658
Produits financiers nets hors coût de l'endettement	(11)	(28)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	17	19
Variation du besoin en fonds de roulement	(147)	24
Impôts sur le résultat payés	70	(44)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	194	113
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	134	112



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

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Amortissements, dépréciations (hors actifs circulants) et provisions	305	568
Résultat des entreprises mises en équivalence	65	91
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	1	(1)
Autres	(108)	-
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	263	658

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Stocks	13	-
Clients et autres débiteurs	(85)	59
Fournisseurs et autres créditeurs	(75)	(35)
Variation du besoin en fonds de roulement	(147)	24

La variation négative de 147 millions d'euros du besoin en fonds de roulement s'explique principalement par l'augmentation des créances clients suite à l'adaptation des délais de règlement et d'encaissement des factures du Groupe en raison de la crise sanitaire ainsi qu'au paiement des factures fournisseurs.

13.2.2 Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Investissement corporels, incorporels et de placement	(215)	(344)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(120)	(80)
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(299)	(690)
Variation des autres actifs financiers	18	(68)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	2	2
Dividendes reçus	14	4
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(600)	(1 176)

▪ **Investissements corporels et incorporels**

Les investissements réalisés par le Groupe ADP sont classés au sein d'une nomenclature, composée des sept programmes d'investissements suivants :

- **Rénovation et qualité** : Investissements courants visant à rénover le patrimoine, en vue de réduire sa vétusté ou d'en apporter une amélioration qualitative, ainsi que les investissements liés aux commerces ;
- **Développement des capacités** : Investissements visant à accroître la capacité des actifs ;
- **Frais d'études et de suivi de travaux (FEST)** : Frais de conception et de suivi de travaux nécessaires à la réalisation d'un actif ;
- **Développement immobilier** : Investissements visant à développer le foncier côté ville, ainsi que les activités de fret et de maintenance aéronautique ;
- **Restructuration** : Investissements visant à reconfigurer la disposition du patrimoine existant ;
- **Sûreté** : Investissements financés par la taxe d'aéroport, soit principalement les investissements relatifs à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire.
- **Autres.**



Le montant des investissements corporels et incorporels s'analyse ainsi :

(en millions d'euros)	Notes	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Investissements incorporels	6	(12)	(16)
Investissements corporels et de placement (hors droits d'usage)	6	(203)	(328)
Investissement corporels, incorporels et de placement		(215)	(344)

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

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Rénovation et qualité	(50)	(91)
Développement des capacités	(61)	(86)
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	(28)	(46)
Développement immobilier	(28)	(15)
Restructuration	(9)	(54)
Sûreté	(20)	(52)
Autres	(19)	-
Total	(215)	(344)

Les principaux investissements au premier semestre 2021 sont les suivants :

- ◆ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
 - la construction de la jonction de satellites internationaux du Terminal 1 ;
 - l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne ;
 - l'extension des aires India ;
 - les travaux préparatoires à la construction du CDG Express ;
 - la construction d'un trieur bagages en correspondance sous le Hall M de CDG 2 (TBS4) ;
 - les travaux de réhabilitation de la piste 3 ;
 - le remplacement de la couverture du corps central du Terminal 2E ;
 - la mise en cohérence du Terminal 2D avec la liaison BD ;
 - le contournement Est de Roissy par la Francilienne ;
 - les travaux de refonte de la salle d'embarquement du Terminal 2G ;
 - l'amélioration du parcours des clients en correspondance ;
 - le staging de la salle d'embarquement du bâtiment de jonction du Terminal 1 ;
- le prolongement des voies Delta et Québec au nord du Terminal 1 ;
- la création d'un salon Air France unique au Terminal 2F ;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Orly :
 - les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris ;
 - la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4 ;
 - la restructuration du Hall B et de la prépasserelle D08 d'Orly 4 ;
 - le réaménagement des voies de circulation aéronautiques au sud d'Orly 4 ;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, les investissements ont porté principalement sur la création d'une nouvelle caserne SSLIA ;
- ◆ Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé au premier semestre 2021 des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plates-formes, notamment informatiques.

