

GROUPE AIR FRANCE-KLM

ÉTATS FINANCIERS
CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS
RÉSUMÉS (NON
AUDITÉS)

1^{er} janvier 2024 – 30 juin 2024

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Compte de résultat consolidé

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	Notes	2024	2023
Produits des activités ordinaires		14 603	13 953
Charges externes	7	(9 385)	(8 649)
Frais de personnel	8	(4 596)	(4 164)
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat		(96)	(93)
Autres produits et charges d'exploitation courants	9	819	567
EBITDA		1 345	1 614
Amortissements, dépréciations et provisions	10	(1 321)	(1 188)
Résultat d'exploitation courant		24	426
Cessions de matériels aéronautiques	11	15	28
Autres produits et charges non courants	11	(118)	15
Résultat des activités opérationnelles		(79)	469
Charges d'intérêts	12	(314)	(296)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	170	108
Coût de l'endettement financier net	12	(144)	(188)
Autres produits et charges financiers	12	(213)	14
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(436)	295
Impôt sur le résultat	13	119	(21)
Résultat net des entreprises intégrées		(317)	274
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		3	1
Résultat net		(314)	275
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle		86	15
Résultat net : Propriétaires de la société mère		(400)	260
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
■ De base	14	(1,63)	0,05
■ Dilué	14	(1,63)	0,05

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

État du résultat global consolidé

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	2024	2023
Résultat net	(314)	275
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global	207	(118)
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat	(64)	37
Écart de change résultant de la conversion	7	1
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	(41)	21
Total des autres éléments recyclables du résultat global	109	(59)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	81	51
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	(4)	3
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	(5)	(11)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global	72	43
Total des autres éléments du résultat global, après impôt	181	(16)
RÉSULTAT GLOBAL	(133)	259
■ Propriétaires de la société mère	(219)	244
■ Participations ne donnant pas le contrôle	86	15

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

Bilan consolidé

ACTIF

(en millions d'euros)

	Notes	30 juin 2024	31 décembre 2023
Goodwill		225	224
Immobilisations incorporelles		1 129	1 128
Immobilisations aéronautiques	15	12 197	11 501
Autres immobilisations corporelles	15	1 456	1 431
Droits d'utilisation	17	6 479	5 956
Titres mis en équivalence		134	129
Actifs de retraite	20	75	45
Autres actifs financiers non courants		1 232	1 262
Actifs financiers dérivés non courants		191	148
Impôts différés	13	813	698
Autres actifs non courants		116	153
Actif non courant		24 047	22 675
Autres actifs financiers courants		1 181	1 292
Actifs financiers dérivés courants		231	122
Stocks et en-cours		916	853
Créances clients		2 510	2 152
Autres actifs courants		1 452	1 120
Trésorerie et équivalents de trésorerie	18	5 288	6 194
Actifs détenus en vue de la vente		76	82
Actif courant		11 654	11 815
TOTAL ACTIF		35 701	34 490

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

Bilan consolidé (suite)

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	30 juin 2024	31 décembre 2023
Capital	19.1	263	263
Primes d'émission et de fusion		7 560	7 560
Actions d'autocontrôle		(25)	(25)
Titres subordonnés à durée indéterminée	19.2	1 051	1 076
Réserves et résultat		(11 149)	(10 925)
Capitaux propres – Part attribuable aux propriétaires de la société mère		(2 300)	(2 051)
Titres subordonnés à durée indéterminée	19.2	2 607	2 524
Réserves et résultat		30	27
Capitaux propres – Participations ne donnant pas le contrôle		2 637	2 551
CAPITAUX PROPRES		337	500
Provisions retraite	20	1 674	1 685
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	21	4 030	3 805
Passifs financiers non courants	22	7 027	7 538
Dettes de loyers non courantes	17	4 042	3 581
Passifs financiers dérivés non courants		13	56
Impôts différés	13	3	-
Autres passifs non courants	24	1 174	1 376
Passif non courant		17 963	18 041
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	21	1 184	1 079
Passifs financiers courants	22	1 761	1 664
Dettes de loyers courantes	17	879	848
Passifs financiers dérivés courants		51	139
Dettes fournisseurs		2 598	2 447
Titres de transport émis et non utilisés		5 524	3 858
Programme de fidélisation		887	899
Autres passifs courants	24	4 507	5 002
Concours bancaires	18	10	13
Passif courant		17 401	15 949
TOTAL PASSIF		35 364	33 990
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIF		35 701	34 490

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

Variation des capitaux propres consolidés

	Part attribuable aux propriétaires de la société mère						Participations ne donnant pas le contrôle				Total
	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres	
<i>(en millions d'euros)</i>											
31 décembre 2022	2 570 536 136	2 571	5 217	(25)	933	(11 700)	(3 004)	510	14	524	(2 480)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	(16)	(16)	-	-	-	(16)
Résultat de la période	-	-	-	-	-	260	260	-	15	15	275
Résultat global	-	-	-	-	-	244	244	-	15	15	259
Achat d'actions propres	-	-	-	(1)	-	-	(1)	-	-	-	(1)
Paie ment fondé sur des actions	-	-	-	1	-	(1)	-	-	-	-	-
Titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	133	-	133	-	-	-	133
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	(18)	(34)	(52)	14	(14)	-	(52)
Compensation payée à l'Etat Français ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	(90)	(90)	-	-	-	(90)
Autre	-	-	-	-	-	(1)	(1)	-	1	1	-
30 juin 2023	2 570 536 136	2 571	5 217	(25)	1 048	(11 582)	(2 771)	524	16	540	(2 231)
31 décembre 2023	262 769 869	263	7 560	(25)	1 076	(10 925)	(2 051)	2 524	27	2 551	500
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	181	181	-	-	-	181
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(400)	(400)	-	86	86	(314)
Résultat global	-	-	-	-	-	(219)	(219)	-	86	86	(133)
Paie ment fondé sur des actions	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	(25)	(37)	(62)	83	(83)	-	(62)
Impôts sur coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	-	31	31	-	-	-	31
30 juin 2024	262 769 869	263	7 560	(25)	1 051	(11 149)	(2 300)	2 607	30	2 637	337

(1) Au 30 juin 2023 et dans le contexte de la sortie du Groupe du cadre temporaire lié à la Covid-19 de l'Union Européenne, le Groupe a payé une compensation à l'Etat français pour un montant total de 90 millions d'euros, requise au titre des actions souscrites en avril 2021. Ce paiement a été assimilé à un paiement de dividende et a donc été comptabilisé au sein des capitaux propres du Groupe conformément aux principes IFRS.

