

GROUPE AIR FRANCE-KLM

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

1^{er} janvier 2022 - 31 décembre 2022

Établis conformément aux principes de comptabilisation et méthodes d'évaluation des normes IFRS
adoptées par l'Union Européenne

Table des matières

États financiers consolidés	3
Compte de résultat consolidé	3
État du résultat global consolidé	4
Bilan consolidé	5
Variation des capitaux propres consolidés	7
Tableau des flux de trésorerie consolidé	8
Notes aux états financiers consolidés	10

5.2 ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

5.2.1 Compte de résultat consolidé

Période du 1er janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	Notes	2022	2021
Produits des activités ordinaires		26 393	14 315
Charges externes	7	(16 297)	(8 829)
Frais de personnel	8	(7 289)	(5 340)
Impôts et taxes		(156)	(116)
Autres produits et charges d'exploitation courants	9	964	715
EBITDA		3 615	745
Amortissements, dépréciations et provisions	10	(2 422)	(2 371)
Résultat d'exploitation courant		1 193	(1 626)
Cessions de matériels aéronautiques	11	66	(19)
Autres produits et charges non courants	11	(65)	(887)
Résultat des activités opérationnelles		1 194	(2 532)
Coût de l'endettement financier brut	12	(569)	(730)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	41	2
Coût de l'endettement financier net	12	(528)	(728)
Autres produits et charges financiers	12	(324)	(289)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		342	(3 549)
Impôts	13.1	390	282
Résultat net des entreprises intégrées		732	(3 267)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	20	12	(27)
Résultat net		744	(3 294)
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle		16	(2)
Résultat net : Propriétaires de la société mère		728	(3 292)
Résultat net - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	14	0,35	(5,95)
- dilué		0,31	(5,95)

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

5.2.2 État du résultat global consolidé

Période du 1er janvier au 31 décembre	Notes	2022	2021
(en millions d'euros)			
Résultat net		744	(3 294)
Couverture des flux de trésorerie et coût de couverture			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global	29.6	857	541
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat	29.6	(1 002)	(272)
Écart de change résultant de la conversion		4	3
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	13.2	34	(72)
Total des autres éléments recyclables du résultat global		(107)	200
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies		410	772
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		(6)	(2)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	13.2	(41)	(171)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		363	599
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		256	799
Résultat global		1 000	(2 495)
— Propriétaires de la société mère		984	(2 495)
— Participations ne donnant pas le contrôle		16	-

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

5.2.3 Bilan consolidé

Actif (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Goodwill	15	225	222
Immobilisations incorporelles	16	1 337	1 235
Immobilisations aéronautiques	17	10 614	10 466
Autres immobilisations corporelles	17	1 375	1 402
Droits d'utilisation	19	5 428	5 148
Titres mis en équivalence	20	120	109
Actifs de retraite	21	39	-
Autres actifs financiers non courants	23	1 184	951
Actifs financiers dérivés non courants	37	262	143
Impôts différés	13.4	714	278
Actif non courant		21 298	19 954
Autres actifs financiers courants	23	620	484
Actifs financiers dérivés courants	37	327	469
Stocks et en-cours	24	723	567
Créances clients	25	1 785	1 511
Autres actifs courants	26	847	966
Trésorerie et équivalents de trésorerie	27	6 626	6 658
Actifs détenus en vue de la vente	28	79	74
Actif courant		11 007	10 729
Total actif		32 305	30 683

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Bilan consolidé (suite)

Passif et capitaux propres	Notes	31 décembre 2022	31 décembre 2021
(en millions d'euros)			
Capital	29.1	2 571	643
Primes d'émission et de fusion	29.2	5 217	4 949
Actions d'autocontrôle	29.3	(25)	(25)
Titres subordonnés à durée indéterminée	29.4	933	3 151
Réserves et résultat	29.5	(11 700)	(12 542)
Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère		(3 004)	(3 824)
Participations ne donnant pas le contrôle	29.7	524	8
Capitaux propres		(2 480)	(3 816)
Provisions retraite	30	1 634	1 939
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	31	4 149	4 055
Passifs financiers non courants	32	9 657	11 274
Dettes de loyers non courantes	33	3 318	2 924
Passifs financiers dérivés non courants	37	21	25
Impôts différés	13.4	1	1
Autres passifs non courants	36	2 343	2 555
Passif non courant		21 123	22 773
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	31	740	885
Passifs financiers courants	32	896	1 215
Dettes de loyers courantes	33	834	825
Passifs financiers dérivés courants	37	83	46
Dettes fournisseurs		2 424	1 850
Titres de transport émis et non utilisés		3 725	2 644
Programme de fidélisation	35	900	888
Autres passifs courants	36	4 057	3 369
Concours bancaires	27	3	4
Passif courant		13 662	11 726
Total passif		34 785	34 499
Total capitaux propres et passifs		32 305	30 683

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

5.2.4 Variation des capitaux propres consolidés

(en millions d'euros)	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres – propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
31 décembre 2020 – publié ⁽¹⁾	428 634 035	429	4 139	(25)	-	(9 970)	(5 427)	9	(5 418)
Changement de méthode comptable ⁽¹⁾		-	-	-	-	76	76	-	76
1er janvier 2021 – retraité ⁽¹⁾	428 634 035	429	4 139	(25)	-	(9 894)	(5 351)	9	(5 342)
Autres éléments du résultat global		-	-	-	-	797	797	2	799
Résultat de la période		-	-	-	-	(3 292)	(3 292)	(2)	(3 294)
Résultat global		-	-	-	-	(2 495)	(2 495)	-	(2 495)
Augmentation de capital	213 999 999	214	810	-	-	-	1 024	-	1 024
Titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	3 000	(3)	2 997	-	2 997
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	151	(151)	-	-	-
Dividendes payés		-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Autre		-	-	-	-	1	1	-	1
31 décembre 2021	642 634 034	643	4 949	(25)	3 151	(12 542)	(3 824)	8	(3 816)
Autres éléments du résultat global		-	-	-	-	256	256	-	256
Résultat de la période		-	-	-	-	728	728	16	744
Résultat global		-	-	-	-	984	984	16	1 000
Augmentation de capital	1 927 902 102	1 928	268	-	-	-	2 196	-	2 196
Augmentation de capital souscrite par les participations ne donnant pas le contrôle		-	-	-	-	-	-	3	3
Titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	(2 100)	(4)	(2 104)	497	(1 607)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	(118)	(139)	(257)	-	(257)
Autres		-	-	-	-	1	1	-	1
31 décembre 2022	2 570 536 136	2 571	5 217	(25)	933	(11 700)	(3 004)	524	(2 480)

(1) Depuis le 1er janvier 2021, le Groupe Air France-KLM applique la décision IFRIC relative à la norme IAS 19 "Avantages du personnel", décrite en note 5.1 "Principes comptables" des états financiers consolidés au 31 décembre 2021. Ce changement a été appliqué de manière rétrospective et l'impact sur les capitaux propres du Groupe au 1er janvier 2021 s'établit à 76 millions d'euros.

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

5.2.5 Tableau des flux de trésorerie consolidé

Période du 1 janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	Notes	2022	2021
Résultat net		744	(3 294)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	10	2 422	2 371
Dotations nettes aux provisions financières	12	145	115
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(92)	18
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	1	(26)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(4)	(39)
Écart de change non réalisé		151	257
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	(12)	27
Impôts différés	13	(436)	(284)
Pertes de valeur	42.2	32	40
Autres éléments non monétaires	42.2	(63)	739
Capacité d'autofinancement		2 888	(76)
(Augmentation) / diminution des stocks		(155)	(41)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(146)	(239)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		570	395
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés		1 092	227
Variation des autres actifs et autres passifs		607	1 268
Variation du besoin en fonds de roulement		1 968	1 610
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		4 856	1 534
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(3)	(4)
Investissements corporels et incorporels	18	(2 972)	(2 202)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées		(1)	75
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	11	880	899
Dividendes reçus		2	2
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(59)	(9)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(2 153)	(1 239)

Période du 1 janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	Notes	2022	2021
Augmentation de capital	29.1	1 551	1 024
Augmentation de capital souscrite par les participations ne donnant pas le contrôle	29.7	3	-
Titres subordonnés	29.4	(969)	-
Coupons sur titres subordonnés	29.4	(252)	-
Émission de nouveaux emprunts	32	1 110	1 724
Remboursement d'emprunts	32	(3 078)	(1 993)
Paiements de dettes de loyers	33	(861)	(862)
Nouveaux prêts		(305)	(188)
Remboursement des prêts		45	219
Dividendes distribués		-	(1)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(2 756)	(77)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		22	14
Variation de la trésorerie nette		(31)	232
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	27	6 654	6 422
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	27	6 623	6 654
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		41	55
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(586)	(563)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		19	(12)

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

5.3 NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Note 1	Description de l'activité	11	Note 23	Autres actifs financiers	51
Note 2	Développement durable et climat	11	Note 24	Stocks et encours	52
Note 3	Événements significatifs	13	Note 25	Créances clients	52
Note 4	Règles et méthodes comptables	17	Note 26	Autres actifs	53
Note 5	Évolution du périmètre de consolidation	31	Note 27	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	53
Note 6	Informations sectorielles	31	Note 28	Actifs détenus en vue de la vente	53
Note 7	Charges externes	35	Note 29	Capitaux propres	53
Note 8	Frais de personnel et effectifs	36	Note 30	Provisions retraites	58
Note 9	Autres produits et charges d'exploitation courants	37	Note 31	Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions	63
Note 10	Amortissements, dépréciations et provisions	37	Note 32	Passifs financiers	66
Note 11	Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants	38	Note 33	Dettes de loyers	73
Note 12	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	39	Note 34	Dettes nettes	74
Note 13	Impôts	40	Note 35	Programme de fidélisation	75
Note 14	Résultat net - part du groupe par action	43	Note 36	Autres passifs	76
Note 15	Goodwill	44	Note 37	Informations relatives à la gestion des risques financiers	76
Note 16	Immobilisations incorporelles	45	Note 38	Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur	85
Note 17	Immobilisations corporelles	46	Note 39	Commande de matériels aéronautiques	86
Note 18	Investissements corporels et incorporels	47	Note 40	Autres engagements	87
Note 19	Droits d'utilisation	47	Note 41	Parties liées	89
Note 20	Titres mis en équivalence	48	Note 42	Tableau des flux de trésorerie consolidé et flux de trésorerie libre d'exploitation	92
Note 21	Actifs de retraite	49	Note 43	Honoraires de commissaires aux comptes	93
Note 22	Test de valeur d'actif	49	Note 44	Périmètre de consolidation	94

NOTE 1 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

Le terme « Air France - KLM » utilisé ci-après fait référence à la société holding Air France - KLM SA régie par le droit français. Le terme « Groupe » concerne l'ensemble économique composé d'Air France - KLM et de ses filiales. Le Groupe dont le siège social est situé en France, constitue un des plus grands groupes aériens mondiaux.

Son activité principale Réseau se compose du transport aérien de passagers sur vols réguliers et le cargo. Les activités du Groupe incluent également la maintenance aéronautique, le transport de passagers sur vols «

Loisirs » (Transavia) et toute autre activité en relation avec le transport aérien.

La société anonyme Air France - KLM, domiciliée au 7, rue du cirque 75008 Paris - France, est l'entité consolidante du groupe Air France - KLM. Air France - KLM est coté à Paris (Euronext) et Amsterdam (Euronext).

La monnaie de présentation du Groupe, qui est également la monnaie fonctionnelle d'Air France - KLM, est l'euro.

NOTE 2 DÉVELOPPEMENT DURABLE ET CLIMAT

Le changement climatique est une préoccupation majeure pour l'industrie du transport aérien et en particulier pour le groupe Air France-KLM. Les attitudes à l'égard de l'acceptabilité de la croissance du transport aérien évoluent tant au niveau politique qu'au niveau de la société au sens large. La France et les Pays-Bas ont mis en œuvre des politiques visant à assurer la transition vers une société neutre en carbone d'ici 2050.

Le groupe Air France-KLM entend être un acteur clé de la transformation de son secteur d'activité, et vise à occuper un rôle et une influence de premier plan.

Jouer un rôle actif pour faire progresser l'ambition de zéro émission nette à l'horizon 2050 en tant qu'industrie, et s'engager à atteindre des objectifs fondés sur la science conformément aux critères SBTi approuvés en novembre 2022, sont un marqueur fort pour le Groupe, reflétant l'évolution de la perception du voyage par la population et les appels à une utilisation plus responsable du transport aérien. Les efforts du Groupe en matière d'environnement sont résumés dans un Plan d'action pour le climat, avec l'objectif de réduire de 30% les émissions de CO₂ en 2030 par rapport à 2019, notamment en incorporant progressivement du carburant d'aviation durable (SAF) et en investissant dans le renouvellement de la flotte du Groupe pour des avions de nouvelle génération émettant jusqu'à 25% de CO₂ en moins.

Air France-KLM évalue régulièrement ses performances extra-financières à travers les notations de Standard and

Poor's (S&P), DJSI, CDP, Ecovadis, Climate Action 100+ et Sustainalytics.

En 2022, pour la dix-huitième année consécutive, Air France-KLM figure dans les indices de développement durable Dow Jones (DJSI World et Europe), l'agence de notation Ecovadis a décerné à Air France-KLM la médaille d'or (se classant parmi les 3 % du niveau le plus élevé), tandis que le CDP a attribué au Groupe la note C (niveau de sensibilisation) pour le questionnaire changement climatique.

Par ailleurs, afin d'objectiver sa performance ESG et d'améliorer sa stratégie et ses pratiques, Air France-KLM a sollicité de manière proactive une évaluation ESG indépendante auprès de Standard and Poor's, devenant ainsi le premier groupe aérien à être évalué par le biais d'une notation ESG sur demande. En 2021, Standard & Poor's (S&P) Global Ratings a attribué à Air France-KLM une note ESG de 64/100. Par cette notation, le Groupe figure en bonne position parmi les acteurs de l'industrie du transport aérien pour la gestion de son exposition significative aux défis environnementaux. En conclusion, S&P estime que le groupe Air France-KLM est bien préparé à gérer les risques ESG auxquels sont confrontées les compagnies aériennes à court et moyen terme.

Les états financiers du Groupe intègrent les enjeux liés au changement climatique et au développement durable dans un certain nombre de dispositifs décrits ci-après.

2.1 Évaluation des actifs et prise en compte des risques environnementaux

L'impact du changement climatique à court et moyen terme a été pris en compte pour la préparation des états financiers du Groupe clos au 31 décembre 2022. Les risques physiques ainsi identifiés n'ont cependant pas été considérés comme pouvant affecter significativement la continuité opérationnelle, compte tenu de l'exploitation d'un réseau équilibré entre les différents continents et de la flexibilité de la flotte permettant de minimiser les conséquences économiques de la survenance d'événements climatiques extrêmes.

Les impacts liés aux évolutions réglementaires attendues ou probables (renchérissement du coût des crédits

carbone, compensation CO₂, développement du carburant d'aviation durable « SAF »), la capacité du Groupe à répercuter les surcoûts sur le prix des billets, tout comme les investissements et les amortissements liés au plan de renouvellement de la flotte, en cohérence avec les objectifs de réduction des émissions de CO₂ validés par SBTi, sont intégrés dans le plan à cinq ans du Groupe Air France-KLM, et par conséquent dans les tests de recouvrabilité des actifs (voir Note 22 "Test de valeur d'actif").

En 2022, les objectifs environnementaux du Groupe n'ont par ailleurs pas conduit à constater de dépréciation ou d'accélération d'amortissements sur ses actifs.

2.2 Investissements et financements durables

Le groupe Air France-KLM s'est engagé à réduire ses émissions de CO₂ par passager/km de 30% d'ici 2030 par rapport à 2019. A l'heure actuelle, un des moyens les plus efficaces de réduire l'empreinte carbone est d'investir dans une flotte plus économe en carburant. Le Groupe mise sur la simplification et la rationalisation de la flotte pour la rendre plus compétitive. La transformation du Groupe se poursuit donc avec l'arrivée d'avions plus modernes et performants avec un impact environnemental significativement moindre et un impact sonore réduit.

Pour soutenir ses investissements, le Groupe a conclu des contrats de financement sécurisés intégrant les enjeux en matière de développement durable, grâce auxquels le Groupe bénéficie de conditions de financement plus avantageuses en cas d'atteinte d'objectifs liés au renouvellement de la flotte et à l'incorporation de carburants d'aviation durables ("SAF").

Par ailleurs, Air France-KLM a émis le 9 janvier 2023 des obligations liées au développement durable pour un montant total de 1 milliard d'euros (voir Note 3.3 "Événements postérieurs à la clôture"). Les coupons des obligations seront indexés à l'objectif du Groupe de réduire de 10% ses émissions de gaz à effet de serre liées au kérosène (scope 1 et 3) par revenue/tonne/kilomètre (RTK) d'ici 2025 par rapport à 2019, dans le cadre de sa feuille de route globale de décarbonation.

2.2.1 Modernisation de la flotte

Le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes du Groupe pour des avions de nouvelle génération, jusqu'à 25% plus efficaces en termes de consommation de carburant et donc d'émissions de CO₂ et générant moins de bruit, s'est traduit par des dépenses d'investissements en matériel aéronautiques pour un montant de 1 332 millions d'euros au 31 décembre 2022 (1 047 millions d'euros au 31 décembre 2021) (voir Note 18 "Investissements corporels et incorporels").

Poursuivant le plan de renouvellement de sa flotte, le Groupe va continuer à recevoir de nouveaux appareils au cours des prochaines années, avec l'objectif d'atteindre plus de deux tiers d'avions de nouvelle génération en 2028 (voir Note 39 "Commande de matériels aéronautiques").

2.2.2 Autres investissements

Afin d'adapter son activité aux enjeux climatiques et notamment d'atteindre l'objectif de neutralité carbone des opérations au sol d'ici 2030, le Groupe mène une politique d'investissement durable et investit par exemple dans du matériel de piste 100 % électrique (véhicules, tracteurs et matériel de chargement) et la rénovation énergétique de ses bâtiments.

Ces investissements ont représenté 52 millions d'euros au 31 décembre 2022 (40 millions d'euros au 31 décembre 2021).

2.3 Droits d'émission de gaz à effet de serre – Compensation CO₂ et approvisionnement en SAF

Depuis le 1er janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (Emission Trading Scheme) pour tous les vols à destination et au départ de l'Espace économique européen, comme décrit dans la Note 4.23 "Droit d'émission de gaz à effet de serre" et la Note 37.4 "Risque crédit carbone". À ce titre, le Groupe doit acheter des quotas de CO₂ afin de compenser ses émissions. Le Groupe comptabilise les quotas de CO₂ en

immobilisations incorporelles. Ces immobilisations sont non amortissables.

Au 31 décembre 2022, la valorisation des quotas CO₂ liés au programme ETS au bilan du Groupe représentait 208 millions d'euros (74 millions d'euros au 31 décembre 2021) (voir Note 16 "Immobilisations incorporelles"). Dans le cadre de son obligation de restitution des quotas correspondant à ses émissions, le Groupe a enregistré une dépense nette de 137 millions d'euros au 31 décembre 2022 (32 millions d'euros au 31 décembre 2021)

correspondant aux meilleures estimations de ses émissions au titre de l'exercice (voir Note 9 "Autres produits et charges d'exploitation courants"). Enfin, le Groupe dispose d'instruments de couverture des quotas CO₂ pour un montant de 12 millions d'euros au 31 décembre 2022 (142 millions d'euros au 31 décembre 2021) (voir Note 29.6 "Réserves sur instruments dérivés").

Depuis le 1er janvier 2020, Air France compense l'intégralité des émissions de CO₂ de ses clients sur les lignes domestiques en France. Les achats de crédits représentant la compensation carbone, auprès notamment du partenaire Ecoact, sont comptabilisés en immobilisations incorporelles, pour un montant de 2 millions d'euros au 31 décembre 2022 (2 millions d'euros au 31 décembre 2021) (voir Note 16 "Immobilisations incorporelles") et font l'objet d'une provision pour un montant de 5 millions d'euros au 31 décembre 2022 (montant non provisionné au 31 décembre 2021), correspondant aux meilleures estimations de ses émissions au titre de l'exercice (voir Note 9 "Autres produits et charges d'exploitation courants").

Afin de sécuriser ses achats de carburant d'aviation durable (SAF) et ainsi atteindre les objectifs de décarbonation du Groupe notamment via l'incorporation d'au moins 10% de SAF à horizon 2030, Air France-KLM a signé en octobre 2022 deux contrats avec les fournisseurs Nesté et DG Fuels portant sur l'approvisionnement de 1,6 million de tonnes de SAF entre 2023 et 2036 (voir Note 40.1 "Engagements donnés"). En décembre 2022, Air France-KLM a également signé un protocole d'accord avec TotalEnergies pour la fourniture de 0,8 million de tonnes de SAF aux compagnies du Groupe sur une période de 10 ans, dès 2023.

Depuis le 1er janvier 2022, afin de faire face aux coûts supplémentaires liés aux achats obligatoires de SAF, le Groupe Air France-KLM a introduit une surcharge spécifique appliquée sur les billets au départ de France et des Pays-Bas. Au 31 décembre 2022, le montant total de la surcharge collectée représente 48 millions d'euros, intégralement affectée à l'achat de SAF.

2.4 Autres dépenses et engagements

Les critères de performance pris en compte pour le calcul des éléments de rémunération variable annuelle comme à long terme des dirigeants (voir Note 41.1 "Transactions avec les principaux dirigeants") intègrent des indicateurs extra-financiers liés au développement durable, respectivement le respect de la trajectoire de la feuille de route environnementale 2030 et l'objectif de 50 % de réduction des émissions de CO₂ (mesuré en gCO₂/passager/km, incluant les mesures de marché) sur la période 2005-2030.

Par ailleurs, KLM a pris des engagements en matière de développement durable dans le cadre des conditions associées au prêt direct accordé par l'État néerlandais (voir Note 32.3 "Aides financières des États français et néerlandais"), tout comme Air France dans le cadre du prêt garanti par l'État français et la Stratégie Nationale de Bas Carbone en France.

NOTE 3 ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1 Continuité d'exploitation

La propagation mondiale de la Covid-19 depuis le début de 2020 a eu un impact majeur sur le trafic aérien dans le monde. Les conditions très strictes sur les voyages mondiaux adoptées par de nombreux pays à partir de mars 2020 ont entraîné une contraction du trafic aérien. La reprise s'est amorcée à partir du second semestre 2021 et a continué de se poursuivre amplement au cours de l'année 2022.

Les mesures fortes prises par le Groupe pour limiter les effets de la Covid-19 sur l'activité depuis le début de la pandémie se sont adaptées tout au long de l'année 2022 à l'évolution de la situation. Elles comprennent, entre autres, l'adaptation de la capacité offerte en fonction de la demande, la sécurisation de la trésorerie, le refinancement systématique des nouveaux avions livrés et des mesures salariales.

En complément, la crise ukrainienne a des répercussions sur l'activité du Groupe qui a suspendu depuis février

2022 et jusqu'à nouvel ordre la desserte et le survol de l'Ukraine et de la Russie. Les lignes vers les 2 pays représentaient moins de 1% de l'activité Réseau du Groupe en termes de chiffres d'affaires. L'impact des allongements des routes vers la Chine, le Japon et la Corée du Sud est toutefois limité. Dans le respect des sanctions décidées par les pays occidentaux à l'égard de la Russie, les activités de maintenance du Groupe pour les compagnies russes ont été suspendues sans générer d'impact significatif. Enfin, bien que la crise ukrainienne conduise les prix du pétrole à des niveaux élevés avec de fortes variations, la politique de couverture carburant du Groupe a permis d'atténuer les effets sur les états financiers consolidés du Groupe au 31 décembre 2022.

Adaptation de la capacité offerte et réduction de coûts

La capacité siège-kilomètres disponible pour le Passage et Transavia a été supérieure de 44% sur l'année 2022 par rapport à l'année 2021, en réponse à la reprise de la demande et a atteint 82% du niveau de 2019 pour le Passage et une capacité supérieure de 14% à celle de 2019 pour Transavia.

Le revenu par passagers-kilomètres pour le Passage et Transavia a bondi de 105% sur l'année 2022 par rapport à l'année 2021. L'activité cargo a continué à bénéficier d'un contexte porteur avec des tonnes-kilomètres disponibles en augmentation de 16 % par rapport à l'année 2021. En conséquence, les revenus totaux ont augmenté de 84 % comparé à l'année dernière et s'élèvent à 26 393 millions d'euros, soit 97% du montant de 2019 et une progression de 84% par rapport à 2021.

En 2023, la capacité Passage est prévue entre 90% et 95% de la capacité de 2019 et celle de Transavia est prévue supérieure de 35% à celle de 2019. Au global, la capacité du Groupe pour 2023 est prévue entre 95 et 100% du niveau de 2019.

En parallèle, les charges externes s'élèvent à (16 297) millions d'euros, soit une augmentation de 85% par rapport à 2021 principalement portée par les coûts du carburant. Après couvertures, ces derniers s'élèvent à (7 241) millions d'euros en 2022 contre (2 748) millions d'euros en 2021, soit une augmentation de 164 % due à l'évolution de la capacité et à la hausse du prix du carburant. Hors carburant, les charges externes n'augmentent que de 49 %.

En raison de la reprise d'activité, le gouvernement néerlandais a mis fin au programme « Mesures Transitoires d'urgence pour l'Emploi Durable » (NOW) aux Pays-Bas au 31 mars 2022. L'impact de cette mesure représente une compensation de 134 millions d'euros en 2022 contre 771 millions d'euros en 2021. En parallèle, l'impact de l'activité partielle en France, mise en place à partir du 23 mars 2020, représente une réduction des coûts salariaux de 135 millions d'euros en 2022 contre 657 millions d'euros en 2021.

Liquidités et financements

Au 31 décembre 2022, la liquidité totale du Groupe s'élève à 10,6 milliards d'euros, comprenant 8,0 milliards d'euros de liquidités nettes (voir Note 34 "Dettes nettes") et 2,6 milliards d'euros de lignes de crédit non tirées (voir Notes 32.3 "Aides financières des États français et néerlandais" et 32.7 "Lignes de crédit"). Les liquidités nettes progressent de 0,3 milliard d'euros par rapport au 31 décembre 2021 sous l'effet d'un flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté de 1,9 milliard d'euros contre un flux négatif de 0,6 milliard en 2021 (voir Note 42.1 "Flux de trésorerie libre d'exploitation") et des différentes opérations de financement et remboursement des aides des États français et hollandais détaillées ci-dessous.

- L'augmentation de capital d'Air France-KLM du 16 juin 2022 souscrite en espèces pour 1 611 millions d'euros (voir Note 3.2 "Événements significatifs intervenus au

cours de la période") a permis de rembourser partiellement en espèces les titres subordonnés détenus par l'État français pour un montant nominal de 993 millions d'euros. En juillet 2022, l'investissement d'Apollo dans le groupe Air France-KLM (voir Note 3.2 "Événements significatifs intervenus au cours de la période") a permis un autre remboursement partiel des titres subordonnés détenus par l'État français pour un montant nominal de 487 millions d'euros.

- En novembre 2022, le Groupe a également remboursé un milliard d'euros de prêt garanti par l'État français et émis 305 millions d'euros d'obligations subordonnées convertibles alloués à un nouveau remboursement de titres subordonnés détenus par l'État français pour un montant nominal de 287 millions d'euros (voir Note 3.2 "Événements significatifs intervenus au cours de la période").
- Les aides de l'État néerlandais ont été remboursées en totalité sur le premier semestre 2022 pour un montant total de 942 millions d'euros.
- Ces opérations ont contribué au renforcement du bilan et des fonds propres du Groupe.

Enfin, en janvier 2023, le Groupe a levé un milliard d'obligations liées au développement durable et a décidé de procéder à un nouveau remboursement de deux milliards et demi d'euros de prêt garanti par l'État français au cours du premier trimestre 2023 (voir Note 3.3 "Événements postérieurs à la clôture").

Continuité d'exploitation

Afin de déterminer une base appropriée de préparation des informations financières consolidées pour l'exercice clos 31 décembre 2022, l'hypothèse de continuité d'exploitation a été appréciée en évaluant les prévisions financières sur un horizon d'au moins un an et en analysant en particulier l'activité commerciale du Groupe dans le contexte de recul de la pandémie de la Covid 19 et de la crise ukrainienne.

Au cours de l'année 2022, le Groupe a renoué avec un flux de trésorerie libre d'exploitation positif, a remboursé une grande partie des aides reçues des États français et hollandais pour faire face à la pandémie de la Covid tout en conservant un niveau élevé de liquidités disponibles pour aborder le futur.

Ainsi, après prise en compte des incertitudes en lien avec le contexte actuel et notamment l'évolution du prix du pétrole impactée par les sanctions infligées à la Russie ainsi que du niveau d'endettement du groupe, le Conseil d'administration a arrêté les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2022 selon le principe de continuité d'exploitation compte tenu de l'amélioration de la situation sanitaire depuis la fin 2021, de la reprise d'activité avec des prévisions de capacités en 2023 très proches du niveau de 2019, d'une politique tarifaire dynamique, de la position de trésorerie à fin décembre 2022 et de la capacité du Groupe à se refinancer.

3.2 Événements significatifs intervenus au cours de la période

Augmentation de capital de 2 256 millions d'euros

Le 24 mai 2022, le groupe Air France-KLM a annoncé le lancement d'une augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription d'un montant de 2 256 millions d'euros, à souscrire en numéraire et/ou par compensation de créances.