■ **Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations**

La variation des fournisseurs d'immobilisation correspond principalement aux acquisitions d'immobilisations corporelles par ADP SA pour un montant de 120 millions d'euros.



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

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Investissements financiers, filiales et participations (nette de la trésorerie acquise)	(299)	(690)

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

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

En juin 2020, le flux relatif aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations s'expliquait principalement par :

- l'acquisition des titres GMR Infrastructure Services Limited par ADP SA pour un montant de 687 millions d'euros (y compris frais d'acquisition des titres) dans le cadre de la première phase d'acquisition du groupe GMR Airports Limited.

▪ **Dividendes reçus**

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
TGS	6	-
Autres	8	4
Total	14	4

13.2.3 Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement

(en millions d'euros)	1er semestre 2021	1er semestre 2020
Encaissements provenant des emprunts à long terme	214	2 531
Remboursement des emprunts à long terme	(85)	(763)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(9)	(7)
Subventions reçues au cours de la période	(1)	1
Produits de l'émission d'actions ou autres instruments de capitaux propres	(1)	-
Acquisitions/cessions nettes d'actions propres	-	(3)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	-	-
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	-	(32)
Variation des autres passifs financiers	(46)	46
Intérêts payés	(170)	(121)
Intérêts reçus	33	2
Flux relatifs aux activités non poursuivies	(175)	176
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(240)	1 830



- **Dividendes versés**

Au titre du premier semestre 2021, aucun dividende n'a été versé.

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

Les encaissements (214 millions d'euros) et remboursements (85 millions d'euros) des emprunts à long terme ainsi que les intérêts payés et reçus pendant le premier semestre 2021 sont détaillés en notes 9.4.2 et 9.4.3.

- **Variation des autres passifs financiers**

La variation des autres passifs financiers correspond principalement à la variation des liquidités soumises à restriction à hauteur de 46 millions (cf. note 9.4.2).



NOTE 14 Informations relatives aux parties liées

Dans le cadre de l'application de la norme IAS 24, le Groupe a retenu les parties liées suivantes :

- ses entreprises associées et contrôlées conjointement ;
- l'Etat, les établissements publics et les sociétés participations de l'Etat ;
- et, ses principaux dirigeants et actionnaires.

Les nouvelles parties liées du semestre concernent principalement l'acquisition de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan:

Le 16 juin 2021, TAV Construction et Almaty International Airport JSC ont conclu un contrat de travaux préliminaires pour un montant de 20 millions de dollars en amont du contrat de travaux final ("EPC contract") destiné à la construction d'un nouveau terminal de l'aéroport d'Almaty au Kazakhstan. Ce contrat de travaux préliminaire porte sur la préparation du design détaillé des ouvrages, l'obtention des approbations et des licences nécessaires, l'achat de biens et matériaux ainsi que la construction d'un pavillon de réception. TAV Construction est considéré comme une partie liée dans la mesure où l'un des principaux dirigeants de TAV Holding est également actionnaire de sociétés détenant une participation dans TAV Construction.



NOTE 15 Engagements hors bilan

15.1 Paiements minimaux futurs

Les paiements minimaux futurs à recevoir du Groupe Aéroports de Paris en tant que bailleur sur les contrats de location existants au 30 Juin 2021 se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Total Au 30/06/2021	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Paiements minimaux futurs à recevoir	3 108	300	847	1 960

15.2 Engagements donnés et reçus

Les engagements hors bilan se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 30/06/2021	Au 31/12/2020
Avals, cautions	347	361
Garanties à première demande	39	19
Engagements irrévocables d'acquisitions d'immobilisations	370	410
Autres	148	164
Engagements donnés	904	954
Avals, cautions	88	88
Garanties à première demande	99	100
Autres	8	503
Engagements reçus	195	691

AEROPORTS DE PARIS S.A

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

Par rapport à fin 2020, les engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations (410 millions d'euros), sont en baisse de 40 millions d'euros à fin 30 Juin 2021 (370 millions d'euros).