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

Tableau des flux de trésorerie consolidé

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	Notes	2024	2023 retraité ⁽¹⁾
Résultat net		(314)	275
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	10	1 321	1 188
Dotations nettes aux provisions financières	12	141	100
Coût de la dette nette	12	144	188
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(21)	(49)
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	(2)	–
Résultats non monétaires sur instruments financiers		6	(5)
Écart de change non réalisé		28	(73)
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	(3)	(1)
Impôts différés	13	(153)	19
Pertes de valeur		–	2
Autres éléments non monétaires		17	(36)
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fond de roulement		1 164	1 608
(Augmentation)/diminution des stocks		(62)	(33)
(Augmentation)/diminution des créances clients		(325)	(167)
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs		124	115
Augmentation/(diminution) des billets émis non utilisés		1 661	1 757
Variation des autres actifs et autres passifs		(912)	(50)
Variation du besoin en fonds de roulement		486	1 622
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'EXPLOITATION		1 650	3 230
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(3)	(2)
Investissements corporels et incorporels	16	(2 067)	(1 396)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées		8	–
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	11	373	211
Intérêts reçus		156	91
Dividendes reçus		1	2
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		131	(52)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT		(1 401)	(1 146)

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	Notes	2024	2023 retraité ⁽¹⁾
Paielement pour acquérir des actions d'autocontrôle		–	(1)
Acquisition d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle		(1)	–
Émission de titres subordonnés	19.2	–	728
Remboursement de titres subordonnés	19.2	–	(595)
Coupons sur titres subordonnés	19.2	(62)	(52)
Émission de nouveaux emprunts	22	936	1 558
Remboursement d'emprunts	22	(1 260)	(2 969)
Paielements de dettes de loyers	17	(442)	(421)
Nouveaux prêts		(11)	(306)
Remboursement des prêts		56	104
Intérêts payés		(386)	(475)
Dividendes distribués		–	(90)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		(1 170)	(2 519)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		18	(25)
Variation de la trésorerie nette		(903)	(460)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	18	6 181	6 623
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	18	5 278	6 163

(1) Voir Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Note 1	Description de l'activité	10
Note 2	Retraitement des comptes 2023	10
Note 3	Événements significatifs	11
Note 4	Règles et méthodes comptables	12
Note 5	Évolution du périmètre de consolidation	13
Note 6	Informations sectorielles	13
Note 7	Charges externes	16
Note 8	Frais de personnel et effectifs	17
Note 9	Autres produits et charges d'exploitation courants	17
Note 10	Amortissements, dépréciations et provisions	18
Note 11	Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants	18
Note 12	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	19
Note 13	Impôts	20
Note 14	Résultat net – part du Groupe par action	20
Note 15	Immobilisations corporelles	22
Note 16	Investissements corporels et incorporels	22
Note 17	Droits d'utilisation et dettes de loyers	22
Note 18	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	23
Note 19	Capitaux propres	23
Note 20	Actifs et provisions retraites	25
Note 21	Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions	25
Note 22	Passifs financiers	28
Note 23	Indicateurs alternatifs de performance	31
Note 24	Autres passifs	32
Note 25	Commande de matériels aéronautiques	33
Note 26	Parties liées	33

NOTE 1 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

Le terme « Air France-KLM » utilisé ci-après fait référence à la société holding Air France-KLM S.A. 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 du 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 RETRAITEMENT DES COMPTES 2023

Le coût de l'endettement financier net du Groupe Air France-KLM est détaillé en Note 12 "Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers" et comprend principalement les produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie, les intérêts sur passifs financiers, les intérêts sur dettes de loyers et les intérêts intercalaires capitalisés et peuvent revêtir un caractère monétaire ou non-monétaire.

Jusqu'au 31 décembre 2023, le Groupe présentait les éléments monétaires du coût de l'endettement financier net au sein des « flux de trésorerie liés à l'exploitation » dans le tableau des flux de trésorerie consolidé. Ainsi :

- Les éléments non-monétaires du coût de l'endettement financier net étaient neutralisés au sein des « flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement » dans la ligne des « autres éléments non-monétaires » ;
- Les éléments monétaires quant à eux n'étaient pas neutralisés et impactaient donc le « flux de trésorerie liés à l'exploitation » par la contribution de ces éléments au résultat net de la période et à la variation du « besoin en fonds de roulement » pour les intérêts courus non échus.

A compter du 1er janvier 2024, dans une logique de meilleure représentation économique de ses activités et de comparabilité par rapport à d'autres acteurs du

transport aérien, le Groupe a décidé de changer sa méthode de présentation conformément à l'option offerte par la norme IAS 7 « Tableau des flux de trésorerie » sur les intérêts financiers et d'ajuster la présentation tel que cela est décrit ci-dessous :

- Le coût de l'endettement financier net est désormais intégralement neutralisé au sein des « flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement » dans une ligne dédiée « Coût de la dette nette » (indépendamment de leur caractère monétaire ou non-monétaire) ;
- Les intérêts payés sont désormais présentés au sein du « flux de trésorerie liés aux opérations de financement » au sein d'une ligne dédiée « intérêts payés » ;
- Les intérêts reçus sont désormais présentés au sein du « flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement » au sein d'une ligne dédiée « intérêts reçus ».

Ce changement de présentation a été appliqué de manière rétrospective permettant la comparabilité des états financiers sur les périodes comparatives conformément à IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs ». Les impacts sur le tableau des flux de trésorerie du 30 juin 2023 s'établissent comme suit :

IMPACTS SUR LE TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2023 <i>(en millions d'euros)</i>	Tableau de flux de trésorerie publié	Changement de présentation	Tableau de flux de trésorerie retraité
Coût de la dette nette	–	188	188
Autres éléments non monétaires	(152)	116	(36)
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	1 304	304	1 608
Variation des autres actifs et autres passifs	(130)	80	(50)
Variation du besoin en fonds de roulement	1 542	80	1 622
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'EXPLOITATION	2 846	384	3 230
Intérêts reçus	–	91	91
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT	(1 237)	91	(1 146)
Intérêts payés	–	(475)	(475)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	(2 044)	(475)	(2 519)

Ce changement de présentation n'a pas d'impact sur les autres états financiers primaires du Groupe.

NOTE 3 ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1 Événements significatifs intervenus au cours de la période

Évolution de la coopération commerciale dans le domaine du cargo entre Air France-KLM et CMA CGM

Air France-KLM et CMA CGM ont décidé de mettre fin aux accords signés en mai 2022 à compter du 31 mars 2024, du fait d'un environnement réglementaire contraint sur certains marchés n'ayant pas permis à la coopération de fonctionner de manière optimale.

CMA CGM reste un actionnaire de référence d'Air France-KLM. Les parties ont convenu de modifier la clause de *lock-up* des actions détenues par CMA CGM dans le capital d'Air France-KLM, qui sera désormais effective jusqu'au 28 février 2025. CMA CGM a quitté le Conseil d'administration d'Air France-KLM le 31 mars 2024.

Cession de KLM Equipment Services B.V.

Le 1^{er} février 2024, KLM a cédé sa filiale détenue à 100 % KLM Equipment Services B.V. à TCR International N.V. (TCR), une société belge. Le contrat stipule que KLM devient client de TCR pour la maintenance et la location des équipements dédiés aux opérations sols. TCR sera responsable des investissements dans ces mêmes équipements.

Au 30 juin 2024, cette cession s'est traduite par les impacts suivants dans les comptes consolidés du Groupe:

- La reconnaissance d'un produit de cession de 30 millions d'euros au sein du "flux de trésorerie lié aux opérations d'investissement" du tableau des flux de trésorerie consolidé (dont 8 millions d'euros liés à la vente des titres de participations et 22 millions d'euros liés à des cessions d'équipements à TCR) ;
- La constatation d'un résultat de cession de 2 millions d'euros au sein des "autres produits et charges non courants" du compte de résultat consolidé (lié à la vente des titres de participation et compte tenu de la valeur nette comptable de KLM Equipment Service B.V. dans les comptes consolidés en date de cession).

Remboursement anticipé d'obligations OCEANE

Remboursement anticipé de 452 millions d'euros d'obligations OCEANE:

Le 25 mars 2024, Air France-KLM a remboursé, à la demande des porteurs d'obligations, 452 millions d'euros sur les 500 millions d'euros d'obligations convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes dont l'échéance était le 25 mars 2026.

