



PARIS 2024



GROUPE ADP

PARTENAIRE
OFFICIEL



PARIS 2024

COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE ADP AU 31 DÉCEMBRE 2024



INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIÈRE ET LES RÉSULTATS ANNUELS 2024

1.1	COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE ADP AU 31 DÉCEMBRE 2024	2
	CHIFFRES CLÉS	2
	GLOSSAIRE	3
1.1.1	COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	4
1.1.2	ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL	4
1.1.3	ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE	5
1.1.4	TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	6
1.1.5	TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	7
1.1.6	NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	8

1.1 COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE ADP AU 31 DÉCEMBRE 2024

CHIFFRES CLÉS

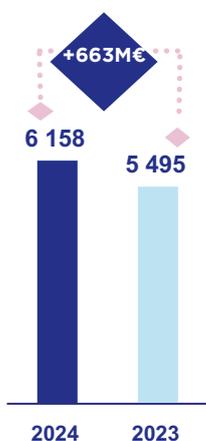
(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Chiffre d'affaires	4	6 158	5 495
EBITDA courant		2 068	1 956
<i>Ratio EBITDA courant / Chiffre d'affaires</i>		33,6 %	35,6 %
Résultat opérationnel courant		985	1 239
Résultat opérationnel		994	1 243
Résultat net part du Groupe		342	631
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		1 946	1 821
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	12	(384)	(158)
Investissements corporels, incorporels et de placement	12	(1 089)	(1 009)

(en millions d'euros)	Notes	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Capitaux propres	7	5 512	5 297
Endettement financier net ⁽¹⁾	9	8 572	7 934
Endettement financier net ajusté ⁽²⁾		8 050	7 402
<i>Gearing ⁽¹⁾</i>		156 %	150 %
<i>Gearing ajusté ⁽²⁾</i>		146 %	140 %
<i>Ratio Dette financière nette/EBITDA courant ⁽¹⁾</i>		4,15	4,06
<i>Ratio Dette financière nette ajustée/EBITDA courant ⁽²⁾</i>		3,89	3,78

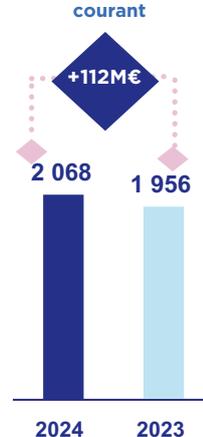
(1) Cf. Note 9.4.2 – EBITDA courant calculé sur 12 mois glissants.

(2) Cf. Glossaire.

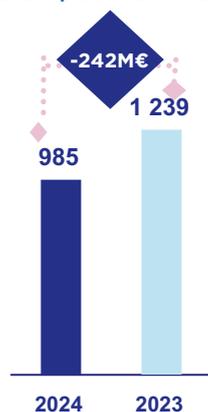
Chiffre d'affaires



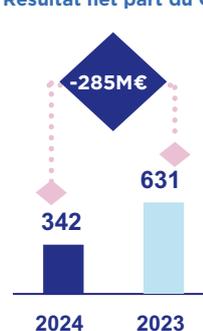
EBITDA courant



Résultat opérationnel courant



Résultat net part du Groupe



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 courant** ⁽¹⁾ correspond à la mesure de la performance opérationnelle de la société mère et de ses filiales. Il est constitué du chiffre d'affaires et des autres produits opérationnels courants diminués des achats et charges courantes opérationnelles à l'exclusion des amortissements et des dépréciations d'actifs corporels et incorporels.
- ◆ **Le résultat opérationnel courant** est destiné à présenter le niveau de performance opérationnelle récurrent du groupe hors incidence des opérations et événements non courants de la période. Il est constitué de l'EBITDA courant, 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 opérationnelles, ainsi que du résultat de cession d'actifs du secteur immobilier.
- ◆ **La quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence** désigne la quote-part de résultat des participations sur lesquelles le groupe exerce une influence notable ou un contrôle conjoint. Cette ligne du compte de résultat inclut également les résultats de cession des titres de sociétés mises en équivalence ainsi que les réévaluations à la juste valeur des quotes-parts conservées en cas de perte d'influence notable.
- ◆ **Le résultat opérationnel** est constitué du résultat opérationnel courant et des produits et charges opérationnels 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 participations de donnant pas le contrôle).
- ◆ **Le ratio dette financière nette/EBITDA courant** est le ratio correspondant au rapport : Endettement financier net/EBITDA courant, il mesure la capacité de l'entreprise à rembourser sa dette sur la base de son EBITDA courant.
- ◆ **L'endettement financier net ajusté (ou dette financière nette ajustée)** tel que défini par le Groupe ADP correspond à l'endettement financier net diminué des justes valeurs d'instruments dérivés consentis à des tiers et dont l'exercice ne représente pas une sortie de trésorerie.
- ◆ **Le gearing ajusté** est le ratio correspondant au rapport : Endettement financier net ajusté/Capitaux propres (y compris les participations ne donnant pas le contrôle).
- ◆ **Le ratio dette financière nette ajustée/EBITDA courant** est le ratio correspondant au rapport : Endettement financier net ajusté/EBITDA courant.
- ◆ **Les participations ne donnant pas le contrôle** sont les intérêts minoritaires des filiales. En tant qu'éléments des capitaux propres du bilan consolidé, ils sont présentés séparément des Capitaux propres part du Groupe. Au niveau du compte de résultat, le résultat net est partagé entre le résultat net part du groupe et le résultat part ne donnant pas le contrôle.
- ◆ **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.

⁽¹⁾ Le Groupe a précisé dans l'intitulé la nature de l'EBITDA. Sa définition reste inchangée.

1.1.1 COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	2024	2023
Chiffre d'affaires	4	6 158	5 495
Autres produits opérationnels courants	4	73	103
Achats consommés	4	(920)	(837)
Charges de personnel	5	(1 259)	(1 055)
Autres charges opérationnelles courantes	4	(2 031)	(1 705)
Dotations aux provisions et dépréciations de créances nettes de reprises	4 & 8	47	(45)
EBITDA courant		2 068	1 956
Ratio EBITDA courant / Chiffre d'affaires		33,6 %	35,6 %
Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises	6	(791)	(792)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	4	(292)	75
Résultat opérationnel courant		985	1 239
Autres produits et charges opérationnels non courants	10	9	4
Résultat opérationnel		994	1 243
Produits financiers		443	888
Charges financières		(595)	(1 115)
Résultat financier	9	(152)	(227)
Résultat avant impôt		842	1 016
Impôts sur les résultats	11	(326)	(232)
Résultat net des activités poursuivies		516	784
Résultat net		516	784
Résultat net part du Groupe		342	631
Résultat net part des participations ne donnant pas le contrôle		174	153
Résultat net par action part du Groupe			
<i>Résultat de base par action (en euros)</i>	7	3,45	6,39
<i>Résultat dilué par action (en euros)</i>	7	3,45	6,39
Résultat net des activités poursuivies par action part du Groupe			
<i>Résultat de base par action (en euros)</i>	7	3,45	6,39
<i>Résultat dilué par action (en euros)</i>	7	3,45	6,39

1.1.2 ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	2024	2023
Résultat net		516	784
Autres éléments de résultat global pour la période :			
Écarts de conversion	7.1	78	(54)
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation afférents aux entités intégrées globalement	7.1	5	7
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation afférents aux entreprises associées, nets d'impôt	7.1	13	18
Variations de juste valeur des instruments de couvertures de flux futurs		(10)	(18)
Impôt sur éléments ci-dessus		(4)	6
Éléments de résultat global afférents aux entreprises associées, nets d'impôt		(16)	(34)
Éléments recyclables en résultat		66	(75)
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entités intégrées globalement		(8)	(25)
Impôt sur éléments ci-dessus		2	8
Gains et pertes actuariels sur engagement de retraite, afférents aux entreprises associées		(3)	(12)
Éléments non recyclables en résultat		(9)	(29)
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL POUR LA PÉRIODE		573	680
Part des participations ne donnant pas le contrôle		188	119
Part du Groupe		385	561

1.1.3 ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Actifs

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Immobilisations incorporelles	6	3 214	2 862
Immobilisations corporelles	6	9 299	8 656
Immeubles de placement	6	693	661
Participations dans les entreprises mises en équivalence	4	1 426	1 779
Autres actifs financiers non courants	9	1 688	1 537
Actifs d'impôt différé	11	73	52
Actifs non courants		16 392	15 547
Stocks	4	137	115
Actifs sur contrats		-	3
Clients et comptes rattachés	4	1 049	1 028
Autres créances et charges constatées d'avance	4	379	349
Autres actifs financiers courants	9	234	238
Actifs d'impôt exigible	11	30	36
Trésorerie et équivalents de trésorerie	12	1 958	2 343
Actifs courants		3 787	4 112
Actifs détenus en vue de la vente		-	1
TOTAL DES ACTIFS		20 179	19 660

Capitaux propres et passifs

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Capital		297	297
Primes liées au capital		543	543
Actions propres		(28)	(30)
Résultats non distribués		3 813	3 806
Autres éléments de capitaux propres		(210)	(253)
Capitaux propres - part du Groupe		4 415	4 363
Participations ne donnant pas le contrôle		1 097	934
Total des capitaux propres	7	5 512	5 297
Emprunts et dettes financières à long terme	9	8 887	8 521
Provisions pour engagements sociaux	5	397	396
Autres provisions non courantes	8	51	49
Passifs d'impôt différé	11	519	416
Autres passifs non courants	8	812	756
Passifs non courants		10 666	10 138
Passifs sur contrats		-	3
Fournisseurs et comptes rattachés	4	790	1 021
Autres dettes et produits constatés d'avance	4	1 355	1 239
Emprunts et dettes financières à court terme	9	1 785	1 866
Provisions pour engagements sociaux	5	39	42
Autres provisions courantes	8	17	38
Passifs d'impôt exigible	11	16	16
Passifs courants		4 001	4 225
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		20 179	19 660

1.1.4 TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Résultat opérationnel		994	1 243
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	12	959	685
Charges financières nettes hors coût de l'endettement		(7)	(107)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt		1 946	1 821
Variation du besoin en fonds de roulement	12	(139)	(62)
Impôts sur le résultat payés		(283)	(171)
Flux relatifs aux activités non poursuivies		-	(1)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		1 524	1 587
Investissements corporels, incorporels et de placement	12	(1 089)	(1 009)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations		(80)	137
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	12	(384)	(158)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	12	(18)	144
Variation des autres actifs financiers		(36)	(468)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles		13	7
Produits provenant des cessions de participations non consolidées	12	32	100
Dividendes reçus	12	101	102
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement		(1 461)	(1 145)
Encaissements provenant des emprunts à long terme	9	1 111	740
Remboursement des emprunts à long terme	9	(939)	(962)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées		(28)	(18)
Subventions reçues au cours de la période		8	18
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	7	(377)	(309)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle dans les filiales		(25)	(16)
Variation des autres passifs financiers		(24)	(24)
Intérêts payés		(298)	(291)
Intérêts reçus		114	141
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		(458)	(721)
Incidences des variations de cours des devises		9	(10)
VARIATION DE TRÉSORERIE ET D'ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		(386)	(289)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période		2 341	2 630
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	12	1 955	2 341
<i>Dont Trésorerie et équivalents de trésorerie</i>		1 958	2 343
<i>Dont Concours bancaires courants</i>		(3)	(2)

Les flux de trésorerie de la période comprennent :

- ♦ **flux d'investissement** : 1 169 millions d'euros d'investissements corporels et incorporels (y compris fournisseurs d'immobilisations) et 384 millions d'euros d'investissements financiers ;
- ♦ **flux de financement** : 377 millions de distribution de dividendes et l'émission et le remboursement d'emprunts obligataires pour 500 millions d'euros chacun.

(en millions d'euros)	2024	2023
Endettement financier net en début de période	7 934	7 440
Variation de la trésorerie	396	291
(Émission)/remboursement d'emprunts	144	(240)
Autres variations	98	443
<i>Dont (dettes)/excédents repris lors de regroupement d'entreprises</i>	70	12
Variation de l'endettement financier net	638	494
Endettement financier net en fin de période	8 572	7 934

1.1.5 TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(en millions d'euros)	Nombre d'actions	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle	Total
Situation au 01/01/2023	98 960 602	297	543	(40)	3 408	(183)	4 025	830	4 855
Résultat net		-	-	-	631	-	631	153	784
Autres éléments de capitaux propres		-	-	-	-	(70)	(70)	(34)	(104)
Résultat global - 2023		-	-	-	631	(70)	561	119	680
Mouvements sur actions propres		-	-	10	-	-	10	-	10
Dividendes		-	-	-	(309)	-	(309)	(16)	(325)
Variation de périmètre et autres mouvements		-	-	-	76	-	76	1	77
Situation au 31/12/2023	98 960 602	297	543	(30)	3 806	(253)	4 363	934	5 297
Situation au 01/01/2024	98 960 602	297	543	(30)	3 806	(253)	4 363	934	5 297
Résultat net		-	-	-	342	-	342	174	516
Autres éléments de capitaux propres		-	-	-	-	43	43	14	57
Résultat global - 2024		-	-	-	342	43	385	188	573
Mouvements sur actions propres		-	-	2	-	-	2	-	2
Dividendes		-	-	-	(377)	-	(377)	(25)	(402)
Variation de périmètre et autres mouvements		-	-	-	43	-	43	-	43
Situation au 31/12/2024	98 960 602	297	543	(28)	3 813	(210)	4 415	1 097	5 512

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés et le détail des autres éléments de capitaux propres sont commentés en note 7.

En 2024, les variations de périmètre correspondent principalement aux transactions avec les minoritaires de 50 % d'Extime Travel Essentials pour 22 millions d'euros et à l'acquisition par GAL de 11 % supplémentaires de sa filiale GHIAL, concessionnaire de l'aéroport de Hyderabad en Inde pour 21 millions d'euros.

Pour rappel en 2023, le montant en variation de périmètre correspondait aux impacts des transactions avec les minoritaires de 49 % et 50 % d'Extime Duty Free Paris et Extime Média pour 76 millions d'euros.

1.1.6 NOTES ANNEXES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOMMAIRE

NOTE 1	Principes généraux	8	NOTE 10	Autres produits et charges opérationnels	71
NOTE 2	Faits marquants	13	NOTE 11	Impôts sur les résultats	71
NOTE 3	Périmètre de consolidation	16	NOTE 12	Trésorerie et flux de trésorerie	74
NOTE 4	Éléments courants de l'activité opérationnelle	19	NOTE 13	Informations relatives aux parties liées	78
NOTE 5	Avantages au personnel	34	NOTE 14	Engagements hors bilan	81
NOTE 6	Immobilisations incorporelles, corporelles et de placements	39	NOTE 15	Passifs éventuels	84
NOTE 7	Capitaux propres et résultat par action	51	NOTE 16	Événements postérieurs à la clôture	84
NOTE 8	Autres provisions et autres passifs non courants	54	NOTE 17	Honoraires des commissaires aux comptes	84
NOTE 9	Informations relatives à la gestion des risques financiers	55	NOTE 18	Périmètre de consolidation et sociétés non consolidés	85

NOTE 1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

1.1 Bases de préparation des comptes

Déclaration de conformité

Les comptes consolidés du Groupe ADP au 31 décembre 2024 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 19 février 2025. Ces comptes seront soumis à l'approbation des actionnaires lors de l'assemblée générale qui se tiendra le 15 mai 2025.

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

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

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

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

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

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

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

- ◆ l'évaluation de la valeur recouvrable des immobilisations incorporelles, corporelles et des immeubles de placement (cf. note 6) et des autres actifs non courants notamment les participations mises en équivalence (cf. note 4.9) ;
- ◆ l'évaluation de la juste valeur des actifs acquis et passifs repris dans le cadre d'un regroupement d'entreprises ;
- ◆ la qualification et l'évaluation des avantages au personnel (régimes de retraite, autres avantages postérieurs à l'emploi et indemnités de cessation d'emploi) (cf. note 5) ;
- ◆ l'information donnée en annexe sur la juste valeur des immeubles de placement (cf. note 6.3.2) ;
- ◆ l'évaluation des provisions pour risques et litiges (cf. note 8) ;
- ◆ l'évaluation des déficits fiscaux reportables activés (cf. note 11) ;
- ◆ l'évaluation des obligations convertibles (FCCBs - *Foreign Currency Convertible Bond*) souscrites par ADP SA et les options d'achat et de vente y afférant ;
- ◆ l'évaluation des créances (cf. note 4.4).

Outre l'utilisation d'estimations, la Direction du groupe a fait usage de jugement lorsque certaines problématiques comptables ne sont pas traitées de manière précise par les normes ou interprétations en vigueur. Le groupe a exercé son jugement notamment pour :

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

1.2 Politique environnementale

Le groupe déploie une politique environnementale dont les marqueurs sont une ambition au-delà du périmètre de responsabilité directe, un élargissement au-delà de l'impact en exploitation (cycle de vie) et une logique inclusive avec les territoires. Cette politique environnementale porte sur 23 aéroports du Groupe ADP à travers le monde.

Les quatre axes stratégiques de cette politique sont les suivants :

- ◆ tendre vers des opérations à impact zéro sur l'environnement, en visant par exemple la neutralité carbone avec compensation d'ici à 2030 pour l'ensemble des aéroports signataires ou bien en réduisant l'empreinte biodiversité sur notre chaîne de valeur ;
- ◆ participer activement à la transition environnementale dans le secteur de l'aviation et proposer notamment des solutions côté piste. Par exemple, les aéroports franciliens disposent d'ores et déjà de l'arrivée des carburants alternatifs durables sur son territoire, et le Groupe ADP agit pour leur plus grand déploiement et s'engage dans le développement de l'avion à hydrogène pour permettre l'avènement d'une aviation décarbonée pour le milieu du siècle ;
- ◆ promouvoir l'intégration de chaque aéroport dans un système de ressources locales : en favorisant les circuits courts, en encourageant l'économie circulaire et en développant la production des ressources sur site (réseau de chaleur géothermique, panneaux solaires, valorisation des matériaux de construction, etc.) ;
- ◆ réduire l'empreinte environnementale des projets d'aménagement et de développement des activités aéroportuaires (conception sobre, construction et rénovation bas carbone d'infrastructures et de bâtiments).

Le groupe tient d'ores et déjà compte de ces objectifs environnementaux pour définir les investissements à venir ainsi que pour établir les estimations significatives et jugements ci-avant présentés dans l'établissement des états financiers.

Les équipes du Groupe ADP sont pleinement mobilisées pour mettre en œuvre « 2025 Pioneers » la feuille de route stratégique 2022-2025 pour construire un modèle aéroportuaire durable. Dans ce cadre l'ambition du groupe est de construire le socle d'un nouveau modèle aéroportuaire orienté vers la durabilité et la performance, en phase avec les attentes sociétales et environnementales. La trajectoire et les objectifs financiers et extra-financiers fixés à horizon 2025 traduisent l'attention portée à la création de valeur pour toutes les parties-prenantes.

Ainsi dans un esprit de responsabilité, le Groupe ADP a conscience qu'il exploite des installations qui peuvent porter atteinte à l'air et l'eau en France et à l'étranger si leur exploitation et leurs rejets ne sont pas maîtrisées. Pour y faire face, le groupe respecte les exigences réglementaires et modernise en permanence ses installations industrielles telles que les centrales de production d'énergie, les réseaux de distribution et de collecte, et les centres de traitement des eaux avant leur rejet dans le milieu naturel. Le Groupe ADP assure ainsi une exploitation, une modernisation et un développement de ses installations dans le respect des réglementations et des riverainetés en ayant pour boussoles la santé humaine, l'évitement des impacts environnementaux, une qualité d'exploitation de haut niveau et la performance économique de l'entreprise.

La responsabilité et les enjeux environnementaux du groupe vont toutefois au-delà de ses rejets aqueux et aérauliques. Groupe ADP a également une responsabilité relative dans l'effondrement de la biodiversité. Celle-ci provoque des tensions dans les approvisionnements du groupe (renchérissement des matières premières), l'apparition de zoonoses (voir trafic d'espèces protégées ci-dessous) ou la difficulté à mener des projets de développement des plateformes du fait de l'artificialisation des sols que ceux-ci sous-tendent.

En 2023, le Groupe ADP a donc étudié les facteurs de risques internes et externes liés à ses impacts sur la biodiversité (5 facteurs de pressions de l'IPBES) et son exposition à ses dépendances à celle-ci (services écosystémiques). Ces études ont permis une première évaluation relative des risques en positionnant les activités d'exploitation en particulier lié à l'aménagement et au maintien d'infrastructures aéroportuaires comme la principale source d'impact liée aux activités propres du groupe. Sur sa chaîne de valeur, les demi-croisières avion et les ventes de détails en aérogares (en amont, lors de la production et l'approvisionnement des biens et services) ont été identifiées comme les deux activités les plus impactantes pour la biodiversité.

Afin de remédier à ces risques, le Groupe ADP s'est donc engagé en 2024 dans le renouvellement de ses engagements dans le programme Act For Nature (dont il est membre depuis 2018) mais pour la première fois en incluant toute sa chaîne de valeur et ses différentes activités matérielles. Ce cadre de travail établi permettra à partir de 2025 d'étudier les objectifs à atteindre par le groupe en termes de biodiversité afin d'être aligné avec les grands engagements internationaux et leur déclinaisons locales (telle que la SNB : Stratégie Nationale de Biodiversité française).

Le cas particulier du trafic d'espèces sauvages et de viande de brousse au sein du sujet biodiversité constitue un marqueur particulier des risques liés à la Nature dans les aéroports mondiaux. Le trafic d'espèces sauvages constitue l'une des quatre activités criminelles les plus lucratives au monde, une des principales menaces pour la biodiversité et un risque majeur de santé publique (zoonoses telle que la COVID 19). À Paris-CDG, qui compte parmi les aéroports mondiaux les plus fréquentés, disposant du plus grand nombre de liaisons point-à-point et d'un Hub de niveau mondial, Aéroports de Paris engage depuis de nombreuses années des actions de sensibilisation et met à disposition des forces de l'ordre, de justice et des associations des moyens d'action (locaux, matériels, affichages, etc.). Co-pilote d'un groupe de travail dédié regroupant tous les acteurs pertinents (ONG, pouvoirs publics, compagnies, acteurs du cargo, etc.), le Groupe ADP s'engage à continuer et renforcer la lutte contre ce trafic auprès de ses partenaires dans les années à venir.

Les activités du groupe sont également émettrices de gaz à effet de serre.

En 2024, l'ambition de décarbonation du Groupe ADP s'est notamment matérialisée par :

- ◆ la consultation de partenaires potentiels pour développer et exploiter le potentiel solaire photovoltaïque des aéroports et aérodromes franciliens ;
- ◆ la poursuite avec GRTgaz, principal opérateur français de transport de gaz tourné vers la transition énergétique, d'une étude conjointe ayant pour objectif de définir les conditions d'acheminement de l'hydrogène par canalisation vers les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Enfin, en matière d'investissements, l'ambition de décarbonation s'est traduite notamment par la réalisation des projets suivants en 2024, dans la continuité de la politique déjà menée depuis quelques années :

- ◆ la modernisation et le renforcement des capacités électriques au service d'une électrification accrue des activités ;
- ◆ l'utilisation de la géothermie et de la biomasse, et de manière plus générale de modernisation des capacités thermiques et frigorifiques ;
- ◆ le renouvellement des éclairages et des balisages dans une logique de transition globale vers des technologies d'éclairage et de balisage dites à LED ;
- ◆ l'installation de bornes de recharges et d'autres facilités au service des passagers mais également des activités côté piste et côté ville, dans le cadre du développement des véhicules électriques ;
- ◆ l'investissement du Groupe ADP dans la société LanzaJet, spécialisée dans la production de carburants aéronautiques durables selon la filière dite alcohol-to-jet ;
- ◆ la réalisation des travaux d'une centrale solaire photovoltaïque à Amman aéroport Queen Alia.

En octobre 2024, les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) des plateformes parisiennes d'Aéroports de Paris SA - en tant que maison mère du Groupe ADP, ont été certifiés par le SBTi (Science Based Targets initiative).

Le Groupe ADP a établi des objectifs de décarbonation, englobant les sources d'émissions internes et externes, dans plusieurs référentiels :

- ◆ des cibles SBTi (Science Based Target Initiative) à l'échelle du regroupement des plateformes franciliennes du groupe;
- ◆ des cibles ACA (Airport Carbon Accreditation) définies à la maille de la plateforme aéroportuaire (voir le tableau des aéroports ayant validé une cible ACA Net Zero).

Le SBTi (*Science Based Target initiative*), un programme conjoint du CDP, du *Global Compact* (Pacte Mondial) des Nations Unies, du *World Resources Institute* (WRI) et du WWF. La certification SBTi permet à Aéroports de Paris SA de valider l'alignement de sa stratégie de réduction des émissions de GES avec les accords de Paris (+ 1,5 °C maximum à horizon 2100), en démontrant la cohérence de ses objectifs chiffrés de réduction de ses émissions internes (scopes 1 et 2) et externes (scope 3 relatif aux émissions des parties prenantes) avec les préconisations scientifiques, à moyen et long terme.

L'ACA (Airport Carbon Accreditation) est un programme développé par l'ACI (Airport Council International). C'est un programme mondial reconnu de certification des émissions de carbone pour les aéroports. Il évalue et reconnaît de manière indépendante les efforts déployés par les aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de carbone grâce à 7 niveaux de certification (du plus bas au plus haut niveau : 1, 2, 3, 3+, 4, 4+, 5). Ces niveaux permettent de classer et d'évaluer la maturité des plateformes en terme de gestion du carbone, en évaluant leur plan de transition et leur gestion des émissions des gaz à effet de serre. En 2024, 20 aéroports (sur 26) du Groupe ADP sont engagés dans la certification ACA dont 5 sont au niveau ACA 4 ou ACA 4+ (Paris-CDG, Paris-Orly, Paris Le Bourget, Amman (AIG) et Enfidha-Hammamet (TAV)). Tous les aéroports signataires de la charte Airport for Trust visent le niveau ACA3+, au moins, d'ici 2030.

La traduction des engagements validés par le SBTi est détaillée ci-dessous :

◆ Engagement global

Aéroports de Paris S.A. s'engage à atteindre le zéro émission nette de gaz à effet de serre sur l'ensemble de sa chaîne de valeur d'ici à 2050.

◆ Objectifs à moyen terme

- ◆ scopes 1 et 2 : Aéroports de Paris S.A. s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre des scopes 1 et 2 de 68 % d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019.
- ◆ scopes 1 et 2 - Énergie : Aéroports de Paris S.A. s'engage à continuer à s'approvisionner annuellement en électricité 100 % renouvelable dès maintenant et jusqu'en 2030.
- ◆ scope 3 : Aéroports de Paris S.A. s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre du scope 3 de 27,5 % d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2019.

◆ Objectifs à long terme

- ◆ Scopes 1 et 2 : Aéroports de Paris S.A. s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre des scopes 1 et 2 de 90 % d'ici à 2035 et jusqu'en 2050 par rapport à l'année de référence 2019.
- ◆ Scope 3 : Aéroports de Paris S.A. s'engage à réduire les émissions absolues de gaz à effet de serre du scope 3 de 90 % d'ici à 2050 par rapport à l'année de référence 2019.

Dans son rapport de Durabilité et plan de vigilance, le Groupe ADP présente une comptabilité carbone permettant de mesurer les progrès en matière de décarbonation.

Le Groupe ADP communique largement sur les leviers et actions mis en œuvre pour atteindre les objectifs de décarbonation.

Leurs impacts financiers ainsi que leurs effets quant à l'atteinte des objectifs de décarbonation seront communiqués dans le rapport de durabilité et plan de vigilance 2024.

Le Groupe ADP définit et déploie une stratégie d'adaptation au changement climatique.

En 2022, le Groupe ADP a engagé une évaluation des risques climatiques, actuels et futurs, sur l'ensemble de ses actifs en reprenant deux scénarios de réchauffement climatique du GIEC - SSP2-4.5 (scénario dit médian) et SSP5-8.5 (scénario le plus pessimiste) à horizon 2030 et 2050. Le scénario le plus défavorable soit SPP5-8.5 a été retenu pour l'analyse sur le long terme afin de préparer le groupe à un scénario climatique à fortes émissions et afin d'anticiper la future réglementation.

Le Groupe ADP a, dans un premier temps, conduit une analyse de risques bruts afin d'identifier les sites les plus critiques et de cartographier les périls climatiques les plus impactants (sur la base de la classification taxonomique européenne des risques liés au climat). La première analyse relative aux risques climats bruts, montre que les risques liés aux inondations et à la chaleur jouent le rôle principal dans l'exposition aux risques du portefeuille du groupe.

La qualification de l'exposition des actifs aux risques physiques se poursuit actuellement par une analyse des risques climatiques physiques nets, pour les aéroports contrôlés du groupe. Cette seconde étape de l'analyse se traduit par la réalisation de visites de site. Elles visent à tenir compte, dans la qualification du risque, des mesures d'atténuation et d'adaptation déjà existantes et prévues. L'analyse comprend une évaluation du coût des mesures supplémentaires d'atténuation et d'adaptation aux risques qui pourraient être mises en place ainsi qu'une évaluation de l'impact du risque net sur la valeur des actifs. L'analyse des effets financiers - impacts sur la trajectoire d'investissements, de charges, de revenus - liés aux changements climatiques sera établie dans le cadre de la directive CSRD.