Cette baisse des engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations s'explique par la combinaison de deux effets :

- d'une part, la diminution naturelle des engagements due à l'avancement des projets au cours du semestre 2021 ;
- d'autre part, un niveau relativement faible de nouveaux engagements à moyen terme, compte-tenu de la pandémie de Covid-19 et des conséquences engendrées sur les investissements.

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

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

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

Les engagements donnés aux salariés sont présentés en note 5.



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

Les autres engagements reçus correspondent à des lignes de crédit confirmées auprès de banques. 2 lignes de crédit n'ont pas été renouvelées à leur échéance contractuelle pour 500M€.

ADP INTERNATIONAL

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

TAV AIRPORTS

Les principaux engagements donnés par TAV Airports et ses filiales s'élèvent au 30 Juin 2021 à 345 millions d'euros. Ils concernent des lettres de garantie :

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

aéroportuaires (BOT Agreements) des contrats de concession et de contrats de location.

Principales garanties accordées au DHMI :

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

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

Le Groupe est tenu au 30 Juin 2021 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 13 millions de dollars (équivalent à 11 millions d'euros) à GACA conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec GACA en Arabie Saoudite ainsi qu'une lettre de garantie d'un montant équivalent à 163 millions de dollars (équivalent à 137 millions d'euros) à la Banque Commerciale Nationale, incluse dans les lettres de garantie données aux tiers.

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

Le Groupe est tenu au 30 Juin 2021 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 9 millions d'euros à au ministère de la Propriété de l'Etat et des Affaires foncières ainsi qu'une lettre de garantie d'un montant équivalent à 9 millions d'euros conformément à l'accord BTO (Building Transfer Operating) signé avec OACA en Tunisie.



NOTE 16 Passifs éventuels

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

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

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

Le montant des provisions retenues est fondé sur l'appréciation par le Groupe ADP du bien-fondé des demandes et du niveau de risque au cas par cas et dépend notamment de l'état d'avancement des procédures et des arguments de défense du Groupe, étant précisé que la survenance d'événements en cours de procédure peut entraîner à tout moment une réappréciation du risque.

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

- ◆ Litige TAV/HERVE sur le décompte général définitif des travaux relatifs à la construction du siège social
 - Dans le cadre de la construction de l'ensemble de bâtiment accueillant notamment le nouveau siège social du

Groupe ADP, un litige oppose les membres du Groupement d'entreprises TAV construction et Hervé SA (qui fait l'objet d'une procédure de liquidation judiciaire prononcée le 1^{er} septembre 2020) et Groupe ADP sur le solde de leur marché. Les membres du Groupement ont assigné devant le Tribunal de Grande Instance de Paris, Groupe ADP, le 25 mars 2019 à fin de solliciter du juge la condamnation de celui-ci au paiement de la somme de 95 millions d'euros. Le Groupe conteste cette demande. L'affaire est toujours en cours.

- ◆ Litiges fiscaux
 - Des discussions sont toujours en cours concernant le taux de retenue à la source appliqué à des dividendes reçus de filiales étrangères.



NOTE 17 Événements postérieurs à la clôture

Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group ne renouvelleront pas l'accord de coopération industrielle HubLink, qui prendra fin le 30 novembre 2021. Les accords en vigueur prévoient un mécanisme de dénouement de la participation croisée entre Aéroports de Paris et Schiphol, qui entrera en vigueur à cette date. Ce mécanisme organise une cession ordonnée des actions sur une période de 18 mois soit jusqu'au 30 mai 2023. Le prix de cession des titres Schiphol sera déterminé sur la base d'une valeur de marché. Au 30 juin 2021, la valeur des titres mis en équivalence s'élève à 370 millions d'euros.



NOTE 18 Périmètre de consolidation et sociétés non consolidées

Les principales évolutions de périmètre et changements de dénomination sociale de sociétés du Groupe pour le premier semestre 2021 sont présentés en note 3.2.1).