Ce montant correspond à 25 246 843 millions d'obligations. Cette option de remboursement anticipé au 25 mars 2024 faisait partie des termes et conditions relatifs à ces obligations.

Remboursement anticipé de 48 millions d'euros restants d'obligations OCEANE:

Les obligations restantes en circulation pour un montant de 48 millions d'euros dont l'échéance était le 25 mars 2026 ont été remboursées en numéraire le 10 mai 2024,

suite à l'exercice de l'option de remboursement anticipé par l'émetteur de l'obligation dans les conditions prévues par le Règlement des OCEANE 2026. Ces obligations restantes ont été remboursées par anticipation. Ce montant résiduel de remboursement équivaut à 2 654 942 obligations.

A l'issue de ces deux opérations, il n'y a plus d'obligations OCEANE en circulation au 30 juin 2024.

Augmentation et extension de la ligne de crédit renouvelable liée à l'ESG

Air France-KLM et Air France:

En avril 2023, Air France-KLM et Air France, co-emprunteurs, avaient signé une ligne de crédit renouvelable liée au développement durable d'un montant de 1,2 milliard d'euros. Cette ligne incluait une option d'augmentation en accordéon qui a été exercée sur le premier trimestre 2024 pour un montant de 90 millions d'euros portant ainsi le montant disponible à environ 1,3 milliard d'euros.

Cette ligne de crédit avait par ailleurs une échéance initiale à 2026 et comprenait deux options d'extension d'un an. En avril 2024, une option d'extension d'un an a été levée portant l'échéance à 2027.

KLM:

En avril 2023, KLM avait signé une ligne de crédit renouvelable d'un montant de 1,0 milliard d'euros liée à des indicateurs de performance ESG avec une échéance initiale à 2027 et comprenant deux options d'extension d'un an. Une option d'extension d'un an a été levée portant l'échéance à 2028.

La ligne de crédit renouvelable d'Air France-KLM et d'Air France a par ailleurs été renégociée le 18 juillet 2024 (voir 3.2 "Événements postérieurs à la clôture").

Emission d'obligations pour un montant total de 650 millions d'euros et rachat de deux souches obligataires existantes

Emission d'obligations pour 650 millions d'euros:

Le 23 mai 2024, Air France-KLM a réalisé l'émission d'obligations d'un montant nominal de 650 millions d'euros avec une maturité de 5 ans portant intérêt au taux de 4,625% par an dans le cadre de son programme *Euro Medium Term Notes*.

Le produit net de l'émission a été utilisé pour finaliser l'opération de rachat d'obligations lancée le 13 mai 2024, tel que décrit dans le paragraphe ci-dessous.

Rachat de deux souches obligataires:

Le 24 mai 2024, Air France-KLM a finalisé le rachat en numéraire portant sur deux souches obligataires existantes et lancée le 13 mai 2024:

- les obligations d'un montant nominal total de 750 millions d'euros venant à échéance le 16 janvier 2025 et portant intérêt à un taux de 1,875% ;

- les obligations d'un montant nominal total de 500 millions d'euros venant à échéance le 1er juillet 2026 et portant intérêt à un taux de 3,875%.

Sur ces deux tranches, des obligations existantes pour un montant nominal total de 452,7 millions d'euros, représentant 36,2% des obligations existantes en circulation, ont été apportées à l'offre de rachat et 452,7

millions d'euros ont été acceptées pour rachat, dont 234,8 millions d'euros d'obligations 2025 et 217,9 millions d'euros d'obligations 2026. Par conséquent, le montant nominal total des obligations existantes restant en circulation après la réalisation de l'offre de rachat sera de 797,3 millions d'euros, dont 515,2 millions d'euros d'obligations 2025 et 282,1 millions d'euros d'obligations 2026.

3.2 Événements postérieurs à la clôture

Renégociation de la ligne de crédit renouvelable liée à l'ESG d'Air France-KLM et d'Air France

La ligne de crédit liée à l'ESG d'Air France-KLM et d'Air France signée en avril 2023 a fait l'objet en avril 2024 d'une augmentation et d'une extension suite à l'exercice des options prévues contractuellement (voir 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période").

Le 18 juillet 2024, un nouvel amendement a été signé sur la ligne de crédit d'Air France-KLM et d'Air France qui prévoit:

- l'extension de l'échéance à juillet 2028 associée à une option d'extension complémentaire d'un an ;
- l'augmentation de la ligne de crédit de 1 290 millions d'euros à 1 405 millions d'euros.

A l'issue de cette renégociation, le pool de prêteurs a été porté à 17 banques (contre 16 auparavant) et les conditions financières associées à la ligne de crédit ont été révisées.

NOTE 4 RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2023 ont été établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2024 ont été préparés en conformité avec la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ».

Les principes comptables appliqués pour les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2024 sont conformes à ceux retenus pour les états financiers consolidés de l'exercice 2023, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1er janvier 2024.

Les amendements applicables au Groupe à compter du 1er janvier 2024 sont les suivants :

- amendement à IFRS 16 concernant la méthode d'évaluation d'une opération de cession-bail après la date de transaction avec versement de loyers variables,
- amendement à IAS 1 relatif au classement courant/non courant des passifs assortis de clause restrictive.

Ces amendements n'ont pas d'impacts significatifs pour le Groupe.

Enfin, le Groupe entre dans le champ de la législation du modèle Pilier 2 de l'OCDE, entrée en vigueur à partir du 1er janvier 2024.

Il existe des mesures transitoires permettant de différer l'application de l'impôt complémentaire jusqu'à trois ans, sur la base de calculs simplifiés mis à jour à la fin de chaque période annuelle.

Sur la base de ces calculs et de l'évaluation initiale faits par le Groupe, Air France-KLM ne s'attend pas à être exposé de manière significative à l'impôt complémentaire pour l'exercice 2024. Par conséquent, le taux d'imposition effectif prévu pour l'exercice 2024 n'est pas affecté par la législation Pilier 2 au 30 juin 2024.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2024 ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 24 juillet 2024.

NOTE 5 ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Le 1^{er} février 2024, KLM a cédé sa filiale détenue à 100 % KLM Equipment Services B.V. à TCR International N.V. (TCR). Les impacts de la cession sont détaillés dans la Note 3.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période ». Il n'y a pas eu d'acquisition significative au cours de l'exercice 2024.

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close le 30 juin 2023.