Le produit brut de l'augmentation de capital s'est élevé à 2 256 millions d'euros (dont 1 611 millions d'euros souscrits en espèces), prime d'émission incluse, correspondant à l'émission de 1 928 millions d'actions nouvelles (les « Actions Nouvelles ») à un prix de souscription unitaire de 1,17 euro. Net des frais d'émission, le produit s'est élevé à 2 196 millions d'euros (dont 1 551 millions d'euros souscrits en espèces). A l'issue du règlement-livraison de l'augmentation de capital le 16 juin 2022, le capital social d'Air France-KLM a été porté à 2 570 536 136 actions d'une valeur nominale de 1€ chacune.

L'État français a participé à titre irréductible à hauteur de la totalité de ses droits préférentiels de souscription, correspondant à une souscription à 551 404 728 Actions Nouvelles. Sa participation au capital de la Société est restée inchangée. Cette souscription s'est effectuée par voie de compensation avec une partie de la créance détenue par l'État français liée aux titres subordonnés émis en avril 2021.

L'État néerlandais a participé à titre irréductible à hauteur de la totalité de ses droits préférentiels, correspondant à une souscription à 180 000 000 Actions Nouvelles. Sa participation au capital de la Société est restée inchangée.

CMA CGM est devenu nouvel actionnaire avec une participation au capital s'élevant à 231 348 252 Actions Nouvelles à titre irréductible (via l'exercice des droits préférentiels de souscription acquis auprès de China Eastern Airlines, Delta Airlines, des FCPEs et du marché), correspondant à 9,0% du capital de la Société à la suite de l'augmentation de capital.

China Eastern Airlines et Delta Air Lines ont participé à l'augmentation de capital dans le cadre d'une opération blanche en souscrivant à 58 763 343 et 35 873 772 Actions Nouvelles respectivement en utilisant le produit net de la vente d'une partie de leurs droits préférentiels de souscription au profit de CMA CGM. Cela a porté leur participation respective à 4,7% et 2,9% du capital de la Société.

Suite à cette augmentation de capital, afin que les droits des porteurs d'OCEANE soient maintenus conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables et aux modalités des OCEANE, le ratio de conversion/ d'échange a été ajusté à compter du 16 juin 2022 passant d'une parité de 1 action Air France-KLM par OCEANE à une parité de 1,783 action Air France-KLM par OCEANE.

Accord entre Air France-KLM et Apollo

Le 13 juillet 2022, Air France-KLM et Apollo ont finalisé un accord en vue d'un investissement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle d'Air France

spécialement constituée, propriétaire de moteurs de rechange.

Le traitement comptable de cette opération est détaillé en Note 29.7 "Participations ne donnant pas le contrôle".

Évolution des titres subordonnés détenus par l'État français

Le 20 avril 2022, le Groupe a procédé au paiement du coupon couru sur titres subordonnés détenus par l'État français pour un montant total de 218 millions d'euros. Ce montant a été reclassé de capitaux propres à passifs financiers et payé.

Le 16 juin 2022, une partie du produit net de l'augmentation de capital a été affectée au remboursement des titres subordonnés en deux volets :

- L'État français a souscrit par voie de compensation avec une partie de la créance détenue liée aux titres subordonnés pour un montant nominal de 638 millions d'euros majoré du coupon couru sur 2022 d'un montant de 7 millions d'euros ;
- Un montant de 993 millions d'euros en nominal majoré du coupon couru sur 2022 d'un montant de 11 millions d'euros a été remboursé grâce au produit de l'augmentation de capital souscrit en trésorerie.

Le 29 juillet 2022, un montant de 487 millions d'euros en nominal majoré du coupon couru sur 2022 d'un montant de 10 millions d'euros a été remboursé grâce au produit de l'investissement d'Apollo décrit ci-dessus.

Le 9 décembre 2022, un montant de 287 millions d'euros en nominal majoré du coupon couru sur 2022 d'un montant de 14 millions d'euros a été remboursé grâce au produit de l'émission d'obligations subordonnées décrite ci-dessous.

Remboursement de la ligne de crédit garantie et du prêt octroyé par l'État néerlandais à KLM

Respectivement les 3 mai et 3 juin 2022, KLM a remboursé 311 millions d'euros et 354 millions d'euros au titre de sa ligne de crédit garantie par l'État néerlandais (voir note 33.3 Aides financières des États français et néerlandais des états financiers consolidés au 31 décembre 2021). A l'issue de l'opération, l'intégralité de la ligne de crédit tirée a été remboursée.

Le 30 juin 2022, KLM a remboursé la totalité du prêt de l'État néerlandais pour 277 millions d'euros.

A l'issue de ces opérations, KLM conserve une ligne de crédit de 2,5 milliards d'euros (723 millions d'euros de prêt direct et 1 735 millions d'euros des banques, garantis par l'État néerlandais) à sa disposition.

Remboursement par anticipation de 1 milliard d'euros du prêt garanti par l'État français

Le 7 novembre 2022, le groupe Air France - KLM a remboursé par anticipation 1 milliard d'euros du prêt garanti par l'État. A l'issue de cette opération, le profil de remboursement de l'encours restant (soit 2,5 milliards d'euros au 31 décembre 2022) se décomposait ainsi:

- Mai 2024 : remboursement de 1,15 milliard d'euros,
- Mai 2025 : remboursement final de 1,35 milliard d'euros.

Émission d'obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes pour un montant nominal de 305 millions d'euros

Le 16 novembre 2022, le Groupe a réalisé un placement d'obligations de 305 millions d'euros assortie d'un coupon de 6,5 % par an pendant 3 ans puis de 13% au-dessus du taux Mid-Swap applicable à 3 ans au delà (voir Note 29.4.2 "Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes").

3.3 Événements postérieurs à la clôture

Émission d'obligations liées au développement durable pour un montant total de 1 milliard d'euros

Le 16 janvier 2023, le Groupe a émis des obligations liées au développement durable pour un montant de 1 milliard d'euros.

L'émission est composée de deux tranches :

- 500 millions d'euros avec une maturité de 3,3 ans et un coupon de 7,250% et
- 500 millions d'euros avec une maturité de 5,3 ans et un coupon de 8,125%.

Les coupons des obligations sont indexés à l'objectif du Groupe Air France-KLM de réduire de 10% ses émissions de gaz à effet de serre liées au kérosène (scope 1 et 3) par revenue/tonne/kilomètre (RTK) par rapport à 2019, dans le cadre de sa feuille de route globale de décarbonation.

Remboursement par anticipation du prêt garanti par l'État français

Le 16 février 2023, le Conseil d'Administration du groupe Air France-KLM a approuvé le remboursement par anticipation du prêt garanti par l'État français pour un montant de 2,5 milliards sur le premier trimestre 2023.

Suite à cette opération, le prêt garanti par l'État français sera intégralement remboursé.

Commande ferme de 3 Airbus A350

Dans le cadre du renouvellement de sa flotte, le Groupe a annoncé le 27 janvier 2023 la commande ferme de 3 Airbus A350 supplémentaires pour Air France. Ces avions seront financés en location opérationnelle.

NOTE 4 RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1 Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés et référentiel comptable

En application du règlement européen n° 1606-2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2022 sont établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union Européenne et applicables à la date de clôture.

Les IFRS telles qu'adoptées par l'Union Européenne diffèrent sur certains aspects des IFRS publiées par l'IASB. Néanmoins, le Groupe s'est assuré que les informations financières pour les périodes présentées n'auraient pas été substantiellement différentes s'il avait appliqué les IFRS telles que publiées par l'IASB.

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 16 février 2023.

Évolution du référentiel comptable

Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2022

Amendements à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles »

Ces amendements visent à uniformiser la pratique sur la comptabilisation des produits et des coûts en phase de test de l'actif.

Amendements à la norme IFRS 3 « Regroupement d'entreprises »

Ces amendements mettent à jour le cadre conceptuel qui a modifié la définition des actifs et des passifs, ce qui aurait pu entraîner la décomptabilisation de certains passifs juste après une acquisition. Ces amendements précisent également que les actifs éventuels acquis lors d'un regroupement d'entreprises ne doivent pas être comptabilisés.

Amendements à la norme IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels »

Ces amendements visent à uniformiser les pratiques en matière d'identification et d'évaluation des provisions pour contrats déficitaires, en particulier s'agissant des pertes à terminaison constatées sur les contrats conclus avec des clients comptabilisés en application de la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients ». Ces amendements viennent ainsi préciser que les coûts à prendre en compte pour estimer le « coût d'exécution du contrat » sont les coûts directement liés au contrat.

Une étude menée au sein du Groupe quant à la mise en œuvre de ces amendements conclut sur une absence d'impact sur les états financiers du Groupe au 31 décembre 2022.

Amendement à la norme IFRS 9 « Instruments financiers »

L'amendement à la norme IFRS 9 fait partie du cycle 2018-2020 d'amélioration des normes IFRS.

L'amendement précise que les frais à inclure dans le test de 10 % utilisé pour déterminer si un passif financier doit être décomptabilisé sont uniquement les frais payés ou reçus entre l'emprunteur et le prêteur, y compris ceux payés ou reçus pour le compte de l'autre.

Le Groupe a réalisé le test de 10% sur le prêt garanti par l'État. Il en ressort que le Groupe doit maintenir la dette au niveau des passifs financiers.

Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2023

Amendements à la norme IAS 1 « Présentation des états financiers »

Ces amendements visent à identifier les informations à communiquer au sujet des méthodes comptables, de sorte à les rendre utiles pour les utilisateurs des états financiers. La principale modification apportée consiste dans le fait de dorénavant fournir une information sur les méthodes comptables « significatives » et non plus une information sur les « principales » méthodes comptables.

Amendements à la norme IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs »

Ces amendements visent à faciliter la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables. Ils portent toutefois exclusivement sur les estimations comptables, désormais définies comme des « montants monétaires dans les états financiers faisant l'objet d'une incertitude quant à leur évaluation ».

Textes potentiellement applicables au Groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union Européenne

Amendements à la norme IAS 1 « Présentation des états financiers » (Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2024)

Ces amendements clarifient le classement au bilan en courant ou non courant des passifs, et visent à promouvoir une approche cohérente de ce classement.

4.2 Principaux jugements et estimations comptables

L'établissement des données financières consolidées, en conformité avec les IFRS, conduit la Direction du Groupe à faire des estimations basées sur des jugements ou des hypothèses ayant une incidence sur l'information présentée dans les comptes consolidés et leurs notes annexes.

La Direction du Groupe procède à ces estimations et appréciations de façon continue sur la base de son expérience passée ainsi que sur divers autres facteurs jugés raisonnables qui constituent le fondement de ces appréciations.

Ainsi, les comptes consolidés de l'exercice ont-ils été établis en tenant compte des paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture.

Ces estimations comptables sont fondées sur les dernières informations fiables disponibles.

Les montants qui figureront dans ses futurs états financiers consolidés sont susceptibles de différer de ces estimations en fonction de l'évolution de ces hypothèses ou de conditions différentes.

Les principales estimations, hypothèses et jugements mis en œuvre dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés et de leurs notes annexes sont détaillés ci-après. Ils doivent être revus en parallèle des notes annexes associées auxquelles il est fait référence dans chacun des paragraphes.

Impôts différés

Les actifs d'impôts différés relatifs aux différences temporelles et aux reports déficitaires ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur déterminé avec suffisamment de précision sera dégagé au niveau de l'entité fiscale.

Les actifs d'impôts différés liés aux déficits fiscaux sont activés au regard des perspectives de recouvrabilité découlant des budgets et plans à moyen terme élaborés par le Groupe. Les hypothèses utilisées sont identiques à celles retenues pour les tests de valeur des actifs.

Un passif d'impôt différé est également comptabilisé sur les réserves non distribuées des entités mises en équivalence.

(Voir Note 13 "Impôts")

Test de perte de valeur sur les actifs

Ce test est effectué dès l'apparition d'indices de perte de valeur, et au minimum une fois par an au 30 septembre pour les goodwill et les actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

Pour le réaliser, le Groupe détermine la valeur recouvrable de l'actif correspondant à la valeur la plus élevée entre sa valeur de marché diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. Cette dernière est déterminée selon la méthode des flux futurs de trésorerie actualisés, estimée à partir d'hypothèses budgétaires validées par la Direction, d'un taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital et d'un taux de croissance reflétant les hypothèses de marché propres à l'activité.

Les projections en matière de chiffre d'affaires (réseau, loisirs et maintenance), de coûts et d'investissements sont fondées sur des hypothèses raisonnables et correspondent aux meilleures estimations de la Direction. Elles sont soumises aux incertitudes en lien avec la situation qui prévaut au moment de la réalisation du test.

(Voir Note 22 "Test de valeur d'actif")

Durée d'utilité de la flotte

Le Groupe s'attend à exploiter ses appareils entre 20 et 25 ans, quel que soit le type avion, sauf cas exceptionnel. La flotte est amortie sur cette durée d'utilité de façon linéaire.

Contrats de location

Le taux d'actualisation est une hypothèse clé dans la détermination des impacts comptables liés à l'application de la norme IFRS 16 « Contrats de location ». Il est utilisé pour évaluer la dette de loyer. Le Groupe se réfère au taux d'intérêt implicite pour déterminer la dette de loyer de chaque avion. La dette de loyer inhérente à la location des biens immobiliers et des autres actifs est quant à elle évaluée en utilisant le taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat.

(Voir Note 33 "Dettes de loyers")

Engagements de retraite

L'évaluation des engagements des plans de retraite et des autres avantages à long terme repose sur des calculs actuariels réalisés par les actuaires indépendants. Ces calculs suivent la méthodologie des unités de crédit projetés et intègrent les principales hypothèses suivantes :

- les taux d'actualisation et d'inflation en fonction la durée des plans ;
- les taux de revalorisation des salaires ;
- les tables de mortalité ;
- les taux de rotation des effectifs.

(Voir Note 30 "Provisions retraites")

Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Les passifs et provisions de restitution pour avions loués sont réévalués chaque année pour tenir compte du changement de taux d'actualisation. Le taux d'actualisation est déterminé en retenant des hypothèses de taux sans risque, augmentés d'un spread de taux sur dette risquée.

(Voir Note 31 "Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions")

Chiffre d'affaires

L'évaluation du chiffre d'affaires, lié aux titres de transport de passagers et de marchandises émis et non utilisés, est basé sur un calcul faisant appel à l'utilisation de taux statistiques, actualisés régulièrement et retraité des événements non récurrents et spécifiques pouvant impacter le comportement des passagers.

4.3 Méthodes de consolidation

Filiales

Conformément à la norme IFRS 10 « États financiers consolidés », les états financiers consolidés du Groupe comprennent les comptes de toutes les entités que le Groupe contrôle directement ou indirectement, quel que soit son niveau de participation dans les capitaux propres de ces entités. Les sociétés dans lesquelles le Groupe exerce un contrôle sont consolidées par intégration globale. Une entité est contrôlée dès lors que le Groupe détient le pouvoir sur cette entité, est exposé, ou a droit à des rendements variables du fait de son implication dans cette entité, et lorsqu'il a la capacité d'utiliser son pouvoir sur l'entité pour influencer sur le montant de ces rendements. La détermination du contrôle prend en compte l'existence de droits de vote potentiels s'ils sont substantifs, c'est-à-dire s'ils peuvent être exercés en temps utile lorsque les décisions sur les activités pertinentes de l'entité doivent être prises.

Les états financiers des sociétés contrôlées sont consolidés dès que le contrôle devient effectif et jusqu'à ce que ce contrôle cesse.

La quote-part de résultat net et des capitaux propres revenant aux tiers est présentée sur la ligne « Participations ne donnant pas le contrôle ».

L'impact du rachat de participations ne donnant pas le contrôle dans une filiale déjà contrôlée et l'impact de la cession d'un pourcentage d'intérêts sans perte de contrôle sont comptabilisés en capitaux propres.

Lors d'une cession partielle avec perte de contrôle, la participation conservée est réévaluée à la juste valeur à la date de la perte de contrôle. Le résultat de cession comprend l'impact de cette réévaluation et le résultat de cession sur les titres cédés, y compris l'intégralité des éléments comptabilisés en capitaux propres devant être recyclés en résultat.

Participations dans les co-entreprises et entreprises associées

Conformément à la norme IFRS 11 « Partenariats », le Groupe comptabilise selon la méthode de mise en équivalence les partenariats dans lesquels il exerce un contrôle conjoint avec une ou plusieurs autres parties. Le contrôle est considéré comme conjoint lorsque les décisions concernant les activités pertinentes du partenariat requièrent le consentement unanime du Groupe et des autres parties partageant le contrôle.

Dans le cas d'une activité conjointe, le Groupe comptabilise les actifs et passifs concernés proportionnellement à ses droits et obligations vis-à-vis de l'entité.

Conformément à la norme IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises », les sociétés dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur la gestion opérationnelle et la politique financière sont également mises en équivalence. L'influence notable étant présumée lorsque plus de 20 % des droits de vote sont détenus.

Les états financiers consolidés incluent la quote-part du Groupe dans le résultat net des entreprises associées et des co-entreprises à partir de la date à laquelle l'influence notable est exercée jusqu'à la date à laquelle elle prend fin, ajustée des éventuelles pertes de valeur de la participation nette.

Les pertes d'une entité mise en équivalence qui excèdent la valeur de la participation du Groupe et de l'investissement net (créance long terme dont le remboursement n'est ni prévu ni probable) dans cette entité ne sont pas comptabilisées, sauf si :

- le Groupe a une obligation contractuelle de couvrir ces pertes ; ou
- le Groupe a effectué des paiements au nom de l'entreprise associée.

Tout excédent du coût d'acquisition sur la quote-part du Groupe dans la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de l'entreprise associée à la date d'acquisition, est comptabilisé en tant que goodwill et inclus dans la valeur comptable de la participation mise en équivalence.

Les participations dans des entités dans lesquelles le Groupe a cessé d'exercer une influence notable ou un contrôle conjoint, ne sont plus mises en équivalence à partir de cette date et sont comptabilisées à leur juste valeur en autres actifs financiers à la date de perte d'influence notable ou de contrôle conjoint.

Opérations intra-Groupe

Toutes les transactions ainsi que les actifs et passifs réciproques entre les sociétés consolidées par intégration globale sont éliminés. Il en est de même pour les résultats internes au Groupe (dividendes, plus-values...).

Les résultats des cessions internes réalisées avec les sociétés mises en équivalence sont éliminés dans la limite du pourcentage d'intérêt du Groupe dans ces sociétés, seulement dans la mesure où ils ne sont pas représentatifs d'une perte de valeur.

4.4 Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères

Conversion des états financiers des sociétés étrangères

Les comptes des filiales étrangères sont convertis en euros comme suit :

- à l'exception des capitaux propres pour lesquels les cours historiques sont appliqués, les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la date de clôture ;
- les comptes de résultat et les tableaux de flux de trésorerie sont convertis sur la base des taux moyens de change de la période ;
- l'écart de conversion en résultant est porté au poste « Écarts de conversion » inclus dans les capitaux propres ;
- les goodwill sont exprimés dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et sont convertis en euros au taux de clôture.

Conversion des opérations en devises

Les transactions en monnaies étrangères sont converties au cours de change en vigueur à la date de la transaction.

Les actifs et passifs monétaires libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture.

Les actifs et passifs non monétaires libellés en devises étrangères évalués sur la base du coût historique sont convertis en utilisant le cours de change à la date de transaction ou le cours de la couverture qui leur est affecté le cas échéant.

Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit dans la Note 4.11 "Instruments financiers".

4.5 Regroupements d'entreprises

Les acquisitions de filiales réalisées à compter du 1er avril 2010 sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises ». En application de cette norme, dans le cas de la première consolidation d'une entité, le Groupe procède dans un délai n'excédant pas 12 mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs et passifs à leur juste valeur (à l'exception des actifs non courants classés comme actifs détenus en vue de la vente qui sont comptabilisés à la juste valeur moins les coûts de sortie).

Les goodwill qui correspondent, à la date d'acquisition, à la somme de la contrepartie transférée et des participations ne donnant pas le contrôle sous déduction du montant net comptabilisé (généralement à la juste valeur) au titre des actifs identifiables acquis et passifs repris font l'objet de tests de perte de valeur annuels, ainsi que ponctuels en cas d'évolution défavorable de certains indicateurs. La participation détenue précédemment dans l'entreprise acquise à la juste valeur à la date d'acquisition fait également l'objet d'une réévaluation ; l'éventuel profit ou perte est quant à lui comptabilisé en résultat.

Les frais de transaction, autres que ceux liés à l'émission d'une dette ou de titres de capital, sont comptabilisés immédiatement en charges lorsqu'ils sont encourus.

Le Groupe peut opter, acquisition par acquisition, pour la comptabilisation d'un goodwill dit « complet », c'est-à-dire que ce dernier est calculé en prenant en compte la juste valeur des participations ne donnant pas le contrôle en date de l'acquisition, et non pas uniquement leur quote-part dans la juste valeur des actifs et passifs de l'entité acquise.

Si la différence entre la contrepartie transférée et la juste valeur nette des actifs et des passifs est négative, celle-ci est immédiatement comptabilisée en résultat.

Les paiements conditionnels ou compléments de prix sont comptabilisés en capitaux propres lorsque le paiement prévoit la livraison d'un nombre fixe d'actions de l'acquéreur selon les critères d'IAS 32. Dans les autres cas, ils sont comptabilisés en passifs liés à des regroupements d'entreprises. Les paiements conditionnels ou compléments de prix sont estimés à leur juste valeur en date d'acquisition. Cette évaluation initiale ne peut être ajustée ultérieurement en contrepartie du goodwill qu'en cas de nouvelles informations liées à des faits et circonstances existant à la date d'acquisition et dans la mesure où l'évaluation était encore présentée comme provisoire (délai d'évaluation limité à 12 mois). Tout ajustement ultérieur ne répondant pas à ces critères est comptabilisé en dette ou créance, en contrepartie du résultat du Groupe.

Lors d'une acquisition par étape, la participation antérieurement détenue est réévaluée à la juste valeur à la date de prise de contrôle, et l'écart avec la valeur nette comptable est comptabilisé en résultat, de même que les éléments recyclables des autres éléments du résultat global relatifs à la participation antérieure.

4.6 Chiffre d'affaires

Transport de passagers et de marchandises

Pour les opérations aériennes qui correspondent au transport de passagers et de marchandises, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport. Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes, des commissions versées aux intermédiaires (e.g. compagnies de cartes de crédit et agences de voyage) et des frais de réservation.

En conséquence, à leur date d'émission, les titres de transport tant sur le passage que sur le fret sont comptabilisés en « Titres de transport émis et non utilisés ». La recette relative aux titres de transport émis qui se révéleront non utilisés est comptabilisée en chiffre d'affaires à la date de transport initialement prévue.

Le Groupe choisit d'appliquer l'exemption prévue par la norme IFRS 15 qui permet de ne pas préciser le montant des transactions restant à réaliser ainsi que le moment prévu de leur comptabilisation pour les obligations de performance qui résultent de contrats d'une durée initiale attendue d'un an ou moins. En effet, les obligations de performance relatives au transport de passagers et de marchandises expirent dans l'année si les titres de transport ne sont pas utilisés.

Le Groupe indemnise les passagers dont l'accès à bord ou le vol a été annulé ou retardé, conformément au règlement CE261 de l'Union Européenne. Ces indemnisations sont comptabilisées en diminution du chiffre d'affaires. Le Groupe comptabilise en contrepartie un passif au titre des remboursements futurs à verser aux passagers. La détermination de ce passif au titre des remboursements futurs repose sur une approche statistique.

Les taxes passagers établies sur les ventes de billets sont collectées par le Groupe pour être reversées aux autorités aéroportuaires. Par conséquent, elles ne correspondent pas à du chiffre d'affaires. Les taxes sont comptabilisées comme un passif jusqu'au reversement à l'autorité aéroportuaire appropriée selon les conditions d'exigibilité (lors de l'émission du billet ou du transport).

Le Groupe considère que la compagnie qui émet le titre de transport des marchandises agit en tant que principal car elle a le contrôle sur la réalisation de l'obligation de performance. Lorsque le Groupe émet des titres de transport pour ses marchandises qui sont transportées par un autre transporteur (compagnie aérienne ou transporteur routier), le Groupe agit en tant que principal. De ce fait, le Groupe reconnaît, à la date du transport, le montant facturé au client dans son intégralité, en chiffre d'affaires ainsi que les coûts d'affrètement facturés par l'autre transporteur pour la réalisation de la prestation.

Maintenance

Les principales natures de contrats avec les clients recensées au sein du Groupe sont principalement :

Ventes de contrat de maintenance et de support (Contrats à l'heure de vol)

Certains contrats de maintenance et de support prévoient le maintien en état de vol de moteurs, d'équipements ou de cellules avion, une cellule avion correspondant à un avion hors moteurs et équipements. La facturation de ces contrats est basée sur le nombre d'heures de vol ou d'atterrissages des biens concernés par ces contrats.

Les différentes prestations rendues au sein de chacun de ces contrats constituent une obligation de performance unique du fait de l'interdépendance existant entre elles dans le cadre de l'exécution de ces contrats.

Le chiffre d'affaires issu de ces prestations de maintenance et support est reconnu à l'avancement, à hauteur des coûts engagés, s'ils peuvent être évalués de façon fiable, auxquels s'ajoute la marge attendue.

Le transfert du contrôle de ces prestations intervient en continu. Tant que le résultat du contrat ne peut être estimé de façon fiable, le chiffre d'affaires ne sera reconnu qu'à hauteur des coûts encourus.

Les marges prévisionnelles des contrats sont évaluées sur la base des prévisions de flux de trésorerie futurs qui tiennent compte des obligations et indices contractuels ainsi que d'autres paramètres internes au contrat retenus en utilisant des données historiques et/ou prévisionnelles.

Ces marges prévisionnelles sont revues régulièrement. Le cas échéant, les pertes à terminaison sur les contrats en cours sont provisionnées dès qu'elles sont prévisibles.

Les montants facturés aux clients, et donc encaissés la plupart du temps, qui n'ont pas encore été reconnus en chiffre d'affaires sont comptabilisés en passifs sur contrat (produit constaté d'avance) à la clôture. À contrario, le chiffre d'affaires comptabilisé qui n'a pas encore donné lieu à facturation est enregistré au bilan en actifs sur contrat à la clôture.

Ventes de prestations de réparation pièces et main-d'œuvre (Contrats régie/« Time & Material »)

Ces prestations qui portent sur des moteurs, des équipements ou de cellules avion, une cellule avion correspondant à un avion hors moteurs et équipements sont en général de courte durée.

Elles constituent une obligation de performance unique. Le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement des coûts encourus.

Achats pour le compte de tiers

Lorsque le Groupe sert d'intermédiaire entre ses fournisseurs et ses clients finaux, le Groupe agit en tant qu'agent et constate alors la marge qui résulte de cette opération en chiffre d'affaires.

4.7 Programme de fidélisation

Les compagnies du Groupe opèrent un programme commun de fidélisation client « Flying Blue » permettant aux adhérents d'acquérir des Miles lors de leurs voyages réalisés auprès d'Air France, KLM, des partenaires aériens ou lors de leurs achats de prestations auprès des partenaires non aériens (sociétés de carte de crédit, chaînes hôtelières et loueurs de voitures). Ces Miles peuvent être échangés par les adhérents contre des voyages gratuits auprès d'Air France, KLM et leurs partenaires aériens ou d'autres services gratuits auprès de leurs partenaires non aériens.

Les Miles sont considérés comme un élément distinct d'une vente de billet à éléments multiples et une partie du prix de la vente initiale du billet d'avion est allouée à ces Miles et différée jusqu'à ce que l'obligation du Groupe relative à ces Miles soit remplie.

Le montant différé en dette au fur et à mesure de l'acquisition des Miles par les adhérents, est estimé :

- en fonction de la juste valeur des Miles, définie comme le montant auquel les avantages pourraient être vendus séparément ;
- après prise en compte d'un taux de rédemption, correspondant à la probabilité d'utilisation des Miles par les adhérents, déterminée suivant une méthode statistique.

Dans le cadre des refacturations de Miles entre les partenaires du programme, la marge réalisée sur les ventes de Miles aux autres partenaires du programme est rapportée immédiatement au résultat.

4.8 Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles

Le Groupe considère qu'il est pertinent, pour la compréhension de sa performance financière, de présenter dans son compte de résultat un solde intermédiaire au sein du « résultat des activités opérationnelles ». Ce solde, appelé « résultat d'exploitation courant », exclut les éléments inhabituels définis par la recommandation n° 2020-01 de l'ANC comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et/ou leur montant.

Ces éléments sont les suivants :

- ventes de matériel aéronautique et cessions significatives d'autres actifs ;

- sortie anticipée d'appareils ;
- résultats de cession de filiales et participations ;
- coûts de restructuration lorsque ceux-ci sont significatifs ;
- modification des plans de retraite ;
- éléments significatifs et peu fréquents tels que la reconnaissance au compte de résultat d'un écart d'acquisition négatif, l'enregistrement d'une perte de valeur sur goodwill et les provisions significatives sur litiges.

4.9 Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière

EBITDA (Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization) : en excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie (« Amortissements, dépréciations et provisions »), l'EBITDA correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie générée par les opérations courantes du Groupe. Il est ainsi communément utilisé pour le calcul des ratios financiers de couverture et ratios de valorisation de l'entreprise (voir « Compte de résultat consolidé »).