Un test de dépréciation de nos actifs prenant en compte les enjeux climatiques a déjà été réalisé à l'échelle de certaines plateformes du groupe.

Après avoir été le premier gestionnaire d'aéroports en Europe à avoir mis à disposition une double offre permanente de carburants aéronautiques durables à l'aéroport Paris-Le Bourget (2,89 millions de litres de SAF écoulés en 2024), puis le premier acteur de l'industrie aéroportuaire à investir en 2023 dans un fonds d'investissement dédié au développement des SAF (United Airlines Ventures Sustainable Flight Fund), le Groupe ADP poursuit son action en 2024 en investissant 20 millions de dollars dans la société LanzaJet, pour permettre de renforcer les capacités de production et de déploiement des usines de ce dernier.

Pour sécuriser son approvisionnement électrique et contribuer au développement des énergies renouvelables, en 2020, Aéroports de Paris S.A. a conclu trois contrats d'achat d'électricité avec le producteur Urbasolar sur une durée de 20 ans. Les trois centrales solaires sont complètement en service depuis le deuxième trimestre 2024 représentant une production annuelle de 45 GWh d'électricité soit 10 % de la consommation d'électricité d'Aéroports de Paris S.A.

Sur le deuxième trimestre 2024, Aéroports de Paris S.A a contractualisé de nouveaux contrats d'achat d'électricité avec les producteurs Urbasolar et Photosol sur une durée de 20 ans. Ces nouvelles centrales solaires photovoltaïques produiront annuellement 91 GWh d'électricité et elles seront progressivement mises en service entre 2025 et 2026. D'ici 2030, l'ensemble de ces contrats d'achat d'électricité permettront de couvrir 30 % des besoins d'électricité d'Aéroports de Paris S.A.

L'analyse conduite par le Groupe a révélé que ces contrats doivent être considérés comme des dérivés entrant dans le champ de la norme IFRS 9. Cependant, tant que l'absence de revente significative est vérifiée, le groupe a opté pour bénéficier de l'exemption pour usage propre prévue par la norme et comptabilise les coûts de ces contrats en charges lorsqu'ils sont encourus.

Aéroports de Paris S.A exploite des unités de production énergétique dont la puissance installée est supérieure à 20 MW et donc soumis à la directive 2003/87/CE du 13 octobre 2003 sur les quotas d'émission de gaz à effet de serre. trois unités de productions sont soumises à cette obligation :

- ◆ CTFE (Centrale thermo frigo-électrique) principale CDG ;
- ◆ CTFE bis CDG ;
- ◆ Pôle production d'énergie ORY.

Le ministère de la transition écologique a fixé par arrêté le montant des allocations gratuites de quotas d'émission pour la période 2021-2025. Les quotas sont délivrés sur la base des arrêtés mis à jour chaque année et correspondent au droit d'émettre une tonne de CO₂ par quota. En 2024, Aéroports de Paris S.A a reçu 10 433 quotas CO₂. En

septembre 2024, Aéroports de Paris S.A a restitué 38 998 quotas CO₂ pour le compte de l'année 2024. Suite à cette restitution, Aéroports de Paris S.A a un stock de 180 397 quotas.

Les quotas CO₂ sont des droits incorporels valorisés selon le modèle du coût. Dans la mesure où les quotas de CO₂ sont attribués gratuitement, ceux-ci sont comptabilisés pour une valeur nulle. S'agissant de l'obligation annuelle de restitution de quotas, aucune provision n'a été constatée à ce stade, le coût de règlement (*i.e.* la valeur payée de l'obligation) étant nul au 31 décembre 2024.

1.3 Référentiel comptable

1.3.1 Application des normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union européenne

Les états financiers consolidés sont établis en conformité avec les normes IFRS (*International Financial Reporting Standard*) telles qu'adoptées par l'Union européenne au 31 décembre 2024.

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_fr.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.

1.3.2 Normes, amendements et interprétations adoptés par l'Union européenne d'application obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024

Les amendements de normes d'application obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2024 et non appliqués par anticipation correspondent aux amendements suivants :

- ◆ amendements à IAS 1 - Présentation des états financiers, « Classement d'un emprunt assorti de clauses restrictives en tant que passif courant ou non courant ». Ces amendements adoptés par l'Europe en décembre 2023 viennent préciser que seules les clauses restrictives auxquelles l'entité doit se conformer à compter de la date de clôture ont une incidence sur le classement d'un passif en tant que courant ou non courant. De plus, une entité doit présenter de l'information en annexe qui permet aux utilisateurs des états financiers de comprendre le risque, à savoir que les passifs non courants assortis de clauses restrictives pourraient devenir remboursables dans les douze mois suivants ;
- ◆ amendements à IFRS 16 - contrats de location. Ces amendements adoptés par l'UE en novembre 2023, apportent des clarifications sur l'obligation locative découlant d'une cession-bail pour préciser la méthode que doit employer le vendeur-preneur pour l'évaluation ultérieure des opérations de cession-bail qui répondent aux exigences dans IFRS 15 pour être comptabilisées comme des ventes ;
- ◆ amendements à IAS 7 et IFRS 7- Ententes de financement de fournisseurs. Le 25 mai 2023, l'*International Accounting Standards Board* (IASB) a publié son projet intitulé accords de financement avec les fournisseurs visant à améliorer l'information financière sur les opérations de *reverse factoring*, devant permettre aux utilisateurs des états financiers d'évaluer les effets de ces opérations sur les passifs et les flux de trésorerie de l'entité initiatrice de l'opération, de même que sur le risque de liquidité en découlant.

Le 29 décembre 2023, la loi de finances pour 2024 a transposé en droit français la Directive européenne 2022/2523 du 14 décembre 2022 introduisant la réforme fiscale internationale dite « Pilier 2 de l'OCDE » pour une application à compter du 1^{er} janvier 2024.

Cette réforme fiscale internationale vise à s'assurer que les entreprises multinationales réalisant un CA consolidé de plus de 750 millions d'euros paient un impôt minimum de 15 % sur les bénéfices générés dans chacune des juridictions où elles sont établies.

Dans ce contexte, et pour mémoire, le Groupe ADP avait réalisé en 2023 des analyses visant à :

- ◆ fiabiliser les agrégats financiers de sa Déclaration Pays-par-Pays (*Country-by-Country Reporting* ou CBCR) aux fins de sa qualification pour les besoins des mesures de sauvegarde transitoires ;
- ◆ revoir le périmètre des entités dans le champ de la réforme, leur qualification au sens de celle-ci et les obligations éventuelles en découlant en tant que redevables de l'impôt complémentaire, le cas échéant ; et
- ◆ déterminer les juridictions qui devraient a priori pouvoir bénéficier des mesures de sauvegarde et celles qui, au contraire, devraient donner lieu à la mise en œuvre de calculs détaillés aux fins de l'établissement d'un éventuel impôt complémentaire.

Dans la continuité des travaux mentionnés ci-dessus, et sur base des données financières au 31 décembre 2024, aucun impact significatif n'a été constaté suite à la revue des mesures de sauvegarde de sorte que le Groupe ADP n'a pas comptabilisé d'impôt complémentaire au 31 décembre 2024.

1.3.3 Normes, amendements et interprétations publiés par l'IASB et d'application aux exercices ouverts après le 1^{er} janvier 2024 et non appliqués de manière anticipée par le Groupe ADP

Le Groupe n'applique pas les textes suivants qui ne sont pas applicables de manière obligatoire au 1^{er} janvier 2024 :

- ◆ amendements à IAS 21 – Effets des variations des cours des monnaies étrangères. Le 15 août 2023, l'IASB a publié des amendements à IAS 21 Effets des variations des cours des monnaies étrangères, qui obligeront les sociétés à

fournir des informations plus utiles dans leurs états financiers lorsqu'une devise ne peut pas être échangée contre une autre devise. Ces amendements obligeront les sociétés à appliquer une approche cohérente pour déterminer si une devise peut être échangée contre une autre devise et, lorsque ce n'est pas le cas, pour déterminer le taux de change à utiliser et les informations à fournir. Les amendements seront d'application obligatoire au 1^{er} janvier 2025 sous réserve de son adoption par l'Europe ;

- ◆ IFRS 18 – Présentation et informations à fournir dans les états financiers. L'*International Accounting Standards Board* (IASB) a publié le 9 avril 2024 la norme IFRS 18 visant à améliorer l'utilité des informations présentées dans les états financiers primaires et les notes annexes. Cette norme permettra aux investisseurs de disposer d'informations plus transparentes et comparables sur l'information financière. La norme sera d'application obligatoire au 1^{er} janvier 2027 sous réserve de son adoption par l'Europe ;
- ◆ améliorations annuelles des normes IFRS - volume 11 (publiées le 18 juillet 2024). les améliorations viennent modifier le paragraphe IG14 du Guide de mise en œuvre d'IFRS 7 Instruments financiers : Informations à fournir. Les parties prenantes ont fait part à l'IASB d'une incohérence entre le libellé du paragraphe 28 d'IFRS 7 et celui du paragraphe IG14, qui illustre certaines des obligations d'information du paragraphe 28 d'IFRS 7. Ces améliorations seront d'application obligatoire au 1^{er} janvier 2026 sous réserve de son application par l'Europe ;
- ◆ amendements à portée limitée aux exigences en matière de classement et d'évaluation des instruments financiers (issues le 30 mai 2024). les amendements visent à clarifier le classement des actifs financiers présentant des caractéristiques liées à l'environnement, à la responsabilité sociale et à la gouvernance d'entreprise (ESG) et des caractéristiques similaires ainsi que le règlement des passifs par le biais de systèmes de paiement électronique. Ces améliorations seront d'application obligatoire au 1^{er} janvier 2026 sous réserve de son application par l'Europe.

Les analyses des incidences de l'application de la norme IFRS 18 et des amendements sont en cours.

NOTE 2 FAITS MARQUANTS

2.1.1 Trafic des aéroports opérés par le Groupe ADP

En 2024, le Groupe ADP a accueilli 364 millions de passagers dans l'ensemble de son réseau d'aéroports, dont 103,4 millions de passagers à Paris Aéroport.

Le tableau ci-après présente la situation du trafic des principaux aéroports opérés par le Groupe ADP ou au travers des sociétés mises en équivalence en 2024.

Aéroports	Trafic décembre 2024 @100% en millions PAX ⁽¹⁾	Évolution en % par rapport au 31/12/2023
France		
Paris Aéroport (CDG+ORY)	103,4	3,7 %
International		
Concessions intégrées globalement		
Ankara Esenboga - TAV Airports	12,8	7,5 %
Izmir - TAV Airports	11,5	9,1 %
Amman - Airport International Group	8,8	-4.4%
Almaty - TAV Airports	11,4	19,7 %
Concessions mises en équivalence		
Santiago de Chile	26,2	12,5 %
Antalya - TAV Airports	38,2	7,3 %
Zagreb - TAV Airports	4,3	15,9 %
Madinah - TAV Airports	10,9	15,8 %
New Delhi - GMR Airports Ltd	77,8	7,8 %
Hyderabad - GMR Airports Ltd	27,8	14,8 %

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

2.1.2 Déploiement Extime Travel Essentials : cession des titres

Le Groupe ADP a retenu Lagardère Travel Retail comme co-actionnaire de l'entreprise commune Extime Travel Essentials Paris, qui opère, pour une durée de dix ans et à compter du 1^{er} février 2024, plus de soixante points de vente, notamment opérés sous l'enseigne RELAY.

Extime Travel Essentials est détenue à parts égales par le Groupe ADP et par Lagardère Travel Retail. L'ambition des deux actionnaires est de déployer une dynamique nouvelle sur le marché du Travel Essentials, sur un réseau de points de vente rénové et riche en innovation.

L'impact de l'opération s'élève à 22 millions d'euros et est comptabilisée directement en capitaux propres, le groupe ayant conservé le contrôle.

2.1.3 Extension de la concession de l'aéroport d'Amman jusqu'en 2039 et restructuration de la dette

Le 10 mai 2024, est entrée en vigueur l'opération globale de restructuration de la concession et des financements d'Airport International Group (AIG), société exploitant l'aéroport international Queen Alia d'Amman en Jordanie, détenue à 51 % et consolidée en intégration globale par le Groupe ADP. Cette opération comprend :

- ◆ l'extension de la concession de l'aéroport d'Amman pour une durée de 7 années supplémentaires, jusqu'en 2039 ;
- ◆ un rééchelonnement des dettes d'AIG, dont la maturité est allongée de 3,5 années supplémentaires ;
- ◆ le renforcement de la structure financière d'AIG, avec un prêt de la part des actionnaires.

Ces accords contribuent à la stabilité opérationnelle et financière d'AIG, et à sa capacité à accompagner la croissance du trafic en Jordanie.

Un test de dépréciation, tenant compte de l'extension de la concession et des impacts de la restructuration de la dette, a été réalisé dans le cadre de l'élaboration des comptes au 1^{er} semestre 2024. Il a donné lieu à une reprise sur dépréciation, déterminée notamment en fonction des perspectives de trafic à l'aéroport International Queen Alia et comptabilisée au 1^{er} semestre 2024. L'impact ponctuel (*one-off*) de ladite reprise sur dépréciation sur le résultat net part du groupe 2024 s'est élevée à 61 millions d'euros. Par ailleurs, l'ensemble de ces accords ont conduit à une sortie de trésorerie pour AIG d'environ 127 millions d'euros, dont 100 millions d'euros en 2024, sans impact sur le résultat net part du groupe.

2.1.4 Levée des sanctions de la Banque mondiale

La Banque mondiale a pris acte des efforts déployés par le Groupe pour satisfaire aux conditions de levée des sanctions. Elle a informé le Groupe de sa décision concernant ADP International qu'à compter du 4 janvier 2024, ADPI et ses sociétés affiliées ont été retirées de la liste des entités sanctionnées par la Banque mondiale.

2.1.5 Acquisitions de Paris Experience Group et du groupe Extime PS

Durant le deuxième semestre 2024, le groupe a finalisé l'acquisition de Paris Experience Group, créateur d'expériences touristiques en Île-de-France, et du groupe Extime PS (ex. Private Suite), opérateur de terminaux aéroportuaires exclusifs aux États-Unis. Ces acquisitions qui intègrent le segment « Commerces et Services », ont été réalisées pour un montant total 360 millions d'euros.

Paris Experience Group

Le 23 octobre 2024, le groupe a finalisé l'acquisition de 100 % de Paris Experience Group et de ses sociétés affiliées auprès de ses actionnaires, comprenant les fonds gérés par Ekkio et Montefiore Investment ainsi que l'équipe de management. Organisé autour de trois marques principales (Paris City Vision, Mon Petit Paris et Paris Seine) Paris Experience Group propose des visites de musées et monuments historiques, des circuits touristiques dans la ville de Paris et des excursions en Île-de-France et en régions, des déjeuners et dîners croisières et des événements privés sur la Seine. Paris Experience Group est contrôlée et consolidée en intégration globale. Les travaux d'identification et d'évaluation des actifs et passifs à la juste valeur à la date du 23 octobre 2024 sont en cours. À ce jour, un *goodwill* provisoire a été comptabilisé pour un montant de 117 millions d'euros.

Extime PS

Le 11 octobre 2024, le groupe a également finalisé l'acquisition de 100 % du groupe américain Extime PS (ex. Private Suite) auprès du fonds TPG. Extime PS développe et opère des terminaux exclusifs pour passagers de vols commerciaux et est présent dans 4 aéroports aux États-Unis, dont deux où les sites d'Extime PS sont déjà en opération, à Los Angeles (LAX) et Atlanta (ATL). Private Suite est contrôlée et consolidée en intégration globale. En application de la norme IFRS 3, le prix d'acquisition a fait l'objet d'une allocation provisoire entre les différents éléments d'actifs et de passifs identifiables des sociétés acquises. Ces travaux d'identification et d'évaluation des actifs et passifs à la juste valeur à la date du 31 octobre 2024 sont en cours et ont donné lieu à la comptabilisation d'un *goodwill* provisoire, tenant compte des premiers résultats d'évaluations, d'un montant de 124 millions de dollars américains (soit 114 millions d'euros).

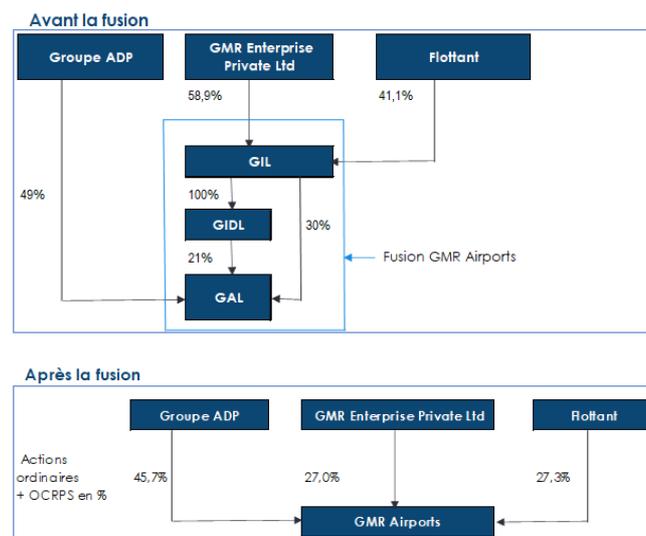
Actifs et passifs identifiables provisoires acquis à 100 % (en millions d'euros)	Paris Experience Group	
	Paris Experience Group	Extime PS *
Actifs non courants	21	216
Actifs courants	22	11
Passifs non courants	4	77
Passifs courants	24	31

* Les montants du bilan d'acquisition sont présentés convertis au taux EUR/USD de la date de la transaction.

2.1.6 Fusion entre GIL et GAL

La fusion entre GMR Airport Ltd (GAL) détenue à 49 % par le Groupe ADP et GMR Airports Infrastructure Ltd (GIL), annoncée le 19 mars 2023 par le conseil d'administration d'Aéroports de Paris (Groupe ADP) a été rendue effective le 25 juillet 2024, suite au dépôt de l'ordonnance du *National Company Law Tribunal*, approuvant le projet de fusion, auprès du *Registrar of Company*.

Le Groupe ADP détient désormais un intérêt économique de 45,7 % dans la holding aéroportuaire composé d'actions ordinaires cotées au *BSE Limited* et au *National Stock Exchange of India Limited* (« marchés financiers indiens ») et d'actions préférentielles OCRPS (*Optionally convertible redeemable preference shares*) convertibles en actions ordinaires.



En termes de gouvernance, le Groupe ADP dispose, *via* un pacte d'actionnaires, de droits de gouvernance étendus sur GMR Airports similaires à ceux détenus précédemment dans GAL, préservant son influence notable.

Par ailleurs, le Groupe ADP détient toujours des obligations convertibles (FCCBs - *Foreign Currency Convertible Bond*) qui ont été émises par GIL (devenue GMR Airports) le 25 mars 2023 pour un montant de 331 millions d'euros (soit 330 817 obligations de valeur nominale unitaire de 1 000 euros). Ces FCCB ont été réévaluées à la juste valeur au 31 décembre 2024 pour un montant de 914 millions d'euros. L'option d'achat accordée à GMR Enterprise Private Ltd (dérivé passif) et l'option de vente détenue par Aéroports de Paris SA (dérivé actif) relatives à ces obligations convertibles ont été valorisées respectivement à 530 millions d'euros et 8 millions d'euros au 31 décembre 2024. La variation de juste valeur de ces instruments a été constatée en résultat financier. L'impact net d'impôt différé en résultat ressort à 22 millions d'euros.

Comptablement, cette fusion ne s'analyse pas en un échange de titres substantiellement différents, la majeure partie de la juste valeur de GIL étant attribuable à GAL. Par conséquent, l'impact financier de la fusion correspond au coût du service de cotation qui est égal au cumul :

- ◆ de la dilution de 3,3 % dans l'actif net de GAL (passage de 49 % à 45,7 % d'intérêts) ; et
- ◆ de 45,7 % de la juste valeur de l'actif net de GIL hors GAL à la date de fusion. Cet actif net de GIL hors GAL est négatif car il comprend principalement la dette évaluée à la juste valeur des obligations convertibles FCCB souscrites par ADP. La réévaluation de la dette FCCB à la juste valeur est comptabilisée au sein du résultat de GMR Airports et est donc présentée dans la quote-part de résultat mise en équivalence de la période.

À la date de la fusion, cet impact est une charge sans effet sur la trésorerie de 398 millions d'euros et a été constaté en quote-part de résultat des sociétés mises en équivalence. Il est attendu qu'un profit venant compenser cette perte sera mécaniquement dégagé lors de la conversion des obligations convertibles FCCB en actions ordinaires GMR Airports. Entre la date de la fusion et le 31 décembre 2024, la juste valeur des FCCB a diminué de 125 millions d'euros et a généré un impact positif en résultat des sociétés mises en équivalence de 68 millions d'euros.

2.1.7 Cession ADP Ingénierie

Le 15 octobre 2024, Groupe ADP a réalisé la cession de 100 % du capital social de la société ADP Ingénierie, filiale d'ADP International, à Artelia, un groupe de conseil, d'ingénierie et de gestion de projet à l'international. Cette cession s'inscrit dans le cadre de la gestion par le groupe ADP de son portefeuille d'activités, visant à maintenir une composition optimale pour l'atteinte des objectifs stratégiques, de développement et de performance financière que le groupe s'est fixé.

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 2024 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.

À 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. En Turquie, sur 13 sociétés dont la tenue de compte est en livre turque, 5 font l'objet de réévaluation afin de maintenir leurs éléments non monétaires en lien avec leur valeur de marché. Il s'agit des sociétés de services TAV Securities, BTA, Cakes and Bakes, TGS et TAV Operations services. Pour les autres, il n'a pas été jugé nécessaire d'opérer ce traitement compte tenu de l'activité des sociétés impactées.

Conversion des transactions en monnaies étrangères

Les transactions en monnaies étrangères sont comptabilisées comme suit :

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

Regroupements d'entreprises

En octobre 2018, l'IASB a publié un amendement à IFRS 3, modifiant la définition d'une activité. L'amendement est d'application obligatoire, de manière prospective, pour les transactions intervenant depuis le 1^{er} 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 participations ne donnant pas le contrôle 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*) détenue par les minoritaires, les participations ne donnant pas le contrôle 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 participations ne donnant pas le contrôle.

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

TAV Airports

La participation du Groupe ADP dans TAV Airports s'élève à 46,12 %. TAV Airports est un opérateur aéroportuaire de premier plan en Turquie et gère directement 14 aéroports dans le monde : Ankara-Esenboğa, Izmir-Adnan Menderes, Gazipaşa-Antalya, Milas-Bodrum, Antalya en cocontrôle avec Fraport en Turquie, Tbilissi et Batumi en Géorgie, Monastir et Enfidha en Tunisie, Skopje Ohrid en Macédoine du Nord, et Almaty au Kazakhstan, Médine en Arabie saoudite et l'aéroport de Zagreb aux côtés d'ADP International.

Par l'intermédiaire de ses filiales, TAV Airports est également un opérateur dans d'autres domaines de services aéroportuaires, comme le *duty free*, la restauration, l'assistance en escale, l'informatique, la sécurité et les services d'exploitation.

TAV Airports gère également les zones commerciales et les services de l'aéroport international de Riga en Lettonie. Avec une présence tout au long de la chaîne de valeur des services aéroportuaires, le modèle commercial intégré du groupe est essentiel à sa performance et à sa réussite économique. TAV Airports est présent au nouvel aéroport d'Istanbul (IGA) *via* ses sociétés de services TGS, Havas, ATU et BTA.

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

GMR Airports

Le Groupe ADP exerce une influence notable et comptabilise GMR Airports (société issue de la fusion entre GAL précédemment mise en équivalence) et GIL, sa holding cotée) selon la méthode de la mise en équivalence. En effet, le Groupe ADP dispose, *via* un pacte d'actionnaires, de droits de gouvernance étendus sur GMR Airports similaires à ceux détenus précédemment dans GAL. Ainsi, de nombreuses décisions au sein de GMR Airports requièrent l'approbation conjointe du Groupe ADP et de GMR Enterprise Private Ltd (GEPL, actionnaire principal de GMR Airports) : au conseil d'administration, le nombre d'administrateurs nommés par ADP et GEPL est identique. En cas d'égalité des voix, le président du conseil d'administration 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.

Pour une présentation détaillée de l'activité GMR Airports cf. note 4.9 et de l'opération de fusion entre GAL et GIL, cf. note 2.

Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel

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

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

Extime Duty Free Paris

Le Groupe ADP dans le cadre du déploiement de la marque d'hospitalité et de retail Extime a lancé une consultation publique sur ses activités Duty Free & retail pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Lagardère Travel Retail a été choisi pour devenir le co-associé du Groupe ADP au sein de la société Extime Duty Free Paris. La société est détenue par le Groupe ADP à hauteur de 51 % et par Lagardère Travel Retail à hauteur de 49 %. Le Groupe exerce un contrôle comptable sur Extime Duty Free Paris et consolide sa participation selon la méthode de l'intégration globale. En effet, le Groupe ADP (i) nomme le Président de la société lequel dispose d'un droit de vote double pour prendre certaines décisions clés au sein du conseil d'administration d'Extime Duty Free Paris et (ii) détient, par ailleurs, une option d'achat des actions d'Extime Duty Free Paris détenues par le partenaire en cas de situation de blocage.

3.2 Évolution du périmètre de consolidation

3.2.1 Principales modifications en 2024

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

FUSION ENTRE GAL ET GIL

Groupe ADP détient désormais 45,7 % de la société fusionnée GMR Airports contre 49 % dans GAL précédemment (cf. note 2 Faits marquants).

FUSION DES SOCIÉTÉS EPIGO ET EXTIME FOOD & BEVERAGE PARIS

Les sociétés Epigo et Extime Food & Beverage Paris, deux sociétés opératrices de restauration à Paris Aéroport au capital social détenu par Aéroports de Paris et Select Service Partner (SSP), ont fusionné le 8 juillet 2024. Cette opération permet de regrouper les opérations de plus d'une centaine de points de vente à Paris Aéroport dans une seule société.

Extime Food & Beverage Paris, la société absorbante, reste consolidée par le Groupe ADP par mise en équivalence.

CESSION D'ADP INGÉNIERIE

Le 15 octobre 2024, Groupe ADP a réalisé la cession de 100 % du capital social de la société ADP Ingénierie, filiale d'ADP International, à Artelia, un groupe de conseil, d'ingénierie et de gestion de projet d'envergure internationale. Cette cession s'inscrit dans le cadre de la gestion par le groupe ADP de son portefeuille d'activités, visant à maintenir une composition optimale pour l'atteinte des objectifs stratégiques et de performance financière que le groupe s'est fixé.

ADP Ingénierie portait l'essentiel des activités d'ingénierie aéroportuaire pour compte de tiers du Groupe ADP. L'impact de la pandémie de Covid-19 sur l'activité d'ADP Ingénierie a conduit à une restructuration de la société, impliquant notamment un plan social et la fermeture de certaines activités de la société (cf. note 4.3). En 2024 et 2023, ADP Ingénierie et ses filiales ont enregistré un chiffre d'affaires de respectivement 11 et 16 millions d'euros (en 2024, il s'agit d'un chiffre d'affaires correspondant à 10 mois d'activité avant la cession).

ACQUISITIONS PARIS EXPERIENCE GROUPE ET EXTIME PS

Ces opérations sont détaillées dans les faits marquants (cf. note 2 Faits marquants).

3.2.2 Rappel des mouvements 2023

L'exercice 2023 avait enregistré les principaux mouvements de périmètre suivants :

CESSION DES ACTIONS HUB SAFE ET SOGEAG

En 2022, le Groupe ADP et Samsic avaient acté la levée de l'option de vente du reliquat de 20 % que le groupe détenait dans le capital social de Hub Safe, une société spécialisée dans la sûreté aéroportuaire. La cession desdites actions à Samsic avait eu lieu fin mars 2023. Concernant Sogear, société exploitant l'aéroport de Guinée Conakry, la cession des parts était effective en avril 2023.

Ces titres de participations antérieurement classés en actifs détenus en vue de la vente pour un montant de 7 millions d'euros avaient été cédés pour un total de 12 millions d'euros.

CRÉATION D'HYDROGEN AIRPORT DÉTENUE EN PARTENARIAT AVEC AIR LIQUIDE (HYDROGEN COMPANY) ET ADP INTERNATIONAL FILIALE À 100 % D'ADP SA

La Société a pour objet, en France et à l'étranger, de réaliser des études de conseil sur l'opportunité et la faisabilité de l'implantation d'infrastructures de distribution d'hydrogène en milieu aéroportuaire ; de réaliser des études d'ingénierie d'infrastructures de distribution d'hydrogène en milieu aéroportuaire ; d'investir dans des infrastructures de distribution d'hydrogène en milieu aéroportuaire, et/ou d'exploiter de telles infrastructures.

Cette participation est une co-entreprise qui est comptabilisée selon la méthode de mise en équivalence.