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 trois 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 (Note 6.2)

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 zone 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 30 juin 2024

(en millions d'euros)	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	12 295	2 425	1 305	143	–	16 168
Chiffre d'affaires intersecteurs	(12)	(1 424)	(3)	(127)	–	(1 566)
Chiffre d'affaires externe	12 283	1 001	1 302	16	–	14 602
Autres produits de l'activité	–	–	–	1	–	1
Produits des activités ordinaires	12 283	1 001	1 302	17	–	14 603
EBITDA	1 088	232	6	19	–	1 345
Résultat d'exploitation courant	90	66	(139)	7	–	24
Résultat des activités opérationnelles	(14)	65	(139)	9	–	(79)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	2	–	–	–	3
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	–	–	–	–	(357)	(357)
Impôts	–	–	–	–	119	119
RÉSULTAT NET	(13)	67	(139)	9	(238)	(314)

Période close au 30 juin 2023

(en millions d'euros)	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	12 108	1 981	1 089	125	–	15 303
Chiffre d'affaires intersecteurs	(13)	(1 228)	–	(110)	–	(1 351)
Chiffre d'affaires externe	12 095	753	1 089	15	–	13 952
Autres produits de l'activité	–	–	–	1	–	1
Produits des activités ordinaires	12 095	753	1 089	16	–	13 953
EBITDA	1 482	188	(61)	5	–	1 614
Résultat d'exploitation courant	542	62	(172)	(6)	–	426
Résultat des activités opérationnelles	575	61	(170)	3	–	469
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	3	–	(3)	–	1
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	–	–	–	–	(174)	(174)
Impôts	–	–	–	–	(21)	(21)
RÉSULTAT NET	576	64	(170)	–	(195)	275

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 30 juin 2024

(en millions d'euros)	France, dont départements français d'outremer	Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
Transport	3 167	1 521	2 521	4 550	11 759
Autres recettes ⁽¹⁾	225	140	72	87	524
Total Réseau	3 392	1 661	2 593	4 637	12 283
Transport	495	688	97	38	1 318
Autres recettes ⁽¹⁾	(7)	(9)	(1)	1	(16)
Total Transavia	488	679	96	39	1 302
Maintenance	544	387	10	60	1 001
Autres	4	11	1	-	16
TOTAL	4 428	2 738	2 700	4 736	14 602

(1) Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement EU261.

Période close au 30 juin 2023

(en millions d'euros)	France, dont départements français d'outremer	Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
Transport	3 249	1 328	2 510	4 498	11 585
Autres recettes ⁽¹⁾	194	102	89	125	510
Total Réseau	3 443	1 430	2 599	4 623	12 095
Transport	414	573	98	25	1 110
Autres recettes ⁽¹⁾	(6)	(14)	(1)	-	(21)
Total Transavia	408	559	97	25	1 089
Maintenance	353	327	17	56	753
Autres	3	10	2	-	15
TOTAL	4 207	2 326	2 715	4 704	13 952

(1) Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement EU261.

6.2.2 Activité par zone de destination

CHIFFRE D'AFFAIRES EXTERNE DU TRANSPORT AÉRIEN PAR DESTINATION

Période close au 30 juin 2024

(en millions d'euros)	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
Réseau	644	2 764	909	1 507	2 861	1 239	1 835	11 759
Transavia	62	1 154	–	102	–	–	–	1 318
TOTAL TRANSPORT	706	3 918	909	1 609	2 861	1 239	1 835	13 077

Période close au 30 juin 2023

(en millions d'euros)	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
Réseau	692	2 712	934	1 548	2 818	1 335	1 547	11 585
Transavia	66	954	–	89	–	–	–	1 110
TOTAL TRANSPORT	758	3 666	934	1 637	2 818	1 335	1 547	12 695

NOTE 7 CHARGES EXTERNES

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2024	2023
Carburant avions	3 380	3 395
Carburant d'aviation durable	106	47
Quotas de CO ₂	125	81
Affrètements aéronautiques	247	243
Redevances aéronautiques	976	919
Commissariat	434	393
Achat d'assistance en escale	974	894
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 598	1 245
Frais commerciaux et de distribution	553	516
Autres frais	992	916
TOTAL	9 385	8 649

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

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2024	2023
Salaires et traitements	3 221	2 880
Autres charges sociales	582	525
Charges de retraite à cotisations définies	483	428
Charges de retraite à prestations définies	76	71
Coûts du personnel intérimaire	136	110
Charge d'intéressement et de participation	21	81
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	1	-
Autres	76	69
TOTAL	4 596	4 164

Charges de retraite à cotisations définies

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 ».

EFFECTIFS MOYENS DE LA PÉRIODE

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2024	2023
Pilotes	8 906	8 436
Personnel navigant commercial	22 187	21 542
Personnel au sol	46 403	44 602
Personnel intérimaire	2 480	2 193
TOTAL	79 976	76 773

NOTE 9 AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2024	2023
Production capitalisée	728	534
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	3	(21)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	25	45
Autres	63	9
TOTAL	819	567

NOTE 10 AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	2024	2023
AMORTISSEMENTS		
Immobilisations incorporelles	82	81
Immobilisations aéronautiques	577	539
Autres immobilisations corporelles	90	88
Droits d'utilisation	613	590
Sous total	1 362	1 298
DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS		
Créances	(20)	(9)
Provisions	(21)	(101)
Sous total	(41)	(110)
TOTAL	1 321	1 188

En 2023, les variations des provisions s'expliquaient principalement par des reprises liées à des restitutions d'avions.

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la Note 21.

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

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	2024	2023
Cession-bail	(2)	6
Autres cessions aéronautiques	17	22
Cessions de matériels aéronautiques	15	28
Autres produits et charges non courants	(118)	15

Période close au 30 juin 2024

Cessions de matériels aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par une charge de 2 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 328 millions d'euros au 30 juin 2024.

Autres cessions aéronautiques

L'impact des autres cessions aéronautiques s'explique essentiellement par une opération de refinancement réalisée sur un B777 chez KLM ayant généré un produit de 16 millions d'euros au 30 juin 2024.

Autres produits et charges non courants

Le montant des autres produits et charges non courants inclut une indemnité de (115) millions d'euros à payer par Air France-KLM à Virgin dans le cadre de la renégociation d'un contrat.

Période close au 30 juin 2023

Cessions de matériel aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par un produit de 6 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 150 millions d'euros au 30 juin 2023.

Autres cessions aéronautiques

L'impact des autres cessions aéronautiques s'explique essentiellement par une opération de refinancement réalisée sur un B777 chez KLM ayant généré un produit de 20 millions d'euros au 30 juin 2023.

Autres produits et charges non courants

Cette ligne correspond principalement au résultat de cession de slots à l'aéroport Heathrow à la compagnie aérienne Virgin Atlantic par KLM pour 11 millions d'euros et à la cession d'un centre de données chez KLM pour un montant de 10 millions d'euros.

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

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2024	2023
Produits des valeurs mobilières de placement	78	60
Autres produits financiers	92	48
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	170	108
Intérêts sur passifs financiers	(163)	(258)
Intérêts sur dettes de loyers	(140)	(132)
Intérêts intercalaires capitalisés	25	20
Autres éléments non monétaires	(13)	86
Autres charges financières	(23)	(12)
Charges d'intérêts	(314)	(296)
Coût de l'endettement financier net	(144)	(188)
Résultat de change	(47)	112
Instruments financiers	(6)	5
Dotation nette aux provisions	(3)	(3)
Désactualisation des provisions	(138)	(96)
Autres	(19)	(4)
Autres produits et charges financiers	(213)	14
TOTAL	(357)	(174)

Coût de l'endettement financier net

Les produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie sont principalement constitués des produits d'intérêts des valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers ainsi que du résultat net sur cessions de valeurs mobilières de placement.

Au 30 juin 2023, le prêt garanti par l'État français a été remboursé en totalité, générant un impact net positif de 10 millions d'euros en résultat financier. Il se composait d'une charge de (96) millions d'euros au titre de la garantie due contractuellement, comptabilisée dans la ligne des "Intérêts sur passifs financiers" et d'un produit 106 millions d'euros, lié à l'application de la méthodologie du coût amorti au taux d'intérêt effectif, comptabilisé dans la ligne "Autres éléments non monétaires".