Au 30 Juin 2021, la liste des principales filiales et participations du périmètre de consolidation s'établit comme suit :

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

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



Entités	Adresse	Pays	% d'intérêt
ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)			
Commerces et services:			
EPIGO	3 place de Londres – bâtiment Uranus – Continental Square 1 – 93290 Tremblay en France	France	50%
Immobilier:			
SCI Cœur d'Orly Bureaux	8 avenue Delcasse 75008 PARIS	France	50%
SCI Heka Le Bourget	151 boulevard Haussmann - 75008 PARIS	France	40%
SAS Chenue Le Bourget	151 boulevard Haussmann - 75008 PARIS	France	40%
International et développements aéroportuaires:			
Tibah Airports Development Company CJSC ("Tibah Development")	Prince Mohammed Bin Abdulaziz Int. Airport P.O Box 21291, AlMadinah Al Munawarah 41475	Arabie Saoudite	23%
Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA (SCNP)	Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago	Chili	45%
Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Gbessia ("SOGEG")	Aéroport de Gbessia, B.P 3126 Conakry	Guinée	33%
Airport Terminal Operations LTD ("ATOL")	SSR INTERNATIONAL AIRPORT PLAINE MAGNIEN	Ile Maurice	10%
GMR Airports Limited	Skip House, 25/1, Museum road, Bangalore KA 560025	Inde	49%
Ravinala Airports	Escalier C, Zone Tana Water Front – Ambodivona 101 Antananarivo	Madagascar	35%
Schiphol Group	Evert van de Beekstraat 202 1118CP LUCHTHAVEN SCHIPHOL	Pays-Bas	8%
Fraport IC İçtaş Antalya Havalimanı Terminal Yatırım ve İşletmeciliği A.Ş. ("TAV Antalya")	Antalya Havalimanı 1. Dış Hatlar Terminali 07230 Antalya	Turquie	23%
ATU Turizm İşletmeciliği A.Ş. ("ATU")	Büyükdere Cad.Bengün Han No:107/8 Gayrettepe - İstanbul	Turquie	23%
TGS Yer Hizmetleri A.Ş. ("TGS")	İstanbul Dünya Ticaret Merkezi A3 Blok Kat:6 Yeşilköy Bakırköy /İstanbul	Turquie	23%
Autres activités:			
Hub Safe	Roissypole - Le Dôme 4 rue de la Haye 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE	France	20%
Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express	1 rue de France – 93290 Tremblay-en-France	France	33%



Dans le cadre de son développement, le Groupe est amené à prendre des participations dans des sociétés d'aéroports ou à créer des filiales dédiées à l'exercice de ses activités en France et à l'étranger, et, en particulier, à l'exécution de contrats de prestations de services. Ces entités représentent individuellement moins de 1 % de chacun des agrégats (Chiffre d'affaires, résultat opérationnel, résultat de la période).



Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats semestriels 2021

Comptes consolidés du Groupe ADP au 30 juin 2021

Entités	Activités	Pays	% de détention	Détenue par
PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (sans activité ou activité négligeable)				
International et développements aéroportuaires :				
Matar	* Contrat d'exploitation du terminal Hadj à Djeddah	Arabie Saoudite	5%	ADP International
Autres activités:				
BestMile	* Expérimentation véhicule autonome	Suisse	7%	ADP Invest
OnePark	* Editeur de logiciel de distribution de places de parking	France	1%	ADP Invest
Destygo	* Développement de solutions de chatbot pour les passagers	France	6%	ADP Invest
FL WH Holdco	* Fabricant & opérateur de dirigeables	France	6,6%	Aéroports de Paris SA
PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (Fonds d'investissement*)				
Equipe de France	* Portefeuille de participations dans des actions cotées sur la Bourse Saoudienne	France	N/A	Aéroports de Paris SA
ELAIA Delta Fund	* Portefeuille de participations dans des entreprises de l'économie numérique et le BtoB	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation	* Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, Chine et États Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
X ANGE	* Portefeuille de participations dans des entreprises des secteurs d'activité Internet, services mobiles, logiciel et infrastructure, services bancaires innovants	France	N/A	Aéroports de Paris SA
White Star Capital II France S.L.P.	* Fonds institutionnel de capital risque investissant dans des entreprises évoluant dans le secteur des nouvelles technologies entre l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest.	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation II	* Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, Chine et États Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Rubix S&I	* Développement de solutions de mesure et d'identification des nuisances	France	N/A	ADP Invest

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

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