Flux de trésorerie libre d'exploitation : il correspond au flux net de trésorerie provenant de l'exploitation net des investissements corporels et incorporels auquel

s'ajoutent les produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles. Il n'inclut pas la trésorerie générée par les autres opérations d'investissements, en particulier financières et les flux d'exploitation relatifs aux activités non poursuivies (voir Note 42.1 "Flux de trésorerie libre d'exploitation").

Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté : il correspond au flux de trésorerie libre d'exploitation net du paiement des dettes de location (voir Note 42.1 "Flux de trésorerie libre d'exploitation").

4.10 Résultat par action

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net revenant aux propriétaires de la société mère

par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice. Le nombre moyen d'actions en circulation est calculé hors actions d'autocontrôle.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net revenant aux propriétaires de la société mère ajusté des effets des instruments dilutifs par le nombre

moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice ajusté de toutes actions ordinaires potentiellement dilutives.

4.11 Instruments financiers

Évaluation des créances clients et actifs financiers non courants

Les créances clients, prêts et autres actifs financiers non courants sont considérés comme des actifs émis par l'entreprise et sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Postérieurement à la comptabilisation initiale, ils sont évalués au coût amorti. Ils font, par ailleurs, l'objet d'une dépréciation sur la base de la perte attendue.

Le Groupe a opté pour la méthode de l'approche simplifiée concernant la dépréciation des créances clients. En effet, les processus automatisés de facturation et paiement des clients pour l'activité Réseau limitent considérablement les risques de crédit. Par ailleurs, le Groupe a également recours à des assurances-crédit pour réduire le risque d'impayés qui peut exister en ce qui concerne les créances détenues sur les clients de l'activité Maintenance.

Le Groupe estime que l'évolution du risque de crédit des actifs financiers non courants depuis leur comptabilisation initiale est limitée en raison des critères en vigueur pour leur sélection (e.g. type d'instrument, notation des contreparties, échéance). La dépréciation comptabilisée par le Groupe correspond au montant des pertes de crédit attendues sur les 12 mois suivant la clôture.

Les achats et ventes d'actifs financiers sont comptabilisés à la date de la transaction.

Titres de participation des sociétés non consolidées et autres titres immobilisés

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés sont qualifiés d'instruments de capitaux propres et figurent au bilan pour leur juste valeur. Pour les titres de participation cotés, la juste valeur correspond au cours de bourse à la date de clôture. Pour les titres de participation non cotés, la valorisation est établie sur la base des états financiers de l'entité.

L'évaluation des instruments de capitaux propres est soit en juste valeur par le compte de résultat soit en juste valeur par les autres éléments du résultat global. En effet :

- lorsque l'instrument de capitaux propres est considéré comme un investissement en trésorerie, c'est-à-dire qu'il est détenu à des fins de transaction monétaire, ses réévaluations sont enregistrées en « autres produits et charges financiers » ;
- lorsque l'instrument de capitaux propres est considéré comme un investissement en industrie, c'est-à-dire qu'il est détenu pour des raisons stratégiques (car il s'agit principalement de titres détenus dans des entreprises qui ont une activité proche de celle du Groupe), ses réévaluations sont enregistrées en « autres éléments du résultat global »

non recyclables. Les dividendes sont comptabilisés en compte de résultat.

Instruments dérivés

Le Groupe utilise divers instruments dérivés dans le but de couvrir ses expositions aux risques actions, de change, de taux d'intérêt ou de variation des prix d'achat de carburant et crédit carbone.

Des contrats de change à terme et des options sont utilisés pour couvrir l'exposition au risque de change.

Le Groupe utilise également des swaps de taux pour gérer son exposition au risque de taux. La majorité des swaps négociés permet de convertir des dettes à taux variable à taux fixe.

L'exposition au risque carburant est couverte par des swaps ou des options sur jet fuel, gasoil ou Brent.

Enfin, le risque de crédit carbone est couvert par des achats à terme.

La majeure partie de ces instruments dérivés est qualifiée comptablement d'instruments de couverture si le dérivé est éligible en tant qu'instrument de couverture et si les relations de couverture sont documentées conformément aux principes de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ».

Ces instruments dérivés sont enregistrés au bilan à leur juste valeur ajustée de la valeur marché du risque de crédit du Groupe (DVA) et du risque de crédit de sa contrepartie (CVA). Le mode de comptabilisation des variations de juste valeur dépend de la classification des instruments dérivés.

Trois classifications différentes existent :

Couverture de juste valeur

Les variations de juste valeur du dérivé sont constatées en résultat et viennent compenser, à hauteur de la part efficace, les variations de la juste valeur du sous-jacent (actif, passif ou engagement ferme), également comptabilisées en résultat.

Couverture de flux futurs

Les variations de juste valeur du dérivé sont constatées en autres éléments du résultat global pour la partie efficace et sont reclassées en résultat lorsque l'élément couvert affecte ce dernier. La partie inefficace est enregistrée directement en résultat financier tant que l'instrument n'est pas débouclé. Lors du débouclage, l'inefficacité résiduelle est recyclée sur l'élément couvert.

Dérivés de transaction

Les variations de juste valeur du dérivé sont comptabilisées en résultat financier.

Pour les options, seule la valeur intrinsèque est désignée comme instrument de couverture, la valeur temps étant exclue et considérée comme un coût de couverture. La

variation de la juste valeur de la valeur temps de l'option est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global dans la mesure où elle se rattache à l'élément couvert. Elle est ensuite recyclée et affecte l'élément couvert lorsque celui-ci se réalise (si l'élément couvert est lié à une transaction) ou amortie sur la durée de la couverture (si l'élément couvert est lié à un intervalle de temps).

L'écart de valeur temps entre les options structurées non alignées et les options « vanilles » (i.e. alignées) correspondantes est comptabilisé en compte de résultat.

Pour les achats à terme, seule la composante spot est désignée comme instrument de couverture, la composante report/déport étant considérée comme un coût de couverture et comptabilisée de manière similaire à la valeur temps des options.

Le basis spread des swaps de devise est également exclu de l'instrument de couverture et est considéré comme un coût de couverture.

Emprunts obligataires convertibles

Les emprunts obligataires convertibles sont considérés comme des instruments financiers composés de deux éléments : une composante obligataire enregistrée en dette et une composante action enregistrée en capitaux propres. La composante obligataire est égale à la valeur actualisée de la totalité des coupons dus au titre de l'obligation au taux d'une obligation simple qui aurait été émise au même moment que l'obligation convertible. La valeur de la composante action enregistrée en capitaux propres est calculée par différence avec le montant nominal de l'emprunt obligataire à l'émission.

La différence entre les frais financiers comptabilisés et les montants effectivement décaissés est ajoutée à chaque clôture au montant de la composante dette de sorte qu'à l'échéance, le montant à rembourser en cas de non conversion correspond au prix de remboursement.

Actifs financiers, trésorerie et équivalents de trésorerie

Actifs de transaction à la juste valeur par compte de résultat

Les actifs de transaction comprennent les actifs détenus à des fins de transaction (SICAV, FCP, certificat de dépôt, etc.), que la société a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value ou qui appartiennent à un portefeuille d'instruments financiers gérés ensemble et pour lequel il existe une pratique de cession à court terme. Ils sont classés au bilan en autres actifs financiers courants.

4.12 Goodwill

Le *goodwill* correspond, à la date d'acquisition, à la somme de la contrepartie transférée et des participations ne donnant pas le contrôle sous déduction du montant net comptabilisé (généralement à la juste valeur) au titre des actifs identifiables acquis et passifs repris de l'entité acquise.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Il s'agit de placements à court terme, très liquides qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Passifs financiers

Les emprunts et dettes financières sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Ils sont ensuite comptabilisés :

- à leur valeur nette comptable pour les emprunts obligataires ;
- selon la méthode du coût amorti calculé sur la base du taux d'intérêt effectif pour les autres emprunts. En application de ce principe, les primes de remboursement ou d'émissions éventuelles, ainsi que les frais d'émission sont portés dans la rubrique du bilan correspondant à ces emprunts et amortis en résultat financier sur la durée de vie des emprunts selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Hiérarchie des actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur

Le tableau présentant les actifs et passifs financiers par catégorie de valorisation (voir Note 38 "Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur") répond aux exigences d'IFRS 7 amendée « Instruments financiers : informations à fournir ». Les justes valeurs à fournir sont classées selon une hiérarchie reflétant la nature des données de marché utilisées pour réaliser les évaluations.

Cette hiérarchie prévoit trois niveaux de juste valeur :

Niveau 1 : juste valeur calculée à partir de cours/prix cotés sur un marché actif pour des instruments identiques,

Niveau 2 : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation s'appuyant sur des données observables telles que des prix d'actifs ou de passifs similaires ou des paramètres cotés sur un marché actif,

Niveau 3 : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation reposant pour tout ou partie sur des données non observables telles que des prix sur un marché inactif ou la valorisation sur la base de multiples pour les titres non cotés.

Pour les acquisitions ayant eu lieu avant le 1er avril 2004, le *goodwill* est maintenu à son coût présumé qui représente le montant comptabilisé selon les principes comptables français. Le classement et le traitement comptable des regroupements d'entreprises qui ont eu lieu avant le 1er avril 2004 n'ont pas été modifiés à

l'occasion de l'adoption des normes internationales au 1er avril 2004, conformément à la norme IFRS 1 « Première adoption des IFRS ».

Le *goodwill* est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise. Il est comptabilisé à l'actif du bilan.

Il n'est pas amorti et fait l'objet d'un test de perte de valeur annuel ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause celle-ci. Les pertes de valeur enregistrées, comme décrit dans la Note 4.16, ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

Lorsque la quote-part de la juste valeur des actifs acquis et des passifs repris excède la contrepartie transférée, un écart d'acquisition négatif est dégagé et immédiatement comptabilisé en résultat.

Lors de la cession d'une filiale ou d'une société mise en équivalence, le montant du *goodwill* attribuable à la société cédée est inclus dans le calcul du résultat de cession.

4.13 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont inscrites au coût d'acquisition initial diminué du cumul des amortissements et des éventuelles pertes de valeur.

Les frais de développements informatiques sont immobilisés et amortis selon un plan reflétant la durée d'utilisation propre à chaque développement. Le Groupe dispose d'outils permettant un suivi par projet de toutes les étapes du développement, et notamment, la mesure des dépenses internes et externes directement attribuables à chaque projet au cours de son développement.

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dont la durée d'utilité est définie sont amorties en fonction de leur propre durée d'utilité dès leur mise en service.

Les marques KLM et Transavia ainsi que des slots (créneaux de décollage/atterrissage) acquis par le Groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM sont des immobilisations incorporelles identifiables dont la durée d'utilité est indéfinie. Elles ne sont pas amorties mais font l'objet, tous les ans, de tests de perte de valeur ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Le cas échéant, une perte de valeur est enregistrée, comme décrit dans la Note 4.16.

Depuis le 1er janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (Emission Trading Scheme), comme décrit dans la Note 4.23 et le paragraphe « Risques crédit carbone » en Note 37.4. À ce titre, le Groupe doit acheter des quotas de CO2 afin de compenser ses émissions. Le Groupe comptabilise les quotas de CO2 en immobilisations incorporelles. Ces immobilisations sont non amortissables.

Les immobilisations incorporelles dont la durée d'utilité est définie sont amorties selon le mode linéaire, sur les périodes suivantes :

Logiciels	1 à 5 ans
Licences	Durée du contrat
Développements informatiques	Jusqu'à 20 ans ⁽¹⁾

(1) Les développements informatiques sont amortis sur la même durée d'utilité que celle du logiciel sous-jacent. Dans certains cas, ils peuvent être amortis sur une durée plus longue. Cette durée devra faire l'objet d'une documentation.

4.14 Immobilisations corporelles

Principes applicables

Les immobilisations corporelles sont inscrites au coût d'acquisition ou de fabrication, diminué des amortissements cumulés et le cas échéant des pertes de valeur.

Conformément à la norme IAS 23, les intérêts financiers des emprunts contractés pour financer les investissements, pendant la période précédant leur mise en exploitation, sont partie intégrante du coût (voir Note 12 "Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers"). Dans la mesure où les acomptes sur investissements ne sont pas financés par des emprunts spécifiques, le Groupe retient le taux moyen d'intérêts des emprunts non affectés en cours à la clôture de l'exercice considéré.

Les coûts d'entretien sont comptabilisés en charges de la période à l'exception de ceux qui prolongent la durée

d'utilisation ou augmentent la valeur du bien concerné qui sont alors immobilisés (Grand Entretien sur les cellules et moteurs des avions ainsi que les pièces à durée de vie limitée).

Immobilisations aéronautiques

Le prix d'acquisition des immobilisations aéronautiques est libellé en devises étrangères. Il est converti au cours du jour du règlement ou, le cas échéant, au cours de couverture qui lui est affecté. Les remises constructeurs éventuelles sont portées en diminution de la valeur immobilisée.

Les avions sont amortis selon le mode linéaire sur leur durée moyenne d'utilisation estimée. Cette durée est comprise entre 20 et 25 ans.

Durant le cycle d'exploitation et dans le cadre de l'élaboration des plans de renouvellement de flotte, le Groupe examine si la base amortissable ou la durée

d'utilité doivent être adaptées et le cas échéant, détermine si une valeur résiduelle doit être prise en compte et la durée d'utilité adaptée.

Les potentiels cellules et moteurs des avions ainsi que les pièces à durée de vie limitée sont isolés du coût d'acquisition des appareils. Ils constituent des composants distincts et sont amortis sur la base des unités de production qui peuvent être le nombre d'heures de vol pour les potentiels cellules et sur la durée courant jusqu'à l'événement suivant de Grand Entretien prévu.

Les pièces de rechange permettant d'assurer l'utilisation de la flotte (activité Maintenance) sont classées en immobilisations aéronautiques et font l'objet d'un amortissement linéaire sur la durée de vie restante estimée du type avion/moteur sur le marché mondial. La durée de vie est plafonnée à un maximum de 30 ans.

4.15 Contrats de location

Les contrats de location, tels que définis par la norme IFRS 16 « Contrats de location », sont comptabilisés au bilan, ce qui se traduit par la constatation :

- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ; et
- d'une dette de loyers.

Ne sont pas éligibles à un traitement comptable selon la norme IFRS 16, les actifs (aéronautiques et bâtiments) :

- qui ont été acquis par la compagnie ou pour lesquels la compagnie a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs ;
- et qui seront très certainement acquis au terme du contrat de location au regard des conditions contractuelles.

Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme un passif financier, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif, comme une immobilisation, conformément à la norme IAS 16 (voir Note 32 "Passifs financiers" - Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse" et Note 32.4 "Autres emprunts").

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- le montant initial de la dette de loyers auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au loueur, nets le cas échéant, des avantages reçus du bailleur ;
- le cas échéant, les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat. Il s'agit des coûts marginaux qui n'auraient pas été engagés si le contrat n'avait pas été conclu ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat. À la date de comptabilisation initiale du droit d'utilisation, le preneur ajoute à ces coûts, le montant actualisé de la dépense de remise en état et/ou de démantèlement en contrepartie d'un passif ou d'une

Autres immobilisations corporelles

Les autres immobilisations corporelles sont amorties selon le mode linéaire, sur les durées d'utilisation suivantes :

Constructions	20 à 50 ans
Agencements et installations	8 à 20 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	3 à 15 ans

provision de restitution tel que décrit en Note 4.21. Ces coûts incluent notamment les obligations de maintenance au titre des moteurs et des cellules des avions.

Le droit d'utilisation est amorti sur la durée d'utilité des actifs sous-jacents (durée du contrat de location pour la composante loyer, heures de vol pour la composante relative à la maintenance des moteurs ou linéairement pour la composante maintenance de la cellule jusqu'à la date de prochaine grande visite).

Évaluation de la dette de loyers

À la prise d'effet du contrat, la dette de loyers est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte au titre des loyers dans l'évaluation de la dette sont :

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

La dette de loyers est évaluée ultérieurement sur la base d'un processus comparable à la méthode du coût amorti au taux d'intérêt :

- elle est augmentée à hauteur des charges d'intérêts déterminées par application du taux d'actualisation à la dette, à l'ouverture de la période ;
- et diminuée du montant des paiements effectués.

La charge d'intérêts de la période ainsi que les paiements variables, non pris en compte lors de l'évaluation initiale

de la dette, et encourus au cours de la période considérée, sont comptabilisés en charges.

Par ailleurs, la dette peut être ré-estimée dans les situations suivantes :

- révision de la durée de location,
- modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option,
- ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle,
- révision des taux ou indices sur lesquels sont basés les loyers lorsque l'ajustement des loyers a lieu.

Typologie des contrats de location capitalisés

Contrats de location « Avion »

Pour les contrats de location des avions remplissant les critères de capitalisation définis par la norme IFRS 16, la durée de location correspond à la période non résiliable de chaque contrat sauf si le Groupe est raisonnablement certain d'exercer les options de renouvellement prévues contractuellement. Ceci peut être le cas, par exemple, si des travaux importants d'aménagement des cabines ont été effectués alors que la durée résiduelle de location est significativement plus faible que la durée d'amortissement des aménagements des cabines. Le traitement comptable des obligations de maintenance des avions loués est décrit dans la Note 4.21.

Les contrats de location avions conclus par le Groupe n'incluent pas de clause de valeur garantie des actifs loués.

Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer la dette de loyers correspond, pour chaque avion, au taux d'intérêt implicite induit par les éléments contractuels ainsi que des valeurs résiduelles de marché. En effet, ce taux peut être facilement calculé compte tenu de la disponibilité des données actuelles et futures concernant la valeur des avions. Ce taux est recalculé à chaque renouvellement (prolongation) de contrat. Il donne une valeur actuelle cumulée des paiements minimaux au titre de la location et de la valeur résiduelle non garantie égale à la somme de la juste valeur de l'actif loué et des coûts directs initiaux du loueur.

La majeure partie des contrats de location d'avions étant libellés en dollar US, le Groupe a mis en place, à compter du 1er janvier 2018, une couverture de flux de trésorerie de son chiffre d'affaires en dollar US par la dette de loyers en dollar US. La réévaluation de sa dette de loyers au taux de clôture est ainsi comptabilisée en « autres éléments du résultat global ».

Contrats de location « Biens immobiliers »

Le Groupe a identifié des contrats de location au sens de la norme pour les espaces loués dans ses hubs, les locations de bâtiments propres à l'activité Maintenance, les salons dédiés dans les aéroports en dehors des hubs et les locations de bâtiments de bureaux. La durée de location correspond à la période non résiliable du contrat, la grande majorité des contrats ne comprenant pas d'options de renouvellement.

Le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyer est déterminé, pour chaque bien, en fonction du

taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition de l'actif. Ce taux est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est spécifique à la localisation, la devise, la période et la durée. La détermination de la courbe de spread est basée sur des points de référence, chaque point constituant un financement d'actifs autres que les avions.

Contrats de location « Autres actifs »

Les principaux contrats de location identifiés correspondent aux véhicules, à certains contrats de pools de pièces détachées et à des contrats de location de moteurs. La durée de capitalisation des loyers de location correspond à la période non résiliable du contrat, la grande majorité des contrats ne comprenant pas d'options de renouvellement. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyer est déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat (voir paragraphe « Biens immobilier » pour la détermination du taux d'endettement marginal).

Typologie des contrats de location non capitalisés

Le Groupe retient les deux exemptions prévues par la norme IFRS 16 qui permettent de ne pas comptabiliser au bilan : les contrats de courte durée et les contrats portant sur des actifs de faible valeur.

Contrats de location de courte durée

Ces contrats ont une durée inférieure ou égale à 12 mois. Au sein du Groupe, il s'agit principalement de contrats qui portent sur des locations :

- de surfaces dans les hubs du Groupe pour lesquels il existe une option de résiliation réciproque dans le respect d'un préavis inférieur ou égal à 12 mois ;
- d'appartements pour les salariés expatriés du Groupe qui prévoient un préavis inférieur ou égal à 12 mois ;
- de moteurs de rechange dont la durée est inférieure ou égale à 12 mois.

Contrats de location portant sur des actifs de faible valeur

Ces contrats concernent des locations pour lesquelles la valeur à neuf des actifs est inférieure ou égale à 5 000 dollars US. Au sein du Groupe, il s'agit notamment des contrats qui portent sur des locations d'imprimantes, de tablettes, d'ordinateurs portables et de téléphones portables, notamment.

Opérations de cession-bail

Le Groupe qualifie d'opérations de cession-bail, les opérations qui donnent lieu à une vente au sens de la norme IFRS 15. En particulier, une opération sera considérée comme une vente s'il n'y a pas d'option de rachat du bien à l'issue de la période de location.

Opération considérée comme une vente

Si la cession du bien par le vendeur-preneur constitue une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur-preneur doit : (i) décomptabiliser l'actif sous-jacent, (ii) comptabiliser un droit d'utilisation correspondant à la quote-part conservée de la valeur nette comptable de l'actif cédé.

Opération non considérée comme une vente

Si la cession du bien par le vendeur-preneur ne constitue une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur-preneur conserve à son actif le bien transféré et comptabilise à son passif un passif financier correspondant au prix de cession (reçu de l'acquéreur-bailleur).

4.16 Test de valeur d'actif

Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », l'ensemble des immobilisations corporelles, incorporelles, le droit d'utilisation et les goodwill font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur, et au minimum une fois par an au 30 septembre pour les goodwill et les actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

Les tests de dépréciation sont réalisés individuellement pour chaque actif sauf pour les actifs auxquels il n'est pas possible de rattacher directement des flux de trésorerie indépendants. Dans ce cas, ces actifs sont regroupés au sein de l'unité génératrice de trésorerie (UGT) à laquelle ils appartiennent et c'est cette dernière qui est testée. Les UGT correspondent aux secteurs d'activité du Groupe : Réseau, Maintenance, Loisirs et Autres qui sont des ensembles homogènes d'actifs dont l'utilisation génère des flux d'entrée de trésorerie identifiables.

Lorsque la valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est inférieure à sa valeur nette comptable, une perte de valeur est comptabilisée. La perte de valeur constatée sur une UGT est imputée en premier lieu sur le *goodwill*, le reliquat étant affecté aux autres actifs qui composent l'UGT au prorata de leur valeur nette comptable.

4.17 Stocks

Les stocks sont évalués au plus bas de leur coût ou de leur valeur nette de réalisation.

Le coût des stocks comprend tous les coûts d'acquisition, de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks dans l'état et à l'endroit où ils se trouvent. Ces coûts comprennent, sur la base d'un niveau normal d'activité, les charges directes et indirectes de production.

Le coût des stocks est calculé selon la méthode du coût moyen pondéré.

La valeur nette de réalisation des stocks correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité diminué des coûts estimés pour achever les produits et des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

4.18 Actions propres

Les titres représentatifs du capital de la société mère détenus par le Groupe sont enregistrés en diminution des capitaux propres pour leur coût d'acquisition. Les cessions ultérieures sont imputées directement en capitaux propres et ne donnent lieu à l'enregistrement d'aucun résultat.

4.19 Avantages postérieurs à l'emploi

Les engagements du Groupe au titre des régimes à prestations définies, incluant les indemnités de cessation de service, sont déterminés, conformément à la norme IAS 19 révisée « Avantages du personnel », selon la méthode des unités de crédit projetées sur la base d'évaluations actuarielles et en tenant compte des conditions économiques propres à chaque pays. Les engagements sont couverts, soit par des fonds de pension ou d'assurance, soit par des provisions inscrites

au bilan au fur et à mesure de l'acquisition des droits par les salariés.

Le Groupe reconnaît en autres éléments du résultat global la totalité des gains et des pertes actuariels sur les régimes postérieurs à l'emploi, l'écart entre le rendement réel et le rendement attendu des actifs de régime ainsi que l'incidence de tout plafonnement d'actif.

Lorsqu'un plan de retraite à prestations définies est transformé en plan de retraite à cotisations définies ou

fermé, les sommes enregistrées en autres éléments du résultat global seront reclassées en autres réserves.

Les gains et les pertes actuariels sur les régimes d'avantages à long terme (essentiellement médailles du travail) sont comptabilisés en résultat.

Le Groupe comptabilise l'ensemble de ses charges de retraite (à cotisations définies et à prestations définies) en résultat d'exploitation courant (frais de personnel).

Particularités concernant les surplus des fonds de pension

Les plans de retraite néerlandais doivent généralement faire l'objet d'une couverture de financement minimale

(Minimum Funding Requirements « MFR ») pouvant générer des surplus de fonds de pension.

Ces surplus de fonds de pension constitués par le sous-groupe KLM étaient reconnus au bilan jusqu'en juin 2021 (voir Note 11 "Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants") conformément à l'interprétation IFRIC 14 (IAS 19 « Limitation de l'actif au titre de prestations définies, obligations de financement et leur interaction »).

4.20 Paiements fondés sur des actions

La norme IFRS 2 "Paiement fondé sur des actions" prescrit de constater en charges de personnel les services rémunérés par des paiements fondés sur des actions. Ces services sont évalués à la juste valeur des instruments accordés.

La juste valeur des plans d'attributions gratuites d'actions est estimée sur la base du cours de l'action à la date d'attribution. La charge est étalée sur la période

d'acquisition des droits en contrepartie des capitaux propres.

Le nombre d'instruments de capitaux propres attribués peut être revu au cours de la période d'acquisition en fonction du niveau de performance des conditions dites « hors marché » ou en fonction du taux de rotation des bénéficiaires.

4.21 Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Le groupe comptabilise des passifs et des provisions de restitution au titre des obligations de maintenance requises dans le cadre de la location des appareils auprès de loueurs. La constitution de ces passifs et provisions de restitution dépend du type d'obligations de maintenance à remplir avant la restitution de ces appareils aux loueurs : révisions et travaux de remise en état, reconstitution des potentiels de la cellule et du moteur, remplacement des pièces à durée de vie limitée.

Révisions et travaux de remise en état (ne dépendant pas de l'utilisation de l'avion)

Les coûts qui résultent des travaux devant être effectués juste avant la restitution de l'appareil aux loueurs tels que la peinture de la coque ou la révision (« Check C ») de l'appareil sont enregistrés en provisions de restitution dès le commencement du contrat. La contrepartie de ces provisions de restitution est comptabilisée en complément dans la valeur comptable du droit d'utilisation de l'avion à l'origine. Ce complément de droit d'utilisation est amorti sur la durée du contrat de location.

Reconstitution des potentiels et remplacement des pièces à durée de vie limitée (dépendant de l'utilisation de l'avion et de ses moteurs)

Les potentiels de la cellule et du moteur ainsi que les pièces à durée de vie limitée sont comptabilisés en complément dans le droit d'utilisation car ils sont considérés comme des composants à part entière, distincts des composants physiques que sont le moteur et la cellule. Ces composants correspondent à la contrepartie du passif de restitution, enregistré pour sa totalité au commencement du contrat. Lorsque des événements de maintenance ayant pour but de reconstituer ces potentiels ou de remplacer les pièces à durée de vie limitée ont lieu, les coûts encourus sont capitalisés. Les potentiels et les pièces à durée de vie limitée sont amortis sur la durée d'utilité des actifs sous-jacents (heures de vol pour la composante potentiels moteurs, linéairement, jusqu'à la date de la prochaine grande visite, pour la composante potentiel cellule et cycles pour les pièces à durée de vie limitée).

4.22 Autres provisions

Le Groupe comptabilise une provision dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers résultant d'événements passés qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable. Les montants comptabilisés en provisions tiennent compte d'un échéancier de décaissement et sont actualisés lorsque l'effet du passage du temps est

significatif. Ce dernier est comptabilisé en « autres produits et charges financiers ».

Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus. Au sein du Groupe, la

problématique des contrats onéreux est circonscrite à l'activité Maintenance.

Les provisions pour restructuration sont comptabilisées dès lors que le Groupe a établi un plan formalisé et détaillé dont l'annonce a été faite aux parties concernées.

4.23 Droit d'émission de gaz à effet de serre

Depuis le 1er janvier 2012, les compagnies aériennes européennes sont entrées dans le périmètre des sociétés soumises aux quotas d'émission de CO₂. En l'absence de normes IFRS ou d'interprétations relatives à la comptabilisation des droits d'émission de gaz à effet de serre, le Groupe a retenu le traitement comptable dit de « l'approche nette ».

Selon cette approche, les quotas sont comptabilisés en immobilisations incorporelles de la façon suivante :

- les quotas attribués gratuitement par l'État sont valorisés pour une valeur nulle ; et
- les quotas achetés sur le marché sont comptabilisés à leur prix d'acquisition.

Ces immobilisations incorporelles ne sont pas amortissables.

L'insuffisance de quotas alloués pour couvrir les émissions réelles fait l'objet d'une provision (voir Note 31 "Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions"). Cette provision est évaluée au coût d'acquisition à hauteur des droits acquis et pour la partie non couverte par des achats de quotas, par référence au prix de marché lors de chaque arrêté.

Au moment de la restitution à l'État des quotas correspondant aux émissions réelles, la provision est soldée en contrepartie des immobilisations incorporelles restituées.

4.24 Frais d'augmentation de capital

Les frais d'augmentation de capital sont imputés sur les primes d'émission.

4.25 Impôts courants et différés

Le Groupe comptabilise les impôts différés selon la méthode du report variable pour l'ensemble des différences temporelles existantes entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et des passifs du bilan, sauf exceptions prévues par IAS 12 « Impôts sur le résultat ».