ACQUISITION ADP IMMOBILIER LOGISTIQUE

Le 15 décembre 2023 Groupe ADP avait acquis toutes les parts de la société ADP Immobilier Logistique au travers sa filiale ADP Immobilier Industriel. La société acquise porte un entrepôt de messagerie connecté aux pistes entièrement loué un mon-occupant en zone cargo de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

La société acquise est titrée avec une Autorisation d'occupation temporaire prenant fin en 2042. Conformément à IFRS 3, cette acquisition avait été traitée comme une acquisition d'actifs. La société est consolidée par intégration globale.

CHANGEMENT DU CONTRÔLE EXTIME FOOD AND BEVERAGE PARIS

Suite à la cession de 50 % des titres Extime Food and Beverage Paris à SSP, la société est consolidée suivant la méthode de la mise en équivalence.

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 s'adressant au grand public. Il comprend les loyers des commerces en aérogare (boutiques, bars, restaurants, loueurs...), les activités de distribution commerciale (Extime Duty Free Paris, SDA Croatia et Extime Travel Essentials Paris), les revenus de publicité (Extime Média) et de restauration (Extime Food & Beverage Paris), les revenus liés aux parcs et accès, les locations immobilières en aérogare, les prestations industrielles (production et fourniture de chaleur, d'eau potable, accès aux réseaux de distribution d'eau glacée...), les activités touristiques (Paris Experience Group) et des services hauts de gamme aux passagers (Extime PS). 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. En 2023, la société Extime Food & Beverage Paris était consolidée selon la méthode de l'intégration globale jusqu'au 31 octobre, puis selon la méthode de mise en équivalence jusqu'au 31 décembre.

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 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, ADP International et ses filiales, notamment AIG et le sous-Groupe ADP Ingénierie.

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 les sociétés de projet Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express et Hydrogen Airport, mises en équivalence. Ce secteur rassemble également les activités dédiées 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 courant ;
- ◆ 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 :

<i>(in millions of euros)</i>	Chiffre d'affaires				EBITDA courant	
	2024	dont produits inter-secteur	2023	dont produits inter-secteur	2024	2023
Activités aéronautiques	2 054	1	1 910	1	495	511
Commerces et services	1 930	214	1 766	201	735	778
<i>Dont Extime Duty Free Paris</i>	820	-	755	-	20	7
<i>Dont Extime Travel Essentials Paris</i>	180	-	118	-	4	18
Immobilier	332	42	314	45	254	215
International et développements aéroportuaires	1 971	5	1 630	7	546	422
<i>Dont TAV Airports</i>	1 660	-	1 305	-	484	381
<i>Dont AIG</i>	277	-	277	-	96	84
Autres activités	189	56	180	51	38	30
<i>Éliminations et résultats internes</i>	(318)	(318)	(305)	(305)	-	-
TOTAL	6 158	-	5 495	-	2 068	1 956

<i>(en millions d'euros)</i>	Dotations aux amortissements et dépréciation d'actifs corporels et incorporels nettes des reprises		Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence		Résultat opérationnel courant	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Activités aéronautiques	(422)	(390)	-	-	74	120
Commerces et services	(134)	(139)	(1)	(2)	600	637
<i>Dont Extime Duty Free Paris</i>	(7)	(9)	-	-	13	(2)
<i>Dont Extime Travel Essentials Paris</i>	(1)	(2)	-	-	3	17
Immobilier	(61)	(67)	3	1	195	149
International et développements aéroportuaires	(153)	(172)	(294)	74	99	324
<i>Dont TAV Airports</i>	(261)	(182)	59	145	282	344
<i>Dont AIG</i>	113	11	-	-	209	96
<i>Dont GMR Airports Ltd</i>	-	-	(345)	(63)	(345)	(63)
Autres activités	(21)	(24)	-	2	17	9
TOTAL	(791)	(792)	(292)	75	985	1 239

Le **chiffre d'affaires consolidé** du Groupe ADP s'établit à 6 158 millions d'euros au 31 décembre 2024, en hausse de +12 % par rapport au 31 décembre 2023, du fait principalement de la croissance du trafic qui se traduit par :

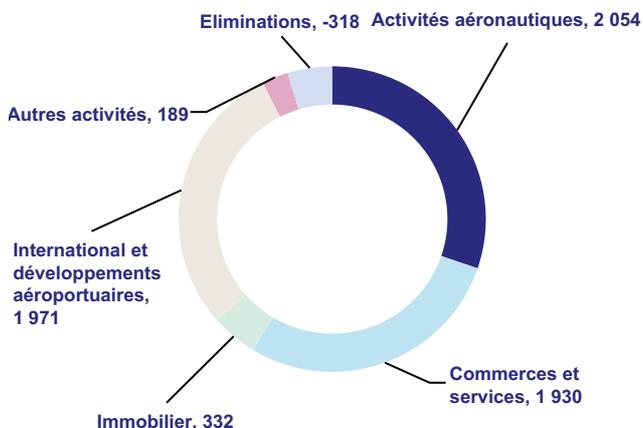
- ◆ le chiffre d'affaires des activités aéronautiques à Paris, en hausse de +144 millions d'euros à 2 054 millions d'euros et du segment commerces et services à Paris, en hausse de +164 millions d'euros à 1 930 millions d'euros ;

- ◆ le chiffre d'affaires de TAV Airports, qui atteint 1 660 millions d'euros, en hausse de +355 millions d'euros. Ce chiffre d'affaires inclut les activités au Kazakhstan pour 495 millions d'euros en 2024 par rapport à 415 millions d'euros pour 2023 ;

- ◆ le chiffre d'affaires d'AIG reste stable à 277 millions d'euros. La baisse des recettes aéronautiques, en lien avec la baisse du trafic à Amman (- 4,4 %) a été compensée par la résilience des activités commerciales locatives.

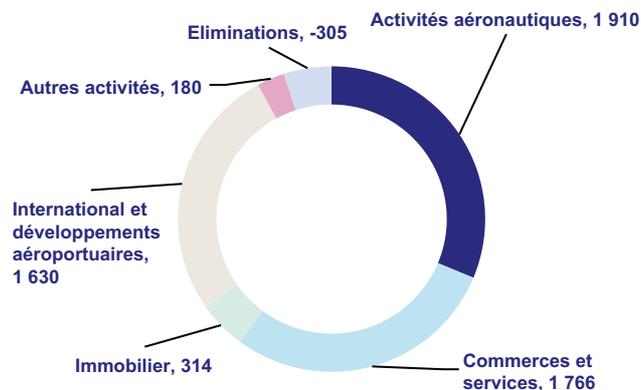
CHIFFRES D’AFFAIRES 2024

6 158 millions d’euros



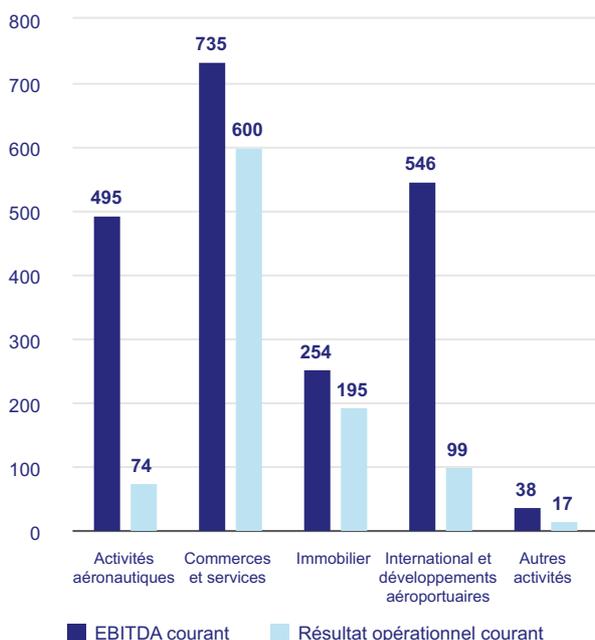
CHIFFRES D’AFFAIRES 2023

5 495 millions d’euros



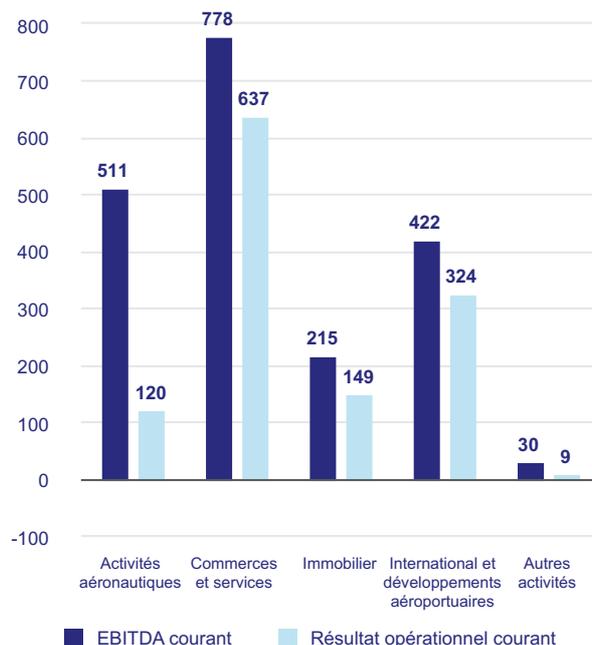
EBITDA COURANT ET RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT 2024

EBITDA courant : 2 068 millions d’euros
ROC : 985 millions d’euros



EBITDA COURANT ET RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT 2023

EBITDA courant : 1 956 millions d’euros
ROC : 1 239 millions d’euros



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

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
France	4 192	3 868
Turquie	648	540
Kazakhstan	495	415
Jordanie	277	277
Géorgie	149	107
Reste du monde	397	288
CHIFFRE D'AFFAIRES	6 158	5 495

La ventilation des actifs immobilisés par pays se détaille comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
France	9 078	8 711
Turquie	2 353	2 276
Kazakhstan	648	560
Jordanie	789	613
Inde	568	882
Géorgie	183	242
Reste du monde	1 013	674
TOTAL ACTIFS IMMOBILISÉS (INCORPORELS) CORPORELS, IMMEUBLES DE PLACEMENT ET PARTICIPATION DANS LES SOCIÉTÉS MISES EN ÉQUIVALENCE)	14 632	13 958

4.2 Chiffre d'affaires

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

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

1. Secteur Activités aéronautiques

Redevances aéronautiques et spécialisées d'Aéroports de Paris SA : ces redevances sont encadrées par des dispositions législatives et réglementaires, dont tout particulièrement la limitation du produit global des redevances aéroportuaires aux coûts des services rendus et la juste rémunération des capitaux investis par Aéroports de Paris appréciées au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC) du périmètre régulé. Le périmètre régulé comprend l'ensemble des activités d'Aéroports de Paris SA sur les plateformes 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 de sécurité et de sûreté sur les aéroports, 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.

Même si la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique (CRE), la période tarifaire 2024 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 (Autorité de Régulation des Transports) une demande d'homologation. Lorsque l'ART est saisie, elle s'assure entre autres que les tarifs respectent les règles générales applicables aux redevances.

Par sa décision n ° 2024-087 du 12 décembre 2024, l'ART a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires d'Aéroports de Paris pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026. Cette homologation se traduit, pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, par une évolution des tarifs de redevances de + 4,5 % en moyenne, dont une hausse du tarif de la redevance PHMR (redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite) de + 25 %, et de + 5,5 % en moyenne pour l'aéroport de Paris-Le Bourget.

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 de sûreté et de sécurité 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 aéroport. Ces derniers sont constatés de manière linéaire sur la durée du bail conformément à la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

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

- ◆ le chiffre d'affaires de la filiale Extime Média qui propose aux annonceurs une exposition publicitaire dans les aéroports parisiens *via* des solutions digitales, connectées et interactives ;
- ◆ le chiffre d'affaires des activités commerciales de Extime Duty Free Paris, SDA Croatia, Extime Travel Essentials Paris, ainsi que Extime Food & Beverage Paris (jusqu'à la montée au capital de SSP en octobre 2023) réalisé dans les surfaces commerciales exploitées par ces sociétés en zone côté ville et en zone côté piste (ventes de biens et revenus locatifs). Extime Duty Free Paris 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. L'activité d'Extime Travel Essentials Paris est quant à elle dédiée aux activités de presse, de librairie, de commodités et de souvenirs ;
- ◆ les revenus perçus des activités de prestation de services relatives à la détaxe.

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

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

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

3. Secteur Immobilier

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

4. Secteur International et développements aéroportuaires

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

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

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

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

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

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

Produits financiers liés aux activités ordinaires : Ils correspondent aux produits d'intérêts liés à la désactualisation de la créance financière relative à la concession d'Ankara-Esenboğa Airport. Ils sont reconnus en application de l'interprétation IFRIC 12 sur la durée de la concession en cours qui se termine en 2025 (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 ;

- ◆ vente de fuel aux compagnies aériennes par Almaty International Airports au Kazakhstan : Almaty International Airport comptabilise le chiffre d'affaires issu de la vente de kérosène aux compagnies aériennes. Almaty International Airport conserve les risques et avantages de cette activité et comptabilise l'achat et la vente de fuel de manière séparée ;

- ◆ les revenus liés aux missions de conception aéroportuaire, de prestations de conseil, d'assistance à la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre : ces prestations sont principalement effectuées par ADP Ingénierie à l'international sur des périodes couvrant plusieurs mois et/ou années. Les revenus de ces prestations long terme sont pour la majorité des contrats comptabilisés selon la méthode de l'avancement par les coûts ;

- ◆ le chiffre d'affaires réalisé par ADP International, principalement lié à son activité de gestion d'aéroports à l'international et aux jetons de présence liés aux participations dans des sociétés aéroportuaires.

5. Secteur Autres activités

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

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

2024						
(en millions d'euros)	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	Total
Redevances aéronautiques	1 235	-	-	831	-	2 066
Redevances spécialisées	267	-	-	17	-	284
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	529	-	-	-	-	529
Activités commerciales ⁽¹⁾	-	1 281	13	338	-	1 632
Parcs et accès	-	178	-	32	-	210
Prestations industrielles	-	54	-	5	-	59
Revenus locatifs fixes	2	142	264	50	-	458
Assistance en escale	-	-	-	407	-	407
Revenus tirés des contrats à long terme	-	29	-	23	1	53
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	11	-	-	11
Autres revenus	20	32	2	263	132	449
TOTAL	2 053	1 716	290	1 966	133	6 158
(1) Dont revenus locatifs variables	-	338	4	146	-	488

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe ADP s'établit à 6 158 millions d'euros en 2024, en hausse de +663 millions d'euros par rapport à 2023, s'explique principalement par :

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

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

- ♦ la hausse du chiffre d'affaires du segment Commerces et services, qui se rapporte aux plateformes parisiennes, est en lien avec la fréquentation et le nombre de points de ventes ouverts par rapport à 2023 ;
- ♦ la hausse du chiffre d'affaires du segment International et développements aéroportuaires du fait de TAV Airports portée par le trafic passagers et les recettes commerciales sur 2024.

2023						
(en millions d'euros)	Activités aéronautiques	Commerces et services	Immobilier	International et développements aéroportuaires	Autres activités	Total
Redevances aéronautiques	1 156	-	-	744	-	1 900
Redevances spécialisées	241	-	-	13	2	256
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	492	-	-	-	-	492
Activités commerciales ⁽¹⁾	-	1 135	4	298	-	1 437
Parcs et accès	-	173	-	24	-	197
Prestations industrielles	-	49	-	5	-	54
Revenus locatifs fixes	-	128	251	44	-	423
Assistance en escale	-	-	-	320	-	320
Revenus tirés des contrats à long terme	-	54	-	26	6	86
Produits financiers liés aux activités ordinaires	-	-	11	(3)	-	8
Autres revenus	20	26	3	152	121	322
TOTAL	1 909	1 565	269	1 623	129	5 495
(1) Dont revenus locatifs variables	-	338	4	146	-	488

La ventilation du chiffre d'affaires des principaux clients s'établit comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
Chiffre d'affaires	6 158	5 495
Air France-KLM	886	843
Turkish Airlines	128	142
Easy Jet	113	99
Royal Jordanian	85	78
Federal Express Corporation	52	49
Qatar Airways	67	57
Vueling Airlines	51	48
Pegasus Airlines	82	63
Air Astana	48	44
Autres compagnies aériennes	1 405	1 223
TOTAL COMPAGNIES AÉRIENNES	2 917	2 646
Direction Générale de l'Aviation Civile	547	509
ATU ⁽¹⁾	94	73
Société du Grand Paris	31	56
Autres clients	2 569	2 211
TOTAL AUTRES CLIENTS	3 241	2 849

(1) ATU : participation du Groupe TAV Airports.

4.3 Autres produits opérationnels courants

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

Les autres produits opérationnels courants se décomposent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
Reprise de biens à l'issue des BAC/AOT ⁽¹⁾	41	15
Subventions d'exploitation	2	2
Subventions d'investissement réintégrées au compte de résultat	6	5
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	(8)	(2)
Autres produits	32	83
TOTAL	73	103

(1) Baux à construction/Autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

En 2024, les autres produits opérationnels courants incluent :

- ♦ une reprise de bien à l'issue d'un AOT arrivé à échéance relative au bâtiment 4500 à usage d'activité logistique loué à AIR France pour un montant de 26 millions d'euro ;
- ♦ la moins-value de cession de 100 % du capital social de la société ADP Ingénierie, filiale d'ADP SA, à la date de la cession; à Artelia, groupe de conseil, d'ingénierie et de gestion de projet à l'international pour un montant de -10 millions d'euros ;
- ♦ les autres produits qui comprennent des indemnités comptabilisées pour 18 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 (3 millions d'euros) et au titre du projet CDG Express (15 millions d'euros).

Pour rappel, en 2023, les autres produits incluaient :

- ♦ d'une part, la vente de capacités électriques excédentaires d'Aéroports de Paris, représentant un produit de 35 millions d'euros ; et
- ♦ d'autre part, des indemnités comptabilisées pour 33 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.

4.4 Clients et comptes rattachés

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Créances clients ⁽¹⁾	1 049	1 028
Clients douteux	81	112
Cumul des dépréciations	(81)	(112)
MONTANT NET	1 049	1 028

(1) La créance vis à vis de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) s'élève à 394 millions d'euros. Cette créance ne tient pas compte des avances de 221 millions d'euros versées par l'Agence France Trésor (AFT) afin de couvrir les dépenses de fonctionnement (cf. note 4.8 en Autres dettes et produits constatés d'avance).

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Cumul des dépréciations à l'ouverture	(112)	(108)
Augmentations	(14)	(25)
Diminutions	39	14
Écarts de conversion	(2)	3
Variation de périmètre	7	-
Autres variations	1	4
Cumul des dépréciations à la clôture	(81)	(112)

Les dotations aux dépréciations de créances clients nettes de reprises sont passées d'une dépréciation de -11 millions d'euros à une reprise de 25 millions d'euros en 2024.

La variation de périmètre pour 7 millions d'euros correspond principalement à la cession d'ADP Ingénierie.

Le groupe classe les créances par niveau de risque de défaillance des clients auquel un taux de dépréciation est associé en fonction de l'antériorité de la créance. Une revue par niveau de risque a été réalisée après la reconnaissance de créances irrécouvrables.

Le niveau des dépréciations de créances est stable par rapport au 31 décembre 2023 et le ratio dépréciations / créances affiche une amélioration.

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 :

(en millions d'euros)	2024	2023
Achats de marchandises	(538)	(424)
Coûts des carburants vendus	(251)	(225)
Électricité	(69)	(48)
Ingénierie sous-traitée et autres achats d'études	(9)	(7)
Gaz et autres combustibles	(16)	(19)
Fournitures d'exploitation	(15)	(13)
Produits hivernaux	(14)	(8)
Achats de matériels, équipements et travaux	(31)	(57)
Autres achats	23	(36)
TOTAL	(920)	(837)

La hausse des achats consommés de +83 millions d'euros par rapport à 2023 s'explique principalement sur les postes carburants et achats de marchandises, en lien avec la hausse d'activité comparativement à 2023.

Les autres achats incluent des rabais, remises et ristournes pour 73 millions d'euros obtenus par Extime Duty Free Paris et ETEP Opérations SNC.

4.5.2 Autres charges opérationnelles courantes

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

(en millions d'euros)	2024	2023
Services externes	(1 511)	(1 310)
Impôts et taxes	(411)	(265)
Autres charges d'exploitation	(109)	(130)
TOTAL	(2 031)	(1 705)

DÉTAIL DES SERVICES ET CHARGES EXTERNES

(en millions d'euros)	2024	2023
Prestations de services	(679)	(623)
Sûreté	(261)	(253)
Nettoyage	(102)	(97)
PHMR (Personne Handicapée à Mobilité Réduite)	(89)	(75)
Transports	(38)	(32)
Gardiennage	(28)	(24)
Recyclage chariots	(13)	(13)
Autres	(148)	(129)
Entretien, réparations & maintenance	(241)	(223)
Loyers et redevances de concessions ⁽¹⁾	(152)	(154)
Etudes, recherches & rémunérations d'intermédiaires	(81)	(88)
Assurances	(34)	(28)
Missions, déplacements & réceptions	(19)	(18)
Publicité, publications, relations publiques	(70)	(42)
Locations et charges locatives	(66)	(18)
Services extérieurs divers	(19)	(12)
Personnel extérieur	(36)	(25)
Autres charges et services externes	(114)	(79)
TOTAL	(1 511)	(1 310)

(1) Les loyers et redevances de concessions sont encourus principalement par AIG au titre de l'exploitation de l'aéroport Queen Alia.

La hausse des services et charges externes résulte essentiellement de la reprise de l'activité.

DÉTAIL DES IMPÔTS ET TAXES

(en millions d'euros)	2024	2023
Taxe foncière	(85)	(91)
Taxe sur les infrastructures longues distances	(131)	-
Taxes non récupérables sur prestations de sûreté	(80)	(72)
Contribution économique territoriale	(42)	(41)
Autres impôts & taxes	(73)	(61)
TOTAL	(411)	(265)

Les impôts et taxes s'établissent à 411 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Chez ADP SA, les impôts et taxes comprennent principalement :

- ◆ la taxe foncière 2024 qui tient compte d'un dégrèvement de 10 millions d'euros sur la commune de Tremblay-en-France ;
- ◆ la taxe sur les infrastructures longues distances mise en place par la loi de finance pour 2024, codifiée au code des impositions des biens et services (art. L. 425-1 à L. 425-20) :

- ◆ elle est égale à 4,6 % du chiffre d'affaires dans le champ d'application de la TVA, déduction faite d'une franchise de 120 millions d'euros. Elle est non déductible de l'impôt sur les sociétés ;

- ◆ elle est payable par trois acomptes (mars, juin, septembre) basés sur les résultats de l'exercice précédent, avec une régularisation sur base du réalisé en mars de l'année suivante.

Pour 2024, la charge de -131 millions d'euros est constatée sur la base du chiffre d'affaires constaté déduction faite de la franchise.

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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Fournisseurs d'exploitation ⁽¹⁾	440	593
Fournisseurs d'immobilisations	350	428
TOTAL	790	1 021

(1) Dont 205 millions d'euros au 31 décembre 2023 au titre des loyers de concession sur AIG. Au titre de 2024, les loyers de concession sur AIG ont été reclassés en loyers de concession exigibles.

4.7 Autres créances et charges constatées d'avance

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Avances et acomptes versés sur commandes	61	76
Créances fiscales (hors impôt sur les sociétés)	163	159
Créances au personnel et charges sociales	10	11
Charges constatées d'avance	64	49
Autres créances	81	54
TOTAL	379	349

4.8 Autres dettes et produits constatés d'avance

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Avances et acomptes reçus sur commandes ⁽¹⁾	293	321
Dettes sociales	298	258
Dettes fiscales (hors impôt exigible)	129	106
Avoirs à établir	41	23
Produits constatés d'avance	204	192
Loyers de concessions exigibles < 1 an	216	173
Dette liée à l'option de vente des minoritaires / acquisition de titres	-	18
Autres dettes	174	148
TOTAL	1 355	1 239

(1) La créance vis à vis de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) s'élève à 394 millions d'euros (cf. note 4.4). Les dettes relatives aux avances consenties par l'AFT d'un montant total de 221 millions d'euros sont présentées en « avances et acomptes reçus sur commandes ».

La variation des dettes fiscales porte principalement sur ADP SA et correspond à la taxe sur les infrastructures longues distances pour 131 millions d'euros.

Les produits constatés d'avance concernent principalement Aéroports de Paris SA pour 147 millions d'euros et comprennent des loyers payés d'avance et de la facturation relative à CDG Express pour 48 millions d'euros.

Les dettes sur loyers de concessions exigibles concernent TAV Airports au titre des concessions de TAV Tunisia, TAV Macedonia, TAV Milas Bodrum, TAV Ege et AIG (cf. note 8.2).

Les compléments de prix relatifs à l'acquisition de GMR ont été soldés à fin 2024.

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 : le Groupe ADP détient 45,7 % de GMR Airports après la fusion intervenue le 25 juillet 2024 (cf. note 2 Faits marquants). GMR Airports, est un groupe aéroportuaire indien côté de premier plan, qui dispose d'un portefeuille d'actifs comportant sept aéroports dans trois pays (Inde, Indonésie et Grèce) ainsi qu'une filiale de management de projets (« GADL »). Ses deux principales concessions, Delhi et Hyderabad ont initialement une durée de 30 ans renouvelable une fois qui a débuté respectivement le 3 mai 2006 et le 23 mars 2008.

S'agissant de la concession d'Hyderabad, son renouvellement est à la discrétion de GMR Airports et a été entériné en 2022. Le droit d'opérer la concession est amorti jusqu'à la fin de la concession soit mars 2068.

S'agissant de la concession de Delhi, son renouvellement suppose que certaines conditions financières et 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. En conséquence, le droit d'opérer la concession de Delhi est amorti sur une durée qui tient compte de l'option de renouvellement soit jusqu'en mai 2066.

TAV Antalya : co-entreprise de TAV Airports (51 %) et Fraport (49 %) qui opère l'aéroport international d'Antalya en Turquie. Le groupement a remporté en 2021 l'appel d'offres pour le renouvellement de la concession de l'aéroport pour une durée de 25 ans, entre le 1^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2051. Les modalités actuelles d'exploitation de l'aéroport restent inchangées jusqu'au 31 décembre 2026.

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

Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel : co-entreprise détenue à hauteur de 45 % par ADP International, 40 % par Vinci Airports et 15 % par Astaldi, opérant la concession de l'Aéroport international de Santiago pour une durée de 20 ans (jusqu'en 2035) et ayant pour objet d'assurer le financement, la conception et la construction d'un nouveau terminal de 175 000 m².

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

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

(en millions d'euros)	2024	2023
International et développements aéroportuaires	(294)	74
Commerces et services	(1)	(2)
Immobilier	3	1
Autres activités	-	2
QUOTE-PART DE RÉSULTAT DES ENTREPRISES MISES EN ÉQUIVALENCE	(292)	75

La quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence du segment international comprend d'une part le résultat de fusion entre GIL et GAL, d'un montant de - 398 millions d'euros et d'autre part l'impact positif de la diminution de la juste valeur des FCCB dans les comptes de GMR Airports pour 68 millions d'euros (cf. note 2 Faits marquants).

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

Les quotes-parts de pertes non reconnues cumulées s'élèvent à -298 millions d'euros dont -24 millions d'euros de pertes au 31 décembre 2024.

Les prêts accordés aux participations présentant des résultats négatifs sont dépréciés à hauteur de leur quote-part de pertes non reconnues des sociétés mises en équivalence.

4.9.2 Tests de dépréciation des titres mis en équivalence

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

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

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

Le trafic aérien accueilli par le Groupe en 2024 est dans son ensemble nettement supérieur à l'année 2023, porté notamment par le dynamisme des participations internationales alors que les niveaux de trafic à Paris n'ont pas encore retrouvé ceux de 2019.

Le conflit entre la Russie et l'Ukraine en cours depuis le mois de février 2022, au-delà d'un impact sur le trafic de certaines destinations historiquement dépendantes des marchés russes et ukrainiens, a été le catalyseur d'une détérioration de l'environnement macroéconomique mondial, avec en premier lieu une crise énergétique forte et de manière plus générale une envolée de l'inflation à l'échelle mondiale, qui s'est répercutée de manière directe ou indirecte sur les taux d'intérêt et les attentes des investisseurs en 2022 et 2023.

Malgré une baisse amorcée au cours de l'année, les taux d'actualisation conservent au 31 décembre 2024 des niveaux relativement élevés en comparaison avec les années précédant 2022, en lien avec les niveaux des taux sans risque et des primes de risque pays.

Par ailleurs, le conflit au Proche-Orient en cours depuis octobre 2023 impacte à l'heure actuelle de manière significative le trafic aérien dans la région et représente un facteur d'incertitude à moyen terme.

Enfin, certaines concessions, pour des raisons structurelles ou conjoncturelles, ont vu leur trajectoire financière révisée en lien avec les performances constatées au cours de l'année 2024 ou l'évolution des discussions avec les prêteurs et les autorités concédantes.

Les éléments précités justifient que le Groupe ait conduit des tests de dépréciation sur certains titres mis en équivalence dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation de ces participations, en prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date. Au regard de l'évolution de la situation depuis décembre 2023, les sociétés Fraport-TAV Antalya (« FTA1 », concession d'Antalya arrivant à échéance fin 2026) Nuevo Pudahuel et Embassair Group US (EGUS) ont fait l'objet d'un test de dépréciation.