Résultat de change

Au 30 juin 2024, le résultat de change inclut une perte de change latent de (28) millions d'euros composée principalement :

- d'une perte de (108) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- d'un gain, net des dérivés de change, de 85 millions d'euros sur la dette nette dont un gain de 12 millions d'euros au titre du dollar US, un gain de 61 millions

d'euros au titre du yen japonais et un gain de 16 millions d'euros au titre du franc suisse ;

- d'une perte de (6) millions d'euros sur les autres actifs et passifs, principalement liée au dollar US sur des compte du besoin en fonds de roulement.

Au 30 juin 2023, le résultat de change incluait principalement un gain de change latent de 73 millions d'euros composée principalement :

- d'un gain de 61 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- et d'un gain de 27 millions d'euros sur les passifs financiers principalement composée d'une perte au titre de la dette nette en dollar US (26) millions d'euros et d'un gain de 67 millions d'euros au titre de la dette nette en yen japonais.

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 7,3 % en 2024 contre 5,5 % en 2023 (voir Note 21.1.1 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués »).

NOTE 13 IMPÔTS

La charge d'impôt aux bornes du Groupe est la suivante :

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2024	2023
(Charge)/Produit total d'impôt au compte de résultat	119	(21)
Impôts sur éléments comptabilisés en capitaux propres ⁽¹⁾	(15)	10

(1) Incluant 31 millions d'euros d'impôts sur coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2024
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(436)
(Charge)/Produit total d'impôt au compte de résultat	119
Taux d'impôt effectif	27 %

La réforme de la fiscalité internationale élaborée par l'OCDE, dite «Pilier 2», visant notamment à établir un taux d'imposition minimum de 15%, est entrée en application en France à compter de l'exercice 2024.

Il existe des mesures transitoires permettant de différer l'application de l'impôt complémentaire jusqu'à trois ans, sur la base de calculs simplifiés mis à jour à la fin de chaque période annuelle.

Sur la base de ces calculs et de l'évaluation initiale faits par le Groupe, Air France-KLM ne s'attend pas à être exposé de manière significative à un impôt complémentaire pour l'exercice 2024. Par conséquent, le taux d'imposition effectif prévu pour l'exercice 2024 n'est pas affecté par la législation Pilier 2 au 30 juin 2024.

NOTE 14 RÉSULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

RÉSULTATS RETENUS POUR LE CALCUL DU RÉSULTAT DE BASE PAR ACTION

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2024	2023
Résultat net – part du groupe	(400)	260
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée- net de l'effet impôt	(27)	(34)
Dividende payé ⁽¹⁾	—	(90)
Résultat net de base – part du groupe	(427)	136

(1) Au cours du premier semestre 2023 et dans le contexte de la sortie du Groupe du cadre temporaire lié à la Covid-19 de l'Union Européenne, le Groupe a payé une compensation à l'État français pour un montant total de 90 millions d'euros, requise au titre des actions souscrites en avril 2021. Ce paiement a été assimilé à un paiement de dividende et a donc été comptabilisé au sein des capitaux propres du Groupe conformément aux principes IFRS. Il a été déduit du résultat net de l'année pour le calcul du résultat par action.

RÉSULTATS RETENUS POUR LE CALCUL DU RÉSULTAT DILUÉ PAR ACTION

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2024	2023
Résultat net de base – part du groupe	(427)	136
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles et amortissements de la composante capitaux propres (net d'impôt)	—	15
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	(427)	151

RAPPROCHEMENT DU NOMBRE D' ACTIONS UTILISÉ POUR LE CALCUL DES RÉSULTATS PAR ACTION

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2024	2023
Nombre moyen pondéré :		
■ d'actions ordinaires émises	262 769 869	2 570 536 136
■ d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat et autres actions propres achetées	(137 068)	(1 244 317)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	262 632 801	2 569 291 819
Nombre d'actions potentiellement dilutives	—	249 709 585
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	262 632 801	2 819 001 404

Pour rappel, Air France-KLM avait réalisé en août 2023 une opération de regroupement de la totalité des actions de la Société en circulation et la constatation concomitante d'une réduction de capital par réduction de la valeur nominale de chaque action et en décembre 2023 une augmentation de capital dans le contexte de l'opération d'actionnariat salarié "Ensemble pour l'avenir", ayant impacté le nombre moyen pondéré d'actions au 31 décembre 2023.

Suite au remboursement de 452 millions d'euros d'OCEANE réalisé le 25 mars 2024 (se référer à la Note 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période"), le nombre d'actions potentielles dilutives liées à l'OCEANE 2026 en circulation a été réduit de 4 966 518 actions à 472 580 actions.

Les obligations restantes en circulation pour un montant de 48 millions d'euros dont l'échéance était le 25 mars 2026 ont été remboursées en numéraire le 10 mai 2024, suite à l'exercice de l'option de remboursement anticipé par l'émetteur de l'obligation dans les conditions prévues par le Règlement des OCEANE 2026. Ces obligations restantes ont été remboursées par anticipation. Ce montant résiduel de remboursement équivaut à 2 654 942 obligations.

A l'issue de ces deux opérations, il n'y a plus d'obligations OCEANE en circulation au 30 juin 2024.

La nombre d'actions potentiellement dilutives liées aux obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes s'établit à 19 996 070 actions.

La conversion potentielle de ces instruments et ces effets sur le résultat n'ont en revanche pas été pris en compte au 30 juin 2024. En effet, les actions ordinaires potentielles en découlant n'auraient pas eu pour effet d'augmenter la perte par action.

Au 30 juin 2024, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à (1,63) euro et le résultat net dilué par action ressort à (1,63) euro.

NOTE 15 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										
31 décembre 2023	17 742	1 731	2 510	21 983	2 799	1 044	191	1 089	5 123	27 106
30 juin 2024	18 318	2 057	2 678	23 053	2 835	1 051	242	1 055	5 182	28 236
AMORTISSEMENTS										
31 décembre 2023	(9 705)	-	(777)	(10 482)	(2 007)	(826)	-	(859)	(3 692)	(14 174)
30 juin 2024	(10 017)	-	(840)	(10 857)	(2 047)	(834)	-	(845)	(3 726)	(14 583)
VALEUR NETTE										
31 décembre 2023	8 037	1 731	1 733	11 501	792	218	191	230	1 431	12 932
30 juin 2024	8 301	2 057	1 839	12 197	788	217	242	210	1 456	13 653

NOTE 16 INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

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

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2024	2023
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	1 801	1 215
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	145	88
Acquisition d'immobilisations incorporelles	86	76
Variation des passifs sur immobilisations	35	17
TOTAL	2 067	1 396

NOTE 17 DROITS D'UTILISATION ET DETTES DE LOYERS

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

(en millions d'euros)	Avion	Maintenance	Terrains & constructions	Autres	Total
VALEUR NETTE					
31 décembre 2023	3 138	2 165	591	62	5 956
30 juin 2024	3 516	2 279	621	63	6 479

Le tableau ci-dessous présente les dettes de loyers par catégories :

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2024			Au 31 décembre 2023		
	Non Courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers – Avions	3 256	702	3 958	2 796	682	3 478
Dettes de loyers – Recharges aéronautiques	76	55	131	79	49	128
Dettes de loyers – Immobilier	658	93	751	655	80	735
Dettes de loyers – Autres	52	9	61	50	18	68
Intérêts courus non échus	–	20	20	1	19	20
TOTAL – DETTES DE LOYERS	4 042	879	4 921	3 581	848	4 429

NOTE 18 TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2024		Au 31 décembre 2023	
	Total	Dont nantis ou bloqués	Total	Dont nantis ou bloqués
SICAV (actifs – instruments de dettes)	1 201	7	2 450	7
Dépôts (actifs – instruments de dettes) et comptes à termes	2 371	50	1 887	50
Caisses et banques	1 716	–	1 857	–
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 288	57	6 194	57
Concours bancaires	(10)	–	(13)	–
TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	5 278	57	6 181	57

NOTE 19 CAPITAUX PROPRES

19.1 Capital

Au 30 juin 2024, le capital social est composé de 262 769 869 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro et le capital social du groupe Air France-KLM s'élève à 263 millions d'euros. 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.