Les taux d'impôt retenus sont ceux votés ou quasi adoptés à la date de clôture de l'exercice.

Les soldes nets d'impôts différés sont déterminés sur la base de chaque entité fiscale.

Les impôts exigibles et/ou différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période sauf s'ils sont générés par une transaction ou un événement comptabilisé

directement en autres éléments du résultat global. Dans ce dernier cas, ils sont comptabilisés directement en autres éléments du résultat global.

Comptabilisation de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises

La CVAE se détermine par application d'un taux sur la valeur ajoutée produite par l'entreprise au cours de l'année. Dans la mesure où le montant de la valeur ajoutée est un montant net de produits et de charges, la CVAE répond à la définition d'un impôt sur le résultat telle qu'énoncée par IAS 12.2. En conséquence, le montant de la charge relative à la CVAE est présenté sur la ligne « impôts ».

4.26 Actifs détenus en vue de la vente et activités abandonnées

Les actifs ou groupes d'actifs détenus en vue de la vente, satisfont aux critères d'une telle classification si leur valeur comptable est principalement recouvrée par une vente plutôt que par leur utilisation continue. Cette condition est considérée comme remplie lorsque la vente est hautement probable et que l'actif (ou le Groupe d'actifs détenus en vue de la vente) est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel. La Direction doit s'être engagée sur un plan de vente, dont on s'attend à ce qu'il soit réalisé dans un délai de 12 mois à compter

de la date où l'actif ou Groupe d'actifs a été qualifié d'actif détenu en vue de la vente.

Le Groupe évalue à chaque date d'arrêté s'il est engagé dans un processus de sortie d'actif ou d'activité, et le cas échéant, présente ces derniers en « actifs détenus en vue de la vente ».

Les éventuelles dettes liées à ces actifs sont également présentées sur une ligne distincte au passif du bilan.

Les actifs ou groupes d'actifs détenus en vue de la vente sont évalués au plus faible de leur valeur comptable et de leur juste valeur diminuée des coûts de sortie. À compter de la date d'une telle classification, l'actif cesse d'être amorti.

Les résultats des activités abandonnées sont présentés, au compte de résultat, distinctement du résultat des activités poursuivies.

NOTE 5 ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours des exercices clos les 31 décembre 2022 et 2021.

NOTE 6 INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité (note 6.1)

L'information sectorielle est établie sur la base des données de gestion interne communiquées au Comité exécutif, principal décideur opérationnel du Groupe.

Le Groupe est organisé autour des secteurs suivants :

Réseau : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du Groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le Groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information, ainsi que les opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du Groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs et aux transports de marchandises effectués pour le Groupe par des compagnies aériennes tierces.

Maintenance : Les revenus externes proviennent des services de maintenance fournis à d'autres compagnies aériennes et clients dans le monde.

Transavia : Les revenus de ce secteur proviennent de l'activité de transport « loisir » de passagers réalisée par Transavia.

Autres : Les revenus de ce secteur proviennent de diverses prestations fournies par le Groupe, non couvertes par les quatre autres secteurs précités.

Les résultats alloués aux secteurs d'activité correspondent à ceux qui sont affectables de façon

directe ou qui peuvent être alloués de façon raisonnable à ces segments d'activité. Les montants répartis dans les secteurs d'activité correspondent principalement à l'EBITDA, au résultat d'exploitation courant et au résultat des activités opérationnelles. Les autres éléments du compte de résultat sont regroupés dans la colonne « non répartis ».

Les transactions intersecteurs sont effectuées et valorisées à des conditions normales de marché.

Information par secteur géographique

Activité par zone d'origine des ventes (note 6.2.1)

Le chiffre d'affaires externe du Groupe par origine des ventes est ventilé en quatre zones géographiques :

- France, dont départements français d'Outre-Mer ;
- Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam ;
- Europe (hors France et Benelux) ;
- Reste du monde.

Activité par zone de destination (note 6.2.2)

Le chiffre d'affaires externe du transport aérien du Groupe par zones de destination est ventilé en sept secteurs géographiques :

- France métropolitaine ;
- Europe (hors France) et Afrique du Nord ;
- Antilles, Caraïbes, Guyane et Océan indien ;
- Afrique (hors Afrique du Nord), Moyen-Orient ;
- Amérique du Nord, Mexique ;
- Amérique du Sud (hors Mexique) ;
- Asie et Nouvelle Calédonie.

6.1 Informations par secteur d'activité

Période close au 31 décembre 2022	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
(en millions d'euros)						
Chiffre d'affaires total	22 801	3 586	2 219	221	-	28 827
Chiffre d'affaires intersecteurs	(43)	(2 197)	(1)	(195)	-	(2 436)
Chiffre d'affaires externe	22 758	1 389	2 218	26	-	26 391
Autres produits de l'activité	-	-	-	-	2	2
Produits des activités ordinaires	22 758	1 389	2 218	26	2	26 393
EBITDA	3 039	442	144	(10)	-	3 615
Résultat d'exploitation courant	1 131	163	(100)	(1)	-	1 193
Résultat des activités opérationnelles	1 141	164	(104)	(7)	-	1 194
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	17	-	(6)	-	12
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(852)	(852)
Impôts	-	-	-	-	390	390
Résultat net	1 142	181	(104)	(13)	(462)	744
Amortissements de l'exercice	(2 083)	(320)	(270)	(23)	-	(2 696)
Autres éléments non monétaires	116	(28)	31	(136)	(46)	(63)
Total actifs	16 391	4 300	1 796	103	9 715	32 305
Passifs sectoriels	10 895	1 910	1 494	10	5 766	20 075
Passifs financiers, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	12 230	12 230
Total passifs	10 895	1 910	1 494	10	17 996	32 305
Investissements corporels et incorporels	1 910	890	169	3	-	2 972

Les actifs non répartis d'un montant de 9,7 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 6,6 milliards d'euros, les autres actifs financiers pour 1,6 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,8 milliard d'euros, les impôts et taxes pour 0,1 milliard d'euros et les actifs financiers dérivés pour 0,6 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 5,8 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les

provisions retraites pour 1,6 milliard d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 3,8 milliards d'euros, autres provisions pour 0,2 milliard d'euros, les impôts et taxes pour 0,1 milliard d'euros et les passifs financiers dérivés pour 0,1 milliard d'euros.

Les passifs financiers, les dettes de loyers, les concours bancaires et les capitaux propres ne sont pas répartis.

Période close au 31 décembre 2021 (en millions d'euros)	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	12 279	2 801	1 012	167	-	16 259
Chiffre d'affaires intersecteurs	(26)	(1 778)	-	(140)	-	(1 944)
Chiffre d'affaires externe	12 253	1 023	1 012	27	-	14 315
Produits des activités ordinaires	12 253	1 023	1 012	27	-	14 315
EBITDA	262	374	68	41	-	745
Résultat d'exploitation courant	(1 582)	88	(150)	18	-	(1 626)
Résultat des activités opérationnelles	(2 237)	(184)	(149)	38	-	(2 532)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	(11)	-	(17)	-	(27)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(1 017)	(1 017)
Impôts	-	-	-	-	282	282
Résultat net	(2 236)	(195)	(149)	21	(735)	(3 294)
Amortissements de l'exercice	(1 996)	(268)	(225)	(24)	-	(2 513)
Autres éléments non monétaires	639	253	2	(129)	(26)	739
Total actifs	15 928	3 934	1 693	166	8 962	30 683
Passifs sectoriels	9 213	1 837	1 155	15	6 037	18 257
Passifs financiers, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	12 426	12 426
Total passifs	9 213	1 837	1 155	15	18 463	30 683
Investissements corporels et incorporels	1 957	174	68	3	-	2 202

Les actifs non répartis d'un montant de 9 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 6,7 milliards d'euros, les autres actifs financiers pour 1,3 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,3 milliard d'euros, les impôts et taxes pour 0,1 milliard d'euros et les actifs financiers dérivés pour 0,6 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 6 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les

provisions retraites pour 1,9 milliard d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 3,6 milliards d'euros, autres provisions pour 0,4 milliard d'euros et les passifs financiers dérivés pour 0,1 milliard d'euros.

Les passifs financiers, les dettes de loyers, les concours bancaires et les capitaux propres ne sont pas répartis.

6.2 Informations par secteur géographique

6.2.1 Activité par zone d'origine des ventes

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

Période close au 31 décembre 2022	France, dont départements français d'outremer	Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
(en millions d'euros)					
Transport	6 410	2 490	4 844	8 100	21 844
Autres recettes ⁽¹⁾	330	206	167	211	914
Total Réseau	6 740	2 696	5 011	8 311	22 758
Transport	820	1 210	189	44	2 263
Autres recettes ⁽¹⁾	(18)	(24)	(2)	(1)	(45)
Total Transavia	802	1 186	187	43	2 218
Maintenance	716	532	24	117	1 389
Autres	6	19	1	-	26
Total	8 264	4 433	5 223	8 471	26 391

(1) Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement EU261 (voir Note 4.6)

Période close au 31 décembre 2021	France, dont départements français d'outremer	Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
(en millions d'euros)					
Transport	3 286	1 197	2 695	4 342	11 520
Autres recettes ⁽¹⁾	175	132	153	273	733
Total Réseau	3 461	1 329	2 848	4 615	12 253
Transport	347	587	71	12	1 017
Autres recettes ⁽¹⁾	(1)	(4)	-	-	(5)
Total Transavia	346	583	71	12	1 012
Maintenance	582	338	26	77	1 023
Autres	5	22	-	-	27
Total	4 394	2 272	2 945	4 704	14 315

(1) Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement EU261 (voir Note 4.6)

6.2.2 Activité par zone de destination

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

Période close au 31 décembre 2022	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
(en millions d'euros)								
Réseau	1 333	5 079	1 919	3 080	5 566	2 529	2 338	21 844
Transavia	129	1 968	-	166	-	-	-	2 263
Total Transport	1 462	7 047	1 919	3 246	5 566	2 529	2 338	24 107

Période close au 31 décembre 2021	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
(en millions d'euros)								
Réseau	809	2 171	1 189	2 027	2 582	1 300	1 442	11 520
Transavia	63	923	-	31	-	-	-	1 017
Total Transport	872	3 094	1 189	2 058	2 582	1 300	1 442	12 537

NOTE 7 CHARGES EXTERNES

Période du 1 janvier au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Carburant avions	7 241	2 748
Affrètements aéronautiques	387	325
Redevances aéronautiques	1 710	1 185
Commissariat	720	382
Achat d'assistance en escale	1 608	1 027
Achats et consommations d'entretien aéronautique	2 256	1 625
Frais commerciaux et de distribution	887	385
Autres frais	1 488	1 152
Total	16 297	8 829
Hors carburant	9 056	6 081

Une partie des charges externes (notamment les coûts de carburant avions, achats et consommations d'entretien aéronautique) est soumise à la variation du cours du

dollar US. Les couvertures associées sont présentées en Note 9 « Autres produits et charges d'exploitation courants ».

NOTE 8 FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

Période du 1 janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	2022	2021
Salaires et traitements	5 238	4 410
Autres charges sociales	957	811
Charges de retraite à cotisations définies	813	634
Charges de retraite à prestations définies	122	206
Coûts du personnel intérimaire	172	86
Charge d'intéressement	45	(69)
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW)	(134)	(771)
Autres	76	33
Total	7 289	5 340

Le Groupe verse des cotisations pour un régime de retraite multi-employeurs en France, la CRPN (Caisse de retraite du personnel navigant). Ce plan multi-employeur étant assimilé à un plan d'État, il est comptabilisé en tant que régime à cotisations définies en « charges de retraite à cotisations définies ».

Suite aux impacts de la crise sanitaire de la Covid-19, les principales filiales françaises du groupe Air France ont mis en œuvre des mesures d'activité partielle pour leurs salariés, à partir du 23 mars 2020.

Au 31 décembre 2022, l'impact de ces mesures s'élève à 135 millions d'euros (657 millions d'euros au 31 décembre 2021).

La ligne « Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW) » correspond à la compensation reçue de l'État Néerlandais par le groupe KLM pour les charges de personnel pendant la période du 1er janvier jusqu'au 31 mars 2022. En effet, en raison de la reprise d'activité, le gouvernement néerlandais a mis fin à ce programme au 31 mars 2022. Cette compensation s'élève à 134 millions d'euros (contre 771 millions d'euros sur la période du 1er janvier au 31 décembre 2021).

Effectifs moyens de la période

Période du 1 janvier au 31 décembre	2022	2021
Pilotes	8 176	8 170
Personnel navigant commercial	20 715	20 002
Personnel au sol	43 795	45 572
Personnel intérimaire	1 916	977
Total ⁽¹⁾	74 602	74 721

(1) Hors effet de l'activité partielle.

NOTE 9 AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

Période du 1 janvier au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Production capitalisée	991	728
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	9	8
Couverture sur flux d'exploitation (change)	152	16
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(141)	(32)
Autres	(47)	(5)
Total	964	715

NOTE 10 AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

Période du 1 janvier au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	183	192
Immobilisations aéronautiques	1 150	1 027
Autres immobilisations corporelles	181	184
Droits d'utilisation	1 182	1 110
Sous total	2 696	2 513
Dépréciations et provisions		
Stocks	(9)	22
Créances	(76)	25
Provisions	(189)	(189)
Sous total	(274)	(142)
Total	2 422	2 371

Les variations d'amortissements des immobilisations sont présentées dans les Notes 16 et 17, et celles sur les droits d'utilisation en Note 19.

Les variations des dépréciations relatives aux stocks et aux créances sont présentées dans les Notes 24, 25 et 26.

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la Note 31.

NOTE 11 CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

Période du 1er janvier au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Cession-bail	38	(29)
Autres cessions aéronautiques	28	10
Cessions de matériel aéronautiques	66	(19)
Charges de restructuration	(6)	56
Dépréciation de flottes	(24)	(40)
Dépréciation d'immobilisations incorporelles	(8)	-
Modification des plans de retraite	(53)	(922)
Cessions de filiales et participations	(1)	26
Autres cessions d'actifs	27	-
Autres	-	(7)
Autres produits et charges non courants	(65)	(887)

Période close au 31 décembre 2022

Cessions de matériel aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par un produit de 38 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 767 millions d'euros au 31 décembre 2022.

Dépréciations de flottes

Au 31 décembre 2022, cette ligne correspond à une dépréciation pour (18) millions d'euros passée sur la flotte Airbus A380 suite à une révision de leur valeur de marché.

Modification des plans de retraites

Le 20 décembre 2022, un accord a été signé avec les organisations syndicales des personnels navigants commerciaux d'Air France, incluant une modification des droits à indemnités de cessation de services et conduisant à une révision de leurs droits de départ à la retraite. Cet accord représente pour Air France une augmentation de l'engagement à hauteur de 53 millions d'euros au 31 décembre 2022 (voir Note 30.3 "Évolution des engagements").

Autres cessions d'actifs

Cette ligne correspond au résultat de cession pour 27 millions d'euros des slots de l'aéroport Heathrow à la compagnie aérienne Virgin Atlantic.

Période close au 31 décembre 2021

Cessions de matériel aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par une charge de (29) millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en

tableau des flux de trésorerie de 830 millions d'euros au 31 décembre 2021.

Charges de restructuration

Cette ligne comprenait principalement une reprise de provision relative au plan de départ volontaire du personnel au sol d'Air France pour 86 millions d'euros ainsi qu'une dotation complémentaire liée au plan de départ volontaire chez HOP! de (28) millions d'euros, l'ensemble faisant suite à un ajustement en fonction de la liste nominative définitive et des indemnités de départ.

Dépréciations de flottes

Cette ligne comprenait l'impact de la sortie anticipée des vingt-cinq CRJ de la flotte de HOP! pour (39) millions d'euros. Les pentes d'amortissements avaient été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévue en 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation. Au 31 décembre 2021, 15 CRJ étaient toujours en pleine propriété.

Modification des plans de retraite

Suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol de KLM, l'impact global de la décomptabilisation de l'actif de retraite ainsi que ces versements complémentaires avait été comptabilisé en « Autres produits et charges non courants » pour une charge de (938) millions d'euros (voir Note 30.3 "Évolution des engagements").

De plus, les seuils de paiement des petites rentes en capital avaient été relevés, conduisant à une baisse des engagements envers les actifs et les différés pour le régime de la CRAF pour un montant de 16 millions d'euros (voir Note 30.3 "Évolution des engagements").

Résultat sur cessions de filiales et participations

Cette ligne correspondait principalement à la plus-value de cession de 15 % des titres de la société Servair intervenue le 31 mai 2021.

NOTE 12 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS

Période du 1 janvier au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Produits des valeurs mobilières de placement	1	(21)
Autres produits financiers	40	23
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	41	2
Intérêts sur passifs financiers	(311)	(325)
Intérêts sur dettes de loyers	(265)	(241)
Intérêts intercalaires capitalisés	29	25
Autres éléments non monétaires	(16)	(178)
Autres charges financières	(6)	(11)
Coût de l'endettement financier brut	(569)	(730)
Coût de l'endettement financier net	(528)	(728)
Résultat de change	(173)	(197)
Instruments financiers	5	31
Dotation nette aux provisions	(8)	1
Désactualisation des provisions	(138)	(116)
Autres	(10)	(8)
Autres produits et charges financiers	(324)	(289)
Total	(852)	(1 017)

Coût de l'endettement financier net

Les produits financiers sont principalement constitués des produits d'intérêts des autres actifs financiers reconnus au taux d'intérêt effectif.

Au 31 décembre 2022, suite au remboursement anticipé d'un milliard d'euros du prêt garanti par l'État français (voir Note 3.2 "Événements significatifs intervenus au cours de la période"), la révision de la valeur actualisée des paiements futurs n'a pas eu d'impact significatif sur le coût de l'endettement financier net.

Au 31 décembre 2021, suite à l'extension de la maturité du prêt garanti par l'État français et au remboursement anticipé de 500 millions d'euros, intervenus le 10 décembre 2021, la valeur actualisée des paiements futurs avait été revue. À ce titre, une charge exceptionnelle de (84) millions d'euros sur la période avait été comptabilisée dans la ligne des « Autres éléments non monétaires ».

Au 31 décembre 2021, suite à la revue des projections des flux futurs sur la ligne de crédit garantie par l'État néerlandais, une charge de (20) millions d'euros avait été

comptabilisée dans la ligne des « Autres éléments non monétaires ».

Résultat de change

Au 31 décembre 2022, le résultat de change inclut principalement une perte de change latent de (158) millions d'euros composée principalement d'une perte de (182) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US et d'un gain de 5 millions d'euros sur les passifs financiers principalement composée d'une perte au titre de la dette en dollar US ((41) millions d'euros) et d'un gain au titre de la dette en yen japonais (53 millions d'euros).

Au 31 décembre 2021, le résultat de change incluait principalement une perte de change latent de (289) millions d'euros composée principalement d'une perte de (236) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US et d'une perte de (45) millions d'euros sur les passifs financiers principalement composée d'une perte au titre de la dette en dollar US ((66) millions d'euros) et d'un gain au titre de la dette en yen japonais (24 millions d'euros).

Désactualisation des provisions

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants s'élève à 3,6 % en 2022 contre 3,4 % en 2021 (voir

Note 31.1.1 "Passifs et provisions de restitution pour avions loués").

NOTE 13 IMPÔTS**13.1 Charge d'impôt**

La charge d'impôts courants et d'impôts différés se décomposent comme suit :

Période du 1 janvier au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
(Charge) / produit d'impôt courant et autres taxes	(46)	(2)
Variation des différences temporaires	30	237
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	406	47
(Charge) / produit d'impôt différé	436	284
Total	390	282

La charge d'impôt courant correspond aux montants payés ou restant à payer à court terme aux administrations fiscales au titre de la période, en fonction des règles en vigueur dans les différents pays et des conventions spécifiques.

Groupe fiscal français

En France, le taux d'impôt sur les sociétés, y compris contribution additionnelle, est à 25,83% en 2022. Les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, le montant des déficits fiscaux imputables chaque année est limité à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Le recouvrement des impôts différés actifs activés correspond à un horizon de 5 ans sur le périmètre fiscal français, en cohérence avec son plan stratégique.

Au regard de la reprise d'activité et des perspectives à moyen et long termes, le Groupe a reconnu un impôt différé actif pour pertes fiscales de 61 millions d'euros au 31 décembre 2022. La position d'impôts différés pour

pertes fiscales a donc été portée à 346 millions (contre 285 millions au 31 décembre 2021).

Groupe fiscal néerlandais

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt sur les sociétés est de 25,80% en 2022. Les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, le montant des déficits fiscaux imputables chaque année est limité à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros.

Au regard de la reprise d'activité et des perspectives à moyen et long termes, le Groupe a reconnu un impôt différé actif pour pertes fiscales de 346 millions d'euros au 31 décembre 2022. La position d'impôts différés pour pertes fiscales et intérêts financiers déductibles a donc été portée à 403 millions (contre 57 millions au 31 décembre 2021).

13.2 Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère)

Période du 1 janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	2022	2021
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	3	-
Éléments recyclables du résultat global	34	(72)
Éléments non recyclables du résultat global	(41)	(171)
Instruments de capitaux propres	2	1
Retraites	(43)	(172)
Total	(7)	(243)

13.3 Taux effectif d'impôt

L'écart entre le taux d'imposition en France et le taux effectif d'impôt s'explique comme suit :

Période du 1 janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	2022	2021
Résultat avant impôt	342	(3 549)
Taux d'impôt applicable en France	25,83 %	28,41 %
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	(88)	1 008
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(1)	(59)
Éléments non déductibles ou non imposables	(14)	(72)
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	512	(603)
Impact de la CVAE	(7)	(4)
Autres	(12)	12
Impôt	390	282
Taux d'impôt réel	(114,0 %)	8,0 %

Le taux d'impôt en vigueur en France à échéance 2022 s'élève à 25,83 %. Le taux d'impôt en vigueur aux Pays-Bas à échéance 2022 est de 25,80 %.

L'impôt différé a été calculé sur la base du taux d'impôt sur les sociétés à 25,83 % pour le groupe fiscal français et du taux d'impôt sur les sociétés à 25,80 % pour le groupe fiscal néerlandais, applicables en 2023.

13.4 Variations des impôts différés au cours de la période

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement et autres	31 décembre 2022
Immobilisations aéronautiques	(695)	(38)	-	-	-	(733)
Droits d'utilisation	(874)	(56)	-	-	1	(929)
Actifs de retraite	45	3	(20)	-	(2)	26
Passifs financiers	497	19	(5)	3	1	515
Dettes de loyers	673	73	13	-	(1)	758
Titres de transport émis non utilisés	129	8	-	-	-	137
Débiteurs et créditeurs divers	(87)	8	24	-	-	(55)
Provisions	458	(95)	(21)	-	-	342
Autres	(221)	112	2	-	-	(107)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	352	402	-	-	5	759
Impôts différés actif/(passif) nets	277	436	(7)	3	4	713

(en millions d'euros)	31 décembre 2020	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Reclassement et autres	31 décembre 2021
Immobilisations aéronautiques	(948)	253	-	-	(695)
Droits d'utilisation	(803)	(68)	-	(3)	(874)
Actifs de retraite	-	170	(167)	42	45
Passifs financiers	606	(89)	(1)	(19)	497
Dettes de loyers	597	47	30	(1)	673
Titres de transport émis non utilisés	143	(14)	-	-	129
Débiteurs et créditeurs divers	41	50	(129)	(49)	(87)
Provisions	509	(48)	(3)	-	458
Autres	(222)	(64)	27	38	(221)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	307	47	-	(2)	352
Impôts différés actif/(passif) nets	230	284	(243)	6	277

Groupe fiscal français

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français s'élevaient à 346 millions d'euros avec pour base 1 340 millions d'euros au 31 décembre 2022. Au 31 décembre 2021, le montant s'élevait à 285 millions d'euros pour une base de 1 104 millions d'euros. L'augmentation des impôts différés activés au titre des déficits reportables s'explique par les prévisions de profits fiscaux futurs.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal français est un actif net de 323 millions d'euros (216 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Groupe fiscal néerlandais

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables et du report d'intérêts financiers déductibles du périmètre d'intégration fiscale néerlandaise s'élevaient à 403 millions d'euros avec pour base 1 562 millions d'euros au 31 décembre 2022. Au 31 décembre 2021, le montant s'élevait à 57 millions d'euros avec pour base 221 millions

d'euros. L'augmentation des impôts différés activés au titre des déficits reportables s'explique par les prévisions de profits fiscaux futurs.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal néerlandais est un actif net de 373 millions d'euros (27 millions d'euros d'actif net au 31 décembre 2021).

13.5 Actifs d'impôt différé non reconnus

(en millions d'euros)	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	708	183	1 320	341
Pertes fiscales	12 753	3 294	13 934	3 599
Total	13 461	3 477	15 254	3 940

Groupe fiscal français

Au 31 décembre 2022, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 3 477 millions d'euros (soit une base de 13 461 millions d'euros), dont 3 294 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 183 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions de retraites principalement).

Au 31 décembre 2021, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'était traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 3 514 millions d'euros (soit une base de 13 604 millions d'euros), dont 3 173 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 341 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions restructuration et retraites).

Groupe fiscal néerlandais

Au 31 décembre 2021, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 426 millions d'euros (soit une base de 1 650 millions d'euros), entièrement constitué de pertes fiscales.

Autres

Les autres actifs d'impôt non reconnus correspondent pour l'essentiel à une partie des déficits fiscaux de filiales des groupes Air France et KLM n'appartenant pas aux groupes fiscaux, ainsi qu'aux déficits reportables de certaines filiales du Groupe au Royaume-Uni et aux États-Unis.

NOTE 14 RÉSULTAT NET - PART DU GROUPE PAR ACTION

Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

Les résultats utilisés pour le calcul des différents résultats par action sont les suivants :

Résultats retenus pour le calcul du résultat de base par action

Exercice clos au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Résultat net - propriétaires de la société mère	728	(3 292)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	(137)	(151)
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	591	(3 443)

Le résultat par action avant dilution (résultat de base par action) correspond au résultat net, rapporté au nombre moyen pondéré des actions en circulation au cours de l'exercice, déduction faite du nombre moyen pondéré de titres autodétenus.

Les titres subordonnés à durée indéterminée étant considérés comme des actions préférentielles, les coupons sont intégrés dans le montant du résultat de base par action.

Résultats retenus pour le calcul du résultat dilué par action

Exercice clos au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	591	(3 443)
Résultat net - propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	600	(3 443)

Pour le calcul du résultat dilué par action, le nombre moyen pondéré d'actions en circulation est ajusté pour tenir compte de l'effet potentiellement dilutif de tous les instruments de capitaux propres émis par la société.

Rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action

Période du 1er janvier au 31 décembre	2022	2021
Nombre moyen pondéré :		
— d'actions ordinaires émises	1 693 736 824	579 899 788
— d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
— d'autres actions propres achetées	(91 585)	(91 585)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	1 692 528 819	578 691 783
Nombre d'actions potentiellement dilutives	249 709 585	—
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	1 942 238 404	578 691 783

Au titre de l'exercice 2022, la conversion potentielle des obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes représentant 199 960 702 actions (voir Note 29.4.2 "Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes") et la conversion potentielle des OCEANE représentant 49 748 883 actions ainsi que les impacts de ces deux instruments sur le résultat ont été pris en compte pour déterminer le résultat dilué par action.

Au titre de l'exercice 2021, la conversion potentielle des OCEANE représentant 27 901 785 actions ainsi que ses

effets sur le résultat n'avaient pas été pris en compte. En effet, les actions ordinaires potentielles en découlant n'auraient pas eu pour effet de réduire le résultat par action ou d'augmenter la perte par action.

La variation du nombre d'actions ordinaires émises est présentée en Note 29.1 "Capital".

Au 31 décembre 2022, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à 0,35 euro et le résultat net dilué par action ressort à 0,31 euro.

NOTE 15 GOODWILL**15.1 Détail des goodwill**

Au 31 décembre	2022			2021		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
(en millions d'euros)						
Réseau	199	—	199	197	—	197
Maintenance	25	(4)	21	24	(4)	20
Autres	5	—	5	5	—	5
Total	229	(4)	225	226	(4)	222

15.2 Variation de la valeur nette des goodwill

Au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Solde en début de période	222	215
Variation de périmètre	2	5
Variation de la conversion	1	2
Solde en fin de période	225	222

NOTE 16 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(en millions d'euros)	Marques et slots	Quotas CO2 et autres crédits carbone	Autres immobilisations incorporelles	Total
Valeur brute				
Montant au 31 décembre 2020	280	27	1 876	2 183
Acquisitions	-	84	138	222
Cessions	-	(31)	(15)	(46)
Transfert	-	-	5	5
Variation de périmètre	-	-	7	7
Montant au 31 décembre 2021	280	80	2 011	2 371
Acquisitions	1	175	157	333
Cessions	(4)	(41)	(3)	(48)
Transfert	-	-	(8)	(8)
Variation de périmètre	-	-	(2)	(2)
Autres	-	-	2	2
Montant au 31 décembre 2022	277	214	2 157	2 648
Amortissements				
Montant au 31 décembre 2020	(10)	(4)	(939)	(953)
Amortissements / Dépréciations de la période	-	-	(193)	(193)
Reprises sur cessions	-	-	14	14
Variation de périmètre	-	-	(4)	(4)
Montant au 31 décembre 2021	(10)	(4)	(1 122)	(1 136)
Amortissements / Dépréciations de la période	(2)	-	(182)	(184)
Reprises sur cessions	-	-	5	5
Transfert	-	-	3	3
Variation de périmètre	-	-	2	2
Montant au 31 décembre 2022	(12)	(4)	(1 295)	(1 311)
Valeur nette				
Au 31 décembre 2021	270	76	889	1 235
Au 31 décembre 2022	265	210	862	1 337
Dont :				
— Activité Réseau	255			
— Activité Transavia	8			
— Activité Maintenance	2			

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées :

- des marques KLM et Transavia ainsi que des slots (créneaux de décollage/atterrissage) acquis par le Groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM. Ces immobilisations ont des durées d'utilité indéfinies, l'utilisation escomptée par le Groupe étant, du fait de

la nature propre de ces actifs, non bornée dans le temps;

- des quotas CO2 et EcoAct;
- de logiciels et capitalisation de développement informatiques.