4.9.3 Pertes de valeur des sociétés mises en équivalence par segment

Les tests de dépréciation des participations mises en équivalence sont basés sur différents scénarios de reprise et de croissance de trafic. Ainsi, concernant FTA1, la dynamique favorable observée post-Covid devrait se poursuivre sur les deux dernières années de la concession. La tendance est tout aussi dynamique à l'échelle de l'aéroport de Santiago du Chili, opéré par la société Nuevo Pudahuel et dont le trafic de 2019 a été dépassé en 2024. Pour Embassair Group US (EGUS), dont l'ouverture du terminal d'affaires à Miami Opa Locka a eu lieu en 2023, le plan d'affaires prévoit un gain progressif de parts de marché. Pour l'ensemble du périmètre d'analyse, les hypothèses de trafic à moyen terme d'Eurocontrol / IATA sont utilisées 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 et les prêts consentis aux sociétés testées ont conclu à la nécessité de constater une dépréciation de 47 millions d'euros.

La principale sensibilité des tests repose sur le taux d'actualisation. Une variation du coût des fonds propres de + 100 points de base induirait une dépréciation complémentaire de 4 millions d'euros.

Des analyses ont par ailleurs été menées au niveau du trafic, visant à étudier la sensibilité à une dégradation du trafic de la valeur des concessions aéroportuaires à l'international qui ont été testées. Une décote de 100 points de base appliquée au taux de croissance annuel moyen du trafic sur la durée résiduelle d'exploitation pour chacune des concessions testées induirait une dépréciation complémentaire de 2 millions d'euros.

4.9.4 Détail des montants au bilan

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
International et développements aéroportuaires	1 400	1 752
Commerces et services	-	1
Immobilier	24	24
Autres activités	2	2
TOTAL ENTREPRISES MISES EN ÉQUIVALENCE	1 426	1 779

Les principaux écarts d'acquisition comptabilisés et inclus dans les quotes-parts de mises en équivalence ci-dessus, s'élèvent à 251 millions d'euros au titre du segment International et développements aéroportuaires.

4.9.5 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 01/01/2024	Quote-part du Groupe dans les résultats	Variation de périmètre	Variation des réserves de conversion	Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	Variation des autres réserves et reclassements	Dividendes distribués	Montants nets au 31/12/2024
International et développements aéroportuaires	1 752	(294)	43	8	13	(26)	(96)	1 400
Commerces et services	1	(1)	-	-	-	-	-	-
Immobilier	24	3	-	-	-	-	(3)	24
Autres activités	2	-	-	-	-	-	-	2
TOTAL ENTREPRISES MISES EN ÉQUIVALENCE	1 779	(292)	43	8	13	(26)	(99)	1 426

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

Les effets de la norme IAS 29 (Hyperinflation), relatifs à la société TGS, s'élèvent, nets d'impôts, à 3 millions d'euros en résultat et à 6 millions d'euros en capitaux propres avant partage groupe et participations ne donnant pas le contrôle.

4.9.6 Informations financières résumées

Les agrégats financiers du groupe GMR Airports et de TAV Antalya présentés ci-dessous ont été établis conformément aux IFRS telles qu'adoptées par l'Europe et homogénéisés des normes groupe. À noter que les comptes de GMR Airports présentés sont les comptes intermédiaires au 30 septembre 2024 établis sur la base de comptes audités.

La colonne comparative du 30 septembre 2023 correspond aux comptes consolidés de GAL, société absorbée lors de la fusion au 25 juillet 2024 (cf. note 2 Faits marquants).

Les dividendes reçus de la part des mises en équivalence s'élèvent à 99 millions d'euros au 31 décembre 2024.

(en millions d'euros)	GMR Airports Ltd		TAV Antalya		Fraport TAV Antalya	
	Au 30/09/2024	Au 30/09/2023	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Actifs non courants	4 762	3 931	247	380	1 232	827
Actifs courants	702	750	192	154	1 896	1 885
TOTAL DES ACTIFS	5 464	4 681	439	534	3 128	2 712

(en millions d'euros)	GMR Airports Ltd		TAV Antalya		Fraport TAV Antalya	
	Au 30/09/2024	Au 30/09/2023	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Capitaux propres - part du Groupe	(192)	99	148	96	666	701
Participations ne donnant pas le contrôle	110	222	-	-	-	-
Total des capitaux propres	(82)	321	148	96	666	701
Passifs non courants	4 746	3 296	262	319	237	735
Passifs courants	800	1 064	29	119	2 225	1 276
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	5 464	4 681	439	534	3 128	2 712

<i>(en millions d'euros)</i>	GMR Airports Ltd		TAV Antalya		Fraport TAV Antalya	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Produit des activités ordinaires	566	461	491	448	6	-
Dotations aux amortissements	-	-	(109)	(104)	-	-
Autres	-	-	(123)	(82)	(24)	(9)
Résultat opérationnel	127	106	259	262	(18)	(9)
Produits financiers	-	-	4	3	-	-
Charges financières	-	-	(24)	(45)	-	-
Résultat financier	(212)	(131)	(20)	(42)	(18)	(7)
Quote-part de résultat des entreprises mises en équivalence	10	18	-	-	-	-
Résultat avant impôt	(76)	(7)	239	220	(36)	(15)
Impôts sur les résultats	(9)	(17)	(51)	(51)	-	(17)
Résultat net	(85)	(24)	188	169	(36)	(32)
Résultat net part du groupe	(47)	(31)	188	169	(36)	(32)
Résultat net part des participations ne donnant pas le contrôle	(38)	7	-	-	-	-
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL POUR LA PÉRIODE	(94)	(66)	188	169	(36)	(32)

Les tableaux ci-dessous détaillent le passage entre les capitaux propres sociaux et la valeur des titres mis en équivalence :

GMR AIRPORTS LTD

<i>(en millions d'euros)</i>	Capitaux propres à 100 % au 30/09/2024	Capitaux propres au 30/09/2024 à 45,7 %	Écarts d'évaluation nets	Écarts d'acquisition nets	Autres	Valeur comptable des titres mis en équivalence au 31 décembre 2024
Capitaux propres - part du groupe	(192)	(88)	682	228	(254)	568
Participations ne donnant pas le contrôle	110	-	-	-	-	-
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES	(82)					
Dont résultat de la période - part du groupe	(47)	(21)	12	-	(336)	(345)

TAV ANTALYA ET FRAPORT TAV ANTALYA

<i>(en millions d'euros)</i>	Capitaux propres à 100 % au 31/12/2024	Capitaux propres au 31/12/2024 à 50 %	Écarts d'évaluation nets	Écarts d'acquisition nets	Autres	Valeur comptable des titres mis en équivalence au 31 décembre 2024
Capitaux propres - part du groupe	814	414	120	10	53	597
Participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	12	-	12
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES	814	414	120	22	53	609
Dont résultat de la période - part du groupe	152	76	(48)	-	(8)	20

4.10 Stocks

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2023	Variation de la période	Dépréciations net de reprise	Autres flux	Au 31/12/2024
Stocks	115	20	-	2	137
dont Extime Duty Free Paris	46	11	1	-	57
dont TAV Kazakhstan - Almaty	22	8	-	1	31

Les stocks sont principalement constitués de stocks de marchandises chez Extime Duty Free Paris et de stocks de matières premières (hydrocarbures) chez TAV Kazakhstan.

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 non courants. Les hypothèses actuarielles retenues sont précisées dans la note 5.3.2.

5.1 Charges de personnel

L'analyse des charges de personnel est la suivante :

(en millions d'euros)	2024	2023
Salaires et traitements	(910)	(778)
Charges sociales	(373)	(308)
Coût salarial immobilisé	71	59
Participation et intéressement	(35)	(20)
Dotations aux provisions pour engagements sociaux, nettes de reprises	(12)	(8)
TOTAL	(1 259)	(1 055)

Les charges de personnel 2024 s'établissent à 1 259 millions d'euros en hausse de + 19,3 % (+204 millions d'euros). Cette hausse s'explique notamment par :

- ◆ + 135 millions d'euros pour TAV Airports, liés à des hausses de salaire en Turquie sous l'effet de l'inflation, et dans une moindre mesure de la hausse des effectifs ;

- ◆ + 49 millions d'euros pour ADP SA, du fait de :
 - ◆ l'impact des recrutements effectués entre 2023 et 2024,
 - ◆ l'effet lié aux mesures salariales mises en place en janvier 2024 sur les charges de personnel d'Aéroports de Paris.

Le coût salarial immobilisé dont le montant atteint 71 millions d'euros (en hausse de 12 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.

Les provisions pour congés payés tiennent compte des effets de l'arrêt de la Cour de cassation du 13 septembre 2023 (n° 22-17.340, n° 22-17.638, n° 22-10.529).

L'effectif moyen salarié s'établit comme suit :

	2024	2023
Effectif moyen salarié	29 292	28 174

5.2 Avantages du personnel postérieurs à l'emploi

5.2.1 Description des différents avantages

INDEMNITÉS DE FIN DE CARRIÈRE (« IFC ») EN FRANCE

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

Ce barème varie d'une société du groupe à l'autre suivant les conventions collectives et/ou accords internes applicables (cf. ci-après).

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

Les barèmes applicables sont les suivants :

Aéroports de Paris SA

Un accord interne octroie un nombre de mois du salaire de référence les années de service à la retraite :

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

ADP International, Sysdream

La convention collective applicable est celle des bureaux d'études techniques (« syntec ») : l'indemnité versée correspond à :

- ◆ à partir de 5 ans d'ancienneté : 1/5 mois par année d'ancienneté du salaire de référence.

Hub One

La convention collective applicable est celle des télécommunications : l'indemnité versée dépend du salaire de référence annuel :

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

INDEMNITÉS DE DÉPART (HORS FRANCE)

TAV Airports et AIG

Sociétés de TAV Airports en Turquie : la législation du travail en vigueur octroie des indemnités forfaitaires pour les salariés rattachés à des entités opérant en Turquie. Un engagement social est mesuré lorsque ces indemnités sont

versées aux salariés ayant au moins un an d'ancienneté, dans le cadre d'un départ à la retraite, un décès, et une fin de concession. Cette indemnité correspond à un mois de salaire de référence par année de service ; ce salaire est légalement plafonné.

AIG en Jordanie : 2 régimes sont évalués :

- ◆ le premier prévoit le versement d'une indemnité en cas de départ en retraite, décès ou départ de la Société. Cette indemnité varie suivant deux sous-populations : l'une correspond à un mois de salaire de référence par année de service jusqu'à l'âge de 60 ans, l'autre par année de service à compter de l'âge de 60 ans. Des charges patronales supportées par l'employeur sont prises en compte dans l'estimation de l'engagement social ;
- ◆ le second prévoit le versement d'une indemnité en cas de départ à la retraite uniquement. Cette indemnité correspond à 0.5 mois de salaire de référence par année de service à la retraite. Le salaire de référence est plafonné à 5 000 JOD et l'indemnité de fin de carrière est plafonnée à 80 000 JOD. Aucune charge patronale n'est applicable à cette indemnité.

AUTRES RÉGIMES

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

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

5.3 Indemnités de cessation d'emploi

Les évolutions des provisions constituées aux titres de la provision pour Rupture Conventionnelle Collective (RCC) et du plan d'Adaptation des contrats de travail (PACT) :

- ◆ la provision RCC portée par ADP SA au 31 décembre 2024 s'élève à 28 millions d'euros nets soit une variation de 34 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2023 (62 millions d'euros) correspondant principalement aux paiements réalisés sur la période ;

- ◆ la provision relative au Plan d'Adaptation des Contrats de Travail (PACT) dans ADP SA s'élève au 31 décembre 2024 à 8 millions d'euros, contre 10 millions d'euros au 31 décembre 2023.

5.3.1 Détail des engagements au titre des différents avantages

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

(en millions d'euros)	Avantages postérieurs à l'emploi, autres avantages long terme et indemnités de cessation d'emploi						Médailles d'honneur et du travail	Total au 31/12/2024	Total au 31/12/2023
	Indemnités de départ	Retraites supplémentaires	PARDA	Couverture santé	Indemnités pour cessation d'emploi				
Provision en début de période	309	1	29	27	71	1	438	442	
Charge / (Produit) comptable sur la période (hors réduction d'effectifs)	32	-	6	1	-	-	39	31	
Charge / (Produit) comptable sur la période Réduction d'effectifs	(2)	-	-	-	(36)	-	(38)	(45)	
(Gains) / Pertes actuariels reconnus en OCI ⁽¹⁾	8	1	(1)	-	-	-	8	25	
Prestations payées directement par l'employeur	(6)	-	(1)	(3)	-	-	(10)	(8)	
Acquisition / cession	-	-	-	-	-	-	-	2	
Gains / (Perte) dus au taux de change	(2)	-	-	-	1	-	(1)	(9)	
Provision / (Actif) à reconnaître en fin de période	339	2	33	25	36	1	436	438	
Engagement à l'ouverture	309	1	29	27	71	1	438	442	
Coût des services rendus	19	-	6	1	-	-	26	33	
Coût d'intérêt sur l'engagement	13	-	-	-	-	-	13	12	
(Gains) / Pertes actuariels	8	1	(1)	-	-	-	8	25	
Prestations versées directement par l'employeur	(6)	-	(1)	(3)	-	-	(10)	(8)	
Coût des services passés - Modification de régime	-	-	-	-	-	-	-	(4)	
Coût des services passés - Réduction d'effectifs	(2)	-	-	-	-	-	(2)	(3)	
Autre coût des services passés - Réduction d'effectifs	-	-	-	-	(36)	-	(36)	(52)	
Acquisition / cession	-	-	-	-	-	-	-	2	
Gains / (Perte) dus au taux de change	(2)	-	-	-	1	-	(1)	(9)	
Engagement à la clôture	339	2	33	25	36	1	436	438	

(1) Le total des gains et pertes actuariels générés sur l'engagement au cours de l'année 2024 s'explique en partie par la hausse du taux d'actualisation contrebalancé par la légère baisse de l'inflation long terme pour la France. Par ailleurs, les écarts actuariels d'expérience générés cette année en Turquie sont principalement dus aux mises à jour du « salaire minimum » et du « salaire plafond » ainsi que des mouvements de salariés.

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

(en millions d'euros)	Dettes actuarielles	Juste valeur des actifs de couverture	Dettes actuarielles nettes
Au 01/01/2023	442	-	442
Droits acquis au cours de l'exercice	33	-	33
Effet de l'actualisation	12	-	12
Écarts actuariels de la période	25	-	25
Réductions / Transferts de régimes	(56)	-	(56)
Réductions / Transferts de régimes/ Réduction d'effectifs	(3)	-	(3)
Variation de périmètre	2	-	2
Flux de trésorerie :	-	-	-
<i>Paievements aux bénéficiaires</i>	(8)	-	(8)
Autres variations	(9)	-	(9)
Au 31/12/2023	438	-	438
Droits acquis au cours de l'exercice	26	-	26
Effet de l'actualisation	13	-	13
Écarts actuariels de la période	8	-	8
Réductions / Transferts de régimes	(36)	-	(36)
Réductions / Transferts de régimes/ Réduction d'effectifs	(2)	-	(2)
Flux de trésorerie :	-	-	-
<i>Paievements aux bénéficiaires</i>	(10)	-	(10)
Autres variations	(1)	-	(1)
Au 31/12/2024	436	-	436

5.3.2 Hypothèses de calcul

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

Au 31/12/2024	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	3,30 %	28,00 %	5,60 %
Taux d'inflation	2,00 %	23,70 %	N/A
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	2.00% - 3.85%	24,70 %	3,20 %
Hausse future des dépenses de santé	2,00 %	N/A	N/A
Âge moyen de départ en retraite	64 ans	50 - 55 ans	55 - 60 ans

Au 31/12/2023	France	Turquie	Jordanie
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	3,20 %	23,68 %	5,60 %
Taux d'inflation	2,10 %	20,00 %	N/A
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	2.30% - 4.15%	21,00 %	3,20 %
Hausse future des dépenses de santé	2,10 %	N/A	N/A
Âge moyen de départ en retraite	64 - 65 ans	50 - 55 ans ⁽¹⁾	55 - 60 ans

(1) L'âge moyen de départ à la retraite tient compte de la réforme des retraites turque en 2023.

Pour les taux utilisés en France :

Le taux utilisé pour l'actualisation de l'engagement est représentatif du taux de rendement des obligations en euros de première catégorie d'une maturité comparable à la durée des engagements mesurés (durée moyenne de 12,5 ans).

Les hypothèses de mortalité utilisées sont celles définies par :

- ◆ les tables de mortalité hommes/femmes INSEE prospective 2007-2060 sur la période d'activité des bénéficiaires ; et
- ◆ les tables générationnelles hommes/femmes TGH05/TGF05 sur la phase de rentes.

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Hypothèse basse	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2024	Hypothèse haute	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2024
Dérive des coûts médicaux	-1,00 %	(2)	1,00 %	2
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	-0,50 %	18	0,50 %	(17)
Taux de mortalité	- 1 an	2	+ 1 an	(2)
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	-0,50 %	(16)	0,50 %	17

<i>(en millions d'euros)</i>	Hypothèse basse	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2023	Hypothèse haute	Impact sur la valeur actualisée de l'engagement au 31/12/2023
Dérive des coûts médicaux	-1,00 %	(2)	1,00 %	3
Taux d'actualisation / Taux de rendement attendu des actifs du régime	-0,50 %	18	0,50 %	(16)
Taux de mortalité	- 1 an	2	+ 1 an	(2)
Taux d'augmentation des salaires (inflation incluse)	-0,50 %	(16)	0,50 %	17

5.4 Plan d'Attribution Gratuite d'Action

Son impact au résultat est de -1 million d'euros au 31 décembre 2024 et de -14 millions d'euros depuis le début du plan d'attribution gratuite en 2023.

5.5 Provisions pour engagements sociaux au bilan

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

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
Provisions au 1^{er} janvier	438	442
Augmentations	39	47
Dotations d'exploitation	24	22
Dotations financières	15	15
Dotations aux provisions pour éléments non récurrents	-	10
Diminutions	(41)	(51)
Provisions utilisées	(38)	(49)
Reconnaissance de (gains) / pertes actuariels nets	8	25
Réduction / modification de régimes	(10)	(18)
Autres variations	(1)	(9)
Provisions au 31 décembre	436	438
Part non courante	397	396
Part courante	39	42

PERTES ET GAINS ACTUARIELS

Les pertes actuarielles pour -8 millions d'euros reconnues en autres éléments du résultat global au 31 décembre 2024 sont principalement dues à la variation des salaires minimum et salaires plafonds turcs ainsi qu'à l'évolution de la population

pour les plans turcs (entrants / sortants). Ces pertes sont partiellement compensées par les mises à jour des hypothèses financières pour le périmètre France et Turquie.

5.5.1 Meilleure estimation des cotisations à verser

Le montant des cotisations que le groupe estime devoir verser aux actifs des régimes à prestations définies au 31 décembre 2024 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 ⁽¹⁾	Durée de la concession et du trafic
Droits d'usage	15 ans

(1) Cf. note 6.1.1.

Les immobilisations incorporelles se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Écarts d'acquisition ⁽¹⁾	Droit d'opérer les aéroports en concession ⁽²⁾	Logiciels	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
Valeur brute	289	3 328	431	197	43	4 288
Cumul des amortissements et dépréciations	(71)	(924)	(345)	(86)	-	(1 426)
Valeur nette au 01/01/2024	218	2 404	86	111	43	2 862
Investissements	-	9	8	3	28	48
Amortissements	-	(172)	(37)	(8)	-	(217)
Dépréciations net de reprise	-	89	(1)	14	-	102
Variations de périmètre	233	-	1	88	-	322
Écarts de conversion	11	60	1	5	-	77
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	-	1	-	-	1
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	-	3	42	-	(26)	19
Valeur nette au 31/12/2024	462	2 393	101	213	45	3 214
Valeur brute	536	3 429	482	300	45	4 792
Cumul des amortissements et dépréciations	(74)	(1 036)	(381)	(87)	-	(1 578)

(1) Cf. note 6.1.2.

(2) Cf. note 6.1.1

Les montants enregistrés en variation de périmètre correspondent principalement aux acquisitions de Paris Experience Group et du groupe Extime PS (Cf. note 2 Faits marquants).

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-Esenboğa Airport qui prendra fin en mai 2025.

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

	Izmir Adnan Menderes International Airport	Milas-Bodrum Airport	Esenboga (Ankara) et Gazipasa	Tbilisi et Batumi International Airport	Monastir et Enfidha International Airport	Skopje et Ohrid International Airport	Queen Alia International Airport
Pays	Turquie	Turquie	Turquie	Géorgie	Tunisie	Macédoine du Nord	Jordanie
Date de fin de contrat	Décembre 2034	Décembre 2037	Mai 2050 et mai 2036	Janvier 2027 et août 2027	Mai 2047	Juin 2032	Novembre 2039

Les droits d'opérer les aéroports s'élèvent à 3 429 millions d'euros au 31 décembre 2024 (2 393 millions d'euros en valeur nette), ils concernent principalement les concessions de Queen Alia International Airport, d'Izmir-Adnan Menderes International Airport, de Tbilissi et Batumi International Airport, de Monastir et Enfidha International Airport, de Skopje et Ohrid International Airport et de Milas-Bodrum Airport. Les principales caractéristiques de ces concessions sont les suivantes :

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

Les amortissements des droits d'opérer les aéroports sont comptabilisés en fonction des prévisions de trafic.

S'agissant du premier contrat de concession signé entre TAV Esenboğa (Ankara) 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, le groupe applique le modèle de la créance financière. La créance financière a été initialement comptabilisée à sa juste valeur. Au 31 décembre 2024, la valeur de cette créance financière est nulle (cf. note 9.5.3 Risques de liquidité).

S'agissant du renouvellement de la concession de l'aéroport d'Ankara (ex - Esenboğa) de mai 2025 à mai 2050, le paiement de la redevance initiale de 119 millions d'euros a été comptabilisé au sein du poste autres actifs financiers non courant, en « dépôts et cautionnements versés ». En 2025, lorsque la nouvelle période de concession commencera, ce dépôt sera classé comme droit d'exploitation de l'aéroport. En outre, en mai 2025, tous les paiements de concession qui auront lieu entre 2025 et 2049 seront actualisés en utilisant le coût de la dette et seront comptabilisés en tant que passif de concession et droit d'exploitation de l'aéroport. Le droit d'exploitation aéroportuaire sera amorti par la méthode des unités de production en utilisant le nombre de passagers pendant la période de concession.

S'agissant de la concession de l'aéroport d'Amman une extension d'une durée de 7 années supplémentaires, jusqu'en 2039 a été obtenue dans le cadre de négociations (cf. note 2 Faits marquants).

6.1.2 Écarts d'acquisition

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

Au 31 décembre 2024, les écarts d'acquisitions nets s'élevaient à 462 millions d'euros et sont portés principalement par TAV Holding, Almaty, Paris Experience Group et du groupe Extime PS (cf. note 2 Faits marquants).

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'emprunt est suspendue.

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

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

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

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

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

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 non courants ».

Les immobilisations corporelles se détaillent comme suit :

(en millions d'euros)	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques	Actifs liés au droit d'utilisation ⁽¹⁾	Autres	Immobilisations en cours, avances et acomptes	Total
Valeur brute	78	13 782	793	198	468	1 498	16 817
Cumul des amortissements et dépréciations	(22)	(7 187)	(569)	(78)	(301)	(4)	(8 161)
Valeur nette au 01/01/2024	56	6 595	224	120	167	1 494	8 656
Investissements	-	3	47	3	13	997	1 063
Cessions et mises hors service	(2)	(3)	(5)	-	(1)	-	(11)
Amortissements	(1)	(519)	(59)	(22)	(43)	(4)	(648)
Dépréciations net de reprise	-	2	3	-	1	1	7
Variations de périmètre	-	7	5	126	24	6	168
Écarts de conversion	-	15	7	7	1	7	37
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	5	2	3	3	-	13
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	2	900	143	21	42	(1 094)	14
Valeur nette au 31/12/2024	55	7 005	367	258	207	1 407	9 299
Valeur brute	78	14 635	994	358	562	1 411	18 038
Cumul des amortissements et dépréciations	(23)	(7 630)	(627)	(100)	(355)	(4)	(8 739)

(1) Cf. note 6.3.1.

Au 31 décembre 2024, les investissements portent notamment sur les mises en service suivantes :

- ◆ l'espace commercial du salon des hospitalité implanté sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ réalisation de plusieurs projets dans le cadre de la création de la nouvelle gare ferroviaire sur la plateforme d'Orly dans le cadre du plan de développement du Grand Paris ;
- ◆ la mise en conformité règlementaire des systèmes de Tri Bagages Est à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ la rénovation de la piste 2 à Paris-Orly ;
- ◆ la création des Aires Grand Est Nord (AGEN) à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ le projet de remplacement de la couverture du corps central du T2E afin de garantir la sécurité des biens et des personnes à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ l'installation d'équipements de détection de drones associés à un système d'hypervision et de surveillance aérienne basse altitude pour amélioration de la sûreté et de la sécurité aéronautique à Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ l'acquisition de 8 dégivreuses avions, modèle hybride électrique-thermique.

Les investissements en immobilisations corporelles s'élèvent à 1 063 millions d'euros au 31 décembre 2024 en augmentation de 9 % par rapport au 31 décembre 2023.

Les montants enregistrés en variations de périmètre correspondent principalement aux acquisitions de Paris Experience Group et du groupe Extime PS (Cf. note 2 Faits marquants).

Le montant des coûts d'emprunts capitalisés au 31 décembre 2024 en application de la norme IAS 23 révisée s'élève à :

- ◆ 19 millions d'euros, sur la base d'un taux moyen de capitalisation de 1,99 %. Ce montant ne concerne que les projets en cours de réalisation chez ADP SA ;
- ◆ 28 millions d'euros pour Almaty et Ankara sur la base respectivement d'un taux moyen de capitalisation de 9,62 % et 6,38 %.

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 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Terrains et aménagements	Constructions	Installations techniques ⁽¹⁾	Autres	Total
Valeur brute	-	115	18	4	198
Cumul des amortissements et dépréciations	(19)	(43)	(15)	(1)	(78)
Valeur nette au 01/01/2024	42	72	3	3	120
Investissements	-	2	1	-	3
Amortissements et dépréciations	(4)	(14)	(3)	(1)	(22)
Variations de périmètre	-	124	-	2	126
Écarts de conversion	-	7	-	-	7
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	-	3	-	-	3
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	7	10	4	-	21
Valeur nette au 31/12/2024	45	204	5	4	258
Valeur brute	58	274	22	4	358
Cumul des amortissements et dépréciations	(13)	(70)	(17)	-	(100)

(1) Incluant les véhicules.

La variation de périmètre des immobilisations corporelles correspond à l'entrée du sous groupe Extime PS en octobre 2024 (Cf. note 2 Faits marquants).

6.3 Immeubles de placement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ◆ la totalité des bâtiments non utilisés pour les besoins propres d'Aéroports de Paris SA a été expertisée sur les plateformes de Paris-Orly, de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget ;
- ◆ les terrains donnés en location ont été valorisés sur la base d'une approche combinée reposant sur des valorisations d'experts indépendants (méthode par comparable) et par la méthode des cash-flows ;
- ◆ les projets de développement (porté par ADP en tant qu'aménageur et/ou investisseur) sont valorisés dès lors qu'une promesse de Bail à Construction est signée sous condition suspensive. Une prime de risque est appliquée afin de prendre en compte une décote essentiellement avant l'obtention du permis de construire et pendant le délai de recours. Dans le cas des bâtiments, le bien est valorisé comme livré et loué, puis tous les coûts restants à supporter (travaux résiduels, commercialisation, franchises) sont soustraits de cette valeur. La même approche est adoptée pour les terrains ;
- ◆ les réserves foncières se composent des terrains non bâtis et non loués à des tiers sur l'ensemble de l'emprise foncière hors 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	115	977	30	1 122
Cumul des amortissements et dépréciations	(65)	(396)	-	(461)
Valeur nette au 01/01/2024	50	581	30	661
Investissements et variation des avances et acomptes	-	1	4	5
Amortissements et dépréciations	(2)	(36)	-	(38)
Variation de périmètre	1	2	1	4
Transferts en provenance (vers) d'autres rubriques	4	48	9	61
Valeur nette au 31/12/2024	53	596	44	693
Valeur brute	120	1 027	44	1 191
Cumul des amortissements et dépréciations	(67)	(431)	-	(498)

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

6.3.2 Juste valeur des immeubles de placement

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023	Taux de rendement immédiat
BÂTIMENTS			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle et Orly	257	255	5,0 % - 13,0 %
Cargo Paris-Charles de Gaulle et Orly	667	638	5,0 % - 11,0 %
Hangars Paris-Charles de Gaulle	230	187	9,0 % - 13,0 %
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	166	155	5,0 % - 6,0 %
Hangars/fret Paris-Orly	96	94	8,0 % - 11,0 %
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	201	160	5,0 % - 11,0 %
Paris-Le Bourget et Aéroports d'aviation générale	161	151	8,0 % - 11,0 %
TOTAL DES BÂTIMENTS LOUÉS AUX EXTERNES	1 778	1 640	
TERRAINS LOUÉS			
Bureaux Paris-Charles de Gaulle	97	85	6,1 % - 9,2 %
Bureaux Paris-Orly	16	15	6,0 % - 6,2 %
Cargo Paris-Charles de Gaulle	582	547	5,0 % - 9,0 %
Hangars Paris-Charles de Gaulle	74	69	6,0 % - 12,0 %
Hôtels/commerces Paris-Orly et Charles de Gaulle	306	291	6,0 % - 7,2 %
Hangars/fret Paris-Orly	204	190	6,0 % - 13,0 %
Activité Paris-Orly et Charles de Gaulle	142	137	6,0 % - 12,0 %
Paris-Le Bourget et Aéroports d'aviation générale	154	154	5,0 % - 10,0 %
TOTAL DES TERRAINS LOUÉS AUX EXTERNES	1 575	1 488	
TOTAL DES RÉSERVES FONCIÈRES	221	220	
TOTAL DES IMMEUBLES DE PLACEMENT	3 574	3 348	

En 2024, plusieurs événements économiques et conjoncturels ont eu un impact significatif sur le marché immobilier. Tout d'abord, la poursuite de la politique monétaire restrictive des banques centrales a entraîné une augmentation des taux d'intérêt. La crise géopolitique a également eu un impact sur le marché immobilier en 2024. Les tensions internationales ont entraîné de l'incertitude sur les marchés financiers, ce qui a eu un impact sur les investisseurs étrangers et leur appétit pour les actifs immobiliers en France.