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

	En % du capital		En % des droits de vote	
	Au 30 juin 2024	Au 31 décembre 2023	Au 30 juin 2024	Au 31 décembre 2023
État français	28,0	28,0	27,5	28,4
État néerlandais	9,1	9,1	13,3	10,3
CMA CGM	8,8	8,8	12,8	8,0
China Eastern Airlines	4,6	4,6	6,7	6,3
Salariés et anciens salariés	3,1	3,2	3,0	3,4
Delta Air Lines	2,8	2,8	4,1	3,8
SPAAK ⁽¹⁾	0,9	0,8	1,2	1,0
Actions détenues par le groupe	–	0,1	–	–
Public	42,7	42,6	31,4	38,8
TOTAL	100	100	100	100

(1) Stichting Piloten Aandelen Air France-KLM.

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).

Au 30 juin 2024, tous les titres ont été émis et payés.

19.2 Titres subordonnés à durée indéterminée

(en millions d'euros)		31 décembre 2023	Remboursement Nominal	Émission Nominal	Variation monétaire – Coupons	Variation non monétaire	30 juin 2024
Titres Super Subordonnés 2023	Nominal	727	–	–	–	–	727
	Coupons	42	–	–	(52)	27	17
Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes	Nominal	305	–	–	–	–	305
	Coupons	2	–	–	(10)	10	2
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS À DURÉE INDÉTERMINÉE – PART ATTRIBUABLE AUX PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE		1 076	–	–	(62)	37	1 051
Titres Super Subordonnés 2022	Nominal	497	–	–	–	–	497
	Coupons	13	–	–	–	15	28
Titres Super Subordonnés Juillet 2023	Nominal	498	–	–	–	–	498
	Coupons	15	–	–	–	17	32
Titres Super Subordonnés Novembre 2023	Nominal	1 493	–	–	–	–	1 493
	Coupons	8	–	–	–	51	59
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS – PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE		2 524	–	–	–	83	2 607
Total des flux de trésorerie			–	–	(62)		

NOTE 20 ACTIFS ET PROVISIONS RETRAITES

Au 30 juin 2024, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés du Groupe pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	Au 30 juin 2024	Au 31 décembre 2023
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	3,61 %	3,20 %
Royaume-Uni – Duration 20 ans	5,12 %	4,60 %

Les taux d'inflation utilisés sont les suivants :

	Au 30 juin 2024	Au 31 décembre 2023
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	2,25 %	2,20 %
Royaume-Uni – Duration 20 ans	3,30 %	3,15 %

Le taux de duration dix à quinze ans concerne essentiellement les régimes situés en France.

Au 30 juin 2024, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de (avant impôt):

Au 30 juin	2024	2023
Impact du changement de taux d'actualisation	98	29
Impact du changement de taux d'inflation	(15)	2
Ecart entre le rendement attendu et réel des actifs	(2)	20
TOTAL	81	51

Après impôt, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies s'élève à 75 millions d'euros.

L'impact de la variation des taux d'actualisation sur les engagements a été calculé en utilisant les analyses de sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies. Celles-ci sont mentionnées dans la note 29.2 aux états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2023.

NOTE 21 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 CO ₂	Autres	Total
Montant au 1^{er} janvier 2023	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
Montant au 31 décembre 2023	3 802	161	82	516	213	110	4 884
<i>Dont : non courant</i>	3 532	148	–	36	–	89	3 805
<i>courant</i>	270	13	82	480	213	21	1 079
Montant au 30 juin 2024	4 093	169	57	515	259	121	5 214
<i>Dont : non courant</i>	3 740	155	–	31	–	104	4 030
<i>courant</i>	353	14	57	484	259	17	1 184

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.

21.1 Provisions

21.1.1 Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions est de 7,3 % au 30 juin 2024 contre 5,5 % au 30 juin 2023 (voir Note 12 « Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers »).

21.1.2 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 »).

21.1.3 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 qui n'entrent pas dans le champ d'IAS 12. 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.

21.1.4 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 1^{er} 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 celle initiée par la Commission Européenne qui est 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. Les audiences se sont tenues les 18 et 19 avril 2024. L'avocat général rendra ses conclusions le 5 septembre 2024 et l'arrêt de la Cour de justice de l'Union Européenne devrait être rendu en 2025. Au 30 juin 2024, le Groupe a maintenu une provision des 362 millions d'euros pour le montant total des amendes (incluant les intérêts).

21.1.5 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 1^{er} 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. 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. L'audience s'est tenue le 15 novembre 2023. Le tribunal a rendu une décision le 11 janvier 2024, dans laquelle toutes les demandes ont été rejetées, à l'exception du respect de l'ancienneté accumulée au sein de Martinair en cas de licenciement (ce qui est conforme à la législation en vigueur).

En 2022, KLM avait enregistré une provision de 22 millions d'euros, inchangée sur 2024.

21.1.6 Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrats déficitaires et des provisions pour démantèlement de bâtiments construits sur le sol d'autrui.

21.2 Passifs éventuels

Le Groupe est impliqué dans des procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour lesquelles dans certains cas, il n'a pas été 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 certains de ces litiges.

Par ailleurs le Groupe estime que toute information supplémentaire divulguée pourrait nuire à la position juridique dans les procédures.

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

À 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 civiles.

Dans le cadre de ces actions civiles, 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.

Pour Air France, KLM et Martinair, certaines actions civiles sont toujours en cours aux Pays-Bas et en Norvège. Les sociétés du Groupe et les autres compagnies aériennes concernées continuent à s'opposer vigoureusement à ces procédures civiles.

21.2.2 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 1^{er} 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. Le procès pénal a eu lieu du 10 octobre au 8 décembre 2022 devant le tribunal correctionnel de Paris. Après un réquisitoire de relaxe du Ministère public, le tribunal a rendu un jugement de relaxe le 17 avril 2023 fondée sur l'absence de lien de causalité entre les fautes retenues et l'accident. Le 27 avril 2023, le Parquet général fait appel de la relaxe du constructeur Airbus et de la compagnie Air France.

Les dates d'audience devant la cour d'appel seront connues après l'audience de fixation qui n'a pas encore été communiquée.

Litiges sur les Aides d'État

En 2020, la mise en œuvre des mesures visant à renforcer la liquidité du Groupe (à savoir (i) un prêt garanti par l'Etat français (PGE) d'un montant de 4 milliards d'euros et un prêt de 3 milliards d'euros de l'Etat français, ainsi que (ii) une facilité de crédit renouvelable de 2,4 milliards d'euros garantie par l'Etat néerlandais et un prêt de 1 milliard d'euros de l'Etat néerlandais a été approuvée par la Commission Européenne en vertu des règles relatives aux aides d'État Covid 19 (décisions respectivement du 4 mai 2020 et du 13 juillet 2020).