NOTE 17 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Valeur brute										
1er janvier 2021	17 158	1 505	2 518	21 181	2 758	1 070	191	1 102	5 121	26 302
Acquisitions	690	1 064	122	1 876	15	15	71	5	106	1 982
Cessions	(1 844)	-	(159)	(2 003)	(60)	(39)	-	(54)	(153)	(2 156)
Couverture de change	-	(192)	-	(192)	-	-	-	-	-	(192)
Transfert	744	(1 150)	115	(291)	24	11	(127)	22	(70)	(361)
Autres	36	15	(47)	4	2	2	(6)	2	-	4
31 décembre 2021	16 784	1 242	2 549	20 575	2 739	1 059	129	1 077	5 004	25 579
Acquisitions	897	1 333	248	2 478	18	26	98	36	178	2 656
Cessions	(1 574)	2	(369)	(1 941)	(40)	(23)	-	(77)	(140)	(2 081)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(3)	-	(18)	(21)	(21)
Couverture de change	-	(28)	-	(28)	-	-	-	-	-	(28)
Transfert	706	(1 210)	277	(227)	64	18	(95)	15	2	(225)
Écart de conversion	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
Autres	(9)	168	(177)	(18)	-	-	-	-	-	(18)
Perte de valeur	-	(11)	-	(11)	-	-	-	-	-	(11)
31 décembre 2022	16 804	1 496	2 528	20 828	2 781	1 078	132	1 033	5 024	25 852
Amortissements										
1er janvier 2021	(9 105)	-	(1 046)	(10 151)	(1 893)	(822)	-	(858)	(3 573)	(13 724)
Amortissements de la période	(906)	-	(84)	(990)	(89)	(43)	-	(54)	(186)	(1 176)
Reprises sur cessions	985	-	119	1 104	53	37	-	51	141	1 245
Transfert	(72)	-	-	(72)	18	-	-	-	18	(54)
Autres	30	-	(30)	-	(1)	(1)	-	-	(2)	(2)
31 décembre 2021	(9 068)	-	(1 041)	(10 109)	(1 912)	(829)	-	(861)	(3 602)	(13 711)
Amortissements de la période	(1 001)	-	(109)	(1 110)	(94)	(42)	-	(48)	(184)	(1 294)
Reprises sur cessions	876	-	312	1 188	37	22	-	73	132	1 320
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	3	-	15	18	18
Transfert	(105)	-	(46)	(151)	-	(12)	-	-	(12)	(163)
Autres	82	-	(114)	(32)	(1)	-	-	-	(1)	(33)
31 décembre 2022	(9 216)	-	(998)	(10 214)	(1 970)	(858)	-	(821)	(3 649)	(13 863)
Valeur nette										
31 décembre 2021	7 716	1 242	1 508	10 466	827	230	129	216	1 402	11 868
31 décembre 2022	7 588	1 496	1 530	10 614	811	220	132	212	1 375	11 989

Les actifs aéronautiques en cours de construction comprennent principalement les avances et acomptes, les travaux de maintenance sur moteurs et les modifications avions.

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la Note 40 de ces états financiers.

Les engagements d'achats d'immobilisations sont donnés dans les Notes 39 et 40 de ces états financiers.

NOTE 18 INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

Les investissements corporels et incorporels figurant dans le tableau des flux de trésorerie consolidé se ventilent comme suit :

Période du 1er janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	2022	2021
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	2 458	1 856
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	176	105
Acquisition d'immobilisations incorporelles	332	222
Part des acquisitions non encore payée	6	19
Total	2 972	2 202

La ligne « Acquisition d'immobilisations aéronautiques » comprend les investissements liés au renouvellement de la flotte pour des avions de nouvelle génération, pour un

montant de 1 332 millions d'euros au 31 décembre 2022 (1 047 millions d'euros au 31 décembre 2021).

NOTE 19 DROITS D'UTILISATION

Le tableau ci-dessous présente les droits d'utilisation par catégorie :

(en millions d'euros)	Avion	Maintenance	Terrains & constructions	Autres	Total
Valeur nette					
1er janvier 2021	2 191	1 739	541	207	4 678
Nouveaux contrats	786	281	83	-	1 150
Modifications de contrats	134	10	77	9	230
Cessions	12	(16)	-	-	(4)
Transfert	(1)	283	24	23	329
Écart de conversion	-	-	1	-	1
Amortissements	(646)	(297)	(118)	(50)	(1 111)
Autres	-	(102)	-	(23)	(125)
31 décembre 2021	2 476	1 898	608	166	5 148
Nouveaux contrats	742	368	71	13	1 194
Modifications de contrats	155	(114)	41	-	82
Cessions	-	(2)	-	-	(2)
Transfert	(6)	457	-	(117)	334
Écart de conversion	-	-	(1)	-	(1)
Amortissements	(616)	(431)	(120)	(15)	(1 182)
Autres	-	(145)	-	-	(145)
31 décembre 2022	2 751	2 031	599	47	5 428

Les éléments de dettes de loyers sont disponibles en Note 33.

La ligne « Autres » comprend principalement les mouvements de passifs de restitution suite aux restitutions d'appareils.

Le montant reconnu en compte de résultat au titre des contrats de location faisant partie des exemptions IFRS 16 s'élève à :

Au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Loyers variables	9	(3)
Loyers court terme	100	52
Loyers faible valeur	16	16
Total	125	65

NOTE 20 TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE

Variations de la période

Le tableau ci-dessous présente la variation des titres de participation dans les entreprises associées et co-entreprises :

(en millions d'euros)	Réseau	Maintenance	Commissariat aérien	Autres	Total
31 décembre 2020	-	37	174	19	230
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	-	(11)	(19)	3	(27)
Distribution de dividendes	-	(2)	-	-	(2)
Autres variations	-	2	(93)	-	(91)
Augmentation de capital	-	1	-	-	1
Diminution de capital	-	-	-	(3)	(3)
Écart de conversion	-	1	-	-	1
31 décembre 2021	-	28	62	19	109
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	1	17	(6)	-	12
Distribution de dividendes	(1)	-	-	-	(1)
Variation de périmètre	-	(1)	-	-	(1)
Autres variations	1	(1)	-	-	-
Écart de conversion	-	1	-	-	1
31 décembre 2022	1	44	56	19	120

Maintenance

Aux 31 décembre 2022 et 2021, les titres mis en équivalence liés au secteur maintenance sont essentiellement constitués de partenariats de type co-entreprises conclus par le Groupe dans le cadre du développement mondial de son activité Maintenance. Ces partenariats, dont les zones d'implantation et pourcentage de détention sont listées en Note 44.2 ont été conclus soit avec des compagnies aériennes, soit avec des acteurs indépendants du marché de la maintenance.

Groupe Servair (Commissariat aérien)

Le Groupe Servair est la première entreprise française de commissariat aérien. Avec près de 36 implantations dans 19 pays et environ 10 500 collaborateurs, Servair dispose d'une position leader à Paris et en Afrique. Servair compte plus d'une centaine de compagnies aériennes clientes à travers le monde et propose un ensemble de services regroupés autour de trois pôles d'activités : Services à Bord, Services Aéroportuaires et Restauration hors domicile.

À la suite de l'acquisition de gategroup par HNA intervenue le 22 décembre 2016, Air France et gategroup ont finalisé l'accord de cession à gategroup de 49,99% du

capital de Servair. À l'issue de cette opération, le contrôle opérationnel de Servair a été transféré à gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et gategroup.

Début 2021, les conditions selon lesquelles Air France-KLM pouvait vendre à gategroup 30 % des titres Servair ont été renégociés. À ce titre, 15 % des titres de la société Servair ont été vendus par Air France Finance pour un montant de 71 millions d'euros le 31 mai 2021. Un second versement devrait avoir lieu pour 15 % complémentaires. Ces 15 % sont classés en actifs disponible à la vente (voir Note 28 « Actifs détenus en vue de la vente ») et les 20 % restants ont été, conformément à la norme IFRS 10, réévalués à leur juste valeur déterminée sur la base de la valeur de la transaction pour un montant de 55 millions d'euros dans la ligne « Titres mis en équivalence ».

Au 31 décembre 2022, le Groupe Servair reste consolidé selon la méthode de mise en équivalence, et ce depuis le 31 décembre 2016.

Le résultat net du commissariat aérien est principalement impacté par la perte opérationnelle de Servair. Cependant, la juste valeur totale de la participation de 34,9 % du Groupe dans Servair, incluant les options de vente comptabilisées au bilan dans les actifs financiers dérivés et les actifs détenus en vue de la vente, ne change pas (voir note 40 « Autres engagements »).

Autres

Aux 31 décembre 2022 et 2021, les titres mis en équivalence liés aux autres secteurs d'activité du Groupe sont essentiellement constitués de partenariats dans le domaine aéroportuaire. Les zones d'implantation et pourcentages de détention de ces partenariats sont listés en Note 44.2.

NOTE 21 ACTIFS DE RETRAITE

Au 31 décembre	2022	2021
(En millions d'euros)		
Solde en début de période	-	211
(Charge)/produit de la période	-	(77)
Paiement des prestations et cotisations aux fonds	-	(833)
Reclassement	20	28
Revalorisation à la juste valeur	19	671
Solde en fin de période	39	-

Au 31 décembre 2022, compte tenu des conditions financières, le régime de retraite au Royaume-Uni se retrouve en situation de surplus selon la norme IAS19 pour un montant de 39 millions d'euros. Compte tenu du règlement de plan, de l'accord avec les trustees et de l'application d'IFRIC14, ce surplus est totalement reconnaissable au bilan (voir Note 30 "Provisions retraites" pour plus de détail).

Au 31 décembre 2021, l'analyse de ces actifs de pensions incluant l'impact de la modification du plan du personnel au sol de KLM est présentée en Note 30 (voir Note 30.1 "Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie").

NOTE 22 TEST DE VALEUR D'ACTIF

Aucun indice de perte de valeur n'a été identifié. Compte tenu de l'existence de goodwill et d'actifs incorporels à durée de vie indéterminée, un test de valeur d'actif (voir Note 4.16 "Test de valeur d'actif") a été réalisé, conformément à IAS 36, afin de vérifier que les actifs nets des unités génératrices de trésorerie (UGT) sont comptabilisés pour un montant n'excédant pas leur valeur recouvrable. L'exercice est réalisé sur la base des

valeurs au 30 septembre pour la clôture annuelle. Le Groupe suit toute évolution significative susceptible de faire évoluer ce calcul sur le dernier trimestre. Les UGT du Groupe correspondent aux secteurs d'activité du Groupe (voir Note 6.1 "Informations par secteur d'activité"). Leurs valeurs comptables se décomposent ainsi :

Au 30 septembre (en millions d'euros)	Réseau		Maintenance		Transavia		Autres / Non alloués	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Actifs sectoriels	16 440	15 937	4 249	3 987	1 831	1 718	12 043	9 348
Passifs sectoriels	(11 983)	(8 825)	(1 985)	(1 931)	(1 574)	(1 222)	(19 021)	(19 012)
Actifs (passifs) nets sectoriels	4 457	7 112	2 264	2 056	257	496	(6 978)	(9 664)

La valeur recouvrable des actifs nets des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 30 septembre 2022 sur la base d'un plan cible à cinq ans du Groupe, présenté par la Direction au Conseil d'administration début décembre 2022. Soumis aux incertitudes en lien avec la situation actuelle, ce plan est basé sur des projections de chiffre d'affaires, de coûts et d'investissements qui sont fondées sur des hypothèses raisonnables et correspondent aux meilleures estimations de la Direction, notamment :

- un retour au niveau d'activité de 2019 prévu en 2024 ;
- des économies liées à la poursuite des plans de réorganisation/restructuration mis en œuvre par le Groupe ;
- l'augmentation des prix des quotas d'émissions de CO₂, la mise en œuvre du système international de compensation et de réduction des émissions au niveau international (CORSIA) à compter de 2026 et la disparition progressive des quotas gratuits jusqu'en 2026 dans le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (ETS) ;
- une trajectoire croissante sur l'utilisation de carburant d'avion durable (Sustainable Aviation

Fuel - « SAF ») qui doit atteindre 10% en 2030 et la capacité du Groupe à répercuter les surcoûts dans le prix des billets d'avion auprès des passagers ;

- un plan d'investissements aéronautiques dans des avions de nouvelle génération qui sont jusqu'à 25% plus efficaces en termes de consommation de carburant et donc d'émissions de CO₂ et génèrent moins de bruit, tels que présentés dans la Note 39 "Commande de matériels aéronautiques".

Les deux derniers éléments précités, associés à l'éco-pilotage, contribuent significativement à l'objectif du Groupe de réduire de 30% ses émissions de CO₂ par passager/km en 2030 par rapport à 2019 et sont en cohérence avec la trajectoire validée par SBTi en novembre 2022.

Au-delà de cette période, le Groupe utilise des hypothèses de croissance à long terme et de taux marge d'exploitation courante indiquées dans le tableau ci-dessous. Par ailleurs, le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital (WACC).

Au 31 décembre	Réseau		Maintenance		Transavia	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Taux de marge d'exploitation	7,4 %	7,4 %	6,0 %	6,0 %	8,2 %	7,4 %
Taux de croissance à long terme	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %
Taux d'actualisation (après impôt)	7,7 %	6,7 %	7,7 %	6,7 %	7,7 %	6,7 %
Prix du carburant (USD / tonnes métriques)	772-867	598-664	n.a	n.a	772-867	598-664

Le taux de croissance à long terme ainsi que les taux de marge d'exploitation courante retenus par le Groupe pour la réalisation du test, relativement prudents, permettent de tenir compte des incertitudes qui s'imposent aux trois secteurs du Groupe, notamment l'acceptabilité du transport aérien.

En revanche, le Groupe n'a pas tenu compte de progrès technologiques non disponibles à la date d'arrêt des comptes ni de potentiels futurs changements de législation ou de réglementation non votés (taxes sur le kérosène, limitation du nombre de slots, etc).

A l'issue du test, aucune dépréciation n'a été constatée sur les UGT du Groupe (comme cela était le cas sur l'exercice clos au 31 décembre 2021). Les résultats sont identiques pour les tests de sensibilité réalisés

- avec un WACC supérieur de 100 bps associé à une baisse de 100 bps du taux de croissance long terme ;
- avec un WACC supérieur de 100 bps associé à une baisse de 100 bps des marges d'exploitation courantes cibles.

NOTE 23 AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2022			2021		
	Courant	Non courant	Dont nantis ou bloqués	Courant	Non courant	Dont nantis ou bloqués
Instruments de capitaux propres ⁽¹⁾						
Instruments de capitaux propres en juste valeur par résultat global	-	45	-	-	49	-
Actifs financiers à la juste valeur par résultat ⁽¹⁾						
Valeurs mobilières de placement	492	80	250	439	74	324
Obligations	114	697	175	32	497	-
Actifs financiers au coût amorti						
Dépôts liés aux contrats de location	4	95	-	7	78	-
Dépôts liés aux passifs financiers	1	101	-	-	99	-
Autres prêts et dépôts	9	192	-	6	176	-
Valeur brute	620	1 210	425	484	973	324
Dépréciation en début d'exercice	-	(22)	-	-	(28)	-
Dotations de l'exercice	-	(5)	-	-	-	-
Utilisation / Reprise	-	1	-	-	2	-
Autres	-	-	-	-	4	-
Dépréciation en fin d'exercice	-	(26)	-	-	(22)	-
Total	620	1 184	425	484	951	324

⁽¹⁾ Voir Note 38 "Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur" pour la méthode d'évaluation à la juste valeur.

Instruments de capitaux propres

	Juste Valeur (en millions d'euros)	% intérêt	Capitaux Propres (en milliards de devises)	Résultat (en milliards de devises)	Méthodologie de classement	Cours de bourse	Date de clôture
Au 31 décembre 2022							
GOL Linhas Aéreas ⁽¹⁾	6	0,28 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	7,34 BRL	Décembre 2022
Kenya Airways	13	7,76 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	ND ⁽²⁾	Décembre 2022
Autres	26	-	-	-	-	-	-
Total	45						
Au 31 décembre 2021							
GOL Linhas Aéreas ⁽¹⁾	12	1,19 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	17 BRL	Décembre 2021
Kenya Airways	13	7,76 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	ND ⁽²⁾	Décembre 2021
Autres	24	-	-	-	-	-	-
Total	49						

(1) Société cotée.

(2) Non disponible.

Transfert d'actifs financiers non déconsolidant**Contrat de cession de créances**

Le Groupe a conclu un contrat de prêt garanti par les créances 1 % logement d'Air France. Chacun des CIL (Comités interprofessionnels du logement), Air France et la banque ont conclu, en juillet 2012 une convention de délégations de créances tripartite qui fait référence au contrat de prêt. Par cette convention, les CIL s'engagent à effectuer les remboursements de leurs créances directement auprès de la banque à chaque échéance. Il s'agit de délégations imparfaites : en cas de non-

paiement par les CIL, Air France reste tenue à l'égard de la banque du remboursement du prêt et des intérêts.

Au 31 décembre 2022, le montant des créances déléguées s'élève à 85 millions d'euros (contre 90 millions d'euros au 31 décembre 2021) et est inclus dans la ligne « dépôts liés aux passifs financiers ». L'emprunt associé s'élève à 71 millions d'euros au 31 décembre 2022 (contre 74 millions au 31 décembre 2021).

NOTE 24 STOCKS ET ENCOURS

Au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Pièces de rechanges aéronautiques	801	653
Autres approvisionnements	151	160
Encours de production	23	16
Valeur brute	975	829
Dépréciation en début d'exercice	(262)	(240)
Dotations de l'exercice	(27)	(32)
Reprise de dépréciation	36	9
Écart de conversion	(1)	-
Reclassement	2	1
Dépréciation en fin d'exercice	(252)	(262)
Valeur nette	723	567

NOTE 25 CRÉANCES CLIENTS

Au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Compagnies aériennes	283	356
Autres clients :		
— Réseau	961	889
— Maintenance	675	524
— Autres	97	61
Valeur brute	2 016	1 830
Dépréciation en début d'exercice	(319)	(302)
Dotations de l'exercice	(28)	(38)
Utilisation / Reprise	115	20
Écart de conversion	1	(2)
Reclassement	-	3
Dépréciation en fin d'exercice	(231)	(319)
Valeur nette	1 785	1 511

NOTE 26 AUTRES ACTIFS

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2022		2021	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	97	-	124	-
État (y compris crédits d'impôts)	115	-	138	-
Charges constatées d'avance	229	-	169	-
Débiteurs divers	407	-	539	-
Valeur brute	848	-	970	-
Dépréciation en début d'exercice	(4)	-	(4)	-
Utilisation	3	-	-	-
Dépréciation en fin d'exercice	(1)	-	(4)	-
Total	847	-	966	-

NOTE 27 TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2022	2021
SICAV (actifs - instruments de dettes)	3 118	3 688
Dépôts (actifs - instruments de dettes) et comptes à termes	2 120	1 113
Caisses et banques	1 388	1 857
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 626	6 658
Dont montants nantis ou bloqués	-	-
Concours bancaires	(3)	(4)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	6 623	6 654

NOTE 28 ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le poste « Actifs détenus en vue de la vente » inclut 15% de titres Servair détenus par le Groupe et destinés à être cédés (voir Note 20 « Titres mis en équivalence »).

NOTE 29 CAPITAUX PROPRES

29.1 Capital

Au 31 décembre 2022, le capital social est composé de 2 570 536 136 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote. Cependant, depuis le 3 avril 2016, tout porteur détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

Au 31 décembre 2022, le montant du capital social du groupe Air France - KLM s'élève à 2 571 millions d'euros,

en hausse de 1 928 millions d'euros suite à l'augmentation de capital réalisée le 16 juin 2022 et détaillée en Note 3.2 « Événements significatifs intervenus au cours de la période ».

La répartition du nombre d'actions en circulation est la suivante :

Au 31 décembre (en nombre de titres)	2022	2021
En début de période	642 634 034	428 634 035
État français	735 206 304	183 801 576
État néerlandais	240 000 000	60 000 000
CMA CGM	231 348 252	-
China Eastern Airlines	120 235 442	61 472 099
Delta Air Lines	73 401 182	37 527 410
Salariés et anciens employés	30 024 610	15 872 812
Actions détenues par le groupe	1 208 005	1 208 005
Autres	1 139 112 341	282 752 132
En fin de période	2 570 536 136	642 634 034
Dont : - nombre de titres émis et payés	2 570 536 136	642 634 034

Nombre d'actions autorisées

L'Assemblée générale mixte du 26 mai 2021 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée du 26 mai 2021 (soit jusqu'au 26 juillet 2023), à émettre des actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France - KLM

et/ou à procéder à la réalisation d'augmentations de capital par offre auprès d'investisseurs qualifiés ou d'un cercle restreint d'investisseurs.

Au 31 décembre 2022, le solde disponible de ces autorisations est d'environ 2,1 millions d'euros à la suite des opérations sur le capital réalisées au cours de l'exercice.

Répartition du capital et des droits de vote

Le capital et les droits de vote se répartissent de la façon suivante :

Au 31 décembre	En % du capital		En % des droits de vote	
	2022	2021	2022	2021
État français	28,6	28,6	28,5	28,2
État néerlandais	9,3	9,3	10,7	13,8
CMA CGM	9,0	-	8,3	-
China Eastern Airlines	4,7	9,6	5,6	11,4
Delta Air Lines	2,9	5,8	4,0	8,7
Salariés et anciens salariés	1,2	2,5	1,6	3,6
Actions détenues par le groupe	0,1	0,2	0,1	0,3
Public	44,2	44,0	41,2	34,0
Total	100	100	100	100

La ligne « Salariés et anciens salariés » regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés dans des fonds communs de placement d'entreprise (FCPE).

29.2 Primes d'émission

Les primes d'émission représentent la différence entre la valeur nominale des titres émis et le montant des apports reçus en numéraire ou en nature par Air France - KLM.

Au 31 décembre 2022, le montant des primes d'émission s'élève à 5 217 millions d'euros, en hausse de

268 millions d'euros suite à l'augmentation de capital réalisée le 16 juin 2022 et détaillée en Note 3.2 "Événements significatifs intervenus au cours de la période".

29.3 Actions d'autocontrôle

Au 31 décembre 2022, le groupe Air France - KLM détient 1 208 005 actions d'autocontrôle d'une valeur de

25 millions d'euros. L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

29.4 Titres subordonnés à durée indéterminée

(en millions d'euros)		Notes	31 décembre 2021	Variation monétaire - Nominal	Variation monétaire - Coupons	Variation non monétaire	31 décembre 2022
Titres Super Subordonnés 2021	Nominal	29.4.1	3 000	(1 767)	-	(638)	595
	Coupons		151	-	(252)	132	31
Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes							
	Nominal	29.4.2	-	301	-	4	305
	Coupons		-	-	-	2	2
Total Titres subordonnés à durée indéterminée - Part attribuable aux propriétaires de la société mère			3 151	(1 466)	(252)	(500)	933
Titres subordonnés	Nominal	29.7	-	497	-	-	497
	Coupons		-	-	-	13	13
Total Titres subordonnés - Participations ne donnant pas le contrôle			-	497	-	13	510
Total des flux de trésorerie		5.2.5		(969)	(252)		

29.4.1 Titres Super Subordonnés 2021

Le 20 avril 2021, le Groupe a émis 3 milliards de Titres Super Subordonnés souscrits par l'État français par compensation de son prêt direct d'un même montant nominal. Cette émission a été constituée de trois tranches à échéance perpétuelle d'un montant nominal de 1 milliard d'euros chacune, avec un coupon de 7%, 7,25% et 7,5%, et avec pour chacune respectivement une première option de remboursement (call) à 4, 5 et 6 ans.

Cette transaction non-monnaire s'est traduite comptablement dans le bilan consolidé du Groupe par le reclassement en capitaux propres d'un montant de 3 milliards d'euros depuis la ligne « passifs financiers ».

Le 20 avril 2022, le Groupe a procédé au paiement du coupon couru sur les titres subordonnés à durée indéterminée détenus par l'État français, pour un montant total de 218 millions d'euros (voir Note 3.2 "Événements significatifs intervenus au cours de la période"), dont 151 millions d'euros au titre du coupon couru au 31 décembre 2021 et 67 millions d'euros au titre du coupon couru à la date du paiement.

Le 16 juin 2022, suite à la réalisation de l'augmentation de capital du Groupe Air France KLM, il a été procédé au remboursement partiel des titres subordonnés à durée

indéterminée détenus par l'État français, pour un montant global de 1 649 millions d'euros, dont 1 631 millions d'euros de nominal et 18 millions d'euros de coupons courus (voir Note 3.2 "Événements significatifs intervenus au cours de la période").

Le 29 juillet 2022, le produit de l'investissement d'Apollo (voir Note 3.2 "Événements significatifs intervenus au cours de la période" et 29.7 "Participations ne donnant pas le contrôle") a été affecté au remboursement d'un montant de 487 millions d'euros en nominal majoré du coupon couru jusqu'à cette date d'un montant de 10 millions d'euros.

Enfin le 9 décembre 2022, un montant de 287 millions d'euros en nominal majoré du coupon couru jusqu'à cette date d'un montant de 14 millions d'euros a été remboursé grâce au produit de l'émission d'obligations subordonnées décrite en Note 29.4.2 "Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes" ci-dessous.

Le montant du coupon couru sur les titres subordonnés au 31 décembre 2022 s'élève à 31 millions d'euros.

29.4.2 Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes

Le 16 novembre 2022, le Groupe Air France-KLM a émis des obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes, pour un montant nominal de 301 millions d'euros, net des frais d'émission.

Les obligations ont été émises au pair avec une valeur nominale par obligation de 100 000 € et avec une prime de conversion/échange de 22,5% par rapport au cours de référence de l'action Air France-KLM.

A compter de la date d'émission et jusqu'au 23 novembre 2025, les obligations porteront intérêt à un taux nominal annuel de 6,5% payable trimestriellement à terme échu. A partir du 23 novembre 2025, les obligations porteront intérêt à un taux égal à 1 300 points de base au-dessus du taux Mid-Swap applicable à 3 ans en Euro comme taux de référence, qui fera l'objet d'une révision tous les trois ans par la suite. Les intérêts sont payables trimestriellement à terme échu.

Les obligations sont à durée indéterminée, et le Groupe Air France-KLM peut, à son gré, procéder au

remboursement anticipé de la totalité des obligations au pair majoré des intérêts, pour la première fois le 23 novembre 2025, ou sur la période du 14 décembre 2024 au 23 novembre 2025 si certaines conditions liées au cours de l'action Air France KLM sont réunies.

Les porteurs d'obligations pourront exercer leur droit de conversion/échange à tout moment jusqu'au 10 novembre 2025. Le ratio de conversion/échange est de 65 496,4632 actions Air France-KLM par obligation, sous réserve d'ajustements ultérieurs.

Le produit net de l'émission a été intégralement affecté au remboursement des titres super subordonnés détenus par l'État français, émis en avril 2021 (cf. note 29.4.1 "Titres Super Subordonnés 2021" ci-dessus).

Le montant du coupon couru sur les obligations convertibles au 31 décembre 2022 s'élève à 2 millions d'euros.

29.5 Réserves et résultat

Au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Réserve légale	70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies ⁽¹⁾	(532)	(899)
Réserves sur instruments dérivés ⁽¹⁾	88	199
Réserves sur instruments de capitaux propres ⁽¹⁾	(58)	(54)
Autres réserves	(11 996)	(8 566)
Résultat net – propriétaires de la société mère	728	(3 292)
Total	(11 700)	(12 542)

(1) Après impôt différé.

Au 31 décembre 2022, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 3 % du capital social d'Air France – KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5 % de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10 % du capital social de la société. Ce montant

affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours.

La réserve légale de toute société soumise à cette réglementation ne peut faire l'objet d'une distribution aux actionnaires qu'en cas de liquidation.

29.6 Réserves sur instruments dérivés

Les réserves sur instruments dérivés se décomposent de la manière suivante (avant effet d'impôt différé) :

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	Variation de la juste valeur	Recyclage	31 décembre 2022	Rubrique affectée par le recyclage
Carburant	104	731	(903)	(68)	Charges externes
Taux	1	210	4	215	Coût de l'endettement
Change - Exploitation	55	186	(152)	89	Autres produits et charges
Change - Passifs financiers	-	2	-	2	Autres charges financières
Change - Investissements	52	(12)	-	40	
Chiffre d'affaires	(95)	(130)	49	(176)	Chiffre d'affaires
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	142	(130)	-	12	
Impôts différés	(60)	-	34	(26)	Impôts
Total	199	857	(968)	88	

29.7 Participations ne donnant pas le contrôle

Le 13 juillet 2022, suite à l'accord d'investissement de 500 millions d'euros conclu entre le Groupe Air France-KLM et la société Apollo, cette dernière a souscrit :

- à une augmentation de capital de la filiale opérationnelle d'Air France pour un montant de 3 millions d'euros ;
- à des titres subordonnés émis par la filiale opérationnelle d'Air France, pour un montant de 497 millions d'euros.