Dans l'ensemble, ces événements ont entraîné de la prudence chez les investisseurs immobiliers en 2024, avec une baisse des transactions et des prix dans la majorité du territoire. Cela étant dit, le marché immobilier a connu des

variations selon les classes d'actifs et les villes, avec des zones ayant bénéficié d'une forte demande et des prix en hausse, l'accélération de la hausse des taux d'actualisation et de rendement différenciée selon les classes d'actifs et leur localisation ayant largement contenu les hausses indiciaires.

La juste valeur des immeubles de placement, s'élève à 3 574 millions d'euros au 31 décembre 2024 comparé à 3 348 millions d'euros au 31 décembre 2023, soit une augmentation de l'ordre de 7 %. À périmètre constant (retraité des nouveaux projets et des nouvelles entrées et sorties sur la période), les immeubles de placement évoluent de 4 %.

BÂTIMENTS ET TERRAINS LOUÉS

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

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

La juste valeur des bâtiments en pleine propriété et non utilisés pour les besoins propres d'Aéroports de Paris, s'élève à 1 778 millions d'euros en hausse de 138 millions d'euros par rapport à 2023. Cette progression s'explique principalement par la reprise en plein propriété du bâtiment entretien moteurs en Zone technique Ouest, par un effet d'indexation avantageux, par le déclenchement de la part variable sur les hôtels (sur 50 % des hôtels du portefeuille), des nouvelles prises à bail sur les hangars à Roissy Charles de Gaulle, mais aussi par une décompression des taux sur l'ensemble des actifs pour refléter le contexte marché compensé par l'indexation positive.

La valeur des bâtiments est impactée à la hausse principalement par une contribution des actifs cœur de métier, tels que le cargo à hauteur de 20 %, l'offre industrielle pour 28 % et les parcs d'activité pour 30 %, contre une stabilité de la valeur sur les actifs bureaux malgré la fragilité du marché.

Parallèlement, la valeur des terrains loués s'élève à 1 575 millions d'euros au 31 décembre 2024, soit une progression relative de l'ordre de 6 % dans un contexte de rareté foncière, d'une hausse d'indexation sur des flux sécurisés sur des contrats de longue durée, combinée au déclenchement de la part variable terrains sur les hôtels et des nouvelles prises à bail terrain qui sortent donc périmètre des réserves foncières.

RÉSERVES FONCIÈRES

Les réserves foncières augmentent légèrement de 1 million d'euros pour s'établir à 221 millions d'euros. Les principales composantes de cette évolution se détaillent de la façon suivante :

Des mouvements sur le périmètre des réserves foncières vers les terrains loués, des changements de destination de parcelles sur la plateforme de Paris-Orly avec la revue du potentiel constructible issus des conclusions de l'étude d'urbanisme territoriale en lien avec le projet Orly 2035 et

une mise à jour du planning d'un projet de parc d'activité. Cette baisse se compense par l'intégration des pré-projets de parc d'activités et de gare de fret à étage sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

Les surfaces des réserves constructibles à vocation immobilière s'élèvent à 268 ha (hors biodiversité et projets en cours), en perte de 11 hectares essentiellement sur Paris Charles de Gaulle au titre des mouvements de parcelles vers le périmètre des terrains loués et sur Orly au titre des parcelles transférées pour les besoins aéronautiques.

HYPOTHÈSES DE VALORISATION ET ANALYSE DE SENSIBILITÉS

Compte tenu du peu de données publiques disponibles, de la complexité des évaluations d'actifs immobiliers et du fait que les experts immobiliers utilisent pour leurs évaluations (i) les états locatifs confidentiels du groupe, (ii) des données non observables publiquement comme les hypothèses de taux de croissance de loyers, ou les taux de capitalisation ; le Groupe a considéré la classification en niveau 3 de ses actifs comme la mieux adaptée (cf. note 9.5.2 sur la hiérarchie des justes valeurs).

Lors de la campagne de valorisation 2024, le Groupe a intégré les premières estimations des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs de sobriété énergétique issus du décret 2019 771 du 23 juillet 2019 dit « décret tertiaire »,

Une variation combinée de + 25 à + 75 points de base des taux d'actualisation et du taux de rendement à la revente, appliquée sur l'ensemble du portefeuille des immeubles de placement, ferait diminuer de 118 millions d'euros (soit -3,5 %) à 333 millions d'euros (soit -10 %) la valeur du patrimoine hors droits de mutation et frais (hors réserves foncières).

6.3.3 Informations complémentaires

La loi du 20 avril 2005 prévoit que dans le cas où serait prononcée la fermeture, partielle ou totale, à la circulation aérienne d'un des aéroports exploités par le 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'État.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Pertes de valeur sur écart d'acquisition	-	(1)
Pertes de valeur nettes des reprises sur autres actifs incorporels	102	51
Pertes de valeur nettes des reprises sur actifs corporels	(11)	5
PERTES DE VALEUR NETTES DES REPRISES SUR LA PÉRIODE	91	55

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
International et développements aéroportuaires	103	50
Activités aéronautiques	(12)	4
Commerces et services	1	4
Immobilier	-	(2)
Autres activités	(1)	(1)
PERTES DE VALEUR NETTES DES REPRISES SUR LA PÉRIODE	91	55

Le trafic aérien accueilli par le Groupe en 2024 est dans son ensemble nettement supérieur à l'année 2023, porté notamment par le dynamisme des participations internationales alors que les niveaux de trafic à Paris n'ont pas encore retrouvé ceux de 2019.

Le conflit entre la Russie et l'Ukraine en cours depuis le mois de février 2022, au-delà d'un impact sur le trafic de certaines destinations historiquement dépendantes des marchés russes et ukrainiens, a été le catalyseur d'une détérioration de l'environnement macroéconomique mondial, avec en premier lieu une crise énergétique forte et de manière plus générale une envolée de l'inflation à l'échelle mondiale, qui s'est répercutée de manière directe ou indirecte sur les taux d'intérêt et les attentes des investisseurs en 2022 et 2023.

Malgré une baisse amorcée au cours de l'année, les taux d'actualisation conservent au 31 décembre 2024 des niveaux relativement élevés en comparaison avec les années précédant 2022, en lien avec les niveaux des taux sans risque et des primes de risque pays.

Par ailleurs, le conflit au Proche-Orient en cours depuis octobre 2023 impacte à l'heure actuelle de manière significative le trafic aérien dans la région et représente un facteur d'incertitude à moyen terme.

Enfin, certaines concessions, pour des raisons structurelles ou conjoncturelles, ont vu leur trajectoire financière révisée en lien avec les performances constatées au cours de l'année 2024 ou l'évolution des discussions avec les prêteurs et les autorités concédantes.

Les éléments précités justifient que le groupe ait conduit des tests de dépréciation sur les concessions aéroportuaires et activités de services précédemment dépréciées ou présentant un risque avéré de dépréciation, ainsi que sur ses actifs parisiens, dans le but de fournir la meilleure information sur l'évaluation des actifs du groupe prenant en compte l'ensemble des éléments connus à date. Plus précisément, au regard de l'évolution de la situation depuis décembre 2023, et après avoir effectué une large revue des trajectoires financières, les concessions opérées par TAV Airports à Gazipasa (Turquie) ainsi qu'à Monastir et Enfidha (Tunisie), et par AIG en Jordanie ont fait l'objet d'un test de dépréciation, de même que les actifs des plateformes aéroportuaires parisiennes.

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 considérée comme hautement probable.

Les tests de dépréciation menés sont basés sur des hypothèses de trafic établies selon les concessions en fonction de la dynamique de reprise constatée depuis 2019, de la saisonnalité et du poids des vols domestiques et internationaux, et sur les prévisions de trafic à moyen terme d'Eurocontrol/IATA pour les géographies concernées. Pour TAV Tunisie, le trafic de 2019 a été dépassé en 2024 à Monastir, alors que Enfidha devrait le retrouver en 2025, de même que TAV Gazipasa.

Si AIG avait dépassé le niveau de trafic de 2019 dès 2023, la trajectoire est négativement impactée par la situation géopolitique dans la région depuis octobre 2023. Cependant, l'amélioration de la trajectoire financière de la concession permise par la finalisation de sa restructuration en mai 2024, impliquant une extension de 7 ans et un rééchelonnement de sa dette, a conduit à une reprise totale de la dépréciation au premier semestre 2024.

Ces tests de dépréciation ont conclu à la nécessité de constater des reprises nettes de dotations et d'impôts différés pour un total de 77 millions d'euros.

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 aurait entraîné une diminution de la reprise de 19 millions d'euros.

Des analyses ont par ailleurs été menées au niveau du trafic, visant à étudier la sensibilité à une dégradation du trafic de la valeur des concessions aéroportuaires à l'international qui ont été testées. Une décote de 100 points de base appliquée au taux de croissance annuel moyen du trafic sur la durée résiduelle d'exploitation pour chacune des concessions testées induirait une diminution de la reprise de 10 millions d'euros.

S'agissant du sous-groupe TAV Airports, l'écart d'acquisition constaté lors de l'acquisition de TAV Airports Holding dont la valeur au 31 décembre 2024 s'élève à 125 millions d'euros a été testé *via* la méthode de la somme des parties. Dans ce cadre, chaque unité génératrice du groupe (UGT) est testée individuellement, et la somme des survaleurs constatées entre la valeur recouvrable de chaque UGT et sa valeur comptable est comparée à la valeur de l'écart d'acquisition.

Au 31 décembre 2024, aucune dépréciation n'a été constatée sur l'écart d'acquisition de TAV Airports Holding. Les analyses de sensibilité montrent qu'une augmentation de 100 points de base des taux d'actualisation n'entraînerait pas de perte de valeur sur cet écart d'acquisition, de même que l'application d'une décote de 100 points de base au taux de croissance annuel moyen du trafic sur la durée résiduelle de concession.

Plateformes parisiennes

Un test de dépréciation a également été réalisé sur les actifs des plateformes parisiennes et démontre que la valeur recouvrable reste supérieure à la valeur comptable, sur la base d'un taux de croissance à long terme de 2,0 %, en ligne avec celui retenu par les analystes dans leurs notes pour valoriser le groupe ADP, et une marge d'EBITDA courant sur chiffre d'affaires en léger retrait avec les niveaux constatés sur la période 2016-2019. En conséquence aucune dépréciation n'a été constatée sur ces actifs).

Prise en compte des enjeux climatiques

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

La réalisation d'un test de dépréciation implique donc de prendre en compte les différents risques réels et impacts majeurs pouvant survenir à court, moyen et long terme, qu'ils soient d'ordre spécifique ou macroéconomique, afin de pouvoir les intégrer d'une manière ou d'une autre dans l'estimation des flux futurs et donc le plan d'affaires sous-jacent au test. Parmi les risques susmentionnés, ceux relatifs à un potentiel réchauffement ou dérèglement climatique à venir sont susceptibles d'avoir un impact sur les plans d'affaires des immobilisations ou participations testées. Afin

d'évaluer au mieux la valeur de ses immobilisations et participations testées, le groupe a intégré à plusieurs égards les risques climatiques dans les tests de dépréciation qui ont été menés. Les plans d'affaires intègrent ainsi directement ou indirectement des impacts liés au changement climatique qui se matérialisent principalement à ce stade à travers les prévisions de trafic et les projections d'investissements.

Prise en compte des changements climatiques dans les plans d'affaires du groupe sous-jacents aux tests de dépréciation

Impact sur les prévisions de trafic

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

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

- ◆ évolution des comportements induisant un report modal plus prononcé des voyageurs vers le train, pour le trafic domestique, diminuant la demande et l'offre sur ce segment. À titre d'exemple, les conséquences de l'extension de la ligne TGV Bordeaux-Toulouse sur la demande de trafic aérien des passagers "Origine / Destination" de/vers Toulouse à Paris-Orly ont été prises en compte ;
- ◆ évolution relative à l'incorporation de carburants alternatifs durables (CAD), pour l'ensemble des vols au départ de Paris et des autres aéroports au sein de l'Union Européenne, en lien avec le paquet législatif "Fit for 55" de l'Union Européenne sur la période 2025-2050. Les conséquences de cette évolution réglementaire sur la demande dépendent de trois facteurs :
 - i) le taux d'incorporation de CAD à Paris, selon les mandats d'incorporation de l'Union Européenne et de la feuille de route nationale de décarbonation du transport aérien,
 - ii) l'augmentation du prix des billets d'avion, conséquence de la répercussion des surcoûts de combustibles, et
 - iii) l'élasticité prix/demande ;
- ◆ prise en compte du développement d'une flotte d'aéronefs fonctionnant à l'hydrogène, à partir de 2035, pouvant desservir des aéroports dans une limite de 2000 milles nautiques à partir de Paris. Les conséquences de ce développement sur la demande de voyage sont modélisées suivant un mécanisme similaire à celui décrit pour les CAD, avec des hypothèses spécifiques sur le rythme d'introduction des nouveaux appareils ;

- ◆ évolution réglementaire relative à la révision du système EU-ETS, avec un impact sur les vols au sein de l'UE à partir de 2024 et pour les DROM COM au-delà de 2030. Le fait générateur est la diminution rapide de l'attribution de quotas d'émissions gratuits pour les compagnies aériennes à partir de 2024, jusqu'à un mécanisme de marché à 100 % à partir de 2026. L'impact de cette évolution réglementaire sur les aéroports parisiens commencera en 2025, et augmentera progressivement jusqu'à 2040, puis diminuera concomitamment à l'accélération de la hausse du mandat d'incorporation des CAD.

Au global, le Groupe estime que, dans un scénario n'intégrant pas les facteurs d'ajustement mentionnés ci-avant, le taux de croissance annuelle moyen du trafic à Paris s'établirait entre + 2,0 % et + 2,5 % sur la période 2024-2050 (soit entre 175 et 200 millions de passagers à horizon 2050). Après prise en compte de l'impact de ces différents facteurs d'ajustement, le Groupe estime toutefois que ce même taux de croissance annuelle moyen du trafic serait ramené entre + 1,0 % et 1,5 % (soit entre 135 et 155 millions de passagers à horizon 2050). C'est bien ce dernier scénario qui a été retenu par le Groupe comme scénario central du plan d'affaires sous-jacent aux tests de dépréciation.

Les éventuels impacts d'un dérèglement ou réchauffement climatique à venir sur la volumétrie ou typologie de trafic, aussi bien en termes de passagers que de mouvements avions, ont également été pris en compte au-delà des plateformes parisiennes. Ainsi, le plan d'affaires relatif à l'aéroport d'Amman, exploité par AIG, fait l'hypothèse que la ligne aérienne reliant Amman à Aqaba (ville côtière du sud de la Jordanie-, située à 330 kilomètres d'Amman) aura pour unique vocation d'alimenter les vols internationaux au départ de l'aéroport d'Amman, la liaison dite point à point étant réservée aux autres moyens de transport domestiques. En revanche, aucun ajustement spécifique en raison de contrainte réglementaire n'a été inclus dans les prévisions de trafic des actifs détenus par TAV Airports ou AIG, ces pays n'étant pas soumis à une réglementation spécifique comme cela est le cas en Union Européenne.

Impact sur la trajectoire d'investissement du groupe

Les plans d'affaires des immobilisations et participations testées, et de manière plus générale celui du groupe, tiennent également compte des investissements en lien avec les engagements de neutralité carbone pris dans le cadre de la feuille de route 2025 Pioneers et de la politique environnementale 2022-25.

Au-delà de la feuille de route 2025 Pioneers, le groupe est également engagé dans la prise en compte et la réduction des risques climatiques à travers plusieurs accréditations telles que la certification LEED (Leadership in Energy and Environmental Design, visant à promouvoir la haute qualité environnementale des bâtiments), les normes 14001 / 14064 / 50001 relatives à la gestion des impacts environnementaux, des émissions de gaz à effet de serre et des énergies, ou encore l'Airport Carbon Accreditation. Cette dernière, obtenue par 17 des 26 aéroports qu'il opère, vise une amélioration forte et continue sur les plans suivants, entre autres :

- ◆ neutralisation des émissions carbone ;
- ◆ certification verte relative aux projets de déploiement d'énergie solaire ;
- ◆ déploiement d'un programme d'analyse en continu de l'eau et des pollutions (eaux et sols, notamment) ;
- ◆ autres projets type déploiement d'énergies vertes.

Au global, une enveloppe de 140 millions d'euros sera consacrée aux enjeux de développement durable au cours des deux prochaines années dont 120 millions d'euros pour ADP SA. À titre d'exemple, les investissements suivants sont actuellement inscrits dans le plan d'affaires des plateformes parisiennes :

- ◆ la transition progressive vers l'électrification des zones côté ville et côté piste sur les deux plateformes parisiennes vise à répondre aux besoins des compagnies aériennes, du personnel aéroportuaire et des passagers. Le plan d'affaires intègre des enveloppes d'investissement dédiées à l'électrification des équipements au sol, des bus, et des véhicules de service opérés par le Groupe ADP. Il prévoit également le déploiement d'équipements tels que les ACU (équipements de climatisation) ou les GSE (équipements d'assistance au sol), les systèmes PCA (Postes de Conditionnement d'Air), permettant de fournir directement de l'air préconditionné aux avions stationnés. L'ensemble de ces équipements contribuent à améliorer l'efficacité énergétique des opérations aéroportuaires. En intégrant ces infrastructures, le Groupe ADP renforce son engagement en faveur d'une aviation plus respectueuse de l'environnement et d'une meilleure qualité de service pour les compagnies aériennes contribuant ainsi à une réduction significative des émissions et à une amélioration des performances environnementales ;
- ◆ la stratégie visant à renforcer l'utilisation des énergies renouvelables, notamment à travers le développement de la géothermie et le déploiement de pompes à chaleur. Ces solutions permettent de couvrir une part significative des besoins en chauffage et en climatisation des infrastructures aéroportuaires, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Des enveloppes spécifiques sont allouées pour la mise en œuvre de réseaux géothermiques et l'installation de pompes à chaleur performantes, contribuant ainsi à la transition énergétique et à la durabilité des plateformes ;
- ◆ la reconfiguration de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux avec le remplacement des bâtiments obsolètes et de la chaudière fioul par des infrastructures modernes et décarbonées. Cette transformation inclut la construction d'un hangar pour les hélicoptères, d'un terminal passager et de bâtiments adaptés aux besoins opérationnels, tout en intégrant des solutions énergétiques plus efficaces et durables. Cette démarche s'inscrit dans une volonté de modernisation et de réduction de l'empreinte carbone de l'héliport ;
- ◆ le développement massif des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) incluant notamment le déploiement de BRVE (Bornes de Recharge pour Véhicules Électriques) performantes, capables de répondre à la demande croissante en mobilité électrique. Des enveloppes budgétaires dédiées sont mobilisées pour assurer la mise en place de ces équipements, renforçant ainsi l'engagement du Groupe ADP en faveur d'une mobilité durable ;
- ◆ l'aménagement de pistes cyclables, favorisant des déplacements doux et qui s'inscrit dans une démarche de mobilité durable, vise à réduire l'empreinte carbone tout en améliorant l'accessibilité des sites ;
- ◆ l'accélération de la transition environnementale en matière de mobilité à la demande, de maîtrise de la qualité de l'air, de mesure de la qualité de la biodiversité, de réduction des déchets, ou encore de préparation des plateformes aéroportuaires à l'arrivée du vecteur hydrogène pour les usages aéronautiques à travers le projet OLGA (Olympic Green Airports), déployé à Paris-Charles de Gaulle ;

- ◆ la transition globale vers des technologies d'éclairage et de balisage dites à LED en cours de déploiement depuis plusieurs années sur les plateformes parisiennes du groupe ;
- ◆ la filiale TAV a un projet de déploiement de panneaux solaires sur les aéroports d'Izmir, de Bodrum et d'Ankara ;
- ◆ de son côté, l'aéroport d'Amman prévoit un investissement pour être raccordé au réseau d'eau potable.

Au-delà de 2025, l'exercice de programmation des investissements spécifique à Aéroports de Paris SA comporte un volet environnemental visant à tester la cohérence du projet industriel avec les engagements pris par Aéroports de Paris SA, notamment en matière de décarbonation. En effet, le développement d'un outil, dit « outil carbone », permet de mesurer la trajectoire des émissions carbone générées par les projets de manière à ajuster le programme industriel si nécessaire et respecter ainsi les engagements d'ADP SA. Les ambitions environnementales d'ADP SA sont prises en compte dans le programme d'investissements tel qu'inscrit dans le plan d'affaires du groupe à travers les leviers suivants :

- ◆ intégration budgétaire d'une ambition environnementale pour chaque projet d'investissement : les projets doivent porter leur propre ambition en intégrant dans leur budget une part d'investissement contribuant aux objectifs de décarbonation de l'entreprise (matériaux durables, performance énergétique, etc.) ;
- ◆ projets contribuant directement à la décarbonation des activités des plateformes parmi lesquels : transformation des sources d'énergies afin d'assurer la décarbonation des opérations et des usages (réservation de zones pour développer des infrastructures d'hydrogène pour l'aviation et des projets de méthanisation, poursuite de développement de la géothermie et de pompes à chaleur, solarisation), refonte du modèle d'accès à Orly contribuant à décarboner les accès à la plateforme, renforcement de la puissance électrique des plateformes, etc.

Impact sur la trajectoire de charges du groupe

Enfin, et de manière plus générale s'agissant des enjeux de durabilité, le plan d'affaires du groupe intègre la contribution au financement de la transition écologique à travers la nouvelle taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance applicable à partir du 1^{er} janvier 2024, conformément aux dispositions de la loi de finances pour 2024. Cette taxe de 4,6 % s'applique au chiffre d'affaires de la société Aéroports de Paris SA, à l'exclusion notamment des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire et après déduction d'une franchise de chiffre d'affaires de 120 millions d'euros.

Impact des risques climatiques physiques sur les actifs du Groupe ADP

En 2022, le Groupe ADP a engagé une évaluation des risques climatiques, actuels et futurs, sur l'ensemble de ses actifs en reprenant deux scénarios de réchauffement climatique du GIEC – SSP2-4.5 (scénario dit médian) et SSP5-8.5 (scénario le plus pessimiste) à horizon 2030 et 2050. Le scénario le plus défavorable soit SSP5-8.5 a été retenu pour l'analyse sur le long terme afin de préparer le groupe à un scénario climatique à fortes émissions et afin d'anticiper la future réglementation.

Le Groupe ADP a, dans un premier temps, conduit une analyse de risques bruts afin d'identifier les sites les plus critiques et de cartographier les périls climatiques les plus impactants (sur la base de la classification taxonomique européenne des risques liés au climat). La première analyse relative aux risques climats bruts, montre que les risques liés aux inondations et à la chaleur jouent le rôle principal dans

l'exposition aux risques du portefeuille du groupe. La qualification de l'exposition des actifs aux risques physiques se poursuit en 2023 et 2024 par une analyse des risques climatiques physiques nets, pour les aéroports contrôlés du groupe. Cette seconde étape de l'analyse se traduit par la réalisation de visites de site en profondeur. Elles visent à tenir compte, dans la qualification du risque, des mesures d'atténuation et d'adaptation déjà existantes et prévues. L'analyse comprend une évaluation du coût des mesures supplémentaires d'atténuation et d'adaptation aux risques qui pourraient être mises en place ainsi qu'une évaluation de l'impact du risque net sur la valeur des actifs.

Scénarios de sensibilité des tests d'impairment à une accélération des impacts relatifs au changement climatique

Impact sur le trafic

Afin de mieux illustrer l'impact des changements climatiques sur les prévisions de trafic et ce faisant sur la valeur de l'actif économique du groupe, deux scénarios de trafic alternatifs ont été étudiés à l'échelle des plateformes parisiennes comparativement au cas central retenu dans le plan d'affaires tel que décrit auparavant :

- ◆ un scénario optimiste présentant une demande passagers plus élevée que dans le cas de base, dans lequel le développement du trafic n'est pas contraint par un cadre réglementaire plus strict et pour lequel la transition environnementale du secteur se fait sans impact visible sur

la demande (notamment sans coûts additionnels répercutés vers les passagers) ; ce scénario induirait un taux de croissance annuel moyen du trafic supérieur de 75 points à celui du trafic retenu pour le cas de base, et ce faisant une augmentation de 6 % de la valeur de l'actif économique d'ADP SA (à paramètres inchangés par ailleurs, notamment en matière de respect des principes actuels de régulation économique) ;

- ◆ un scénario conservateur intégrant des contraintes réglementaires supplémentaires sur le trafic aérien au départ et à l'arrivée des plateformes de Paris-CDG et de Paris-Orly et qui – en complément du cas de base – inclut l'hypothèse d'une interdiction de toutes les lignes aériennes domestiques pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire de moins de 4 h 30, aussi bien pour les vols dits origine-destination que pour les vols alimentant en passagers en correspondance les hubs des compagnies aériennes (il s'agirait d'une extension de la loi Climat et Résilience qui interdit actuellement les vols avec une alternative en train de moins de 2 h 30 à l'exception des lignes majoritairement empruntées par des passagers en correspondance) ; ce scénario induirait un taux de croissance annuel moyen du trafic inférieur de 15 points à celui du trafic retenu pour le cas de base, et ce faisant une baisse de 9 % de la valeur de l'actif économique d'ADP SA (à paramètres inchangés par ailleurs, notamment en matière de respect des principes actuels de régulation économiques), sans toutefois entraîner de dépréciation..

NOTE 7 CAPITAUX PROPRES ET RÉSULTAT PAR ACTION

7.1 Capitaux propres

Les capitaux propres se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Capital	Primes liées au capital	Actions propres	Résultats non distribués	Autres éléments du résultat global	Part Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle	Total
Situation au 31/12/2024	297	543	(28)	3 813	(210)	4 415	1 097	5 512

7.1.1 Capital

Le capital d'Aéroports de Paris SA s'élève à 296 881 806 euros. Il est divisé en 98 960 602 actions de 3 euros chacune, entièrement libérées et n'a fait l'objet d'aucune modification au cours de l'année 2024.

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.

En 2022, dans le cadre du processus de cession ordonnée des participations croisées de 8 % détenues respectivement par Aéroports de Paris et Royal Schiphol Group, 296 882 actions détenues par Royal Schiphol Group ont été achetées par ADP SA et sont destinées à couvrir toute attribution d'actions de performance du Groupe ADP et/ou attribution d'actions dans le cadre d'une opération d'actionnariat salarié.

Dans le cadre de son contrat de liquidité et conformément à l'autorisation donnée par les actionnaires lors de l'assemblée générale ordinaire du 21 mai 2024, la Société a procédé au cours de la période au rachat de 880 578 actions et à la vente de 880 578 actions. Au 31 décembre 2024, le nombre de titres figurant au compte de liquidité est nul et 97 111 actions ont été distribués aux salariés dans le cadre de l'opération d'attribution gratuite d'actions ABELIA (cf. note 2 Faits marquants des états financiers consolidés 2023).

Ainsi, le nombre d'actions auto-détenues qui était de 305 985 au 31 décembre 2023 est de 208 874 au 31 décembre 2024.

7.1.3 Autres éléments de capitaux propres

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

(en millions d'euros)	Situation au 01/01/2023	Résultat global - 2023	Situation au 31/12/2023	Situation au 01/01/2024	Résultat global - 2024	Situation au 31/12/2024
Écarts de conversion	(107)	(54)	(161)	(161)	45	(116)
Écarts actuariels ⁽¹⁾	(83)	(21)	(104)	(104)	(3)	(107)
Réserve de juste valeur	(5)	(7)	(12)	(12)	(7)	(19)
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation ⁽²⁾	12	12	24	24	8	32
TOTAL	(183)	(70)	(253)	(253)	43	(210)

(1) Pertes cumulées au titre des écarts actuariels nets d'impôt différé.

(2) Effet de l'hyperinflation sur les sociétés intégrées globalement et mises en équivalence (respectivement 1 et 7 millions d'euros).