Le 6 avril 2021, le Groupe a annoncé la première partie de son plan de recapitalisation global. Certaines mesures de ce plan contenaient une aide d'État (le programme dit de "recapitalisation Covid 19"), qui ont été notifiées par les autorités françaises à la Commission européenne, cette dernière les ayant approuvées dans sa décision du 5 avril 2021. Cette décision a subordonné l'approbation des mesures à un certain nombre d'engagements pris par l'Etat français, notamment à l'attribution par Air France de créneaux de décollage et d'atterrissage à une compagnie tierce désignée à l'aéroport d'Orly.

Comme pour la plupart des décisions concernant les compagnies aériennes bénéficiant d'une aide d'État dans le cadre de la crise de la Covid 19, les décisions de la Commission européenne accordant les mesures de soutien à Air France et à KLM ont fait l'objet de procédures d'annulation engagées par Ryanair. Le 20 décembre 2023 et le 7 février 2024, le Tribunal de l'Union européenne a annulé les décisions de la Commission européenne mentionnées ci-dessus.

L'incertitude persiste quant aux conséquences juridiques et financières de l'annulation des décisions d'accorder une aide d'Etat jusqu'à l'obtention d'un jugement définitif. Cependant, l'intégralité des aides accordées a déjà été remboursée en pleine conformité avec les contraintes associées (engagements, mesures comportementales, application des intérêts) en vertu du cadre juridique applicable. Les conséquences indirectes potentielles de l'annulation de l'aide d'Etat susmentionnée pourraient inclure la demande d'intérêts d'illégalité.

Il est rappelé que le Groupe a procédé au cours des exercices 2022 et 2023 au remboursement de l'intégralité des aides d'Etat, susmentionnées et qui étaient grevées des engagements et contraintes précitées. En conséquence, Air France-KLM, Air France et KLM ne sont plus à ce jour redevables d'aucune aide de recapitalisation Covid-19 et sont donc totalement libérées des engagements et contraintes précitées qui étaient liées à ces aides de recapitalisation Covid-19.

Air France-KLM, Air France et KLM ont formé trois pourvois en annulation devant la Cour de justice de l'Union européenne contre les trois arrêts du Tribunal annulant les décisions mentionnées ci-dessus rendus en décembre 2023 et février 2024. La Commission européenne a également formé trois pourvois contre ces mêmes arrêts, et a approuvé à nouveau, le 10 juillet 2024, les aides au renforcement de la liquidité du Groupe dans une décision unique confirmant leur compatibilité avec la réglementation européenne.

Cette nouvelle décision n'a pas d'impact sur les pourvois formés par la Commission européenne, Air France, KLM et Air France-KLM contre les arrêts du Tribunal de l'Union européenne qui ont annulé les décisions initiales de la Commission européenne au seul motif d'une mauvaise détermination du bénéficiaire de ces mesures d'aides. La Cour de justice de l'Union européenne doit encore se prononcer sur ces pourvois.

Enfin, comme elle l'a fait dans des cas similaires, la Commission européenne peut également décider, le cas échéant, d'entamer une procédure d'examen formelle au

cours de laquelle le Groupe veillera à défendre au mieux ses intérêts.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 21.1 et 21.2, la société n'a pas connaissance de litige, de procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité de l'entreprise, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

NOTE 22 PASSIFS FINANCIERS

(en millions d'euros)	30 juin 2024			31 décembre 2023		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	116	–	116	128	–	128
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	389	–	389	405	–	405
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	–	–	–	–	498	498
Obligations liées au développement durable	1 000	–	1 000	1 000	–	1 000
Autres emprunts obligataires	1 062	815	1 877	1 381	300	1 681
Dettes de location avec option d'achat avantageuse	3 385	559	3 944	3 475	418	3 893
Autres emprunts	1 074	328	1 402	1 148	330	1 478
Intérêts courus non échus	1	59	60	1	118	119
TOTAL – PASSIFS FINANCIERS	7 027	1 761	8 788	7 538	1 664	9 202

VARIATION DU PASSIF FINANCIER

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	30 juin 2024
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	533	–	–	(28)	–	505
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	498	–	(500)	–	2	–
Obligations liées au développement durable	1 000	–	–	–	–	1 000
Autres emprunts obligataires	1 681	644	(453)	4	1	1 877
Dettes de location avec option d'achat avantageuse	3 893	292	(224)	(39)	22	3 944
Autres emprunts	1 478	–	(83)	–	7	1 402
Intérêts courus non échus	119	–	–	–	(59)	60
TOTAL	9 202	936	(1 260)	(63)	(27)	8 788

22.1 Emprunts Obligataires

22.1.1 OCEANE

Remboursement anticipé d'obligations OCEANE

Remboursement anticipé de 452 millions d'euros d'obligations OCEANE:

Le 25 mars 2024, Air France-KLM a remboursé, à la demande des porteurs d'obligations, 452 millions d'euros sur les 500 millions d'euros d'obligations convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes dont l'échéance était le 25 mars 2026.

Ce montant correspond à 25 246 843 millions d'obligations. Cette option de remboursement anticipé au 25 mars 2024 faisait partie des termes et conditions relatifs à ces obligations.

Remboursement anticipé de 48 millions d'euros restants d'obligations OCEANE:

Les obligations restantes en circulation pour un montant de 48 millions d'euros dont l'échéance était le 25 mars 2026 ont été remboursées en numéraire le 10 mai 2024, suite à l'exercice de l'option de remboursement anticipé par l'émetteur de l'obligation dans les conditions prévues par le Règlement des OCEANE 2026. Ces obligations restantes ont été remboursées par anticipation. Ce montant résiduel de remboursement équivaut à 2 654 942 obligations.

A l'issue de ces deux opérations, il n'y a plus d'obligations OCEANE en circulation au 30 juin 2024.

22.1.2. Autres emprunts obligataires

Emission d'obligations pour un montant total de 650 millions d'euros et rachat de deux souches obligataires existantes

Emission d'obligations pour 650 millions d'euros:

Le 23 mai 2024, Air France-KLM a réalisé l'émission d'obligations d'un montant nominal de 650 millions d'euros avec une maturité de 5 ans portant intérêt au taux de 4,625% par an dans le cadre de son programme *Euro Medium Term Notes*.

Le produit net de l'émission a été utilisé pour finaliser l'opération de rachat d'obligations lancée le 13 mai 2024, tel que décrit dans le paragraphe ci-dessous.

Rachat de deux souches obligataires:

Le 24 mai 2024, Air France-KLM a finalisé le rachat en numéraire portant sur deux souches obligataires existantes et lancée le 13 mai 2024:

- les obligations d'un montant nominal total de 750 millions d'euros venant à échéance le 16 janvier 2025 et portant intérêt à un taux de 1,875% ;
- les obligations d'un montant nominal total de 500 millions d'euros venant à échéance le 1er juillet 2026 et portant intérêt à un taux de 3,875%.

Sur ces deux tranches, des obligations existantes pour un montant nominal total de 452,7 millions d'euros, représentant 36,2% des obligations existantes en circulation, ont été apportées à l'offre de rachat et 452,7 millions d'euros ont été acceptées pour rachat, dont 234,8 millions d'euros d'obligations 2025 et 217,9 millions d'euros d'obligations 2026. Par conséquent, le montant nominal total de ces obligations existantes restant en circulation après la réalisation de l'offre de rachat sera de 797,3 millions d'euros, dont 515,2 millions d'euros d'obligations 2025 et 282,1 millions d'euros d'obligations 2026.

Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

<i>(en millions d'euros)</i>	30 juin 2024	31 décembre 2023
Échéances en		
Fin d'année N	829	–
N+1	1 324	1 664
N+2	1 555	1 548
N+3	583	1 748
N+4	938	572
Au delà de 4 ans	3 559	3 670
TOTAL	8 788	9 202

Les emprunts subordonnés à durée indéterminée de KLM sont inclus dans la ligne « au-delà de 4 ans ».

Lignes de crédit

Le 18 avril 2023, Air France-KLM, Air France et KLM ont signé deux lignes de crédit renouvelables liées au développement durable avec un regroupement d'institutions financières internationales, pour un montant total de 2,2 milliards d'euros.

Pour chaque ligne de crédit, un ensemble d'indicateurs de performance en matière de développement durable a été intégré au coût de financement. Ceux-ci sont conformes à l'engagement d'Air France-KLM et de ses compagnies aériennes en faveur du développement durable et d'une décarbonation progressive de leurs activités. Les deux lignes de crédit comprennent un mécanisme d'ajustement de la marge de crédit (à la hausse ou à la baisse) conditionné par l'atteinte de chacun de ces indicateurs de performance (la réduction des émissions unitaires de CO₂, l'augmentation de la part du carburant d'aviation durable, entre autres).

Air France-KLM et Air France

Air France-KLM et Air France, en qualité de co-emprunteurs, ont signé une ligne de crédit liée au développement durable de 1,2 milliard d'euros. Cette ligne incluait une option d'augmentation en accordéon qui a été exercée sur le premier trimestre 2024 pour un montant de 90 millions d'euros portant ainsi le montant disponible à environ 1,3 milliard d'euros.

Cette nouvelle ligne de crédit avait par ailleurs une échéance initiale à 2026 et comprenait deux options d'extension d'un an. En avril 2024, une option d'extension a été levée portant l'échéance à 2027.

Le 18 juillet 2024, un nouvel amendement a été signé sur la ligne de crédit d'Air France-KLM et Air France, prévoyant l'extension de l'échéance à juillet 2028 associée à une option d'extension complémentaire d'un an et l'augmentation de la ligne de crédit de 1,3 à 1,4 milliard d'euros (voir note 3.2 Événements postérieurs à la clôture).

KLM

En 2023, KLM a signé une ligne de crédit de 1 milliard d'euros indexée sur des indicateurs de performance ESG (« *Environmental, Social and Governance* »).

Cette ligne de crédit, dont l'échéance initiale était fixée à 2027, est assortie de deux options d'extension d'un an. Une option d'extension d'un an a été levée portant l'échéance à 2028.

Par ailleurs, KLM dispose de deux autres lignes de crédit pour un montant de 0,1 milliard d'euros.

Le montant total disponible pour le Groupe Air France-KLM au 30 juin 2024 s'élève à 2,4 milliards d'euros.

NOTE 23 INDICATEURS ALTERNATIFS DE PERFORMANCE

23.1 Flux de trésorerie libre d'exploitation

Le calcul des flux de trésorerie libre d'exploitation, construit à partir du tableau des flux de trésorerie, se décompose ainsi:

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023 retraité ⁽¹⁾
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 650	3 230
Investissements corporels et incorporels	16	(2 067)	(1 396)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		373	211
Flux de trésorerie libre d'exploitation		(44)	2 045
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) ⁽²⁾		850	119
Intérêts (payés) et reçus		(230)	(384)
Paiements de dettes de loyers		(442)	(421)
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté		134	1 359

(1) Voir Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

(2) Les paiements exceptionnels réalisés/(reçus), retraités du flux de trésorerie libre d'exploitation pour le calcul du flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté correspondent au remboursement des charges sociales, des cotisations retraites et des taxes sur les salaires différés pendant la période du Covid-19.

23.2 Dette nette

(en millions d'euros)	Notes	Au 30 juin 2024	Au 31 décembre 2023
Passifs financiers courants et non courants	22	8 788	9 202
Dettes de loyers courantes et non courantes		4 921	4 429
Intérêts courus non échus		(80)	(138)
Dépôts relatifs aux passifs financiers		(100)	(107)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers		(100)	(100)
Impact des dérivés devise/dettes		(23)	(1)
Passifs financiers (I)		13 406	13 285
Trésorerie et équivalent trésorerie	18	5 288	6 194
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois		968	1 097
Obligations		968	966
Concours bancaires courant	18	(10)	(13)
Liquidités nettes (II)		7 214	8 244
DETTE NETTE (I-II)		6 192	5 041

Au 30 juin 2024, les liquidités nettes comprennent 423 millions d'euros (contre 419 millions d'euros au 31 décembre 2023) nantis ou bloqués.

Par ailleurs, le Groupe s'est engagé à maintenir un niveau de trésorerie dans certaines filiales opérationnelles. Au 30 juin 2024, cela représente un montant total de 625 millions d'euros (tout comme au 31 décembre 2023).

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	Au 30 juin 2024
Dettes nettes à l'ouverture		5 041
Flux de trésorerie libre d'exploitation	23.1	44
Intérêts payés et reçus		230
Coupons payés sur titres subordonnés et sur obligations subordonnées à durée indéterminée convertibles en actions nouvelles et / ou échangeables contre des actions existantes	19.2	62
Nouveaux/modifications contrats de location	17	835
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global		71
Effet des dérivés sur la dette nette		(22)
Variation de la conversion en résultat		(69)
Autres variations non monétaires de la dette nette		-
DETTE NETTE À LA CLÔTURE		6 192

NOTE 24 AUTRES PASSIFS

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2024		Au 31 décembre 2023	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	373	526	412	637
Taxes aériennes	1 089	-	908	-
Dettes sociales	1 303	462	1 991	597
Passifs sur immobilisations	11	14	56	7
Produits constatés d'avance	960	38	919	32
Avances et acomptes reçus	438	-	464	-
Dettes diverses	333	134	252	103
TOTAL	4 507	1 174	5 002	1 376

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

NOTE 25 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

(en millions d'euros)

	2024	2023
2nd semestre année N (6 mois)	648	
Année N+1	2 430	1 496
Année N+2	2 589	2 853
Année N+3	3 605	2 706
Année N+4	3 128	3 743
Au delà de l'année N+4	2 072	4 437
TOTAL	14 472	15 235

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.

Cette évolution s'explique par la livraison de 10 appareils.

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 30 juin 2024 baisse de 10 unités par rapport au 31 décembre 2023 et s'élève à 200 appareils.

Calendrier de livraison au 30 juin 2024

Type avion	Année de livraison						Total
	2ème Semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	
FLOTTE LONG COURRIER – PASSAGE							
A350	1	6	9	13	13	15	57
B787	1	4	–	–	–	–	5
FLOTTE LONG COURRIER – CARGO							
A350F	–	–	–	4	3	1	8
FLOTTE MOYEN COURRIER							
A220	5	13	9	5	–	–	32
A320 Neo	–	2	8	12	19	2	43
A321 Neo	2	8	11	18	13	3	55
TOTAL	9	33	37	52	48	21	200

NOTE 26 PARTIES LIÉES

Il n'y a pas eu de mouvements significatifs sur les parties liées sur la période tant en termes de périmètre que de montants, à l'exception des opérations avec CMA-CGM décrites en note 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période".