Ces titres subordonnés, qui répondent aux critères de fonds propres selon les normes IFRS, portent un intérêt de 6% au cours des trois premières années, après quoi des augmentations progressives et un plafond seront appliqués. Le Groupe a la possibilité de rembourser les titres à tout moment au-delà de la troisième année. Le montant du coupon couru sur les titres subordonnés au 31 décembre 2022 s'élève à 13 millions d'euros.

NOTE 30 PROVISIONS RETRAITES

(en millions d'euros)	Avantages du personnel
Montant au 31 décembre 2020	2 041
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 041</i>
Dotations de l'exercice	128
Reprises de l'exercice	(142)
Revalorisation à la juste valeur	(100)
Écart de conversion	12
Montant au 31 décembre 2021	1 939
<i>Dont : non courant</i>	<i>1 939</i>
Dotations de l'exercice	174
Reprises de l'exercice	(102)
Revalorisation à la juste valeur	(392)
Écart de conversion	(4)
Reclassement	19
Montant au 31 décembre 2022	1 634
<i>Dont : non courant</i>	<i>1 634</i>

La charge de retraite est enregistrée sur la ligne « Frais de personnel » à l'exception des changements de plans ayant un impact significatif qui sont présentés sur la ligne « Autres produits et charges non courants ».

Les réductions de plan, lorsqu'elles sont liées à une restructuration, sont également présentées en « autres produits et charges non courants ».

Les modifications, réductions, et liquidations de régimes intervenus en 2021 et 2022 sont détaillés en Note 30.3.

30.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

Le Groupe compte un nombre important de plans de retraite et autres avantages à long terme au bénéfice de ses salariés, dont plusieurs sont à prestations définies. Les caractéristiques spécifiques de ces plans (formules de prestations, politique d'investissement dans les fonds et actifs détenus) varient en fonction des lois, des réglementations et des conventions applicables dans chaque pays où travaillent les salariés.

Régime du personnel au sol KLM – Pays-Bas

Le 14 juin 2021, KLM et les cinq syndicats néerlandais du personnel au sol de KLM ont signé un accord permettant la modification du régime de retraite du personnel au sol à compter de janvier 2021. Par cet accord, le fonds de pension du personnel au sol de KLM est qualifié désormais de régime à cotisations définies selon les normes IFRS. L'actif de retraite, basé sur les hypothèses actuarielles au 31 mai 2021 s'élevait à 875 millions d'euros (avant impôt). Dans le cadre de cet accord, KLM a versé une prime de pension supplémentaire couvrant la période janvier-mai 2021 ainsi qu'une cotisation unique représentant des économies réalisées depuis 2014 suite aux changements apportés à la réglementation

néerlandaise. Ces versements s'élevaient à 63 millions d'euros.

L'impact global de la dé-comptabilisation de l'actif de retraite ainsi que ces versements complémentaires avait été comptabilisé en « autres produits et charges non courants » dans le compte de résultat consolidé pour un montant de 938 millions d'euros (704 millions d'euros net d'impôts).

Caisse de retraite Air France (CRAF) – France

La population bénéficiant de ce régime correspond au personnel au sol Air France affilié à la CRAF jusqu'au 31 décembre 1992.

Les bénéficiaires du régime perçoivent ou percevront lorsqu'ils partiront à la retraite une rente additive, versée mensuellement, ou un capital unique en fonction du montant de la rente mensuelle, calculés définitivement à partir des éléments connus au 31 décembre 1992 et exprimés en points. La valeur du point est revalorisée au 1er avril en fonction de la moyenne arithmétique des revalorisations constatées au cours des douze derniers mois de la CNAV et de l'AGIRC-ARRCO.

Jusqu'en 2009, la CRAF revêtait la forme juridique d'une institution de retraite supplémentaire (selon le code de la Sécurité sociale). Sous cette forme, la CRAF assurait au profit du personnel au sol Air France employé en France, la gestion du régime chapeau né de l'intégration du régime de retraite du personnel au sol Air France aux régimes de retraite obligatoires du secteur privé.

Suite à la loi de réforme des retraites de 2003, prévoyant la disparition des institutions de retraite supplémentaires au 31 décembre 2009, le Conseil d'administration de la CRAF a opté pour la transformation de celle-ci en institution de gestion de retraite supplémentaire. La CRAF est désormais chargée d'accomplir les opérations de gestion administrative du régime. Les droits de rente n'ont pas été modifiés du fait de cette réforme. Air France est directement débitrice des engagements de retraite.

Au 31 décembre 2009, l'ensemble des réserves gérées par la CRAF a été transféré à deux assureurs. Au 31 décembre 2012, il a été mis fin à l'un de ces contrats d'assurance, les réserves gérées par ce dernier ayant été transférées à l'autre, qui est ainsi devenu le seul assureur.

Ce dernier garantit un capital de 17% correspondant à une partie des réserves investies en unités de compte dans son fonds collectif, ce pourcentage étant amené mécaniquement à augmenter au fil du temps. Les versements annuels d'Air France vers l'assureur sont réglementés par un accord signé avec les syndicats de l'entreprise en date du 14 décembre 2009. Le montant minimum de versement annuel prévu par cet accord est de 32,5 millions d'euros tant que la rente viagère garantie par l'assureur n'atteint pas 85% des prestations versées au titre du régime hors revalorisations futures. Dans le cas où le montant des réserves deviendrait inférieur à 50% du montant des engagements calculés pour les besoins du financement, il est prévu qu'Air France effectue un versement complémentaire pour atteindre à minima un taux de couverture de 50%.

Au 31 décembre 2022, la couverture des engagements par les réserves est de 59% contre 53% en 2021.

Les réserves sont investies en obligations, en actions et sur l'actif général de l'assureur. Des études d'allocation actif/passif sont réalisées de manière régulière afin de vérifier la pertinence de la stratégie d'investissement.

Régime d'indemnités de cessation de service Air France (ICS) - France

En application de la réglementation française et des accords d'entreprise, tout salarié perçoit une indemnité de cessation de service lors de son départ à la retraite.

En France, cette indemnité dépend du nombre d'années d'ancienneté, de la catégorie professionnelle du salarié (pilote, personnel navigant commercial, personnel au sol, agent, technicien, cadre) et, dans certains cas, de l'âge du salarié au moment du départ à la retraite.

Elle est calculée par référence au salaire des 12 derniers mois d'activité et à l'ancienneté du salarié. Elle n'est acquise que le jour de son départ à la retraite. Il n'existe aucune obligation de financement minimal du régime.

Air France a toutefois signé des contrats auprès de trois assureurs afin de partiellement préfinancer le régime. Seule la compagnie est responsable du paiement des indemnités, mais elle reste libre d'effectuer des versements auprès de ces assureurs.

Les fonds ainsi externalisés sont investis en obligations et en actions.

Au 31 décembre 2022, les deux plans français présentés ci-avant représentent 67% de l'engagement du Groupe contre 61% en 2021 et 45% des actifs des plans de retraites du Groupe contre 42% en 2021.

30.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2021 et 2022.

Ces calculs intègrent :

- des probabilités de maintien dans le Groupe pour le personnel actif et des probabilités de survie pour l'ensemble des bénéficiaires du régime,
- des estimations d'évolution des salaires et des niveaux de rentes,
- des hypothèses d'âges de départ à la retraite variant entre 50 et 68 ans selon les localisations et législations applicables,
- des taux d'inflation long terme déterminés en utilisant la référence des swaps d'inflation appliqués aux flux du Groupe. Les taux d'inflation sont également déterminés en fonction de la durée des plans :

Au 31 décembre	2022	2021
Zone euro - Duration 10 à 15 ans	2,55 %	2,15 %

- des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements.

Les taux d'actualisation des différentes zones géographiques sont déterminés en fonction de la durée des régimes, en tenant compte de l'évolution moyenne des taux d'intérêt des obligations d'émetteurs de première catégorie observée sur les principaux indices disponibles. Dans certains pays où le marché relatif à ce type d'obligations n'est pas suffisamment important, le taux d'actualisation est déterminé en référence aux obligations d'état. La majeure partie des engagements du Groupe se situe dans la zone euro, où les taux d'actualisation retenus sont les suivants :

Au 31 décembre	2022	2021
Zone euro - Duration 10 à 15 ans	3,80 %	0,90 %

Le taux de duration 10 à 15 ans concerne essentiellement les régimes situés en France.

- des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle du coût des services rendus. Depuis le 1er janvier 2017, le Groupe a affiné ses calculs, en retenant les flux adéquats, quant au taux d'actualisation retenu pour le calcul du coût des services rendus. Au 31 décembre 2022, sur la zone euro, le taux d'actualisation retenu pour le calcul du coût des services est égal à celui utilisé pour l'actualisation de l'engagement.

- en moyenne, les principales hypothèses utilisées pour la valorisation des engagements sont résumées ci-dessous :

- le taux d'augmentation des salaires est de 4,04% pour le Groupe au 31 décembre 2022, contre 3,23 % au 31 décembre 2021,

- le taux de revalorisation des rentes est de 2,74% pour le Groupe au 31 décembre 2022, contre 2,68 % au 31 décembre 2021,

- les sensibilités des engagements de retraite à la variation des hypothèses, déterminées sur la base de calculs actuariels, aboutissent aux résultats suivants :

Sensibilité à l'évolution du taux d'inflation

(en millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2022	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2021
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	53	79
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(51)	(78)

Au 31 décembre 2022, les engagements de retraite varient de 219 millions d'euros dans l'hypothèse d'une hausse de 100pb du taux d'inflation et de (197) millions

d'euros dans l'hypothèse d'une diminution de 100pb du taux d'inflation.

Sensibilité à l'évolution du taux d'actualisation

(en millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2022	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2021
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(235)	(369)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	275	448

Sensibilité à l'évolution du taux d'augmentation des salaires (hors inflation)

(en millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2022	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2021
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	40	49
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(37)	(45)

Sensibilité à l'évolution du taux de revalorisation des rentes

(en millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2022	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2021
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	19	38
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(18)	(38)

30.3 Évolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du Groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du Groupe, au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2021 :

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2022				Au 31 décembre 2021			
	Pays-Bas	France	Autres	Total	Pays-Bas	France	Autres	Total
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	232	2 117	999	3 348	10 256	2 159	995	13 410
Coût des services et administratifs	13	82	10	105	91	85	11	187
Charge d'intérêt	2	19	20	41	32	9	16	57
Cotisations des participants	-	-	-	-	16	-	-	16
Modifications, liquidations et réductions de plans	-	47	-	47	(9 671)	(43)	-	(9 714)
Prestations payées	(15)	(80)	(38)	(133)	(99)	(86)	(44)	(229)
Pertes (Gains) actuariels - hypothèses démographiques	-	8	(5)	3	-	3	(13)	(10)
Pertes (Gains) actuariels - hypothèses financières	(43)	(424)	(332)	(799)	(396)	23	(29)	(402)
Pertes (Gains) actuariels - écarts d'expérience	17	105	8	130	3	(33)	(1)	(31)
Écart de conversion et autres	-	(2)	(28)	(30)	-	-	64	64
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	206	1 872	634	2 712	232	2 117	999	3 348
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	-	1 811	593	2 404	-	2 041	949	2 990
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	206	61	41	308	232	76	50	358
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	-	596	813	1 409	10 245	604	731	11 580
Rendement réel des actifs	-	(66)	(169)	(235)	294	29	46	369
Cotisations de l'employeur	-	33	25	58	133	31	17	181
Cotisations des participants	-	-	-	-	16	-	-	16
Liquidations de régimes	-	-	-	-	(10 609)	-	-	(10 609)
Prestations payées par les actifs	-	(54)	(34)	(88)	(79)	(68)	(33)	(180)
Écart de conversion et autres	-	-	(27)	(27)	-	-	52	52
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	-	509	608	1 117	-	596	813	1 409
Montants reconnus au bilan								
Engagements financés d'avance	-	-	39	39	-	-	-	-
Engagements provisionnés	(206)	(1 363)	(65)	(1 634)	(232)	(1 521)	(186)	(1 939)
Montant net reconnu	(206)	(1 363)	(26)	(1 595)	(232)	(1 521)	(186)	(1 939)
Charge de la période :								
Coût des services et administratifs	13	82	10	105	91	85	11	187
Charge d'intérêts nette	2	14	3	19	-	7	4	11
Modifications, liquidations et réductions de plans	-	47	-	47	938	(43)	-	895
Écart actuariels reconnus en compte de résultat	1	(3)	-	(2)	7	1	-	8
Charge de la période	16	140	13	169	1 036	50	15	1 101

Modifications, réductions et liquidations de régimes

— Au 31 décembre 2022

Au 31 décembre 2022, la provision relative aux engagements ICS (indemnités de cessation de services) des personnels navigants commerciaux d'Air France a été majorée à hauteur de 53 millions d'euros, suite à la signature d'un accord avec les organisations syndicales le 20 décembre 2022. Cette modification consiste à passer, à partir du 1er janvier 2023 et pour l'ensemble de la population concernée par cet accord, d'un barème favorisant les départs en retraite à 55 ans vers un barème plus progressif, permettant de linéariser les départs jusque 60 ans.

La contrepartie de cette augmentation a été comptabilisée sur la ligne des « Autres produits et charges non courants » au compte de résultat (voir Note 11).

— Au 31 décembre 2021

Au 31 décembre 2021, un ajustement de la réduction de régime de 2020 avait été réalisé en fonction de la liste

définitive du plan de départ Air France pour un montant de 27 millions d'euros (voir Note 11 "Autres produits et charges non courants") et les seuils de paiement des petites rentes en capital ont été relevés, conduisant à une baisse des engagements envers les actifs et les différés pour le régime de la CRAF pour un montant de 16 millions d'euros.

Par ailleurs, le 14 juin 2021, KLM et les cinq syndicats néerlandais du personnel au sol de KLM ont signé un accord permettant la modification du régime de retraite du personnel au sol à compter de janvier 2021. Par cet accord, le fonds de pension du personnel au sol de KLM est qualifié désormais de régime à cotisations définies selon les normes IFRS. L'impact global de la décomptabilisation de l'actif de retraite ainsi que ces versements complémentaires a été comptabilisé en « autres produits et charges non courants » dans le compte de résultat consolidé pour un montant de 938 millions d'euros (704 millions d'euros net d'impôts) (voir Note 30.1 "Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie").

30.4 Composition des actifs affectés aux plans

La composition moyenne pondérée des fonds investis dans les plans de retraite et autres avantages à long terme du Groupe est la suivante :

(en %)	Fonds investis au 31 décembre 2022		Fonds investis au 31 décembre 2021	
	France	Autres	France	Autres
Actions	20	42	23	40
Obligations	52	21	54	20
Autres	28	37	23	40
Total	100	100	100	100

Les actions investies le sont essentiellement sur des marchés actifs de la zone Europe, États-Unis et pays émergents.

Les obligations sont très majoritairement constituées d'obligations d'État au moins notées BBB et investies sur la zone Europe, États-Unis et pays émergents.

Les actifs de pension du Groupe ne comportent pas d'actifs occupés ou utilisés par le Groupe.

30.5 Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite

Les cotisations employeur à payer au titre des régimes de retraites à prestations définies long terme s'élèveront à 36 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 9,55 ans.

Les modalités de financement, de capitalisation et stratégies d'appariement mises en place par le Groupe sont présentées dans les descriptifs de plans réalisés en paragraphe 30.1.

NOTE 31 PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS

(en millions d'euros)	Passifs de restitution sur avions loués	Maintenance sur avions loués	Restructuration	Litiges	Provision pour restitution de quotas de CO2	Autres	Total
Montant au 1er janvier 2021	3 266	421	741	423	32	124	5 007
<i>Dont : non courant</i>	2 860	300	–	402	–	108	3 670
<i> courant</i>	406	121	741	21	32	16	1 337
Dotations de l'exercice	6	12	38	43	36	5	140
Reprises pour utilisation	(180)	(12)	(291)	(23)	(32)	(9)	(547)
Reprises de provisions devenues sans objet	–	–	(72)	(16)	–	(16)	(104)
Nouveau contrat/Modification de contrat	243	4	–	–	–	(3)	244
Écart de conversion	233	3	–	–	–	2	238
Désactualisation	113	2	–	–	–	1	116
Autres	128	(278)	–	(3)	–	(1)	(154)
Montant au 31 décembre 2021	3 809	152	416	424	36	103	4 940
<i>Dont : non courant</i>	3 433	128	–	405	–	89	4 055
<i> courant</i>	376	24	416	19	36	14	885
Dotations de l'exercice	–	15	40	29	145	24	253
Reprises pour utilisation	(213)	(15)	(253)	(18)	(39)	(3)	(541)
Reprises de provisions devenues sans objet	–	–	(12)	(9)	–	–	(21)
Nouveau contrat/Modification de contrat	109	5	–	–	–	3	117
Ecart de conversion	180	2	–	–	–	1	183
Désactualisation	135	2	–	–	–	2	139
Autres	(184)	–	1	–	–	2	(181)
Montant au 31 décembre 2022	3 836	161	192	426	142	132	4 889
<i>Dont : non courant</i>	3 496	147	–	397	–	109	4 149
<i> courant</i>	340	14	192	29	142	23	740

Les mouvements de provision pour litiges ainsi que des autres provisions pour risques et charges impactant le compte de résultat sont enregistrés, selon leur nature, dans les différentes rubriques correspondantes du compte de résultat.

La ligne "Autres" correspond principalement à des reclassements avec le droit d'utilisation pour les avions loués lors des restitutions d'appareil.

31.1 Provisions

31.1.1 Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Les mouvements de passifs et provisions de restitution (réévaluation des coûts futurs et changement du taux d'actualisation) sont enregistrés dans les composants correspondant aux potentiels et travaux de remise en état des avions loués, présentés avec les droits d'utilisation. Les effets de désactualisation et de conversion des passifs et provisions de restitution en devises sont comptabilisés en « autres produits et charges financiers » (voir Note 12 "Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers").

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions de restitution d'avions loués, déterminé sur la base d'un taux sans risque court terme augmenté d'un spread sur dette risquée (utilisé pour les entreprises ayant un levier financier important), est de 5,5% au 31 décembre 2022 contre 3,6% au 31 décembre 2021 (voir Note 12 "Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers" ainsi que les principes comptables Note 4.2 "Principaux jugements et estimations comptables").

31.1.2 Provisions pour restructuration

Les mouvements de provision pour restructuration impactant le compte de résultat sont enregistrés en « autres produits et charges non courants » lorsque les

effets sont significatifs (voir Note 11 "Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants").

31.1.3 Provisions pour litiges avec les tiers

Une évaluation des risques de litiges avec les tiers a été effectuée avec le concours des avocats du Groupe et des provisions ont été enregistrées lorsque les circonstances les rendaient nécessaires.

Les provisions pour litiges comprennent également des provisions pour risques fiscaux. De telles provisions sont constituées lorsque le Groupe estime, dans le cadre de

contrôles fiscaux, que l'administration fiscale pourrait être amenée à remettre en cause une position fiscale prise par le Groupe ou l'une de ses filiales.

Dans le cours normal de ses activités, le groupe Air France - KLM et ses filiales Air France et KLM (et leurs filiales) sont impliqués dans divers litiges dont certains peuvent avoir un caractère significatif.

31.1.4 Litiges en matière de législation anti-trust dans les secteurs du fret aérien

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1er janvier 2009, ont été impliqués depuis février 2006 avec vingt-cinq autres compagnies aériennes dans des enquêtes diligentées par les autorités de la concurrence de plusieurs États concernant des allégations d'entente ou de pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

Au 31 décembre 2021, la plupart des procédures ouvertes dans ces États avaient donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui avaient mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction

concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de Groupe Air France-KLM est de 339 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit de 15,4 millions d'euros par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017. Les audiences devant le Tribunal ont eu lieu en juin et juillet 2019.

La décision du Tribunal en mars 2022 a confirmé les amendes infligées aux sociétés du groupe Air France-KLM. Les sociétés du Groupe ont fait appel en juin 2022 devant la Cour de justice de l'Union Européenne, la décision étant attendue dans 16 à 24 mois. Le Groupe a maintenu une provision pour le montant total des amendes.

En Suisse, le Tribunal Administratif Fédéral a annulé en décembre 2022 la décision de l'autorité de la concurrence leur ayant imposé une amende de 4 millions d'euros pour incompétence. Par conséquent, la provision a été intégralement reprise au 31 décembre 2022.

Le montant total des provisions constituées au 31 décembre 2022, s'élève à 352 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

31.1.5 Litige engagé à l'encontre de KLM par (d'anciens) pilotes de fret de Martinair

En 2015, une plainte a été déposée contre KLM par 152 (anciens) pilotes de la compagnie aérienne Martinair, ci-après désigné « Vrachtvliegers ». En 2016 et 2018, le tribunal de première instance et la cour d'appel ont statué en faveur de KLM et rejeté toutes les demandes des plaignants. Cependant, en novembre 2019, la Cour Suprême a jugé que le jugement de la cour d'appel n'était pas suffisamment motivé et a renvoyé l'affaire devant une autre cour d'appel. Le 8 juin 2021, cette Cour d'appel a rendu son arrêt en faveur des plaignants, les anciens pilotes de Martinair, jugeant que le transfert du département cargo est qualifié de transfert d'entreprise.

Selon cette décision les droits et obligations découlant des contrats de travail de 116 pilotes de Martinair sont automatiquement transférés à KLM à compter du 1er janvier 2014. En revanche, la Cour d'appel a rejeté la

demande des plaignants de transférer également les droits relatifs à l'ancienneté accumulés chez Martinair.

Le 8 août 2021, les Vrachtvliegers ont déposé des plaintes auprès de la Cour Suprême, réclamant que les droits relatifs à l'ancienneté accumulés chez Martinair soient transférés à KLM. Le 24 juin 2022, l'avocat général a conseillé à la Cour suprême de rejeter les plaintes. Les pilotes ont déposé une nouvelle plainte devant la Cour suprême suite au rejet par la Cour d'appel de prendre en compte leur ancienneté accumulée chez Martinair. Le 20 janvier 2023, la Cour suprême a rejeté cette demande.

Les pilotes ont également déposé une nouvelle plainte au sujet de la mise en place par KLM de ce transfert.

En 2021, KLM avait enregistré une provision de 22 millions d'euros, inchangée sur 2022.

31.1.6 Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrats déficitaires, des provisions pour la quote-part des émissions de CO2 non couvertes par

l'allocation de quotas gratuits et des provisions pour démantèlement de bâtiments construits sur le sol d'autrui.

31.2 Passifs éventuels

Le Groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour la plupart desquelles il n'a pas constitué de provisions dans ses états financiers, en conformité avec les règles

comptables applicables. En effet, à ce stade des procédures, le Groupe n'est pas en mesure d'apprécier de manière fiable les risques financiers liés à la plupart de ces litiges.

31.2.1 Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du fret aérien

A la suite de l'ouverture en février 2006 des enquêtes de plusieurs autorités de la concurrence et de la décision initiale de la Commission Européenne de 2010, plusieurs actions civiles individuelles ou collectives ont été engagées par des transitaires et des expéditeurs de fret aérien dans plusieurs pays à l'encontre d'Air France, de KLM et de Martinair ainsi que des autres opérateurs de fret devant différentes juridictions.

Dans le cadre de ces actions, les transitaires et expéditeurs de fret aérien sollicitent l'attribution de dommages et intérêts pour compenser un prétendu surcoût causé par les pratiques anti-concurrentielles alléguées.

Même si des montants significatifs ont pu être mentionnés dans les médias, les dommages et intérêts demandés à l'encontre des défendeurs pris globalement (et non individuellement) n'ont pas été quantifiés ou n'ont pas été chiffrés avec précision ; de même la décision de la Commission Européenne à laquelle les demandeurs se réfèrent n'est pas encore définitive.

Les compagnies du groupe et les autres transporteurs impliqués dans ces actions s'opposent vigoureusement à ces actions civiles. Les principales actions civiles toujours en cours pour Air France, KLM et Martinair ont lieu aux Pays-Bas et en Norvège.

31.2.2 Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du passage

Canada

Une action civile collective (« class action ») a été réinitiiée en 2013 par des plaignants dans le ressort de l'Ontario à l'encontre de sept transporteurs aériens incluant Air France et KLM. Les plaignants allèguent l'existence d'une entente dans le secteur du passage sur les routes transatlantiques en provenance et en direction du

Canada et sollicitent l'attribution de dommages et intérêts. Air France et KLM contestent toute participation à une telle entente. Après que les tribunaux ont rejeté cette affaire aux États-Unis, les plaignants n'ont pris aucune mesure pour faire avancer l'affaire depuis 2013. Sur la base de l'avis d'un conseil externe, il a été considéré que ce dossier était désormais clos.

31.2.3 Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

Air France a été mis en examen avec Airbus, le 28 mars 2011, pour homicides involontaires sur les 228 victimes décédées lors de l'accident du vol AF447 Rio-Paris du 1er juin 2009.

Une ordonnance de non-lieu en faveur d'Air France et d'Airbus a été rendue le 4 septembre 2019 par les juges d'instruction du Tribunal de Grande Instance.

Le Ministère public et la plupart des parties civiles (dont des associations et syndicats pilotes) ont fait appel de cette décision. La Cour d'Appel de Paris s'est prononcée le 12 mai 2021 en renvoyant Airbus et Air France devant le Tribunal Correctionnel. Suite au rejet par la Cour de Cassation le 26 août 2021 du pourvoi un procès pénal a eu lieu du 10 octobre au 8 décembre 2022 devant le Tribunal Correctionnel de Paris. La décision du Tribunal est fixée au 17 avril 2023.

Enquête du Department of Justice US concernant United States Postal Service

En mars 2016, le Department of Justice US (DoJ) a informé Air France et KLM d'une enquête civile relative aux contrats conclus avec United States Postal Service pour le transport international de courrier. En septembre 2016, une demande d'information (Civil Information Demand) du DoJ relative à ces contrats a été reçue. Le DoJ a indiqué que ses investigations portent sur des violations potentielles au titre du False Claims Act. Air France et KLM coopèrent avec le DoJ.

Air France et KLM ont réglé l'affaire avec le DoJ en juillet 2022 pour un montant total de 3,9 millions de dollars soit 3,6 millions d'euros.

NOTE 32 PASSIFS FINANCIERS

Au 31 décembre		2022			2021		
(en millions d'euros)	Notes	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	32.1.1	142	-	142	153	-	153
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	32.1.2	381	-	381	363	-	363
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	32.2.1	487	-	487	476	-	476
Autres emprunts obligataires	32.2.2	1 686	-	1 686	1 678	361	2 039
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse		3 163	496	3 659	2 901	404	3 305
Prêts garantis par les États français et néerlandais	32.3	2 606	-	2 606	4 310	-	4 310
Prêts d'États	32.3	-	-	-	278	-	278
Autres emprunts	32.4	1 191	293	1 484	1 114	340	1 454
Intérêts courus non échus		1	107	108	1	110	111
Total - Passifs financiers		9 657	896	10 553	11 274	1 215	12 489

Variation du passif financier

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2021	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2022
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	32.1.1 & 32.1.2	516	-	-	7	-	523
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	32.2.1	476	-	-	-	11	487
Autres emprunts obligataires	32.2.2	2 039	-	(361)	8	-	1 686
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse		3 305	770	(440)	(10)	34	3 659
Prêts garantis par les États français et néerlandais	32.3	4 310	-	(1 665)	-	(39)	2 606
Prêts d'États	32.3	278	-	(278)	-	-	-
Autres emprunts	32.4	1 454	340	(334)	5	19	1 484
Intérêts courus non échus		111	-	-	(1)	(2)	108
Total		12 489	1 110	(3 078)	9	23	10 553

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2020	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2021
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	32.1.1 & 32.1.2	505	-	-	11	-	516
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	32.2.1	465	-	-	-	11	476
Autres emprunts obligataires	32.2.2	1 518	792	(289)	10	8	2 039
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse		3 512	358	(630)	16	49	3 305
Prêts garantis par les États français et néerlandais	32.3	4 685	-	(500)	-	125	4 310
Prêts d'États	32.3	3 278	-	-	-	(3 000)	278
Autres emprunts	32.4	1 436	574	(574)	13	4	1 454
Intérêts courus non échus		90	-	-	-	21	111
Total		15 489	1 724	(1 993)	50	(2 782)	12 489

32.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée

32.1.1 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens chez KLM

En 1999, le groupe KLM a émis un emprunt subordonné à durée indéterminée en yen pour un montant initial de 30 milliards de yens.

Depuis le 28 août 2019, celui-ci s'élève à 20 milliards de yens, soit 142 millions d'euros au 31 décembre 2022, suite au remboursement partiel par anticipation d'un montant

de 10 milliards de yens. Depuis cette date, le taux d'intérêt résiduel a été ramené à un taux fixe de 4 % per annum applicable au montant de notionnel emprunté résiduel.

Tous les 5 ans, à la date anniversaire du premier paiement d'intérêt à savoir le 28 août 1999, le groupe KLM peut, à sa main, rembourser par anticipation la valeur nominale

résiduelle de l'emprunt. La prochaine date optionnelle de remboursement au Pair est ainsi le 28 août 2024. Une indemnité sera due si l'emprunt est remboursé dans une autre devise que le yen.