La variation des écarts de conversion entre 2023 et 2024 s'explique par l'évolution du lari géorgien, du dollar américain, de la roupie indienne et de la livre turque.

7.1.4 Réserves légales et distribuables d'Aéroports de Paris SA

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Réserve légale	30	30
Autres réserves	839	839
Report à nouveau	1 070	909
Résultat de la période	2 992	538
TOTAL	4 931	2 316

La variation du résultat de la période d'ADP SA est liée à une opération de fusion entre GIL et GAL, qui a généré un produit exceptionnel inscrit en résultat exceptionnel, (Cf. note 5.9 Résultat exceptionnel du chapitre 6.2 Comptes annuels d'Aéroports de Paris SA).

7.1.5 Dividendes versés

Les dividendes versés se sont élevés à 377 millions d'euros en 2024, soit 3,82 euros par action, conformément à la 3^{ème} résolution de l'AGO du 21 mai 2024.

7.1.6 Dividendes proposés

Il sera proposé à l'assemblée générale du Groupe ADP statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024 de verser un dividende unitaire de 3,00 euros par action soit un montant total de 296 millions d'euros sur la base du nombre d'actions en circulation au 31 décembre 2024. Il est précisé qu'aucun acompte sur dividende n'a été versé au cours de l'année 2024.

7.1.7 Résultat par action

Le calcul du résultat par action s'établit ainsi :

	2024	2023
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (hors actions propres)	98 721 278	98 658 095
Résultat de la période attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	342	631
Résultat de base par action (en euros)	3,45	6,39
Résultat dilué par action (en euros)	3,45	6,39
Dont activités poursuivies		
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux propriétaires de la société mère (en millions d'euros)	342	631
Résultat de base par action (en euros)	3,45	6,39
Résultat dilué par action (en euros)	3,45	6,39

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 239 324 au 31 décembre 2024 et 302 507 au 31 décembre 2023.

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

7.2 Participations ne donnant pas le contrôle

Les participations ne donnant pas le contrôle présentées au sein des capitaux propres se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Participations ne donnant pas le contrôle		
TAV Airports	965	887
Airport International Group (AIG)	116	35
Extime Média	6	5
Extime Duty Free Paris	5	(4)
Extime Travel Essentials Paris	2	10
Autres	3	1
TOTAL	1 097	934

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	2024	Litiges	Autres provisions	2023
Provisions au 1^{er} janvier	32	55	87	28	34	62
Augmentations	6	23	29	9	39	48
Dotations et autres mouvements	6	23	29	9	39	48
Diminutions	(14)	(34)	(48)	(5)	(18)	(23)
Autres mouvements	-	-	-	-	(9)	(9)
Provisions utilisées	(9)	(29)	(38)	(2)	(1)	(3)
Provisions devenues sans objet	(4)	(4)	(8)	(3)	(8)	(11)
Diminution liée aux variations de périmètre	-	(1)	(1)	-	-	-
Autres diminutions	(1)	-	(1)	-	-	-
Provisions au 31 décembre	24	44	68	32	55	87
Part non courante	21	30	51	28	21	49
Part courante	3	14	17	4	34	38

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

Les autres provisions comprennent notamment des provisions pour risques Clients et Fournisseurs et des engagements du groupe pour combler la situation financière nette négative de participations mises en équivalence.

Les informations concernant les provisions pour engagements sociaux sont présentées en note 5.

Les informations relatives aux passifs éventuels sont décrites en note 15.

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 ;

- ◆ les avances et acomptes sur commandes supérieurs à un an ;

- ◆ la dette liée aux options de vente accordée aux participations ne donnant pas le contrôle.

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 participations ne donnant pas le contrôle. 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 :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Loyers de concessions exigibles > 1 an	547	575
Subventions d'investissement	98	56
Dette liée à l'option de vente des minoritaires	61	56
Produits constatés d'avance	54	56
Autres	52	13
TOTAL	812	756

Les dettes liées aux loyers de concessions concernent principalement les concessions de TAV Milas Bodrum et TAV Ege dont les loyers de concession sont fixes tels que définis dans les contrats de concessions et ont été reconnus en contrepartie du droit d'exploiter les aéroports en concession (cf. note 6.1.1). Au 31 décembre 2024, les dettes sur loyers de concession à plus d'un an atteignent respectivement 252 millions d'euros pour Milas Bodrum et 221 millions d'euros pour Ege (vs 267 millions d'euros pour Milas Bodrum et 239 millions pour Ege au 31 décembre 2023).

La dette liée à l'option de vente des minoritaires ainsi que les versements restants à effectuer sur titres concernent Almaty Airport (Kazakhstan).

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

- ◆ à la location à Air France du terminal T2G, soit 8 millions d'euros au 31 décembre 2024 (11 millions d'euros au 31 décembre 2023) ;
- ◆ au bail à construction SCI Aéroville, soit 26 millions d'euros au 31 décembre 2024 (26 millions d'euros au 31 décembre 2023).

NOTE 9 INFORMATIONS RELATIVES À LA GESTION DES RISQUES FINANCIERS

9.1 Gestion du risque financier

9.1.1 Introduction

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

Le groupe contracte également des instruments dérivés, principalement des *swaps* de taux d'intérêt, des achats à terme de devises et de matières premières. Ces instruments ont pour objectif la gestion des risques de taux d'intérêt lié au financement du groupe, de change pouvant être lié à des acquisitions en devises, de prix sur les consommations futures de matières premières.

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

- ◆ le risque de crédit ;
- ◆ le risque de liquidité ;
- ◆ le risque de marché (taux d'intérêts, devises, matières premières).

Cette note présente l'exposition du groupe à chacun des risques listés ci-dessus, les objectifs, la politique et les procédures de mesure et de gestion de ces risques, ainsi que certains éléments relatifs à la gestion du capital. Des informations quantitatives figurent à d'autres endroits dans les états financiers consolidés. La Direction générale définit la politique de gestion des risques du groupe avec pour objectifs d'identifier et d'analyser les risques auxquels le groupe doit faire face, définir les limites dans lesquelles ceux-ci doivent être encadrés et monitorés par des contrôles appropriés 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 émane principalement de la situation financière de ses clients. Environ 14 % des produits du groupe se rattachent à des prestations avec son principal client, le groupe Air France-KLM.

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

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

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

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

Pour l'ensemble des créances, le groupe prend également en compte les comportements de paiement des clients.

9.2 Gestion du capital

Le *Gearing* est passé de 150 % au 31 décembre 2023 à 156 % au 31 décembre 2024. La hausse du *Gearing* s'explique par une légère hausse de l'EBITDA parallèlement à une augmentation de l'endettement financier net.

Le ratio Dette financière nette/EBITDA courant est resté stable à 4,1 entre le 31 décembre 2023 et le 31 décembre 2024.

Durant la période, le groupe n'a pas modifié sa politique en matière de gestion du capital.

PLACEMENTS ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

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

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

GARANTIES

Il existe des garanties accordées par le groupe pour assurer certains clients de la bonne exécution de contrats internationaux. En particulier, ADP International et TAV Airports ont accordé des engagements (nantissements d'actions, gages sur créances et nantissements de compte bancaires) dans le cadre d'emprunts bancaires contractés en vue de financer la construction et l'exploitation de certaines concessions (cf. note 13).

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'intérêts, les matières premières 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.

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.

À ce jour, les membres du personnel détiennent 1,70 % des actions ordinaires.

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

9.3 Résultat financier

Le résultat financier net comprend les intérêts courus sur les emprunts, les produits de placements, les intérêts sur les passifs sociaux résultant des régimes à prestations définies, les gains et pertes de change sur les instruments de couverture qui sont comptabilisés dans le compte de résultat. À ce titre, il comprend le résultat réalisé lié aux

instruments dérivés 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 2024 et 2023 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2024
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(280)	(280)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(6)	(6)
Résultat des dérivés et variations de valeur des dérivés	76	(16)	60
Coût de l'endettement financier brut	76	(302)	(226)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	120	1	121
Coût de l'endettement financier net	196	(301)	(105)
Produits de participations non consolidées	4	-	4
Plus et moins-values de cessions de titres non consolidés	-	(10)	(10)
Gains et pertes nets de change	169	(180)	(11)
Dépréciations et provisions	19	(50)	(31)
Autres	55	(54)	1
Autres produits et charges financiers	247	(294)	(47)
Charges financières nettes	443	(595)	(152)

<i>(en millions d'euros)</i>	Produits financiers	Charges financières	Résultat financier 2023
Charges brutes d'intérêt liées à l'endettement	-	(272)	(272)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	-	(6)	(6)
Résultat des dérivés et variations de valeur des dérivés	595	(555)	40
Coût de l'endettement financier brut	595	(833)	(238)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	94	-	94
Coût de l'endettement financier net	689	(833)	(144)
Produits de participations non consolidées	5	-	5
Plus et moins-values de cessions de titres non consolidés	2	(1)	1
Gains et pertes nets de change	151	(187)	(36)
Dépréciations et provisions	41	(38)	3
Autres	-	(56)	(56)
Autres produits et charges financiers	199	(282)	(83)
Charges financières nettes	888	(1 115)	(227)

Le résultat financier comprend les dépréciations des prêts accordés aux sociétés mises en équivalence dont les résultats ne sont plus reconnus (cf. note 4.9.1), les autres charges et produits financiers liés aux opérations de restructuration et l'impact positif d'IAS 29 lié à l'hyperinflation. Les résultats des dérivés de taux et variation

de valeur des dérivés inscrits au résultat financier concernent principalement l'ensemble des instruments financiers liés à l'opération de fusion entre GIL, GIDL et GAL pour 29 millions d'euros.

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

(en millions d'euros)	2024	2023
Produits, charges, profits et pertes sur dettes au coût amorti	(280)	(270)
Charges d'intérêts sur dettes évaluées au coût amorti	(280)	(272)
Charges d'intérêts sur les obligations locatives	(6)	(6)
Variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	6	8
Profits et pertes sur instruments financiers en juste valeur par le résultat	175	126
Profits sur équivalents de trésorerie (option de juste valeur)	121	94
Résultats réalisés et latents sur les dérivés non qualifiés de couverture (dérivés de transaction)	54	32
Profits et pertes sur actifs disponibles à la vente	(7)	3
Dividendes reçus	3	2
Plus (moins-values) de cessions	(10)	1
Autres profits et pertes sur prêts, créances et dettes au coût amorti	(25)	(72)
Gains et pertes nets de change	(11)	(35)
Autres profits / charges nets	2	(55)
Dotations nettes de reprise	(16)	18
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(15)	(15)
Dotations financières aux provisions pour engagements sociaux	(15)	(15)
Total des autres produits et charges financiers	(47)	(84)
TOTAL DES GAINS NETS (PERTES NETTES) RECONNUS EN RÉSULTAT	(152)	(227)
Variation de juste valeur (avant impôt) portée en capitaux propres	(10)	(18)
TOTAL DES GAINS NETS (PERTES NETTES) RECONNUS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	(10)	(18)

9.4 Dettes financières

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

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

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

9.4.1 Détail des emprunts et dettes financières

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2023	Part non courante	Part courante
Emprunts obligataires	7 726	7 226	500	7 691	7 191	500
Emprunts bancaires ⁽¹⁾	1 893	1 268	625	1 689	1 063	626
Dettes de location	168	149	19	111	97	14
Autres emprunts et dettes assimilées	175	168	7	175	160	15
Intérêts courus non échus	180	76	104	156	-	156
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 142	8 887	1 255	9 822	8 511	1 311
Instruments financiers dérivés passif	530	-	530	565	10	555
TOTAL EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES	10 672	8 887	1 785	10 387	8 521	1 866

(1) La part courante des emprunts bancaires intègre des emprunts bancaires des sociétés concessionnaires n'ayant pas respecté les conditions matérielles des conventions de financement (TAV Tunisia et AIG jusqu'en 2023).

La variation des emprunts et dettes financières au 31 décembre 2024 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Augmentation/ souscription ⁽¹⁾	Rembour- sement ⁽¹⁾	Variation monétaire	Variation non monétaire	Variation de change	Variation de juste valeur	Variations de périmètre	Autres variations	Au 31/12/2024
Emprunts obligataires	7 691	500	(500)	-	-	24	12	-	(1)	7 726
Emprunts bancaires	1 689	601	(436)	165	-	32	-	15	(8)	1 893
Autres emprunts et dettes assimilées	175	10	(3)	7	-	7	(8)	6	(12)	175
TOTAL DETTES LONG TERME	9 555	1 111	(939)	172	-	63	4	21	(21)	9 794
Dettes de location	111	21	(28)	(28)	-	4	-	50	10	168
Emprunts et dettes financières hors dérivés et hors intérêts courus non échus	9 666	1 132	(967)	165	-	67	4	71	(11)	9 962
Intérêts courus non échus	156	-	-	-	14	5	-	1	4	180
Instruments financiers dérivés passif	565	-	-	-	-	-	(36)	-	1	530
TOTAL EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES	10 387	1 132	(967)	165	14	72	(32)	72	(6)	10 672

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

L'endettement brut du Groupe ADP a augmenté de 272 millions d'euros sur l'année 2024. Cette hausse s'explique principalement par :

- ◆ la souscription de nouveaux emprunts pour 1 111 millions d'euros, dont un emprunt obligataire et un emprunt bancaire chez ADP SA pour respectivement 500 millions d'euros et 227 millions d'euros et un emprunt bancaire chez TAV Ankara pour 316 millions d'euros ;
- ◆ le remboursement d'emprunts pour -939 millions d'euros, dont un emprunt obligataire chez ADP SA d'un montant de 500 millions d'euros, un emprunt bancaire chez TAV Ankara pour 235 millions d'euros et TAV Airports pour -60 millions d'euros.
- ◆ l'augmentation des dettes de location pour 50 millions d'euros en variation de périmètre en lien avec l'acquisition du groupe Extime PS en octobre 2024 (cf. note 2 Faits marquants).

9.4.2 Endettement financier net

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

Cet endettement financier net se présente ainsi à la clôture :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Part non courante	Part courante	Au 31/12/2023	Part non courante	Part courante
Emprunts et dettes financières	10 672	8 887	1 785	10 387	8 521	1 866
Dette liée à l'option de vente des minoritaires ⁽¹⁾	61	61	-	74	56	18
Endettement financier brut	10 733	8 948	1 785	10 461	8 577	1 884
Instruments financiers dérivés actif ⁽²⁾	65	65	-	66	66	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽³⁾	1 958	-	1 958	2 343	-	2 343
Liquidités soumises à restriction ⁽⁴⁾	138	-	138	118	-	118
Endettement financier net	8 572	8 883	(311)	7 934	8 511	(577)
Endettement financier net ajusté ⁽⁵⁾	8 050	8 361	(311)	7 402	7 979	(577)
ENDETTEMENT FINANCIER NET/CAPITAUX PROPRES (GEARING)	156 %			150 %		
ENDETTEMENT FINANCIER NET AJUSTÉ/CAPITAUX PROPRES (GEARING AJUSTÉ)	146 %			133 %		

(1) Principalement Almaty.

(2) Les instruments financiers dérivés actif concernent principalement des instruments dérivés actifs de taux et de change ainsi que l'option de vente sur les obligations FCCB mises en place dans le cadre de la fusion entre GIL & GAL.

(3) Dont 123 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

(4) Les liquidités soumises à restriction concernent principalement TAV Airports. Certaines filiales (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...).

(5) Cf. Glossaire.

9.4.3 Détail des emprunts obligataires et bancaires

Les emprunts obligataires et bancaires s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Devise	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Valeur comptable au bilan au 31/12/2024	Juste valeur au 31/12/2024 ⁽¹⁾
Emprunts obligataires	EUR	500	2 834	4 006	7 340	7 368
Emprunts obligataires	USD	-	386	-	386	459
Emprunts bancaires	EUR	591	339	430	1 360	1 553
Emprunts bancaires	USD	34	183	316	533	675
TOTAL		1 125	3 742	4 752	9 619	10 055

(1) La juste valeur (mark to market ou M-To-M) est une valeur calculée par actualisation des flux futurs sur la base d'une courbe de taux d'intérêts à zéro-coupons.

Les caractéristiques des dettes financières les plus significatives du groupe sont détaillées ci-dessous :

(en millions d'euros)	Devise	Valeur nominale en devise (en millions)	Échéance ⁽¹⁾	Taux d'intérêt contractuel ⁽²⁾	Taux fixe/ Taux variable	Capital restant dû	Valeur comptable au bilan au 31/12/2024	Juste valeur au 31/12/2024
Aéroports de Paris SA								
Emprunt obligataire	EUR	1 500	2030	2,750 %	Fixe	1 500	1 482	1 568
Emprunt obligataire	EUR	1 000	2026	2,125 %	Fixe	1 000	996	1 003
Emprunt obligataire	EUR	800	2034	1,125 %	Fixe	800	791	723
Emprunt obligataire	EUR	750	2032	1,500 %	Fixe	750	741	715
Emprunt obligataire	EUR	750	2029	1,000 %	Fixe	750	741	723
Emprunt obligataire	EUR	600	2028	2,750 %	Fixe	600	597	620
Emprunt obligataire	EUR	500	2025	1,500 %	Fixe	500	500	504
Emprunt obligataire	EUR	500	2027	1,000 %	Fixe	500	499	483
Emprunt obligataire	EUR	500	2031	3,375 %	Fixe	500	498	543
Emprunt obligataire	EUR	500	2038	2,125 %	Fixe	500	495	486
Emprunt bancaire	EUR	227	2025	EUR3M+0.2000%	Variable	227	227	229
Emprunt bancaire	EUR	250	2038	EUR3M+0.3520%	Variable	175	175	179
TAV Airports								
Emprunt obligataire	USD	400	2028	8,500 %	Fixe	386	386	459
Emprunt bancaire	EUR	234	2034	EUR6M+3,000%	Variable	234	234	270
Emprunt bancaire	EUR	179	2032	EUR6M+5,500%	Variable	179	175	223
Emprunt bancaire	USD	165	2036	SOFR+4,500%	Variable	158	158	201
Emprunt bancaire	USD	161	2036	SOFR+4,500%	Variable	155	150	200
Emprunt bancaire	EUR	170	2037	EUR6M+3,500%	Variable	170	168	212
Emprunt bancaire	EUR	85	2037	EUR6M+4,2000%	Variable	85	84	110
Emprunt bancaire	EUR	154	2031	EUR6M+4,500%	Variable	96	96	113
TOTAL							9 193	9 564

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

(2) 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 d'intérêt tel que défini contractuellement. À titre indicatif au 31 décembre 2024, les indices se situent aux niveaux suivants : EUR3M 2,714 ; EUR6M 2,568 ; SOFR 4,49.

9.5 Instruments financiers

Instruments financiers dérivés

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

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

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

- ◆ si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de flux de trésorerie, la variation de la valeur de la partie efficace du dérivé est enregistrée dans les autres éléments du résultat global et présentée dans les réserves de juste valeur au sein des capitaux propres. Elle est reclassée en résultat lorsque l'élément couvert est lui-même comptabilisé en résultat. En revanche, la partie inefficace du dérivé est enregistrée directement en résultat. Lorsque l'élément couvert est une émission de dette future, le reclassement en résultat est effectué sur la durée de vie de la dette, une fois celle-ci émise.

Lorsque la transaction prévue se traduit par la comptabilisation d'un actif ou d'un passif non financier, les variations cumulées de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment enregistrées en capitaux propres sont intégrées dans l'évaluation initiale de l'actif ou du passif concerné ;

- ◆ si l'instrument dérivé est désigné comme couverture de juste valeur, la variation de valeur du dérivé et la variation de valeur de l'élément couvert attribuable au risque couvert sont enregistrées en résultat au cours de la même période ;
- ◆ une couverture de change d'un investissement net dans une entité étrangère est comptabilisée de la même manière qu'une couverture de flux de trésorerie. Les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture sont comptabilisées en capitaux propres pour ce qui concerne la partie efficace de la relation de couverture, tandis que les variations de la juste valeur relative à la partie inefficace de la couverture sont constatées en résultat financier. Lorsque l'investissement dans l'entité étrangère est cédé, toutes les variations de la juste valeur de l'instrument de couverture précédemment comptabilisées en capitaux propres sont transférées au compte de résultat.

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

Les instruments dérivés sont présentés au bilan intégralement à l'actif en Autres actifs financiers courants ou au passif en Emprunts et dettes financières à court terme, ces dérivés étant résiliables à tout moment moyennant le versement ou l'encaissement d'une soule 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 aux taux forward constatés à la clôture 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 31/12/2024	Ventilation par catégories d'instruments financiers							
		Juste valeur					Instr. dérivés de couverture		
		Option JV ⁽¹⁾	Trading instrument de dette ou dérivés à la JV par résultat ⁽²⁾	Instr. de cap. propres - JV par résultat	Instr. de cap. propres - JV par OCI	Coût amorti	de juste valeur	de flux futurs	
<i>(en millions d'euros)</i>									
Autres actifs financiers non courants	1 688	-	921	145	-	564	-	58	
Clients et comptes rattachés	1 049	-	-	-	-	1 049	-	-	
Autres créances ⁽³⁾	206	-	-	-	-	206	-	-	
Autres actifs financiers courants	234	-	-	-	-	234	-	-	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 958	1 958	-	-	-	-	-	-	
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	5 135	1 958	921	145	-	2 053	-	58	
Emprunts et dettes financières à long terme	8 887	-	-	-	-	8 887	-	-	
Fournisseurs et comptes rattachés	790	-	-	-	-	790	-	-	
Autres dettes et autres passifs non courants ⁽³⁾	1 641	-	-	-	-	1 641	-	-	
Emprunts et dettes financières à court terme	1 785	-	530	-	-	1 255	-	-	
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	13 103	-	530	-	-	12 573	-	-	

(1) Désignés comme tel à l'origine.

(2) Désignés comme détenus à des fins de transaction. En "autres actifs financiers non courants", sont présentés le prêt obligataire accordé à GIL et l'option de vente associée et en "emprunts et dette financières à court terme" est présentée l'option d'achat associée à l'opération.

(3) 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.

Le groupe ne comptabilise aucun instrument de capitaux propres la juste valeur par capitaux propres.

9.5.2 Hiérarchie des justes valeurs

Hiérarchie des justes valeurs

La norme IFRS 13 « Évaluation 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 comptabilisées sont fournies par les contreparties bancaires du groupe. Les valorisations sont révisées par le département trésorerie Groupe sur la base des informations fournies par Reuters/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, pour le prêt octroyé à GMR Airports ainsi que les instruments dérivés associés.

Les justes valeurs des instruments financiers sont hiérarchisées de la manière suivante en 2024 et 2023 :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2024		Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables
	Valeur au bilan	Juste valeur			
ACTIF					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	145	145	-	145	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	1 594	1 594	-	680	914
Clients et comptes rattachés	1 049	1 049	-	1 049	-
Instruments dérivés	65	65	-	58	7
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 958	1 958	1 958	-	-
PASSIF					
Emprunts obligataires	7 726	7 827	-	7 827	-
Emprunts bancaires	1 893	2 228	-	2 228	-
Dettes de location	168	168	-	168	-
Autres emprunts et dettes assimilées	175	175	-	160	15
Intérêts courus non échus	180	180	-	180	-
Instruments dérivés	530	530	-	-	530
Autres passifs non courants	812	812	-	812	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	1 355	1 355	-	1 355	-

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2023		Niveau 1 Prix cotés sur des marchés actifs	Niveau 2 Prix basés sur des données observables	Niveau 3 Prix basés sur des données non observables
	Valeur au bilan	Juste valeur			
ACTIF					
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	99	99	-	99	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	1 492	1 492	-	598	894
Clients et comptes rattachés	1 028	1 028	-	1 028	-
Instruments dérivés	65	65	-	42	23
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 343	2 343	2 343	-	-
PASSIF					
Emprunts obligataires	7 691	7 671	-	7 671	-
Emprunts bancaires	1 689	2 027	-	2 027	-
Dettes de location	111	111	-	111	-
Autres emprunts et dettes assimilées	175	175	-	152	23
Intérêts courus non échus	156	156	-	156	-
Instruments dérivés	565	565	-	10	555
Autres passifs non courants	756	756	-	756	-
Autres dettes et produits constatés d'avance	1 239	1 239	-	1 239	-

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'intérêt (*swaps*).

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

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

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

- ◆ un ajustement de valeur des *swaps* de taux d'intérêt non suivie par l'élément ; et
- ◆ des différences dans les caractéristiques des *swaps* de taux et celles des emprunts couverts.

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024			Au 31/12/2023		
	Avant couverture	Après couverture	%	Avant couverture	Après couverture	%
Taux fixe	8 698	9 152	90 %	8 428	9 001	92 %
Taux variable	1 445	991	10 %	1 394	821	8 %
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 142	10 143	100 %	9 822	9 822	100 %

Au 31 décembre 2024, le groupe détient des instruments financiers dérivés de taux (*swaps*) pour une juste valeur de 47 millions d'euros à l'actif dans les autres actifs financiers et une juste valeur nulle au passif dans les emprunts et dettes financières.

Les montants notionnels des dérivés qualifiés s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Au 31/12/2024	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	13	88	353	454	47
TOTAL	13	88	353	454	47

Le groupe est exposé aux variations de taux d'intérêt sur sa dette à taux variable. Pour couvrir ce risque, il procède à la mise en place de *swaps* prêteurs taux variable et emprunteurs taux fixe adossés à son financement à taux variable. Les relations de couverture sont qualifiées de « couvertures de flux de trésorerie ». Au 31 décembre 2024, ces relations de couverture sont portées par les entités : TAV Airports et AIG.

Au 31 décembre 2024, les instruments dérivés de taux qualifiés de couverture de flux de trésorerie (ou *cash-flow hedge* (CFH)) ont les caractéristiques suivantes :

	Élément couvert		Instrument de couverture		Ratio de couverture ⁽¹⁾	Juste valeur au 31/12/2024	Part efficace inscrite en capitaux propres au 31/12/2024
	Type	Valeur nominale EUR	Type	Valeur nominale EUR			
TAV Airports							
	Emprunts bancaires à taux variable	710	Swap de taux d'intérêt CFH	441	62 %	47	2
AIG							
	Emprunts bancaires à taux variable	21	Swap de taux d'intérêt CFH	13	62 %	-	-

(1) Rapport entre le nominal des instruments de couverture et celui des éléments couverts.

Aucune inefficacité n'a été générée au 31 décembre 2024 par les *swaps* de taux d'intérêt.

Au 31 décembre 2024, l'analyse de sensibilité au risque de taux d'intérêt s'établit comme suit :

Le test est réalisé pour l'ensemble des dettes bancaires et obligataires des entités consolidées du groupe. L'analyse de sensibilité au risque de taux est effectuée sur l'hypothèse

d'un choc de +/- 100 bps sur les courbes EUR et USD, représentant la totalité de l'encours de la dette bancaire et obligataire du groupe à l'exception d'un emprunt libellé en livre turque pour un montant de 4,43 millions de livres turques soit 0,1 million d'euros au 31 décembre 2024.

	Au 31/12/2024			
	Impact sur les capitaux propres		Impact sur le résultat	
	+100 points de base	-100 points de base	+100 points de base	-100 points de base
(en millions d'euros)				
Sensibilité de la charge d'intérêts (intérêts en +/- sur les dettes et versements en +/- au titre des instruments dérivés)	N/A	N/A	-4,1	4,1
Sensibilité de la juste valeur des dérivés qualifiés d'instruments de couverture ⁽¹⁾	16,0	-17,6	N/A	N/A

(1) Le sous-groupe TAV et AIG ne portent pas d'instruments dérivés non qualifiés d'instrument de couverture.

RISQUE DE CHANGE

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

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

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

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Euro	TRY	USD	JOD	AED	INR	Autres devises
Autres actifs financiers non courants	1 688	1 244	19	411	-	3	-	11
Clients et comptes rattachés	1 049	896	20	49	46	-	-	38
Autres créances ⁽¹⁾	206	139	11	11	2	1	1	41
Autres actifs financiers courants	234	53	67	56	27	-	-	31
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 958	1 730	33	113	44	-	5	33
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	5 135	4 062	150	640	119	4	6	154
Emprunts et dettes financières à long terme	8 887	7 713	19	1 153	-	-	1	1
Fournisseurs et comptes rattachés	790	712	19	22	12	-	-	25
Autres dettes et autres passifs non courants ⁽¹⁾	1 641	1 297	14	147	137	4	1	41
Emprunts et dettes financières à court terme	1 785	1 737	2	44	-	-	-	2
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS	13 103	11 459	54	1 366	149	4	2	69

(1) 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 le rial d'Oman (OMR), le rial saoudien (SAR), le rial qatarien (QAR) et le tenge kazakh (KAZ).

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 négatifs/positifs de - 33 millions d'euros sur le résultat avant impôt et de + 61 millions d'euros sur les titres mis en équivalence.

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

	Au 31/12/2024		Au 31/12/2023	
	Cours de clôture	Cours moyen	Cours de clôture	Cours moyen
Dirham des Émirats arabes unis (AED)	0,26292	0,25167	0,24626	0,25175
Peso chilien (CLP)	0,00097	0,00098	0,00104	0,00110
Dinar jordanien (JOD)	1,36401	1,30459	1,26849	1,30362
Roupie indienne (INR)	0,01128	0,01105	0,01087	0,01120
Tengé kazakh (KZT)	0,00184	0,00197	0,00202	0,00206
Dollar des États-Unis (USD)	0,96572	0,92436	0,90449	0,92465
Nouvelle livre turque (TRY)	0,02722	0,02818	0,03070	0,03889

L'endettement financier du Groupe ADP ne génère pas de risque de change du fait des éléments listés ci-après :

- ◆ l'ensemble de la dette d'ADP SA étant libellé en euros, celle-ci ne génère pas de risque de change ;
- ◆ l'endettement du groupe TAV, libellé en euros et en dollars, peut être remboursé sans risque de change du fait de revenus majoritairement perçus dans ces mêmes devises. Le groupe TAV a procédé en 2023 à une émission obligataire de 400 millions de dollars, ramenée en euros via un *cross currency swap* ;

- ◆ la dette bancaire d'AIG, libellée entièrement en dollars américains, ne présente pas de risque de change du fait d'un régime de taux de change fixé au dollar américain (PEG).

Au 31 décembre 2024, le groupe détient des instruments financiers dérivés de change pour une juste valeur de 11 millions d'euros à l'actif et une juste valeur nulle au passif dans les emprunts et dettes financières.

Les montants notionnels des dérivés de change qualifiés s'analysent ainsi :

(en millions d'euros)	Échéances inférieures à 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans	Échéances supérieures à 5 ans	Au 31/12/2024	Juste valeur
Dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-	367	-	367	11
TOTAL	-	367	-	367	11

Au 31 décembre 2024, les instruments dérivés de change qualifiés de couverture de flux de trésorerie (ou *cash-flow hedge* (CFH)) ont les caractéristiques suivantes :

	Élément couvert		Instrument de couverture		Ratio de couverture ⁽¹⁾	Juste valeur au 31/12/2024	Part efficace inscrite en capitaux propres au 31/12/2024
	Type	Valeur nominale EUR	Type	Valeur nominale EUR			
TAV Airports	Emprunt obligataire	386	Swap de devise CFH	367	95 %	11	11

(1) Rapport entre le nominal des instruments de couverture et celui des éléments couverts.

Aucune inefficacité n'a été générée au 31 décembre 2024 par les *swaps* de devises.

RISQUES DE LIQUIDITÉ

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

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

- ◆ de sa trésorerie et de ses éventuelles lignes de crédit confirmées non utilisées :
- ◆ la trésorerie du groupe est suivie quotidiennement. Le budget prévisionnel pluri-annuel de trésorerie est recalculé mensuellement et un reporting prévisionnel est transmis mensuellement à la Direction générale faisant état de ses engagements financiers (échéances de dettes et d'intérêts, engagements hors bilan, clauses de remboursement anticipé),
- ◆ les échéanciers des passifs financiers sont présentés ci-dessous. Les engagements hors bilan sont présentés en note 15,
- ◆ le groupe a souscrit des contrats d'emprunts prévoyant des clauses de remboursement anticipé,
- ◆ pour les emprunts contractés auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), une clause de concertation pouvant éventuellement conduire à une

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

- ◆ de sa capacité à lever des financements pour financer les projets d'investissements :
 - ◆ les emprunts obligataires libellés en euros sont cotés à la Bourse de Paris,
 - ◆ les emprunts obligataires émis depuis 2008 stipulent qu'en cas de changement de contrôle de la Société et d'une notation inférieure ou égale à BBB- au moment du changement de contrôle, chaque porteur d'obligation peut exiger le remboursement ou le rachat par l'émetteur de tout ou partie des obligations qu'il détient à leur valeur nominale.

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

(en millions d'euros)	Montant au bilan 31/12/2024	Total des échéances contractuelles 31/12/2024	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Emprunts obligataires	7 726	7 786	500	3 236	4 050
Emprunts bancaires	1 893	1 909	625	529	755
Dettes de location	168	168	19	114	35
Autres emprunts et dettes assimilées	175	175	8	150	17
Intérêts sur emprunts	180	1 651	304	888	459
Emprunts et dettes financières hors dérivés	10 142	11 689	1 456	4 917	5 316
Fournisseurs et comptes rattachés	790	790	790	-	-
Autres dettes et autres passifs non courants ⁽¹⁾	1 641	1 641	926	403	312
Dettes en coût amorti	12 573	14 120	3 172	5 320	5 628
Décassements	-	518	34	465	19
Encaissements	-	(611)	(49)	(528)	(34)
Swaps de couverture	-	(93)	(15)	(63)	(15)
TOTAL	12 573	14 027	3 157	5 257	5 613

(1) 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

Dans le cadre de leurs contrats de financement, certaines entités du Groupe ADP sont soumises à des obligations de respect de certains ratios financiers. Sont notamment concernées ADP SA, Extime Duty Free Paris, ainsi que des concessions opérées par des sociétés de gestion aéroportuaires desquelles AIG et TAV Airports sont actionnaires.

En cas de manquement durable à ces obligations de respect de ratios, les prêteurs peuvent imposer des conditions de défaut pouvant entraîner un remboursement anticipé avec recours limité vis-à-vis des actionnaires. Les contrats assortis

de tels engagements représentent 22 % du montant total des emprunts du groupe au 31 décembre 2024.

Au cours de l'exercice 2024 les entités TAV Macedonia et Almaty International Airport n'ont pas atteint les niveaux de ratio de couverture du service de la dette auxquels elles étaient engagées. Les covenants ont été levés par les prêteurs à la suite de l'obtention de waivers avant le 31 décembre 2024. Ainsi, au 31 décembre 2024 les ratios sont respectés, à l'exception de la concession à l'international TAV Tunisie (cf. note 9.4.1).

Les dettes comptabilisées au bilan comprenant des covenants s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Nominal restant dû au 31/12/2024	Montant soumis à des covenants	Montant en %
ADP	7 811	402	5 %
AIG	98	98	100 %
Extime Duty Free Paris	45	20	44 %
Extime Travel Essentials Paris	10	-	- %
ADP International Americas	9	-	- %
Paris Experience Group	9	3	35 %
Hub One	1	-	- %
Extime Média	1	-	- %
TAV Airports	1 711	1 642	96 %
TAV Holding	399	386	97 %
TAV Ankara	255	255	100 %
TAV Tunisie	234	234	100 %
Almaty International Airport	223	223	100 %
TAV Kazakhstan	206	206	100 %
TAV Izmir	179	179	100 %
TAV Bodrum	96	96	100 %
TAV Macedonia	63	63	100 %
Autres	56	-	- %
TOTAL	9 695	2 165	22 %

9.5.4 Échéanciers

L'échéancier des prêts et créances se présente ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Créances et comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	1 002	22	12	968
Créances de location financement bailleur	118	3	5	110
Autres actifs financiers	592	210	359	23
Clients et comptes rattachés ⁽¹⁾	1 049	1 049	-	-
Autres créances ⁽²⁾	206	206	-	-
PRÊTS ET CRÉANCES	2 967	1 490	376	1 101

(1) Les clients et comptes rattachés comprennent la créance de la DGAC de 393 millions d'euros.

(2) 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.

Les créances et comptes courants sur des entreprises mises en équivalence à échéance plus de cinq ans concernent principalement ADP SA pour 914 millions d'euros. Ce montant correspond au prêt accordé à GIL (cf. note 9.5.2).

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 31/12/2024	Au 31/12/2023
Instruments de capitaux propres	145	99
Prêts et créances à moins d'un an	1 490	1 449
Prêts et créances à plus d'un an	1 477	1 372
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 958	2 343
Instruments dérivés actif	65	65
TOTAL	5 135	5 328

Des prêts accordés à des participations à l'international ont été dépréciés dans le cadre des tests de dépréciation menés sur les sociétés consolidées par mise en équivalence à hauteur de 245 millions d'euros au titre des exercices précédents et à hauteur de -26 millions d'euros à fin décembre 2024 (cf. note 4.9.1).

Le Groupe ADP pourrait être amené à apporter un soutien financier à ces sociétés de gestion aéroportuaires dans lesquelles il est actionnaire. Par ailleurs, en cas d'échec des négociations visant à rééquilibrer la situation de certaines de ses concessions à l'international, le groupe pourrait être amené à prendre des arbitrages allant jusqu'à se désengager du projet.

L'exposition maximale au risque de crédit concernant les prêts et créances commerciales à la date de clôture, analysée par types de clients, est la suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Air France	127	109
Easy Jet	9	10
Federal Express Corporation	15	13
Turkish Airlines	12	14
Autres compagnies aériennes	63	71
Sous-total compagnies aériennes	226	217
Direction Générale de l'Aviation Civile ⁽¹⁾	393	375
Autres clients et comptes rattachés	430	436
Autres prêts et créances à moins d'un an	441	421
TOTAL PRÊTS ET CRÉANCES À MOINS D'UN AN	1 490	1 449

(1) Les avances de l'agence France Trésor sont présentées au passif pour un montant de 221 millions d'euros en 2024.

L'antériorité des créances courantes se présente ainsi :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2024	
	Valeur brute	Valeur nette
Créances non échues	1 023	976
Créances échues :		
depuis 1 à 30 jours	80	80
depuis 31 à 90 jours	48	46
depuis 91 à 180 jours	20	19
depuis 181 à 360 jours	156	155
depuis plus de 360 jours	288	214
PRÊTS ET CRÉANCES COURANTS (SELON ÉCHÉANCIER - CF. § RISQUE DE LIQUIDITÉ)	1 615	1 490

Les créances échues à plus de 360 jours concernent ADP SA pour la créance DGAC d'un montant de 206 millions d'euros compensée par l'avance de l'Agence France Trésor d'un montant de 221 millions d'euros.

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

COMPENSATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

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

Le tableau suivant présente la valeur comptable des instruments dérivés actif et passif et l'effet des accords de compensation mentionnés ci-avant au 31 décembre 2024 :

<i>(en millions d'euros)</i>	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)		
				Instruments financiers	Juste valeur des collatéraux	Exposition nette (c) - (d)
Dérivés : swap de taux	47	-	47	-	-	47
Dérivés : swap de change	11	-	11	-	-	11
Options de ventes d'instruments financiers détenues	7	-	7	-	-	7
TOTAL DES DÉRIVÉS ACTIF	65	-	65	-	-	65
Options d'achats d'instruments financiers accordées	(530)	-	(530)	-	-	(530)
TOTAL DES DÉRIVÉS PASSIF	(530)	-	(530)	-	-	(530)

9.6 Autres actifs financiers

Les montants figurant au bilan, respectivement au 31 décembre 2024 et au 31 décembre 2023, s'analysent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31/12/2024	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	145	145	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	1 594	1 363	231
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence ⁽¹⁾	1 002	980	22
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation) ⁽¹⁾	1 276	1 254	22
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(274)	(274)	-
Autres actifs financiers	592	383	209
Créances de location financement bailleur	118	115	3
Instruments financiers dérivés	65	65	-
TOTAL	1 922	1 688	234

(1) Principalement GMR.

(en millions d'euros)	Au 31/12/2023	Part non courante	Part courante
Instruments de capitaux propres - juste valeur par résultat	99	99	-
Prêts et créances hors créances de location financement bailleur	1 492	1 258	234
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence ⁽¹⁾	984	954	30
Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence (hors dépréciation) ⁽¹⁾	1 232	1 202	30
Depr. Créances & comptes-courants sur des entreprises mises en équivalence	(248)	(248)	-
Autres créances et intérêts courus rattachés à des participations	1	-	1
Autres actifs financiers	507	304	203
Créances de location financement bailleur	119	115	4
Instruments financiers dérivés	65	65	-
TOTAL	1 775	1 537	238

(1) Principalement GMR.

NOTE 10 AUTRES PRODUITS ET CHARGES OPÉRATIONNELS

Les autres produits et charges opérationnels non courants 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.

Au 31 décembre 2024, les autres produits et charges opérationnels non courants s'élevaient à 9 millions d'euros et concernent essentiellement les plans de départ PACT et RCC qui s'éteindront progressivement d'ici 2027.

Au 31 décembre 2023, les autres produits et charges opérationnels non courants qui s'élevaient à 4 millions d'euros étaient principalement constitués des impacts des opérations sur titres Extime Food and Beverage Paris (segment Commerces & Services) pour 19 millions d'euros ainsi que le paiement de l'accord, prenant la forme d'une Convention judiciaire d'intérêt public (CJIP), signé en novembre 2023 par ADP Ingénierie (segment International) pour -15 millions d'euros.

En effet, ADP Ingénierie, une société du Groupe ADP, était convenue avec le Parquet national financier (PNF) de mettre un terme aux investigations dont elle faisait l'objet et se rapportant à des faits anciens liés à certains contrats conclus par ADP Ingénierie, en Libye en 2007 et 2008, et dans l'émirat de Fujairah en 2011.

Les investigations relatives à ces contrats avaient, dans chaque cas, débuté à la suite d'une révélation spontanée de la part d'ADP Ingénierie, à compter de 2013.

NOTE 11 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

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

L'impôt sur le résultat comprend :

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

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

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

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 2024, le taux d'impôt courant appliqué au 31 décembre 2024 par le groupe s'élève à 25 % sur les bénéfices taxables des sociétés françaises (25,83 % en incluant la contribution sociale sur les bénéfices de 3,30 %).

11.2 Analyse de la charge d'impôt sur les résultats

Au compte de résultat, la charge d'impôt sur les résultats se ventile comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
Charge d'impôt exigible	(285)	(245)
Produit/(charge) d'impôt différé	(39)	13
IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	(326)	(232)

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.

À noter que l'impact fiscal lié à l'hyperinflation sur les sociétés consolidées par mise en équivalence turques pour l'année 2024 s'élève à + 14 millions d'euros.

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>	2024	2023
Résultat net des activités poursuivies	516	784
Quote-part du résultat des entreprises mises en équivalence	292	(75)
Charge/(Produit) d'impôt sur les résultats	326	232
Résultat avant impôt et résultat net des entreprises mises en équivalence	1 134	941
Taux théorique d'imposition en vigueur en France	25,83 %	25,83%
(Charge)/Produit d'impôt théorique	(293)	(243)
Incidence sur l'impôt théorique des :		
Différentiel de taux sur résultat et retenue à la source	11	5
Reports déficitaires antérieurement non reconnus et imputés sur la période	24	(4)
Reports déficitaires non reconnus au titre de la période	(51)	(42)
Variation de taux d'impôt	-	(4)
Charges fiscalement non déductibles et produits non imposables	-	30
Crédits d'impôt et avoirs fiscaux	10	5
Mesures d'incitation à l'investissement applicables en Turquie	14	6
Ajustements au titre des périodes antérieures	(5)	4
Mesures de traitement exceptionnelles liées à l'hyperinflation ⁽¹⁾	-	20
Impôt additionnel lié au tremblement de terre en Turquie ⁽²⁾	-	(6)
Taxe sur les infrastructures longue distance ⁽³⁾	(34)	-
Autres ajustements	(2)	(3)
(Charge)/Produit réel d'impôt sur les résultats	(326)	(232)
Taux effectif d'impôt	28,78 %	24,65%

(1) Concerne les sociétés turques suite à l'évolution de la loi locale votée fin 2023 sur l'hyperinflation.

(2) Pour rappel en 2023, les entreprises turques ont été imposées à une taxe complémentaire unique basée sur les résultats fiscaux de 2022 pour financer la reconstruction après les deux séismes survenus en février 2023.

(3) Cf. note 4.5.2

11.4 Actifs et passifs d'impôts différés ventilés par catégorie

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Au titre des différences temporelles déductibles		
Engagements sociaux	111	112
Déficits reportables - autres entités	22	16
Provisions et charges à payer	12	16
Location-financement	2	2
Mesures d'incitation à l'investissement	37	23
Dettes relatives au contrat de location IFRS 16	39	19
Effets de la norme IAS 29 - Hyperinflation	30	12
Autres	91	97
Au titre des différences temporelles imposables		
Amortissements dérogatoires et autres provisions réglementées	(375)	(359)
Immobilisations corporelles, incorporelles et droits d'exploitation aéroportuaire	(133)	(111)
Écarts d'évaluation sur titres	(149)	(90)
Prêts et emprunts	(6)	(6)
Instruments dérivés	(20)	(10)
Droits d'utilisation au titre de contrat de location IFRS 16	(36)	(17)
Autres	(71)	(68)
ACTIFS (PASSIFS) D'IMPÔT DIFFÉRÉS NETS	(446)	(364)

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

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

(en millions d'euros)	Actif	Passif	Montant net ⁽¹⁾
Au 01/01/2024	52	416	(364)
Montant porté directement en capitaux propres au titre des engagements sociaux	2	-	2
Montant porté directement en capitaux propres au titre des variations de juste valeur	1	5	(4)
Montants comptabilisés au titre de la période	19	58	(39)
Écarts de conversion	(1)	8	(9)
Variations de périmètre	-	32	(32)
Au 31/12/2024	73	519	(446)

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

11.6 Actifs et passifs d'impôt exigible

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

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

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Actifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	-	15
Autres entités consolidées	30	21
TOTAL	30	36
Passifs d'impôt exigible		
Aéroports de Paris SA et sociétés fiscalement intégrées	7	-
Autres entités consolidées	9	16
TOTAL	16	16

Les actifs et passifs éventuels d'impôt sont mentionnés en note 15.

11.7 Déficits fiscaux reportables non activés

Le montant des déficits fiscaux reportables non reconnus s'élève à 755 millions d'euros et se ventile par échéance de la façon suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Prescriptible en N+1	Prescriptible en N+2	Prescriptible en N+3	Prescriptible en N+4	Prescriptible en N+5	Imprescriptible
TOTAL	755	69	97	9	48	404	128

Au 31 décembre 2024, le montant des déficits fiscaux reportables non activés s'élève à 755 millions d'euros. Cette non-activation résulte de la durée légale d'utilisation des pertes fiscales dans les différentes juridictions concernées, combinée aux perspectives de profits telles qu'elles résultent des prévisions à 3-5 ans.

NOTE 12 TRÉSORERIE ET FLUX DE TRÉSORERIE

12.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

La trésorerie et les équivalents de trésorerie se décomposent ainsi :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Au 31/12/2023
Valeurs mobilières de placement	553	400
Disponibilités ⁽¹⁾	1 405	1 943
Trésorerie active	1 958	2 343
Concours bancaires courants ⁽²⁾	(3)	(2)
Trésorerie nette	1 955	2 341

(1) Le montant des dépôts à terme d'ADP SA s'élève à 722 millions d'euros dont 123 millions d'euros de disponibilités dédiées au financement des aides aux riverains collectées via la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), TAV et ETEP pour respectivement 195 et 11 millions d'euros.

(2) 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 dépôts à terme et 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.

12.2 Flux de trésorerie

12.2.1 Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles

(en millions d'euros)	2024	2023
Résultat opérationnel	994	1 243
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	959	685
Charges financières nettes hors coût de l'endettement	(7)	(107)
Capacité d'autofinancement opérationnelle avant impôt	1 946	1 821
Variation du besoin en fonds de roulement	(139)	(62)
Impôts sur le résultat payés	(283)	(171)
Flux relatifs aux activités non poursuivies	-	(1)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles	1 524	1 587

CHARGES (PRODUITS) SANS EFFET SUR LA TRÉSORERIE

(en millions d'euros)	2024	2023
Amortissements, dépréciations (hors actifs circulants) et provisions	745	793
Résultat des entreprises mises en équivalence	292	(75)
Plus (ou moins) values nettes de cession d'actifs immobilisés	8	19
Autres	(86)	(52)
Charges (produits) sans effet sur la trésorerie	959	685

VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

(en millions d'euros)	2024	2023
Stocks ⁽¹⁾	(20)	(3)
Clients et autres débiteurs	(48)	(107)
Fournisseurs et autres créditeurs	(71)	48
Variation du besoin en fonds de roulement	(139)	(62)

(1) Variation essentiellement liée aux stocks de fuel sur Almaty et à l'inventaire des stocks chez les sociétés du segment commerces et services.

La variation du poste clients et autres débiteurs concernent principalement Extime Travel Essentials, ETEP Operations, BTA, TAV Ankara, TAV AIA, TAV Operations Services et Hub One.

12.2.2 Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement

(en millions d'euros)	2024	2023
Investissements corporels, incorporels et de placement	(1 089)	(1 009)
Variation des dettes et avances sur acquisitions d'immobilisations	(80)	137
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	(384)	(158)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	(18)	144
Variation des autres actifs financiers	(36)	(468)
Produits provenant des cessions d'immobilisations corporelles	13	7
Produits provenant des cessions de participations non consolidées	32	100
Dividendes reçus	101	102
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	(1 461)	(1 145)

Pour rappel, la variation des autres actifs financiers incluait en 2023 le prêt accordé à GMR pour 331 millions d'euros ainsi que le paiement de la redevance initiale 119 millions d'euros à la Direction générale de l'aviation civile turque au titre du renouvellement de la concession de l'aéroport d'Ankara.

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 de sûreté et de sécurité, 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	2024	2023
Investissements incorporels	6	(48)	(41)
Investissements corporels et de placement (hors droits d'usage)	6	(1 041)	(968)
Investissements corporels, incorporels et de placement		(1 089)	(1 009)

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

<i>(en millions d'euros)</i>	2024	2023
Rénovation et qualité	(315)	(289)
Investissements de capacité	(294)	(260)
Frais d'études et de surveillance des travaux (FEST)	(109)	(78)
Développement immobilier	(75)	(115)
Investissements de restructuration	(151)	(104)
Sûreté	(66)	(97)
Autres	(79)	(66)
TOTAL	(1 089)	(1 009)

Les principaux investissements au 31 décembre 2024 sont les suivants :

- ◆ pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :
 - ◆ l'espace commercial du salon des hospitalité qui vise à mettre en place une offre commerciale adaptée aux passagers VIP,
 - ◆ le projet de prolongation de la canalisation de rejet des eaux pluviales jusqu'à la Marne à Paris-Charles de Gaulle,
 - ◆ le projet d'autonomisation, de traitement de la vétusté et de mise en conformité du hangar avion Fedex H4,
 - ◆ le projet Tri-Correspondance-Nord (TCN) qui consiste à mutualiser les installations de tri bagages correspondances courtes au standard 3 des terminaux 2A, 2C et 2D,
 - ◆ la création d'une installation géothermique en CTFE,
 - ◆ le projet d'acquisition de 11 déneigeuses hautes performances,
 - ◆ la refonte du process des eaux pluviales sur l'ensemble du bassin versant Seine,
 - ◆ le projet d'installation d'équipements de détection de drones pour amélioration de la sûreté et de la sécurité de Paris-Charles de Gaulle,
 - ◆ la création des aires grand Est Nord - AGEN,
 - ◆ la réhabilitation et la rénovation structurelle du Parc CD,
 - ◆ la poursuite des travaux sur la gare pour l'arrivée du CDG Express avec notamment la reconfiguration de la gare CDG2 pour l'accueil du CDG Express,
 - ◆ la mise en œuvre d'un système de transport automatique intra-plateforme en Zone Réservée (APM-ZR) reliant les terminaux 2E et 2F aux halls L, M, au satellite AGEN et au T2G pour les passagers correspondance,
 - ◆ le déploiement du centre opérationnel CDG au sein du bâtiment ALTAI,
 - ◆ la réhabilitation de la voie de circulation avion N sud;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Orly :
 - ◆ la rénovation de la piste 2,
 - ◆ le remplacement réglementaire des EDS standard 2 par des EDS standard 3 des groupes d'enregistrement 40 à 42 d'Orly 4,
 - ◆ la revalorisation et l'électrification du parking P2,
 - ◆ la fourniture, l'installation et le raccordement de PCA (Pré Conditioned Air) sur les postes avions de Paris-Orly,
 - ◆ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10,
 - ◆ le projet d'aménagement et de développement Orlyparc Ouest - Parc Othello,
 - ◆ l'achat de véhicule et engins PHMR du prestataire assistance mobilités,
 - ◆ le projet de rénovation des infrastructures aéronautiques de la voie W2 au droit des postes Alpha 52 - Delta 06 à Delta 12,
 - ◆ le projet d'ouverture de la rue parisienne RPD1,
 - ◆ l'installation d'un deuxième poste d'alimentation électrique 225 kV qui sera alimenté depuis une nouvelle alimentation RTE 225 kV issue du poste de Chevilly (augmentation de la capacité),
 - ◆ le projet de création d'une nouvelle boucle de courant haute tension en complément de celles déjà existantes avec ses postes électriques pour permettre de distribuer l'énergie électrique nécessaire pour l'électrification des aires à matériels des assistants en escale (GSE), pour les alimentations électriques des équipements de climatisation des avions (ACU) et pour les bornes de recharges des véhicules électriques (BRVE) des passagers et des véhicules ADP,
 - ◆ la rénovation des gaines et colonnes électriques G09 & G13,
 - ◆ l'implantation de deux pompes à chaleur d'une puissance totale de 5MW dans l'enceinte de la centrale de production de chaud/froid de l'aéroport de Paris-Orly,
 - ◆ la mise en conformité du Parking 2 et le réaménagement du viaduc de départ d'Orly 12 et 3 ;
- ◆ pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale les investissements ont porté principalement sur des affaires de sûreté comme la vidéosurveillance et les clôtures périmétriques, ainsi que l'acquisition de nouveaux véhicules (Véhicules d'Intervention Mousses VIM hybrides rechargeable) ;
- ◆ Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé sur l'année 2024 des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plateformes, notamment informatiques.

INVESTISSEMENTS FINANCIERS, CESSIONS ET ACQUISITIONS DE FILIALES ET PARTICIPATIONS (NETTE DE LA TRÉSORERIE ACQUISE)

(en millions d'euros)	2024	2023
Investissements financiers, filiales et participations (net de la trésorerie acquise)	(384)	(158)
Cessions de filiales (nettes de la trésorerie cédée) et participations	(18)	144

Au 31 décembre 2024, les flux relatifs aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations ainsi qu'aux cessions de filiales et participations s'expliquent principalement par :

- ◆ l'acquisition des sous-groupes Extime PS et Paris Experience Group pour 342 millions d'euros (cf. note 2 Faits Marquants) ;
- ◆ le versements sur fonds souscrits pour 23 millions d'euros ;
- ◆ l'acquisition de 50 % des titres Extime Travel Essentials pour 9 millions d'euros ;
- ◆ la cession d'ADP Ingénierie pour 18 millions d'euros.

En 2023, les flux relatifs aux investissements financiers, aux acquisitions de filiales et participations ainsi qu'aux cessions de filiales et participations s'expliquaient principalement par :

- ◆ le paiement de compléments de prix relatif à la concession d'Almaty pour un montant de 47 millions d'euros et à GMR pour 44 millions d'euros ;

- ◆ l'acquisition des titres ADP Immobilier Logistique pour 28 millions d'euros ;
- ◆ la cession de 24 % de Tibah Airports Development pour 125 millions d'euros ;
- ◆ la cession de 50 % des titres Extime Food & Beverage pour 12 millions d'euros.

PRODUITS PROVENANT DES CESSIONS DE PARTICIPATIONS NON CONSOLIDÉES

Les produits provenant des cessions de participations non consolidées correspondent à la cession de 50 % des titres Extime Travel Essentials pour 32 millions d'euros.

En 2023, les produits provenant des cessions de participations non consolidées correspondaient à la cession de 50 % des titres Extime Duty free Paris et Extime Média pour respectivement 85 millions d'euros et 14 millions d'euros.

12.2.3 Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement

(en millions d'euros)	2024	2023
Encaissements provenant des emprunts à long terme	1 111	740
Remboursement des emprunts à long terme	(939)	(962)
Remboursements des dettes de location et charges financières associées	(28)	(18)
Subventions reçues au cours de la période	8	18
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	(377)	(309)
Dividendes versés aux minoritaires dans les filiales	(25)	(16)
Variation des autres passifs financiers	(24)	(24)
Intérêts payés	(298)	(291)
Intérêts reçus	114	141
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	(458)	(721)

DIVIDENDES VERSÉS

Le détail des dividendes versés aux actionnaires de la société mère est disponible en note 7.1.5.

ENCAISSEMENTS ET REMBOURSEMENTS D'EMPRUNTS (INTÉRÊTS COMPRIS)

Les encaissements (1 111 millions d'euros) et remboursements (-939 millions d'euros) des emprunts à long terme ainsi que les intérêts payés et reçus au 31 décembre 2024 sont détaillés en note 9.4.1.

VARIATION DES AUTRES PASSIFS FINANCIERS

La variation des autres passifs financiers correspond principalement à la variation des comptes bancaires en devises soumis à restriction.

NOTE 13 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'État, les établissements publics et les sociétés participations de l'État ; et
- ◆ ses principaux dirigeants et actionnaires.

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

(en millions d'euros)	Entreprises associées ou contrôlées conjointement		État ou participations de l'État		Autres parties liées		Total groupe	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Chiffre d'affaires	137	138	1 474	1 419	235	175	1 846	1 732
Charges externes (y/c achats immobilisés)	146	132	31	21	366	319	543	472
Actifs financiers	95	100	-	-	-	2	95	102
Autres actifs ⁽¹⁾	17	12	532	526	27	21	576	559
Passifs financiers	-	-	-	-	130	137	130	137
Autres passifs ⁽¹⁾	82	70	286	313	293	329	661	712

(1) Cf. 13.2.1 commentaire « Relations avec l'état français ».