Cet emprunt est subordonné à toutes les dettes existantes ou à venir de KLM.

32.1.2 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en Francs suisses chez KLM

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en Francs suisses a été émis par le groupe KLM en deux tranches, respectivement en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de Francs suisses.

Le groupe KLM a procédé à un rachat partiel au fil de l'eau. Par conséquent, le montant résiduel de l'emprunt subordonné s'élève à 375 millions de Francs suisses, soit 381 millions d'euros au 31 décembre 2022.

Concernant la tranche émise en 1985, le groupe KLM bénéficie d'un droit de remboursement par anticipation et au Pair du capital restant tous les 10 ans à compter de la date du premier paiement d'intérêts. La prochaine date optionnelle de remboursement au Pair est ainsi le 12 février 2025. La date de réinitialisation du coupon est entièrement alignée sur la fréquence mentionnée ci-dessus. Si le droit de remboursement anticipé n'est pas exercé, la date de réinitialisation du coupon est fixée au

12 février 2025. Le coupon restant actuel s'élève à 0,75 % par an.

Concernant la tranche émise en 1986, le groupe KLM bénéficie d'un droit de remboursement par anticipation et au Pair du capital restant tous les cinq ans à compter de la date du premier paiement d'intérêts. La prochaine date optionnelle de remboursement au Pair est ainsi le 15 mai 2026 sur un prix fixé en 2001 de 101,75 % de sa valeur faciale. Par la suite, 0,25 % sont déduits de ce prix à chaque cinquième anniversaire. De ce fait, à partir du 15 mai 2036, le montant du remboursement par anticipation sera fixé à 100 % du Pair résiduel. L'emprunt est soumis au versement d'un coupon de 5,75 % sur le montant nominal par an.

Cet emprunt est « pari passu » avec celui libellé en yens et est subordonné à toutes les dettes existantes ou à venir du groupe KLM.

32.2 Emprunts obligataires

32.2.1 OCEANE

Le 20 mars 2019, Air France - KLM a émis 27 901 785 obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France - KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 25 mars 2026 pour un montant nominal de 500 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 17,92 euros avec coupon annuel de 0,125 %. La période de conversion s'étend du 4 mai 2019 au 7e jour ouvré précédant la date de remboursement normale ou anticipée.

Un remboursement au pair, majoré des intérêts courus, sera rendu possible au 25 mars 2024 sur demande des porteurs. Air France - KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 15 avril 2022 si le cours de l'action excède 130 % du nominal, soit 23,29 euros incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France - KLM.

À la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France - KLM a inscrit en dette un montant de 446 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle

des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion. La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 500 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres.

Suite à l'augmentation de capital du groupe Air France-KLM réalisée le 16 juin 2022, afin que les droits des porteurs d'OCEANE soient maintenus conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables et aux modalités des OCEANE, le ratio de conversion/d'échange a été ajusté à compter du 16 juin 2022 passant d'une parité de 1 action Air France-KLM par OCEANE à une parité de 1,783 action Air France-KLM par OCEANE (voir Note 3.2 "Événements significatifs intervenus au cours de la période"). Cette opération n'a pas eu d'impact sur la valeur inscrite en passif financier.

Au 31 décembre 2022, le montant inscrit en dette s'élève à 487 millions d'euros.

32.2.2 Autres emprunts obligataires

Obligataire	Date d'émission	Montant émis (en millions)	Date de maturité	Date de remboursement	Coupon
Obligataire € émise en 2014	4 juin 2014	€ 289	18 juin 2021	18 juin 2021	3,875 %
Obligataire € émise en 2016	5 oct. 2016	€ 361	12 oct. 2022	12 oct. 2022	3,75 %
Obligataire \$ émise en 2016 (1)	9 déc. 2016	\$ 145	15 déc. 2026	-	4,35 %
Obligataire € émise en 2020	10 jan. 2020	€ 750	16 jan. 2025	-	1,875 %
Obligataire € émise en 2021	01 juil. 2021	€ 300	01 juil. 2024	-	3,00 %
Obligataire € émise en 2021	01 juil. 2021	€ 500	01 juil. 2026	-	3,875 %

(1) Émission auprès d'investisseurs institutionnels asiatiques par voie de placement privé non coté.

32.3 Aides financières des États français et néerlandais

Aide financière de 7 milliards d'euros apportée par l'État français

Le 6 mai 2020, le groupe Air France - KLM a procédé à la signature de la documentation juridique relative à deux financements annoncés pour un montant total de 7 milliards d'euros incluant :

- un prêt d'un montant de 4 milliards d'euros, octroyé par 9 institutions financières françaises et étrangères, bénéficiant d'une garantie de l'État français à hauteur de 90 % (« PGE ») d'une maturité initiale de 12 mois, avec une option d'extension d'un an ou de deux ans, exerçable à sa seule discrétion par Air France-KLM. Le coupon du prêt était un taux annuel égal à EURIBOR (avec un plancher à zéro) augmenté d'une marge de 0,75 % la première année, 1,50 % la deuxième année et 2,75 % la troisième année. Le coût de la garantie de l'État français était initialement fixé à 0,5 % du montant total du prêt, auquel s'ajoutait une commission additionnelle de 1 % pour chacune de la deuxième et troisième année.

Ce prêt inclut une clause de remboursement anticipé partiel obligatoire à hauteur de 75 % du produit net de toute nouvelle levée de fonds par Air France-KLM ou par Air France auprès de banques ou par émission obligataire, sous réserve de certaines exceptions et une clause de remboursement anticipé total obligatoire dans certains cas tels que le changement de contrôle d'Air France-KLM ou d'Air France.

Sur ces 4 milliards, le groupe Air France-KLM avait remboursé 500 millions d'euros le 10 décembre 2021. A l'issue de cette opération, le profil de remboursement de l'encours restant (soit 3,5 milliards d'euros au 31 décembre 2021) se décomposait ainsi:

- Mai 2023 : remboursement de 800 millions d'euros,
- Mai 2024 : remboursement de 1,35 milliard d'euros,
- Mai 2025 : remboursement final de 1,35 milliard d'euros.

Le 7 novembre 2022, le groupe Air France-KLM a remboursé par anticipation 1 milliard d'euros du prêt

garanti par l'État. A l'issue de cette opération, le profil de remboursement de l'encours restant (soit 2,5 milliards d'euros au 31 décembre 2022) se décomposait ainsi:

- Mai 2024 : remboursement de 1,15 milliard d'euros,
- Mai 2025 : remboursement final de 1,35 milliard d'euros.

Le prêt a été comptabilisé en utilisant la méthode du coût amorti avec un taux d'intérêt effectif de 5,73 % au 31 décembre 2022 contre 2,66 % au 31 décembre 2021 reflétant l'évolution des taux d'intérêt de marché et sur la base des échéances décrites précédemment. L'impact de ce changement de taux effectif sur le coût de l'endettement financier net du groupe au 31 décembre 2022 n'est toutefois pas significatif.

- un prêt d'actionnaire octroyé par l'État français à Air France - KLM d'un montant de 3 milliards d'euros, d'une maturité de quatre ans, avec deux options d'extension d'un an consécutives exerçables par Air France - KLM. Le coupon payable annuellement ou capitalisable à la main d'Air France - KLM est un taux égal à EURIBOR 12 mois (avec un plancher à zéro) augmenté d'une marge de 7 % les 4 premières années, 7,5 % la cinquième et 7,75 % la sixième.

Le taux de ce prêt d'actionnaire devait être augmenté d'un step up de 5,5 % dans l'hypothèse où (i) l'Assemblée générale refuserait d'approuver une augmentation de capital proposée par le Conseil d'administration de nature à permettre l'incorporation au capital de la Société de tout ou partie du montant du prêt d'actionnaire, (ii) l'Assemblée générale approuverait une augmentation de capital sans l'accord de l'État français qui ne permettrait pas d'incorporation au capital tout ou partie du prêt d'actionnaire ou (iii) un tiers n'agissant pas de concert avec l'État français viendrait à détenir, seul ou de concert, 20 % du capital de la Société.

Ce prêt est subordonné au Prêt Garanti par l'État et, en cas de redressement ou de liquidation judiciaire, à l'ensemble des créances obligataires et bancaires senior d'Air France-KLM, sans préjudice de la

possibilité d'incorporation au capital de tout ou partie du prêt d'actionnaire.

L'entreprise s'est engagée à ne pas verser de dividendes tant que ces prêts ne seront pas entièrement remboursés.

La Commission Européenne a approuvé le mécanisme d'aide de l'État français le 4 mai 2020.

Le 20 avril 2021, le prêt direct de 3 milliards d'euros accordé par l'État français à Air France via Air France-KLM en mai 2020, a été converti en Titres Super Subordonnés du même montant nominal, permettant l'amélioration des fonds propres du Groupe de 3 milliards d'euros sans impact sur la trésorerie, tout en augmentant la flexibilité de son profil de remboursement de la dette. Cette émission est constituée de trois tranches à échéance perpétuelle d'un montant nominal de 1 milliard d'euros chacune, avec pour chacune respectivement une première option de remboursement (call) à 4, 5 et 6 ans.

Aide financière de 3,4 milliards d'euros soutenue par l'État néerlandais

Le 25 juin 2020, l'État néerlandais, le groupe Air France-KLM et KLM ont finalisé un accord sur un mécanisme de soutien financier par l'État néerlandais au groupe KLM pour un montant total de 3,4 milliards d'euros. Ce financement comprend deux prêts pour KLM et ses filiales :

- une ligne de crédit renouvelable de 2,4 milliards d'euros, garantie à 90 % par l'État néerlandais et avec une maturité de 5 ans. Le coupon de cette ligne de crédit renouvelable est un taux annuel égal à EURIBOR (avec un plancher à zéro) augmenté d'une marge de 1,35 %. Le coût de la garantie accordée par l'État néerlandais est égal à 0,50 % la première année, 1,00 % la deuxième et la troisième année, et 2,00 % après la troisième année;
- un prêt direct de 1,0 milliard d'euros, accordé par l'État néerlandais à KLM, avec une maturité de 5,5 ans et un coupon payable annuellement à un taux égal à l'EURIBOR 12 mois (plancher à zéro) augmenté d'une marge de 6,25 % la première année, 6,75 % les deuxième et troisième années, et 7,75 % les quatrième et cinquième années. Il est subordonné à la nouvelle ligne de crédit renouvelable.

La ligne de crédit renouvelable et le prêt direct sont tirés simultanément au prorata de leur montant totaux.

KLM a effectué un premier tirage de 665 millions d'euros sur la nouvelle ligne de crédit renouvelable le 26 août 2020, remplaçant la ligne de crédit renouvelable

préexistante tirée le 19 mars 2020. Un premier tirage sur le prêt accordé par l'État néerlandais, d'un montant de 277 millions d'euros, a été effectué le même jour.

Les conditions associées au prêt direct sont liées à des engagements de la compagnie en matière de développement durable, de réduction des coûts, ainsi qu'au rétablissement des performances et de la compétitivité de KLM, incluant un plan de restructuration global et la contribution de ses employés.

KLM s'est engagée à suspendre le versement de dividendes à ses actionnaires tant que ces deux prêts n'auront pas été intégralement remboursés.

La Commission Européenne a approuvé le mécanisme d'aide de l'État néerlandais le 13 juillet 2020. Le 3 novembre 2020, le Ministère des Finances néerlandais a approuvé le plan de restructuration. En conséquence, KLM a la possibilité de faire des nouveaux tirages de l'aide financière de l'État néerlandais.

Au 31 décembre 2021, KLM avait tiré 942 millions d'euros de cette aide financière (665 millions d'euros de la ligne de crédit et 277 millions d'euros du prêt direct). Ils ont été comptabilisés en utilisant la méthode du coût amorti avec un taux d'intérêt effectif de 3,95 % avec une hypothèse de 5 ans pour la ligne de crédit, et de 7,05 % pour le prêt direct avec une hypothèse de 5,5 ans.

La revue des projections des flux futurs sur la ligne de crédit garantie par l'État néerlandais avait généré une charge de 20 millions d'euros comptabilisée en coût de l'endettement financier net (voir Note 12 "Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers").

Au 31 décembre 2021, KLM remplissait les conditions de covenants relatives à la ligne de crédit et au prêt direct de l'État.

Respectivement les 3 mai et 3 juin 2022, KLM a remboursé 311 millions d'euros et 354 millions d'euros au titre de sa ligne de crédit garantie par l'État néerlandais. A l'issue de l'opération l'intégralité de la ligne de crédit tirée a été remboursée.

Par ailleurs le 30 juin 2022, KLM a remboursé la totalité du prêt garanti par l'État néerlandais pour 277 millions d'euros.

A l'issue de ces opérations, KLM conserve une ligne de crédit non-tirée de 2,5 milliards d'euros (723 millions d'euros de prêt direct et 1 735 millions d'euros des banques, garantis par l'État néerlandais).

32.4 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

Au 31 décembre		
(en millions d'euros)	2022	2021
VCRP et emprunts hypothécaires	1 228	1 038
Autres emprunts	256	416
Total	1 484	1 454

Les ventes avec clause de réserve de propriété (VCRP) et emprunts hypothécaires sont des dettes sécurisées par des avions. L'hypothèque est enregistrée auprès de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) afin de permettre aux tiers d'en avoir connaissance. L'hypothèque confère à son bénéficiaire une garantie lui permettant de faire saisir et vendre aux enchères l'actif hypothéqué et d'en percevoir le produit à due

concurrence de sa créance, le solde revenant aux autres créanciers.

Les autres emprunts sont principalement constitués par des emprunts auprès des établissements de crédit. Ils incluent également (14) millions de frais d'émission d'emprunt.

32.5 Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

Au 31 décembre		
(en millions d'euros)	2022	2021
Echéances en		
N+1	1 247	1 671
N+2	2 941	1 675
N+3	3 009	3 051
N+4	1 323	3 598
N+5	563	1 528
Au delà de 5 ans	2 833	2 577
Total	11 916	14 100
Dont - Principal	10 553	12 489
- Intérêts	1 363	1 611

Au 31 décembre 2022, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 365 millions d'euros pour l'exercice 2023, 599 millions d'euros pour les exercices 2024 à 2027, et 399 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2022, les emprunts subordonnés à durée indéterminée de KLM sont inclus dans la ligne « au-delà de 5 ans ».

Les emprunts obligataires émis en 2016, 2020 et 2021 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir Note 32.2 « Emprunts obligataires »).

32.6 Analyse par devise

La répartition des passifs financiers par devise après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

Au 31 décembre		
(en millions d'euros)	2022	2021
Euro	8 828	10 792
Dollar US	653	605
Franc Suisse	391	373
Yen	681	719
Total	10 553	12 489

32.7 Lignes de crédit

Une ligne de crédit de 2,5 milliards d'euros garantie à 90 % par l'État néerlandais a été conclue le 25 juin 2020 dans le cadre de l'aide financière totale de 3,4 milliards d'euros soutenue par l'État néerlandais. Elle a été tirée le 26 août 2020 pour un montant de 665 millions d'euros puis intégralement remboursée au cours de l'exercice 2022 (voir Note 32.3 "Aides financières des États français et néerlandais").

Avec deux autres lignes de crédit disponibles chez KLM, le montant total disponible au 31 décembre 2022 s'élève donc à 2,6 milliards d'euros.

32.8 Valeurs de marché des passifs financiers

Les valeurs de marché ont été estimées, pour la majorité des passifs financiers du groupe selon différentes méthodes d'évaluation qui sont par nature théoriques :

- sur la base des cours de marché arrêtés aux 31 décembre 2022 et 2021,
- par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires.

Toutefois, les montants estimés aux 31 décembre 2022 et 2021 ne sont pas représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance.

L'application de méthodes et hypothèses différentes pourrait avoir, en conséquence, un effet significatif sur les valeurs de marché estimées.

Le tableau ci-dessous présente la valeur de marché estimée des passifs financiers et leur valeur nette comptable :

Au 31 décembre	2022		2021	
	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée
(en millions d'euros)				
Titres à durée indéterminée	523	414	516	466
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	487	442	476	448
Autres emprunts obligataires	1 686	1 549	2 039	1 980
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 659	4 290	3 305	3 767
Autres emprunts	4 090	4 082	6 042	6 038
Autres passifs financiers	108	108	111	111
Total Passifs financiers	10 553	10 885	12 489	12 810

NOTE 33 DETTES DE LOYERS

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2022			2021		
	Non Courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers - Avions	2 566	661	3 227	2 166	653	2 819
Dettes de loyers - Immobilier	628	101	729	634	107	741
Dettes de loyers - Autres	35	18	53	40	23	63
Dettes de loyers - Rechanges aéronautiques	89	35	124	84	25	109
Intérêts courus non échus	-	19	19	-	17	17
Total - Dettes de loyers	3 318	834	4 152	2 924	825	3 749

Variation de la dette de loyers

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	Nouveaux contrats et renouvellemen ts de contrats	Rembourseme nt	Écart de conversion	Autres	31 décembre 2022
Dettes de loyers - Avions	2 819	977	(687)	121	(3)	3 227
Dettes de loyers - Immobilier	741	113	(124)	-	(1)	729
Dettes de loyers - Autres	63	13	(18)	(4)	(1)	53
Dettes de loyers - Rechanges aéronautiques	109	45	(32)	2	-	124
Intérêts	17	-	-	-	2	19
Total	3 749	1 148	(861)	119	(3)	4 152

(en millions d'euros)	31 décembre 2020	Nouveaux contrats et renouvellemen ts de contrats	Rembourseme nt	Écart de conversion	Autres	31 décembre 2021
Dettes de loyers - Avions ⁽¹⁾	2 362	969	(704)	195	(3)	2 819
Dettes de loyers - Immobilier	700	163	(122)	2	(2)	741
Dettes de loyers - Autres	185	18	(36)	10	(5)	172
Intérêts	17	-	-	-	-	17
Total	3 264	1 150	(862)	207	(10)	3 749

(1) Inclut les rechanges aéronautiques

Les échéances de la dette de loyers se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2022	Au 31 décembre 2021
N+1	1 084	1 028
N+2	874	813
N+3	685	646
N+4	542	493
N+5	444	388
Au delà de 5 ans	1 740	1 357
Total	5 369	4 725
Dont - Principal	4 152	3 749
- Intérêts	1 217	976

NOTE 34 DETTE NETTE

Au 31 décembre		2022	2021
(en millions d'euros)	Notes		
Passifs financiers courants et non courants	32	10 553	12 489
Dettes de loyers courantes et non courantes	33	4 152	3 749
Intérêts courus non échus	32 & 33	(127)	(128)
Dépôts relatifs aux passifs financiers	23	(101)	(99)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	23	(99)	(85)
Impact des dérivés devise/dettes		(35)	(14)
Passifs financiers (I)		14 343	15 912
Trésorerie et équivalent trésorerie	27	6 626	6 658
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	23	572	513
Obligations	23	811	529
Concours bancaires courant	27	(3)	(4)
Liquidités nettes (II)		8 006	7 696
Dettes nettes (I-II)		6 337	8 216

Au 31 décembre		2022	2021
(en millions d'euros)	Notes		
Dettes nettes à l'ouverture		8 216	11 049
Flux de trésorerie libre d'exploitation	42.1	(2 764)	(231)
Obligations subordonnées à durée indéterminée convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables contre des actions existantes	29.4	(301)	-
Remboursement des titres subordonnés à l'État Français	29.4	1 767	-
Titres subordonnés - opération Apollo	29.4	(497)	-
Augmentation de capital - Part minoritaire		(3)	-
Titres subordonnés reclassés depuis les passifs financiers		-	(2 997)
Augmentation de capital	29.1 & 29.2	(1 551)	(1 024)
Coupons sur titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres		252	-
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		(1)	(75)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		-	2
Nouveaux/modifications contrats de location	33	1 148	1 150
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global		80	159
Effet des dérivés sur la dette nette		(15)	(22)
Effet du taux d'intérêt effectif sur prêts d'États		(18)	126
Variation de la conversion en résultat		(7)	42
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		11	11
Autres variations non monétaires de la dette nette		20	26
Dettes nettes à la clôture		6 337	8 216

NOTE 35 PROGRAMME DE FIDÉLISATION

Il existe deux programmes de fidélisation chez Air France - KLM : Flying Blue et BlueBiz. Au titre de ces deux programmes, le montant comptabilisé en dette est présenté ci-dessous:

En millions d'euros	2022	2021
Flying Blue	792	794
BlueBiz	108	94
Total	900	888

Au 31 décembre 2022, le montant correspondant aux points de fidélisation (Miles) du programme Flying Blue prévus d'être utilisés est de 792 millions d'euros, après prise en compte d'un taux de rédemption comme décrit en note 4.7.

La rédemption de cette dette, sans prise en compte des futures accumulations, est estimée sur un horizon de 5 ans.

Le programme Flying Blue se décompose de la manière suivante :

Flying Blue - Produits différés	2022	2021
En millions d'euros		
Au 1er janvier	794	832
Accumulation "Revenu différé"	337	127
Rédemption "Reconnaissance du revenu"	(339)	(165)
Au 31 décembre	792	794

NOTE 36 AUTRES PASSIFS

Au 31 décembre	2022		2021	
(en millions d'euros)	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	1 231	854	794	1 060
Dettes sociales	1 175	1 335	960	1 355
Dettes sur immobilisations	55	-	70	-
Produits constatés d'avance	877	34	873	43
Avances et acomptes reçues	412	-	390	-
Dettes diverses	307	120	282	97
Total	4 057	2 343	3 369	2 555

Les produits constatés d'avance sont principalement liés aux contrats de l'activité Maintenance.

NOTE 37 INFORMATIONS RELATIVES À LA GESTION DES RISQUES FINANCIERS

La politique de gestion des risques de marché du groupe Air France - KLM a pour objectif de réduire son exposition à ces risques. Elle est pilotée et coordonnée par le Risk Management Committee (RMC) composé du Directeur général adjoint en charge des Finances d'Air France - KLM, du Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France, du Directeur général délégué Finances de KLM et du Directeur financier adjoint en charge des opérations financières d'Air France - KLM.

Le RMC décide des instruments dérivés à mettre en place : ratios de couverture à atteindre, délais de mise en œuvre et type d'instruments de couverture à privilégier.

Afin de mettre en œuvre la stratégie la plus adaptée à chaque circonstance, tout type d'instrument qualifiable en tant que couverture au regard des normes IFRS peut être utilisé. De façon générale, aucun trading ou spéculation ne sont autorisés. Toute dérogation à ce principe doit être validée par le Risk Management Committee.

Au 31 décembre 2022, la juste valeur des actifs et passifs financiers dérivés du Groupe et leurs échéances attendues se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Notes		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
Instruments dérivés de carburant	37.1	Actif	42	42	-	-	-	-	-
		Passif	(59)	(59)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	37.2	Actif	207	41	22	25	16	5	98
		Passif	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Instruments dérivés change-dette	37.3	Actif	27	12	8	4	3	-	-
		Passif	(2)	(2)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés change-operating	37.3	Actif	104	84	20	-	-	-	-
		Passif	(25)	(9)	(15)	(1)	-	-	-
Instruments dérivés change - Achat d'avion	37.3	Actif	150	89	60	1	-	-	-
		Passif	(15)	(11)	(2)	(2)	-	-	-
Instruments dérivés crédit carbone	37.4	Actif	15	15	-	-	-	-	-
		Passif	(2)	(2)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés Autres		Actif	44	44	-	-	-	-	-
		Passif	-	-	-	-	-	-	-
Total		Actif	589	327	110	30	19	5	98
		Passif	(104)	(83)	(17)	(3)	-	-	(1)

Voir Note 38 "Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur" pour la méthode d'évaluation à la juste valeur.

Au 31 décembre 2021, la juste valeur d des actifs et passifs financiers dérivés du Groupe et leurs échéances attendues se décomposaient comme suit :

(en millions d'euros)	Notes		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
Instruments dérivés de carburant	37.1	Actif	166	166	-	-	-	-	-
		Passif	(16)	(16)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	37.2	Actif	23	3	4	3	4	1	8
		Passif	(22)	(8)	(2)	(3)	(3)	(3)	(3)
Instruments dérivés change	37.3	Actif	242	159	63	20	-	-	-
		Passif	(33)	(22)	(2)	-	(1)	(8)	-
Instruments dérivés crédit carbone	37.4	Actif	143	141	2	-	-	-	-
		Passif	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivés Autres		Actif	38	-	38	-	-	-	-
		Passif	-	-	-	-	-	-	-
Total		Actif	612	469	107	23	4	1	8
		Passif	(71)	(46)	(4)	(3)	(4)	(11)	(3)

Voir Note 38 "Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur" pour la méthode d'évaluation à la juste valeur.

37.1 Risque lié au prix du carburant

La facture de carburant est un des premiers postes de charge des compagnies aériennes. La volatilité du prix du pétrole représente donc un risque pour l'industrie du transport aérien. En effet, une forte hausse du prix du pétrole peut avoir un effet négatif très important sur la rentabilité des compagnies particulièrement si le

contexte économique ne leur permet pas d'adapter leur politique de prix. De même une forte diminution du prix du carburant est favorable à la rentabilité des compagnies aériennes. Cependant, la façon dont les compagnies répercutent dans leurs tarifs une chute

brutale du prix du carburant est un facteur d'incertitude important.

Au-delà des ajustements tarifaires et des efforts permanents de réduction de la consommation de carburant, le Groupe a mis en place une politique de couverture systématique du risque de prix du carburant.

La stratégie de couverture :

- définit la durée des couvertures ;
- définit les objectifs de ratios de couverture à atteindre pour les trimestres à venir ;
- la couverture utilise des instruments financiers à terme ou à base d'options, éligibles à la couverture selon les normes comptables en vigueur.

Au titre de l'application de la norme IFRS 9, la couverture par composante est appliquée. Les achats de carburant

du Groupe étant fortement corrélés à l'indice Jet Kerosene Cargoes CIF NWE, des composants spécifiques à ce risque carburant sont utilisés (Brent ICE, Gasoil ICE, Jet CIF NWE) pour aligner plus efficacement la comptabilité de couverture des carburants et la politique de gestion des risques du Groupe.

Dans un contexte de forte volatilité et de tension sur le marché des matières premières du fait des événements géopolitiques de 2022, le Groupe Air France KLM a intégré de nouveaux instruments de couverture sur les marges de craquage afin de mieux couvrir le risque lié au découplage entre les indices reflétant le prix du pétrole brut (Brent ice) et des indices reflétant le prix des produits raffinés (Gasoil ICE et Jet CIF NEW).

La politique de couverture des carburants, reste sur 12 mois glissants représentant 50 % de la consommation annuelle.

Les engagements du Groupe sur le pétrole brut et les produits raffinés sont présentés ci-dessous, pour la valeur de l'engagement notionnel :

Au 31 décembre 2022 (en millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs								
Achats à terme	141	141	-	-	-	-	-	(13)
Options	2 478	2 478	-	-	-	-	-	(14)
Sous total	2 619	2 619	-	-	-	-	-	(27)
Créances/dettes sur couvertures carburant								10
Total	2 619	2 619	-	-	-	-	-	(17)
Prix après couverture dollar/tonne		975						-

⁽¹⁾ Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Le prix après couverture des dépenses totales de carburant est égal au prix de marché auquel ont été ajoutés les coûts de mise à bord et les résultats des couvertures. Ces derniers reflètent les paiements des

stratégies de couverture basées sur les courbes à terme au 31 décembre 2022. La valeur temps des positions optionnelles n'est pas intégrée au résultat de couverture.

Au 31 décembre 2021 (en millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs								
Swap	283	283	-	-	-	-	-	1
Options	2 157	2 157	-	-	-	-	-	119
Sous total	2 440	2 440	-	-	-	-	-	120
Créances/dettes sur couvertures carburant	-	-	-	-	-	-	-	30
Total	2 440	2 440	-	-	-	-	-	150
Prix après couverture dollar/tonne	-	730	-	-	-	-	-	-

⁽¹⁾ Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Sensibilité des couvertures carburant

A la date de clôture, une variation de +/-10 USD du prix du baril de Brent entraîne une variation de la juste valeur des dérivés qui a l'impact suivant sur le résultat avant impôt et sur les produits/charges net(te)s directement constaté(e)s en capitaux propres :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2022		2021	
	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	-	-	-	-
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	144	(141)	167	(161)

37.2 Risque de taux d'intérêt

Les passifs financiers, incluant les dettes de loyers sont contractés pour partie à taux variable. Dans le but de limiter cette volatilité le Groupe Air France-KLM met en place des dérivés, options et swaps pour convertir à taux fixe, une part significative de sa dette à taux variable.