13.1 Relations avec les Entreprises associées ou contrôlées conjointement

13.1.1 Relations avec les joint-ventures commerciales

Dans le cadre du développement des activités commerciales sur les plateformes aéroportuaires, Aéroports de Paris SA, et Extime Food & Beverage Paris ont conclu des conventions permettant à ces sociétés d'exploiter des commerces au sein des aéroports Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle.

Les transactions entre Aéroports de Paris SA et ces sociétés concernent essentiellement :

- ◆ les redevances perçues au titre du droit d'exploitation concédé par Aéroports de Paris SA ; et
- ◆ la rémunération de l'occupation physique des surfaces de vente.

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

13.2 Relations avec l'État et les sociétés participations de l'État

13.2.1 Relations avec l'État français

L'État français détient 50,6 % du capital d'Aéroports de Paris SA et 58,6 % des droits de vote au 31 décembre 2024.

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

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

Les conventions significatives sont présentées ci-après :

- ◆ la relation avec la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) - Les missions de sécurité, la sûreté du transport aérien, le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs constituent des missions de service public dont la mise en œuvre a été déléguée à Aéroports de Paris SA. Les coûts engagés dans le cadre de ces missions sont facturés à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui le finance par le biais de la Taxe de sûreté et de sécurité prélevée auprès des compagnies aériennes. En 2024, les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires s'élèvent à 529 millions d'euros (492 millions en 2023). Au 31 décembre 2024, le montant de la créance vis-à-vis de la DGAC atteint 393 millions d'euros et l'avance de l'Agence France Trésor présentée au sein du poste « Autres dettes et produits constatés d'avance » s'élève à 221 millions d'euros ;

- ◆ trois conventions tripartites conclues les 11 décembre 2020, 15 novembre 2021 et 18 juillet 2022 pour les années 2020, 2021 et 2022 fixant les modalités de remboursement de l'avance faite par l'Agence France Trésor au titre des missions de sécurité, sûreté du transport aérien, et le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs conclue entre Aéroports de Paris SA le ministère de l'Économie non signataire de la convention, l'Agence France Trésor (AFT) et la DGAC pour une durée de 10 ans. Le montant des avances du Trésor versées à Aéroports de Paris SA s'élève à 121,8 millions d'euros pour 2020, 118,9 millions, montants d'euros pour 2021 et 15 millions d'euros pour 2022, montant inclus dans l'assiette des produits lors de leur versement et dans l'assiette des coûts lors de leur remboursement pour le calcul de la taxe de sûreté et de sécurité conformément aux dispositions de l'arrêté du 25 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 30 décembre 2009 sur le calcul de la taxe de sûreté et de sécurité ;

- ◆ la convention de mise à disposition de biens immobiliers, prestations de fournitures (électrique, chauffage, fluides), de services (télécommunication, assistance matérielle, administrative et intellectuelle) et formation à la Direction des Services de navigation aérienne (« DSNA »). Cette convention a été conclue le 27 juillet 2007 pour une durée de 15 ans renouvelable pour la même période ;

- ◆ un protocole cadre conclu avec l'Etat représenté par sa Direction de l'Immobilier fixant les conditions financières et juridiques appliquées aux occupations d'emprises notamment par la Douane, la Police et la Direction Générale de l'aviation civile et la Gendarmerie des Transports Aériens signé le 18 décembre 2024 ayant pour objet de fixer le montant des loyers versés par l'Etat en contrepartie de l'occupation d'emprises sur les aéroports gérés par Aéroports de Paris. Aéroports de Paris et chaque ministère concerné s'engagent à conclure un protocole particulier durant l'année 2025.

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

13.2.2 Relations avec SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts et Consignations, établissements publics

Ces trois entités ont conclu les conventions suivantes :

- ◆ les statuts de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express signés le 5 octobre 2018 ;
- ◆ le pacte d'actionnaires en date du 8 février 2019 concernant la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express ;
- ◆ la convention d'apports en fonds propres des actionnaires au capital de la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express : contrat conclu le 11 février 2019 entre ces trois entités, la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, l'Etat français et BNP Paribas, en application duquel, notamment, Aéroports de Paris s'est engagée, sous certaines conditions, à mettre à disposition un maximum de près de 142 millions d'euros en apport en fonds propre à la société Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express, modifié par avenants du 13 octobre 2022 et du 5 décembre 2024.

13.2.3 Relations avec la société gestionnaire d'infrastructure CDG Express

À fin 2023, près de 1,7 milliards d'euros avait été engagé pour la réalisation des travaux sur l'ensemble du tracé, de Paris-gare de l'Est jusqu'à l'aéroport. Des réalisations structurantes ont été menées en 2023, avec : la finalisation des quais en gare de l'est et la pose des premiers kilomètres de rail ; la mise en service de voies de retournement à la Plaine, après celles du Bourget en 2022, au bénéfice des voyageurs du quotidien, le percement du tunnel sous cap 18 et la finalisation du tunnel sous les pistes à Paris-Charles de Gaulle.

Néanmoins, l'arrêt des chantiers consécutif à la décision du Tribunal administratif de Montreuil a entraîné des conséquences non seulement pour le CDG Express mais aussi pour les autres chantiers de l'axe ferroviaire nord, dans la mesure où les travaux étaient imbriqués. Ainsi, alors qu'un premier report de la mise en service de fin 2023 à fin 2025 avait été décidé par le Gouvernement en 2019 qui a fait l'objet d'un premier avenant à la documentation contractuelle, le Gouvernement a acté une nouvelle reprogrammation de l'ensemble des chantiers. Aussi, en novembre 2021, le Gouvernement a décidé de retenir le schéma de reprogrammation des travaux de l'axe ferroviaire qui décale la mise en service du CDG Express à début 2027, soit le scénario de report le plus court.

Pour tirer les conséquences de cette décision, les discussions relatives à l'avenant 2 à la concession de travaux CDG

Express se poursuivent avec l'État concédant. Celui-ci a confirmé « sa volonté de finaliser, dans les meilleurs délais, les discussions qui traduiront les conséquences du décalage de la mise en service du projet CDG Express en 2027 ».

Avec plus de 70 % des travaux achevés, l'année 2024 a été jalonnée d'avancées significatives sur les 32 km du tracé avec notamment l'achèvement des quais en gare de Paris-Est, la finalisation des ouvrages de Cap 18 avec la pose de la voie sur dalle sur le pont de la chapelle, le lancement des travaux du pont 1 avec la construction, à Saint-Denis, pendant le moratoire des jeux olympiques et paralympiques, du pont des cathédrales et enfin la finalisation des travaux en gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Les travaux de régénération de l'axe ferroviaire nord ont également progressé tout au long de l'année, profitant ainsi à l'ensemble des voyageurs et notamment à ceux du RER B.

2024 fut également marquée par la parution au Journal officiel le 8 novembre dernier, du décret signé par le Premier ministre relatif au nouvel avenant du contrat de concession entre l'Etat et le GI CDG Express réaffirmant ses engagements et confirmant le cap d'une mise en service le 28 mars 2027.

13.2.4 Relations avec la Société du Grand Paris

Afin de développer les capacités d'accueil de l'aéroport Paris-Orly, Aéroports de Paris SA a décidé de créer un bâtiment de jonction entre les terminaux ouest et sud de l'aéroport Paris-Orly. Par ailleurs, dans le cadre du développement des transports du Grand Paris, une gare de métro est en cours de construction afin d'accueillir les lignes de métro n° 14 et n° 18 à l'aéroport Paris-Orly. La mise en service de la ligne 14 a eu lieu le 24 juin 2024; Celle de la ligne 18 à Orly est prévue pour 2027. À ce titre, deux conventions ont été signées entre Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris :

- ◆ une convention d'indemnisation, conclue le 9 janvier 2015, par laquelle la Société du Grand Paris indemnise Aéroports de Paris SA des surcoûts qu'elle doit supporter dans le cadre de la construction du futur bâtiment de jonction en raison du passage des deux tunnels des lignes 14 et 18 de la gare de métro, sous ledit bâtiment. Cette convention a été modifiée par un avenant le 9 août 2015 ;
- ◆ une convention de co-maîtrise d'ouvrage, signée le 16 juillet 2015, en vue de la réalisation sur l'aéroport de Paris-Orly de la gare de métro devant accueillir les deux lignes de métro et des ouvrages aéroportuaires. Aéroports de Paris SA a été désigné maître d'ouvrage unique de l'ensemble de l'opération et a assuré la maîtrise d'œuvre des travaux qui se sont achevés en 2024. Le 6 mars 2017, la SGP et Aéroports de Paris SA ont conclu un avenant n° 1 à cette convention visant à préciser : les différents sous-projets, le coût prévisionnel définitif des travaux, le montant des indemnités versées à Aéroports de Paris SA pour les dommages et surcoûts affectant les ouvrages du fait de la construction de la Gare et la répartition des missions entre les parties. Un nouvel avenant n° 2 a été signé le 8 décembre 2020 pour réajuster le coût prévisionnel définitif des travaux suite aux retours d'appel d'offre sur les différents lots et aux surcoûts liés au décalage de la mise en service de la ligne 18, initialement prévue en 2024 et reportée à 2027. Un avenant n° 3 a été signé le 2 août 2022 pour prendre en compte d'une part la demande de rémunération complémentaire relative aux conséquences des perturbations survenues lors de l'exécution du marché de Génie Civil et d'autre part l'ajout des fiches de modifications approuvées par la SGP. Un avenant n° 4 a été signé le 15 décembre 2023 à la suite de la revalorisation des honoraires pour prendre en compte la complexité du projet ainsi que des missions complémentaires. Cet avenant comprend également les

fiches de modifications approuvées depuis le précédent avenant. Un avenant n°5 a été signé le 3 décembre 2024 à la suite de la fin des travaux pour la mise en service de la ligne 14. Cet avenant comprend également les fiches de modifications approuvées depuis le précédent avenant.

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

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

- ◆ Paris-Le Bourget : le 30 novembre 2018, la Société du Grand Paris a passé un marché avec Aéroports de Paris SA portant mandat de maîtrise d'ouvrage pour la démolition du bâtiment 66 (futur emplacement de la gare Le Bourget Aéroport). Un avenant modifiant le coût de l'opération est en cours de finalisation. Le 17 mai 2019, il a été signé avec la Société du Grand Paris une convention-cadre de financement pour la mise en compatibilité des réseaux d'Aéroports de Paris SA et du SIAH (Syndicat Mixte pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit-Rosne) par Aéroports de Paris SA nécessaire à la réalisation d'un ouvrage annexe (n° 3501P). Le 27 mai 2019, deux conventions subséquentes modifiées par avenants en date du 25 juin 2020, l'une pour les études et pour l'autre sur l'exécution des travaux, pour les travaux afférents à l'ouvrage annexe 3501P ont été signées entre Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris. Le 8 octobre 2019, Aéroports de Paris SA et la Société du Grand Paris ont signé une convention d'indemnisation des études et des travaux sur les bâtiments A1, A3/A4 réalisés par Aéroports de Paris SA nécessaires à la réalisation de la gare Le Bourget Aéroport de la ligne 17 ;
- ◆ Paris-Charles de Gaulle : le 20 décembre 2019 a été signée une convention d'indemnisation par la SGP des interventions que le groupe doit effectuer sur les ouvrages dont il est propriétaire et concernant des travaux préparatoires à la réalisation du métro de la ligne 17 du Grand Paris Express. Le 20 janvier 2020, Aéroports de Paris et la SGP ont signé une convention de coopération sur la zone aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle pour des échanges de données et de collaboration ;
- ◆ le 1^{er} avril 2021, a été signé un protocole d'accord entre Aéroports de Paris et SGP pour poser les principes généraux d'engagement des parties sur les modalités d'implantation de la ligne 17 nord sur l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Il fixe en outre la réalisation de travaux préparatoires ou ouvrages complémentaires qui font l'objet de conventions spécifiques dont :
 - ◆ une convention d'étude pour une pré-passerelle de liaison (1^{er} avril 2021),
 - ◆ des avenants à la convention travaux préparatoires pour des travaux complémentaires et une actualisation des délais,

- ◆ un avenant à la convention travaux préparatoires pour des travaux complémentaires,
- ◆ un accord cadre et son premier marché subséquent pour accompagner la SGP en phase études uniquement dans la prise en compte des contraintes ADP par le projet Ligne 17 Nord dans des démarches aéroportuaires spécifiques,
- ◆ une convention relative au financement des travaux de déconstruction du bâtiment 1273P (Tri Bagages Rapide Sud) à Tremblay-en-France et au Mesnil-Amelot pour la libération de l'emprise chantier de l'Ouvrage Annexe 3704P nécessaire à la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express,
- ◆ une convention de financement des études de la passerelle de liaison module MN/Gare CG2,
- ◆ un nouvel accord cadre pour une mission d'accompagnement aéroportuaire MS02 - Prestations d'accompagnement aéroportuaire « Pendant-Travaux ».

13.2.5 Relations avec la Régie autonome des transports parisiens (RATP)

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

13.2.6 Relations avec Air France-KLM

Les transactions avec Air France-KLM concernent principalement :

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

13.2.7 Relation avec TAV Construction

Le 23 septembre 2021, TAV Construction et Almaty International Airport JSC ont conclu un contrat d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction (EPC) pour 197 millions de dollars américains portant sur la construction d'un nouveau terminal, d'un nouveau bâtiment pour l'aviation générale et d'un nouveau bâtiment gouvernemental pour les VIP. Le montant restant du contrat EPC est de 18 millions de dollars américains.

Le groupe a signé un contrat EPC d'un montant de 657 millions d'euros avec une coentreprise formée par TAV Construction et Sera concernant des investissements supplémentaires pour l'augmentation de la capacité de l'aéroport d'Antalya. En plus du montant de l'EPC, il existe un mécanisme d'ajustement des prix jusqu'à 7,5 % du montant total de l'EPC. Le montant restant du contrat EPC est de 262 millions d'euros.

Le groupe a signé un contrat EPC d'un montant de 202 millions d'euros avec une coentreprise formée par TAV Construction et Sera concernant des investissements supplémentaires pour l'augmentation de la capacité de l'aéroport d'Ankara-Esenboğa. En plus du montant de l'EPC, il existe un mécanisme d'ajustement des prix jusqu'à 7,5 % du montant total de l'EPC. Le montant restant du contrat EPC est de 6 millions d'euros.

13.3 Relations avec les principaux dirigeants et actionnaires

13.3.1 Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants chez Aéroports de Paris SA sont : le Président-directeur général, les membres du comité exécutif (15) et les administrateurs nommés par l'assemblée générale et par l'État (12 administrateurs éligibles et 4 censeurs). La rémunération accordée à ces dirigeants s'élève à 8,7 millions d'euros en 2024 contre 8,3 millions d'euros en 2023. Cette rémunération comprend les avantages court terme (rémunération fixe, variable et avantages en nature), ainsi que les charges patronales correspondantes, les avantages postérieurs à l'emploi, et la

rémunération des administrateurs. L'augmentation est liée à celle de la masse salariale globale des membres du COMEX ; elle est due principalement au delta entre le montant des primes de performances payées en 2023 (au titre de 2022) qui avait été impacté de manière significative par la non atteinte de l'objectif "taux de satisfaction au départ" et celui des primes de performances payées en 2024 (au titre de 2023) qui intégrait l'atteinte de l'ensemble des objectifs 2023 définis.

Le détail des rémunérations est présenté dans le tableau suivant :

(en milliers d'euros)	2024	2023
Rémunération des dirigeants	8 712	8 302
Salaires et traitements	5 814	5 490
Charges sociales	2 311	2 186
Total avantages court terme	8 125	7 676
Avantages postérieurs à l'emploi	135	196
Rémunération des administrateurs	452	430

NOTE 14 ENGAGEMENTS HORS BILAN

14.1 Paiements minimaux futurs

Les paiements minimaux futurs à recevoir du Groupe ADP en tant que bailleur sur les contrats de location existants au 31 décembre 2024 se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2024	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Paiements minimaux futurs à recevoir	3 816	379	1 197	2 240

14.2 Carnet de commandes

(en millions d'euros)	Total au 31/12/2024	0 - 1 an	1 - 5 ans	Plus de 5 ans
Carnet de commandes	66	3	16	47

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

Ainsi, les revenus futurs présentés dans le carnet de commandes du groupe s'élèvent à 66 millions d'euros au 31 décembre 2024 et sont issus des contrats présentant les caractéristiques suivantes :

- ◆ signés à la date de clôture avec des tiers (hors groupe) ;
- ◆ dont l'exécution a commencé à la date de clôture, ou, si le contrat est totalement inexécuté, ne pouvant être résilié par le client sans paiement d'une pénalité ;
- ◆ d'une durée supérieure à 1 an.

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

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

14.3 Engagements donnés et reçus

Les engagements hors bilan se décomposent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Au 31/12/2024	Dont ADP SA	Dont sous groupe TAV	Au 31/12/2023
Engagements hors bilan donnés liés au périmètre du groupe	1	-	-	1
Engagements d'acquisition de titres de participation	1	-	-	1
Engagements hors bilan donnés liés au financement	88	88	-	75
Engagements hors bilan donnés liés aux activités opérationnelles	2 090	624	1 425	2 084
Avals, cautions	1 419	2	1 417	1 228
<i>DHMI</i>	115		115	115
<i>Tunisian Government</i>	16		16	16
<i>Saudi Arabian Government</i>	7		7	6
<i>Fraport Antalya</i>	1 097		1 097	942
<i>TAV Kazakhstan (Almaty)</i>	48		48	45
Garanties à première demande	192	155	-	191
<i>CDG Express</i>	150	150		150
Engagements d'acquisitions d'immobilisations (dont contrat EPC)	337	329	8	494
<i>CDG Canalisation Marne</i>	9	9		23
<i>ORY Extension aires avion Golf (G08, G09 et G10)</i>	27	27		-
<i>CDG Terminal 2A</i>	9	9		29
<i>CDG Rénovation Parc CD</i>	15	15		-
<i>ORY P2 ESPLANADE</i>	28	28		21
<i>ORY Equipements ACU</i>	14	14		-
<i>Contrats EPC</i>	8		8	149
Autres	142	138	-	171
<i>GI CDG Express</i>	138	138		138
TOTAL ENGAGEMENTS DONNÉS	2 179	712	1 425	2 160
Engagements hors bilan reçus liés aux activités opérationnelles	197	119	50	269
Avals, cautions	115	43	50	150
Garanties à première demande	79	73	-	116
Autres	3	3	-	3
TOTAL ENGAGEMENTS REÇUS	197	119	50	269

Aéroports de Paris SA

Les cautions accordées et les garanties à premières demandes correspondent principalement à une garantie de paiement à première demande au bénéfice du GI CDG Express pour 150 millions d'euros.

Par rapport au 31 décembre 2023 (345 millions d'euros), les engagements hors bilan sur acquisition d'immobilisations sont en diminution de 16 millions d'euros. Cette baisse s'explique par la reprise des investissements à horizon 2026.

Les principaux mouvements de l'année 2024 ayant contribué à la variation du montant des engagements hors bilan sont les suivants :

- ◆ la revalorisation, l'électrification et la mise en conformité du parking P2 pour en faire le parking de référence de Paris-Orly (déploiement massif de bornes de rechargement électrique) ; sauvegarde et réparation de la structure du futur parking P2, amélioration de la sécurité incendie, reprise d'étanchéité et réaménagement du niveau Arrivée Esplanade ORY 12 et du viaduc Départ) ;

- ◆ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10 à Paris-Orly ;
- ◆ l'extension des aires avions Golf de l'aéroport Paris-Orly, avec la création de nouveaux postes avions mixtes G08, G09 et G10 à Paris-Orly ;
- ◆ la fourniture, l'installation et le raccordement de PCA (Pré Conditioned Air) sur les postes avions de Paris-Orly.

Les engagements donnés aux salariés sont présentés en note 5. 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 aéroports détenus par Aéroports de Paris SA, 70 % de la plus-value entre le prix de marché de ces actifs et leur valeur dans les comptes de l'entreprise soit versée à l'état. Cette disposition concerne notamment les Aéroports d'aviation générale.

Les autres engagements donnés comprennent principalement le montant des apports en capital à réaliser par Aéroports de Paris SA au titre du financement du projet CDG Express pour un montant de 138 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 donnés liés au financement comprennent également l'engagement de versements restants sur les fonds d'investissements pour 66 millions d'euros.

Par ailleurs, une garantie de passif de 22 millions d'euros a été accordée à la société Artelia dans le cadre de la cession d'ADP Ingénierie.

TAV Airports

Les principaux engagements donnés par TAV Airports et ses filiales s'élevaient au 31 décembre 2024 à 1 425 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.
- ♦ TAV Ankara est tenue de donner une lettre de garantie de 30 millions d'euros au DHMI.

PRINCIPALES GARANTIES ACCORDÉES À GACA (GENERAL AUTHORITY OF CIVIL AVIATION) EN ARABIE SAOUDITE

Le groupe est tenu au 31 décembre 2024 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 7 millions de dollars (équivalent à 7 millions d'euros) à GACA conformément à l'accord BTO (*Building Transfer Operating*) signé avec GACA en Arabie saoudite.

PRINCIPALES GARANTIES ACCORDÉES À OACA (OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AÉROPORTS) EN TUNISIE

Le groupe est tenu au 31 décembre 2024 de donner une lettre de garantie d'un montant équivalent à 9 millions d'euros au ministère de la Propriété de l'État et des Affaires foncières ainsi qu'une lettre de garantie d'un montant équivalent à 7 millions d'euros conformément à l'accord BTO (*Building Transfer Operating*) signé avec OACA en Tunisie.

PRINCIPALES GARANTIES ACCORDÉES ET REÇUES PAR ALMATY

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

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

Le groupe est tenu de financer les déficits de l'AIA à hauteur de 50 millions de dollars américains jusqu'au 30 juin 2025 ou jusqu'à la date d'achèvement financier, selon la dernière éventualité. La date d'achèvement financier est définie comme un taux de couverture de la dette minimum de 1,30 et au moins deux paiements de principal effectués. Le groupe a fourni une lettre de crédit d'un montant de 50 millions de dollars américains pour couvrir cette obligation.

Garantie d'achèvement EPC : cette garantie est déclenchée en cas de dépassement des coûts EPC (engineering procurement and Construction). Le coût EPC est fixé dans le contrat EPC à 197 millions de dollars américains. Par ailleurs, le groupe a reçu une garantie de performance de 5 % (10 millions de dollars américains) qui couvre les obligations du constructeur dans le cadre du contrat EPC. Le montant restant sur ce contrat EPC est de 0,3 millions de dollars au 31 décembre 2024.

PRINCIPALES GARANTIES ACCORDÉES ET REÇUES PAR ANTALYA

Le groupe TAV s'est porté garant de 50 % de l'emprunt bancaire utilisé pour le financement du paiement initial pour un montant de 1 097 millions d'euros. Ce paiement initial correspond à la quote-part du groupe TAV dans les avances de 25 % payées pour le renouvellement de la concession Antalya, dont le montant net des redevances à horizon 2052 s'élève à 5,4 milliards d'euros.

PRINCIPALES GARANTIES DONNÉES POUR ANKARA

Le groupe a signé un EPC avec une coentreprise formée par TAV Construction et Sera concernant des investissements supplémentaires pour l'augmentation de la capacité de l'aéroport d'Ankara-Esenboğa.

Le montant restant de ce contrat EPC est de 8 millions d'euros.

NOTE 15 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 des passifs éventuels :

- ◆ un contentieux est pendant devant les tribunaux turcs concernant le taux de retenue à la source appliqué aux dividendes versés par une filiale turque ;
- ◆ des associations professionnelles de compagnies aériennes ont saisi le Conseil d'État d'une demande d'annulation de la décision n° 2024-001 du 18 janvier 2024 de l'Autorité de régulation des transports relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget depuis du 1^{er} avril 2024. Aucune date d'audience de plaidoirie n'a encore été fixée.

NOTE 16 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Il n'y a pas d'événements postérieurs à la clôture.

NOTE 17 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

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

<i>(en milliers d'euros)</i>	Au 31/12/2024		Au 31/12/2023	
	DELOITTE	EY	DELOITTE	EY
Société mère	990	883	938	812
Filiales intégrées globalement	1 510	240	1 333	249
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	2 500	1 123	2 271	1 061
Société mère	265	295	-	-
Certification des informations en matières de durabilité (CSRD)	265	295	-	-
Société mère	83	190	13	176
Filiales intégrées globalement	99	28	776	142
Services autres que la certification des comptes	182	218	789	318
TOTAL	2 947	1 636	3 060	1 379

Au 31 décembre 2024, les services autres que la certification des comptes concernent principalement :

- ◆ la revue des informations environnementales, sociales et sociétales ;
- ◆ des attestations diverses et des diligences sur des projets de transactions.

NOTE 18 PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION ET SOCIÉTÉS NON CONSOLIDÉES

Les principales évolutions de périmètre et changements de dénomination sociale de sociétés du groupe en 2024 sont présentés en note 3.2.1.

Au 31 décembre 2024, 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 activities)	1 rue de France - 93290 Tremblay-en-France	France	MÈRE
FILIALES (intégrées globalement)			
Commerces et services:			
Extime Duty Free Paris	Roissy-pôle - Le Dôme - 3 rue de la Haye - 93290 Tremblay-en-France	France	51 %
Extime Média	17 rue Soyer - 92200 Neuilly sur Seine	France	50 %
Extime Travel Essentials Paris	55 rue Deguingand - 92300 Levallois Perret	France	50 %
Extime Food & Beverage	1 rue de France - 93290 Tremblay-en-France	France	100 %
Campus Extime	Le Dôme 3 rue de La Haye - 93290 Tremblay-en-France	France	100 %
Extime PS	c/o The Corporation Trust Company, 1209 Orange Street Wilmington, DE 19801	États-Unis	100 %
Paris Experience Group	194 rue de Rivoli - 75001 Paris	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 ⁽¹⁾	Mailina street no.2 Turksibskiy district 050039 Almaty	Kazakhstan	46 %
Venus Trading LLP ⁽¹⁾	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 %
ID Services	Parc Orsay Université bâtiment G, 4 rue Jacques Monod - 91400 Orsay	France	100 %
Wifi Metro	2 place de Londres - 93290 Tremblay en France	France	60 %
ADP Invest	1 rue de France - 93290 Tremblay en France	France	100 %

(1) 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
CO-ENTREPRISES ET ENTREPRISES ASSOCIÉES (mises en équivalence)			
Commerces et services:			
EPIGO Présidence	3 place de Londres – bâtiment Uranus – Continental Square 1 – Aéroport Roissy Charles de Gaulle – 93290 Tremblay en France	France	50 %
Extime Food and Beverage Paris	Parc d'activité Roméo – Bâtiment A12-A16 Rue de la Soie 94390 Orly France	France	50 %
Immobilier:			
SCI Cœur d'Orly Bureaux	30 avenue Kleber 75016 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	12 %
Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel SA (SCNP)	Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Rotonda Oriente, 4° piso, comuna de Pudahuel, Santiago	Chili	45 %
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 %
Fraport IC İċtaş 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:			
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).

Entités	Activités	Pays	% de détention	Détenue par
PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (sans activité ou activité non significative)				
International et développements aéroportuaires :				
Matar	Contrat d'exploitation du terminal Hadj à Djeddah	Arabie saoudite	5 %	ADP International
Lanzajet	Développeur/producteur de carburant d'aviation durable	États-Unis	N/A	ADP International
ADP Airport Services (ADPAS)	For airport operations	France	100 %	ADP International
Autres activités:				
OnePark	Éditeur de logiciel de distribution de places de parking	France	1 %	ADP Invest
Outsight	Solution d'exploitation de la donnée spatiale par la technologie Lidar	France	3 %	Aéroports de Paris SA
Welcome to the Jungle	Plateforme hybride spécialisée dans le recrutement et la marque employeur	France	2 %	ADP Invest
WaltR	Outil basé sur l'imagerie sol et spatiale, permettant de suivre les émissions polluantes et de gaz à effet de serre	France	8,7 %	ADP Invest
WeMaintain	Évolue sur le marché des équipements mécaniques des infrastructures (ascenseurs, escaliers mécaniques, trottoirs roulants)	France	2 %	ADP Invest
Skyports	Exploitant de vertiports	Angleterre	3,9 %	Aéroports de Paris SA
PARTICIPATIONS DANS DES SOCIÉTÉS N'ENTRANT PAS DANS LE PÉRIMÈTRE (Fonds d'investissement) ⁽¹⁾				
Équipe 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, en Chine et aux 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, en Chine et aux États-Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Ellona (Ex Rubix)	Développement de solutions de mesure et d'identification des nuisances	France	N/A	ADP Invest
LAC1	Fonds multisectoriel spécialisé dans le Public Equity en France (sociétés cotées)	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Cathay Innovation III	Portefeuille de participations avec un fort potentiel de développement en Europe, en Chine et aux États-Unis	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Solar Impulse	Fond d'investissement visant à accélérer la décarbonation, avec un fort angle industriel	France	N/A	Aéroports de Paris SA
Clean H2	Fonds d'investissement spécialisé dans l'hydrogène propre	France	N/A	Aéroports de Paris SA

(1) Classification IFRS 9 : les variations de juste valeur sont enregistrées en résultat.