Le Groupe utilise, pour la gestion du risque de taux d'intérêt de ses passifs financiers à court et à long terme, des instruments dont les encours représentés par leur notionnel sont les suivants :

Au 31 décembre 2022 (En millions d'euros)	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans						Mtm ⁽¹⁾
			Nominal	- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie									
Swap de taux	2 832	Passifs financiers	666	353	340	257	159	1 057	202
Options	141	Passifs financiers	-	-	-	94	47	-	2
Opérations qualifiées en juste valeur par résultat									
Swap de taux	56	N/A	11	12	21	12	-	-	4
Total	2 888		677	365	361	269	159	1 057	206

⁽¹⁾ Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Au 31 décembre 2021 (En millions d'euros)	Nominal	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
				1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	2 409		511	357	324	198	224	795	(1)
Swap de taux	2 259	Passifs financiers	511	357	324	198	124	745	(2)
Options	150	Passifs financiers	-	-	-	-	100	50	1
Opérations qualifiées de transactions	70		16	11	11	21	12	-	2
Swap de taux	70	N/A	16	11	11	21	12	-	2
Total	2 480		527	368	335	219	236	795	1

⁽¹⁾ Mtm = marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Compte tenu des opérations de couverture, l'exposition aux risques de taux d'intérêt du Groupe, déterminée à partir des postes de la dette nette peut être présentée comme indiqué ci-dessous. Ce tableau répartit la valeur

nette comptable avant et après couverture, selon qu'elle est à taux fixe ou taux variable ou sans taux :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2022		2021	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Passifs financiers à taux fixe	8 656	10 605	8 863	10 570
Passifs financiers à taux variable	5 955	4 006	7 344	5 637
Passifs financiers sans taux	(268)	(268)	(295)	(295)
Total Passifs financiers	14 343	14 343	15 912	15 912
Liquidités nettes à taux fixe	2 645	2 645	1 585	1 585
Liquidités nettes à taux variable	3 977	3 977	4 022	4 022
Liquidités nettes sans taux	1 384	1 384	2 089	2 089
Total Liquidités nettes	8 006	8 006	7 696	7 696
Dette nette à taux fixe	6 011	7 960	7 278	8 985
Dette nette à taux variable	1 978	29	3 322	1 615
Dette nette sans taux	(1 652)	(1 652)	(2 384)	(2 384)
Total Dette nette	6 337	6 337	8 216	8 216

Les éléments constitutifs des passifs financiers et des liquidités nettes sont détaillés en Note 34 "Dette nette".

Au 31 décembre 2022, les liquidités sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie comme au 31 décembre 2021.

Sensibilité aux taux d'intérêt

Le Groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. Une variation de 100 points de base des taux d'intérêt, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 40 millions d'euros sur le résultat financier pour

l'exercice clos au 31 décembre 2022, contre 40 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2021.

37.3 Risque de change

Air France-KLM réalise une grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, le Groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement au risque de change. L'exposition principale porte sur le dollar américain. Le Groupe est globalement acheteur de dollars américains, le montant des dépenses en dollars telles que le carburant ou les pièces détachées excédant le montant des recettes en dollars. En conséquence, toute appréciation significative du dollar américain vis-à-vis de l'euro pourrait avoir un effet négatif sur les résultats financiers du Groupe.

En revanche, le Groupe est vendeur des autres devises, le montant de ses recettes étant supérieur au montant de ses dépenses. Ces expositions sont nettement moins significatives que sur le dollar américain. Une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du Groupe.

La gestion du risque de change du Groupe est effectuée sur la base de l'exposition nette prévue pour chaque devise. Les devises fortement corrélées au dollar américain sont agrégées à l'exposition en dollars américains.

Pour chaque devise couverte, le terme des couvertures s'échelonne sur une période de 12 à 24 mois glissants, les quatre premiers trimestres étant plus couverts que les quatre suivants.

Les avions sont pour l'essentiel payés en dollars américains. En conséquence, le Groupe est exposé à la hausse du dollar contre l'euro en matière d'investissements aéronautiques. La politique de couverture prévoit la mise en place progressive de couvertures entre la date de commande des avions et leur date de livraison.

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 décembre 2022, 84 % de la dette financière du Groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés est libellée en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation des taux de change sur la dette. L'exposition de la dette sur les autres devises porte essentiellement sur le yen pour 6 %, le dollar américain pour 6 % et le franc suisse pour 4% (voir Note 32.6).

Avec l'application d'IFRS 16 par le Groupe au 1er janvier 2018, les locations d'avions essentiellement libellées en dollar US sont comptabilisées dans la dette du Groupe. Ces dettes ont été qualifiées de couverture des recettes futures en USD du Réseau. Pour les compagnies aériennes du Groupe ne générant pas de chiffre d'affaires en dollars américains, des actifs libellés en USD et des couvertures de change sont en place pour atténuer ce risque.

Les montants nominaux des contrats à terme de devises et des options de change sont détaillés ci-dessous en fonction de la nature des opérations de couverture :

Au 31 décembre 2022 (En millions d'euros)	Élément couvert		Échéances						Mtm ⁽¹⁾
	Nominal	Poste du bilan	- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	3 379		2 177	1 092	110	-	-	-	79
Options de change	1 467	N/A	994	473	-	-	-	-	21
Achats à terme	1 668	N/A	964	594	110	-	-	-	51
Ventes à terme	244	N/A	219	25	-	-	-	-	7
Couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur	2 614		1 446	1 099	69	-	-	-	135
Options de change	38	engagements hors bilan	38	-	-	-	-	-	8
Achats à terme	2 241	engagements hors bilan	1 264	908	69	-	-	-	125
Ventes à terme	335	engagements hors bilan	144	191	-	-	-	-	2
Couverture des flux de trésorerie sur dettes	173		37	-	-	136	-	-	2
Achats à terme	37	N/A	37						(1)
Autres	136	Passifs financiers	-	-	-	136			3
Couverture de la juste valeur des dettes	441		111	117	113	100	-	-	20
Achats à terme	441	Dettes de loyers	111	117	113	100	-	-	20
Opérations sur dettes qualifiées en juste valeur par résultat	141		122	19	-	-	-	-	3
Achats à terme	141	N/A	122	19					3
Total	6 748		3 893	2 327	292	236	-	-	239

⁽¹⁾ Mtm = marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Au 31 décembre 2021 (En millions d'euros)	Élément couvert		Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
	Nominal	Poste du bilan		1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	2 773		1 827	945	-	-	-	-	42
Options de change	1 396	N/A	930	465	-	-	-	-	12
Achats à terme	1 130	N/A	682	448	-	-	-	-	37
Ventes à terme	247	N/A	215	32	-	-	-	-	(7)
Couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur	3 642		2 430	670	542	-	-	-	158
Options de change	145	engagements hors bilan	107	38	-	-	-	-	30
Achats à terme	2 942	engagements hors bilan	1 768	632	542	-	-	-	140
Ventes à terme	555	engagements hors bilan	555	-	-	-	-	-	(12)
Couverture des flux de trésorerie sur dettes	167		39	-	-	-	128	-	(8)
Achats à terme	39	N/A	39	-	-	-	-	-	-
Autres	128	Passifs financiers	-	-	-	-	128	-	(8)
Couverture de la juste valeur des dettes	229		66	56	43	63	-	-	12
Achats à terme	229	Dettes de loyers	66	56	43	63	-	-	12
Opérations sur dettes qualifiées en juste valeur par résultat	128		122	6	-	-	-	-	5
Achats à terme	128	N/A	122	6	-	-	-	-	-
Total	6 939		4 484	1 677	585	63	128	-	209

⁽¹⁾ Mtm = marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Sensibilité des couvertures de change

La contre-valeur en euros des actifs et passifs monétaires est présentée ci-dessous :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Actifs monétaires		Passifs monétaires	
	2022	2021	2022	2021
Dollar US	967	1 333	4 952	4 389
Livre sterling	24	23	3	5
Yen	14	34	735	773
Franc suisse	17	13	403	373
Autres	15	13	12	8

Le montant des actifs et passifs monétaires présentés dans le tableau ci-dessus ne tient pas compte de la réévaluation des actifs et passifs documentés dans le cadre de relations de couvertures de juste valeur.

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de l'appréciation des devises de 10 % par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(207)	(191)	(6)	(3)	(71)	(73)
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	649	590	(26)	(19)	-	-

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de l'affaiblissement des devises de 10 % par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	209	132	(3)	(2)	72	73
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(513)	(438)	27	18	3	-

37.4 Risque crédit carbone

En tant qu'opérateur de transports aériens, le groupe Air France KLM est émetteur de dioxyde de carbone. A ce titre, il se conforme pleinement aux dispositifs réglementaires de réduction d'émissions carbone (voir Note 4,23). Parmi ces dispositifs figure le système d'échange de quotas d'émissions (EU-ETS) en vigueur au niveau européen depuis 2012 pour l'aviation. Les institutions européennes ont confirmé le périmètre intra-européen de l'EU-ETS renforçant ainsi le rôle à venir de CORSIA dans la définition de solutions de compensation pour les vols internationaux.

Elles ont par ailleurs programmé la fin progressive des quotas alloués à titre gratuit aux opérateurs aériens. A compter de 2026, cette nouvelle mesure obligera donc le groupe Air France KLM à faire l'acquisition de droits à émettre (crédits) pour l'intégralité de ses vols au départ et à destination de l'Union Européenne (vols intra européens).

Afin de réduire au maximum les conséquences du renforcement nécessaire du marché carbone européen et de l'accroissement progressif du prix des crédits, le groupe répond notamment à travers une politique financière proactive fondée sur des contrats d'achat à terme de crédits.

Au 31 décembre 2022, le Groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO2 de la manière suivante :

Au 31 décembre 2022 (En millions d'euros)	Nominal	Échéances						Mtm ⁽¹⁾
		Echéances - 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	106	106	-	-	-	-	-	13
Achat à terme	106	106	-	-	-	-	-	13
Total	106	106	-	-	-	-	-	13

Au 31 décembre 2021 (En millions d'euros)	Nominal	Échéances						Mtm ⁽¹⁾
		Echéances - 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	261	253	8	-	-	-	-	143
Achat à terme	261	253	8	-	-	-	-	143
Total	261	253	8	-	-	-	-	143

⁽¹⁾ Mtm = marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

37.5 Risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

- les placements financiers évalués à la juste valeur
- les instruments dérivés évalués à la juste valeur
- les comptes clients: ce risque est limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

Le risque de contrepartie lié aux placements financiers et aux instruments dérivés est suivi par le Risk Management Committee qui établit des limites par contrepartie basées sur la qualité de leur notation.

Sauf dérogation expresse du RMC, les contreparties choisies doivent bénéficier d'un rating et être notées au minimum BBB+ (S&P), à l'exception des OPCVM pour lesquels le risque est jugé non significatif grâce à une grande diversification et aux dispositions réglementaires applicables à ces supports. Les engagements maximum par contrepartie sont déterminés en fonction de la qualité de leur notation. Le RMC suit également l'évolution de la part respective de chaque contrepartie dans le portefeuille total de couvertures (carburant, devises et taux) et des investissements. La position des deux compagnies Air France et KLM, ainsi que la position de la société à la tête du groupe Air France - KLM sont prises en compte dans l'appréciation de l'exposition globale.

Le dépassement éventuel d'une limite fait immédiatement l'objet d'une mesure de correction.

Le Groupe a identifié les expositions suivantes au risque de contrepartie :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Total de l'exposition	
	2022	2021
Rating LT (Standard & Pours)		
AAA	378	246
AA	266	322
A	3 082	1 893
BBB	23	140
Total	3 749	2 601

Cette présentation n'inclut pas les OPCVM monétaires, ni les comptes courants.

NOTE 38 MÉTHODES DE VALORISATION DES ACTIFS ET PASSIFS FINANCIERS À LA JUSTE VALEUR

Les actifs et passifs financiers du Groupe se répartissent comme suit sur les trois niveaux de classification (voir Note 4.11) :

Au 31 décembre (En millions d'euros)	Notes	Niveau 1 - cours cotés et disponibilités		Niveau 2 - modèle interne avec paramètres observables		Niveau 3 - modèle interne avec paramètres non-observables		Total	
		2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Instrument de capitaux propres	23	38	49	7	-	-	-	45	49
Instrument de dettes	23	981	577	402	465	-	-	1 383	1 042
Instrument dérivés actifs	37	-	-	589	612	-	-	589	612
Équivalents de trésorerie	27	2 818	3 605	2 420	1 196	-	-	5 238	4 801
Caisses et banques	27	1 388	1 857	-	-	-	-	1 388	1 857
Total actifs		5 225	6 088	3 418	2 273	-	-	8 643	8 361
Instrument dérivés passifs	37	-	-	(104)	(71)	-	-	(104)	(71)
Concours bancaires	27	(3)	(4)	-	-	-	-	(3)	(4)
Total passifs		(3)	(4)	(104)	(71)	-	-	(107)	(75)

NOTE 39 COMMANDE DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

Les échéances des engagements de commandes fermes en vue d'achat de matériels aéronautiques s'analysent comme suit :

Au 31 décembre	2022	2021
<i>(en millions d'euros)</i>		
Année N+1	1 729	1 653
Année N+2	1 904	1 253
Année N+3	1 618	1 165
Année N+4	884	822
Année N+5	1 130	212
Au-delà de 5 ans	477	-
Total	7 742	5 105

Les engagements portent principalement sur des montants en dollar US, convertis en euros au cours de clôture de chaque période considérée. Ces montants font par ailleurs l'objet de couvertures.

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 31 décembre 2022 augmente de 91 unités par rapport au 31 décembre 2021 et s'élève à 178 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 18 appareils, la nouvelle commande de 108 appareils ainsi que le transfert d'un appareil.

Le Groupe a en effet annoncé la commande ferme de 100 appareils Airbus de la famille A320Neo destinés à ses filiales KLM et Transavia et de 8 appareils Airbus A350F destinés à ses activités cargo.

Flotte long-courrier (passage)

Le Groupe a réceptionné 1 Boeing B787 et 7 Airbus A350.

Le Groupe a transféré un Boeing B787 des options vers les commandes fermes.

Flotte long-courrier (cargo)

Le Groupe a passé une nouvelle commande de 8 Airbus A350F.

Flotte moyen-courrier

Le Groupe a réceptionné 10 Airbus A220.

Flotte régionale

Le Groupe n'a réceptionné aucun appareil.

Type avion	Année de livraison	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
Flotte long courrier – Passage								
A350	Au 31 décembre 2022	7	6	5	-	-	-	18
	Au 31 décembre 2021	7	5	6	5	2	-	25
B787	Au 31 décembre 2022	3	4	1	-	-	-	8
	Au 31 décembre 2021	4	2	2	-	-	-	8
Flotte long courrier – Cargo								
A350F	Au 31 décembre 2022	-	-	-	2	4	2	8
	Au 31 décembre 2021	-	-	-	-	-	-	-
Flotte moyen courrier								
A220	Au 31 décembre 2022	16	16	12	-	-	-	44
	Au 31 décembre 2021	15	15	12	12	-	-	54
A320 Neo	Au 31 décembre 2022	-	-	7	15	22	15	59
	Au 31 décembre 2021	-	-	-	-	-	-	-
A321 Neo	Au 31 décembre 2022	-	9	7	13	9	3	41
	Au 31 décembre 2021	-	-	-	-	-	-	-
Total	Au 31 décembre 2022	26	35	32	30	35	20	178
	Au 31 décembre 2021	26	22	20	17	2	-	87

NOTE 40 AUTRES ENGAGEMENTS

40.1 Engagements donnés

Au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Engagements de locations d'avions, non encore mis en service	846	580
Engagements sur la cession de 15% des titres Servair	75	75
Avals, cautions et garanties donnés	309	257
Passifs financiers garantis par des actifs nantis ou hypothéqués	4 938	4 362
Autres engagements	178	168

Dans le cadre de sa stratégie de décarbonation, le Groupe Air France-KLM a conclu des contrats d'approvisionnement en carburant d'aviation durable (SAF) prévoyant des livraisons à partir de 2023, avec les partenaires suivants :

- Neste : le contrat porte sur 1 million de tonnes de SAF sur la période 2023 à 2030 ;
- DG Fuels : le contrat porte sur 0,6 million de tonnes de SAF sur la période 2027 à 2036.

Le détail des nantissements et sûretés réelles du Groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2022 :

(en millions d'euros)	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	-	1 337	- %
Immobilisations corporelles	4 891	11 989	40,8 %
Autres actifs financiers	632	1 804	35,0 %
Total	5 523	15 130	36,5 %

40.2 Engagements reçus

Au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Avals, cautions et garanties reçus	152	353
Engagements d'achat de 34,9% des titres Servair	170	170

En 2022, les avals, cautions et garanties reçus correspondent essentiellement à des lettres de crédit données par des institutions financières ainsi qu'à la ligne

de financement accordée par l'organisme Export Development Canada pour le financement d'A220.

40.3 Carnet de commandes

Contrats à long terme de l'activité Maintenance

Au 31 décembre 2022, les produits restant à comptabiliser une fois les obligations de performance satisfaites s'établissent à 6 665 millions d'euros. Le Groupe estime qu'environ 55 % du carnet de commande sera reconnu en chiffre d'affaires dans les quatre prochaines années.

Le tableau ci-après présente la réconciliation entre le carnet de commande comptable et le carnet de

commande décrit dans le chapitre 1 du Document d'enregistrement universel :

Au 31 décembre	2022
(en millions d'euros)	
Carnet de commande de la maintenance selon la définition comptable	6 665
Contrats sans obligation client	1 647
Encaissements non reconnus en chiffre d'affaires ⁽¹⁾	271
Carnet de commande du Document d'enregistrement universel ⁽²⁾	8 583

(1) Inclus dans les produits constatés d'avance" (Note 36 "Autres passifs").

(2) Soit 9 154 millions de dollars (voir section 1.3.3 "Activité de maintenance").

Transport de passagers et de marchandises

Comme mentionné en Note 4.6 "Chiffre d'affaires", le Groupe a choisi d'utiliser les exemptions prévues par IFRS 15.

Programme de fidélisation

L'information au titre des programmes de fidélisation est reportée en Note 35 "Programme de fidélisation".

NOTE 41 PARTIES LIÉES

41.1 Transactions avec les principaux dirigeants

Corrigée des effets de report liés aux restrictions imposées par la Commission européenne dans le cadre des aides d'États, la rémunération des membres du Comité exécutif,

au titre de leurs fonctions dans le Groupe, est stable d'une année sur l'autre et s'analyse comptablement comme suit :

Période du 1 janvier au 31 décembre	2022	2021
(en millions d'euros)		
Rémunération fixe	4,8	5,0
Rémunération variable au titre de l'exercice 2021 ^{(1) (2)}	2,6	-
Rémunération variable au titre de l'exercice 2022 ⁽¹⁾	2,5	-
Autres rémunérations à court terme	0,4	0,4
Avantages postérieurs à l'emploi	0,4	0,7
Indemnités de fin de contrat	0,9	0,8
Paievements fondés sur des actions ⁽²⁾	1,8	-
Total	13,4	7,0

(1) S'agissant des rémunérations variables, aucun versement n'est intervenu en 2021 ni en 2022 du fait des restrictions imposées par la Commission Européenne dans le cadre des aides d'État. Les paiements ne pourront intervenir qu'après la levée des restrictions.

(2) La provision pour rémunérations variables et plan d'incitation à long terme au titre de 2021 a été comptabilisée dans les comptes de 2022, l'autorisation de provisionner les rémunérations variables de 2021 par la Commission Européenne étant intervenue le 23 février 2022, soit après l'arrêté des comptes 2021.

La rémunération de la Présidente non-exécutive du Conseil d'Administration pour 2022 s'élève à 0,2 million d'euros.

Les jetons de présence accordés aux administrateurs, comptabilisés en charges et payés au 31 décembre 2022 s'élèvent à 0,8 million d'euros, contre 0,7 million d'euros au 31 décembre 2021.

41.2 Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées se décomposent comme suit :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2022	2021
Actif		
Créances clients	315	259
Autres actifs courants	5	3
Autres actifs non courants	3	9
Total	323	271
Passif et capitaux propres		
Titres subordonnés à durée indéterminée	933	3 151
Dettes fournisseurs	129	96
Autres passifs courants	244	286
Autres passifs non courants	282	278
Total	1 588	3 811

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2022	2021
Chiffres d'affaires	186	181
Redevances aéronautiques	(342)	(259)
Autres frais	(20)	(17)
Services aux passagers	(317)	(221)
Autres	(39)	(43)
Total	(532)	(359)

Dans le cadre de son activité, le Groupe réalise des transactions avec des organismes gouvernementaux et des entreprises publiques dont notamment le Ministère de la Défense, Aéroports de Paris (ADP), l'Aéroport de Schiphol, l'État néerlandais, l'État français et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Air France-KLM considère que les transactions effectuées avec ces tiers ont été conclues à des conditions normales et courantes.

Les principales transactions concernent :

Aéroports de Paris (ADP)

- Des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments ;
- des redevances correspondant à la gestion par ADP des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, ADP collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'État français.

Pour les exercices clos le 31 décembre 2022 et 2021, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 333 millions d'euros et 283 millions d'euros.

Aéroport de Schiphol, Amsterdam (AAS)

- Des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments ;
- des redevances correspondant à la gestion par AAS des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, AAS collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'État néerlandais.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 et 2021, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 71 millions d'euros et 76 millions d'euros.

Ministère de la défense français

Air France - KLM a conclu des contrats avec le Ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 72 millions d'euros au 31 décembre 2022, contre 60 millions d'euros au 31 décembre 2021.

Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du Ministère des transports est garante de la sécurité et de

la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aéroports français. À ce titre, la DGAC facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 91 millions d'euros au 31 décembre 2022, contre 46 millions d'euros au 31 décembre 2021.

CMA-CGM

Dans le cadre de l'augmentation de capital d'Air France-KLM réalisé le 16 juin 2022 (voir note 3.2 "Événements significatifs intervenus au cours de la période"), la société CMA-CGM est devenu nouvel actionnaire du Groupe. Le partenariat commercial entre CMA-CGM et le Groupe portant sur les activités Cargo ne prenant effet qu'à compter de l'exercice 2023, le chiffre d'affaires au 31 décembre 2022 avec cette société n'est pas significatif.

China Eastern Airlines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2022 et 2021, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élève à 4 millions d'euros.

Delta Air Lines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2022 et 2021, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élève respectivement à 70 millions d'euros et 31 millions d'euros.

États français et néerlandais

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, les autres passifs non courants incluent les prêts d'actionnaires reçus des États français et néerlandais (voir Note 32.3 "Aides financières des États français et néerlandais") et la ligne « titres subordonnés à durée indéterminée » inclut l'hybride suite à la conversion du prêt direct accordé par l'État français.

NOTE 42 TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ ET FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION

42.1 Flux de trésorerie libre d'exploitation

Période du 1 janvier au 31 décembre	Notes	2022	2021
(en millions d'euros)			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		4 856	1 534
Investissements corporels et incorporels	18	(2 972)	(2 202)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		880	899
Flux de trésorerie libre d'exploitation	34	2 764	231
Paielements de dettes de loyers		(861)	(862)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		1 903	(631)

42.2 Autres éléments non monétaires et pertes de valeur

Les autres éléments non monétaires et pertes de valeur s'analysent comme suit :

Au 31 décembre	Notes	2022	2021
(en millions d'euros)			
Variation des provisions sur restructuration		(227)	(352)
Variation des provisions pour retraite et actifs de retraite		25	66
Variation des autres provisions		(24)	(7)
Modification des plans de retraites	30.3	53	859
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone		141	31
Effet du taux d'intérêt effectif sur les prêts d'États	32.3	(18)	126
Amortissement de la composante capitaux propres de l'OCEANE		11	11
Autres		(24)	5
Total Autres éléments non monétaires		(63)	739
Perte de valeur		8	-
Perte de valeur sur la flotte	11	24	40
Total Pertes de valeur		32	40

NOTE 43 HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

KPMG	2022				2021			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre								
(en millions d'euros)								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	2,1	84 %	3,0	97 %	1,8	82 %	2,2	96 %
— Air France-KLM S.A.	0,5		-		0,5		-	
— Filiales intégrées globalement	1,6		3,0		1,3		2,2	
Services autres que la certification des comptes ⁽¹⁾	0,4	16 %	0,1	3 %	0,4	18 %	0,1	4 %
— Air France-KLM S.A.	0,2		-		0,3		-	
— Filiales intégrées globalement	0,2		0,1		0,1		0,1	
Total Air France-KLM	2,5		3,1		2,2		2,3	

PricewaterhouseCoopers	2022				2021			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre								
(en millions d'euros)								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	1,6	100 %	1,0	100 %	-	- %	-	- %
— Air France-KLM S.A.	0,5		-		-		-	
— Filiales intégrées globalement	1,1		1,0		-		-	
Services autres que la certification des comptes ⁽¹⁾	-	- %	-	- %	-	- %	-	- %
— Air France-KLM S.A.	-		-		-		-	
— Filiales intégrées globalement	-		-		-		-	
Total Air France-KLM	1,6		1,0		-		-	

Deloitte & Associés	2022				2021			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre								
(en millions d'euros)								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	-	- %	-	- %	1,8	90 %	1,0	77 %
— Air France-KLM S.A.	-		-		0,5		-	
— Filiales intégrées globalement	-		-		1,3		1,0	
Services autres que la certification des comptes ⁽¹⁾	-	- %	-	- %	0,2	10 %	0,3	23 %
— Air France-KLM S.A.	-		-		0,2		-	
— Filiales intégrées globalement	-		-		-		0,3	
Total Air France-KLM	-		-		2,0		1,3	

(1) Les services autres que la certification des comptes concernent essentiellement l'émission d'attestations

NOTE 44 PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2022, le périmètre comprend 85 sociétés consolidées, 21 sociétés mises en équivalence et 1 activité conjointe.

Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du Comité exécutif du Groupe, Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes

financiers et opérationnels de KLM et contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

Le pourcentage d'intérêt de KLM est calculé sur la base du nombre d'actions ordinaires.

44.1 Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.	Pays-Bas	Multi activités	100	49
AIRTRADE HOLDINGS B.V.	Pays-Bas	Réseau	85	42
AIRTRADE HOLLAND B.V.	Pays-Bas	Réseau	85	42
BLUE CONNECT	Maurice	Réseau	70	70
BLUE CROWN B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
BLUELINK	France	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL	France	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CHILE	Chili	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ S.R.O.	République Tchèque	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Maurice	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL STRASBOURG	France	Réseau	100	100
CONSTELLATION FINANCE LIMITED	Irlande	Réseau	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
HOP!	France	Réseau	100	100
IASA INCORPORATED	Philippines	Réseau	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Réseau	100	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Réseau	100	100
SNC CAPUCINE BAIL	France	Réseau	100	100
SNC OTTER BAIL	France	Réseau	100	100
SODEXI	France	Réseau	65	65
STICHTING STUDENTENHUISVESTINGVLIEGVELD EELDE	Pays-Bas	Réseau	100	49

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AFI KLM E&M (BEIJING) LINE MAINTENANCE CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AFI KLM E&M TEARDOWN MANAGEMENT SAS	France	Maintenance	100	100
AFI SPARE ENGINE MANAGEMENT	France	Maintenance	98	98
AIR FRANCE INDUSTRIE US	États-Unis	Maintenance	100	100
AIR France KLM COMPONENT SERVICES CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AIR ORIENT SERVICES	France	Maintenance	100	100
BARFIELD INC	États-Unis	Maintenance	100	100
CRMA	France	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Pays-Bas	Maintenance	100	49
KLM E&M MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	Maintenance	100	49
KLM LINE MAINTENANCE NIGERIA LTD.	Nigeria	Maintenance	100	49
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Royaume-Uni	Maintenance	100	49
REGIONAL JET CENTER B.V.	Pays-Bas	Maintenance	100	49
TRANSAVIA AIRLINES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA COMPANY SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA France SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA VENTURES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
AIR FRANCE FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIR France KLM E&M PARTICIPATIONS SAS	France	Autres	100	100
AIR France KLM FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIRCRAFT CAPITAL Leasing A LTD	Royaume-Uni	Autres	100	49
AIRCRAFT CAPITAL LTD	Royaume-Uni	Autres	100	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	76	49
ASP BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	60	49
B.V. KANTOORGEBOUW MARTINAIR	Pays-Bas	Autres	100	49
BIGBLANK	France	Autres	100	100
BLUE TEAM IX	France	Autres	100	100
BLUE TEAM V SAS	France	Autres	100	100
BLUE TEAM VII	France	Autres	100	100
BLUE TEAM VIII	France	Autres	100	100
BLUE TEAM X	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XI	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XII	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XIII	France	Autres	100	100
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Guernesey	Autres	100	0
EXECUTIVE HEALTH MANAGEMENT B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM AIR CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
KLM CATERING SERVICES SCHIPHOL B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
MARTINAIR VliegSchool VliegVeld Lelystad BV	Pays-Bas	Autres	100	49
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	100	49
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
TREASURY SERVICES KLM B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
WEBLOCK B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49

44.2 Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
ADM BLUE	Madagascar	Réseau	40	40
AAF SPARES	Irlande	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Émirats Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
BONUS AERO	États-Unis	Maintenance	50	50
BONUS TECH	États-Unis	Maintenance	50	50
IGO SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	33	33
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
SHS TECHNICS	Sénégal	Maintenance	49	50
SINGAPOUR COMPONENT SOLUTIONS PTE	Singapour	Maintenance	50	50
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
TURBINE SUPPORT INTERNATIONAL LLC	États-Unis	Maintenance	50	50
XCELLE AMERICAS LLC	États-Unis	Maintenance	50	50
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
INTERNATIONAL PATIENT CENTER B.V.	Pays-Bas	Autres	33	33
MAINPORT INNOVATION FUND BV	Pays-Bas	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND BV II	Pays-Bas	Autres	24	24
SCHIPHOL LOGISTICS PARK CV	Pays-Bas	Autres	53	45
SERVAIR	France	Autres	35	35
SKYNRG B.V.	Pays-Bas	Autres	20	20
TERMINAL ONE GROUP ASSOCIATION	États-Unis	Autres	25	25

44.3 Activité conjointe

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIRFOILS ADVANCES SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	49	49