

RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

JANVIER-JUIN 2022

Société anonyme au capital de 2 570 536 136 euros

Siège social : 7 rue du Cirque - 75008 Paris

Adresse postale : Air France-KLM - AFKL.FI - 95737 Roissy Charles De Gaulle Cedex
RCS Paris 552 043 002

SOMMAIRE

| | | |
|-------------|--|-----------|
| 1. | Rapport semestriel d'activité | 5 |
| 1.1. | Activité | 6 |
| 1.1.1 | Stratégie..... | 6 |
| 1.1.2 | Les Activités..... | 16 |
| | Réseaux..... | 16 |
| | Réseaux passage..... | 17 |
| | Cargo..... | 18 |
| | Transavia..... | 18 |
| | Maintenance..... | 19 |
| 1.1.3 | Flotte Air France - KLM..... | 22 |
| 1.1.4 | Faits marquants..... | 25 |
| 1.1.5 | Perspectives et événements post-clôture..... | 34 |
| 1.1.6 | Facteurs de risques..... | 36 |
| 1.1.7 | Parties liées..... | 37 |
| 1.2. | Gouvernement d'entreprise | 38 |
| 1.2.1 | Conseil d'administration..... | 38 |
| 1.2.2 | CEO Committee..... | 41 |
| 1.2.3 | Comité exécutif Groupe..... | 42 |
| 1.2.4 | Bourse et actionariat..... | 43 |
| | Commentaires sur les comptes | 45 |
| | Indicateurs financiers | 50 |

| | | |
|----|--|------------|
| 2. | ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS (NON AUDITÉS)..... | 54 |
| | COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité) | 58 |
| | ÉTAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité) | 59 |
| | BILAN CONSOLIDÉ (non audité) | 61 |
| | VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité) | 65 |
| | TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité) | 67 |
| | FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité) | 69 |
| | 1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ | 71 |
| | 2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2021 | 71 |
| | 3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS..... | 73 |
| | 3.1. Continuité d'exploitation | 73 |
| | 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période | 75 |
| | 3.3. Evènements postérieurs à la clôture | 76 |
| | 4. PRINCIPES COMPTABLES..... | 77 |
| | 5. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION..... | 78 |
| | 6. INFORMATIONS SECTORIELLES..... | 78 |
| | 6.1. Informations par secteur d'activité | 79 |
| | 6.2. Informations par secteur géographique | 80 |
| | 7. CHARGES EXTERNES..... | 82 |
| | 8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS | 83 |
| | 9. AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS..... | 85 |
| | 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS | 85 |
| | 11. CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS | 86 |
| | 12. COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS⁸⁸ | |
| | 13. IMPÔTS..... | 89 |
| | 13.1. Charge d'impôt..... | 89 |
| | 13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère) | 90 |
| | 13.3. Taux effectif d'impôt | 91 |
| | 14. RÉSULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION..... | 91 |
| | 14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action..... | 91 |
| | 14.2 Instruments non dilutifs | 93 |
| | 14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture | 93 |
| | 15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION | 94 |
| | 16. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS..... | 94 |
| | 17. TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES | 95 |
| | 18. PROVISION DE RETRAITE | 95 |
| | 19. CAPITAUX PROPRES – PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE | 96 |
| | 19.1. Augmentation de capital et impact sur les primes d'émission | 96 |
| | 19.2. Répartition du capital et des droits de vote | 97 |
| | 19.3. Titres subordonnés à durée indéterminée | 97 |
| | 19.4. Réserves et résultat | 98 |
| | 20. PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS | 98 |
| | 20.1. Passifs de restitution pour avions loués et autres provisions..... | 99 |
| | 20.2. Passifs éventuels..... | 101 |
| | 21. PASSIFS FINANCIERS..... | 102 |

| | |
|--|-----|
| 21.1 OCEANE | 104 |
| 21.2 Emprunts obligataires | 104 |
| 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais..... | 105 |
| 21.4 Autres emprunts | 105 |
| 21.5 Analyse par échéance..... | 105 |
| 21.6 Lignes de crédit | 106 |
| 22. DETTES DE LOYER | 106 |
| 23. DETTE NETTE | 107 |
| 24. AUTRES PASSIFS..... | 108 |
| 25. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES..... | 109 |
| 26. PARTIES LIÉES..... | 111 |
| | |
| 3. Information et contrôle..... | 113 |
| Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2022..... | 114 |
| Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2022..... | 115 |

1. RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE

1.1 ACTIVITE

1.1.1 Stratégie

MARCHE ET ENVIRONNEMENT

✓ Environnement économique

| | Croissance du PIB réel(%) | 2021 | Prévisions 2022 ¹ |
|-------------|---------------------------|------|------------------------------|
| Monde | 6,02 | | 3,09 |
| Zone Euro | 5,61 | | 2,94 |
| dont France | 7,23 | | 2,65 |
| Royaume-Uni | 8,25 | | 3,7 |
| Etats-Unis | 5,81 | | 2,59 |
| Chine | 8,78 | | 3,99 |
| Japon | 1,82 | | 1,95 |

L'économie mondiale a cru de 6 % en 2021 (contre -3,4 % en 2020), en partie à cause des ruptures d'approvisionnement, et pour les pays en développement à faible revenu, à cause de l'aggravation de la dynamique de la pandémie. Cela est partiellement compensé par l'amélioration des perspectives pour certains marchés émergents exportateurs de matières premières et économies en développement, les principaux moteurs étant l'accès aux vaccins et le soutien précoce des politiques publiques. Les perspectives de croissance de l'économie mondiale pour 2022 devraient être de 3,1 %, avec principalement quelques diminutions dues à l'invasion russe en Ukraine. La guerre en Ukraine affaiblit les économies russe et ukrainienne, avec des retombées sur le reste du monde telles que la hausse des prix du pétrole et du gaz et, à court terme, une diminution de l'offre mondiale de matières clés², qui s'ajoute aux goulots déjà présents en raison de la politique chinoise du zéro-covid.

Dans la zone euro, après un fort rebond en 2021 avec une croissance du PIB de 5,6 % (contre -6,5 % en 2020), les mesures de confinement ayant été progressivement levées, l'activité économique devrait continuer à se redresser à un rythme plus lent, avec une croissance de 2,9 % prévue pour 2022.

En France et au Royaume-Uni, l'économie a connu une reprise significative de 7,2 % et 8,3 % en 2021, avec une croissance plus modérée en 2022 au rythme de 2,7 % et 3,7 % respectivement.

La croissance économique de la Chine atteint 8,8 % en 2021, tirée par des exportations solides en raison de la réouverture des économies d'outre-mer et à des investissements robustes, qui ont marqué le pas au second semestre. La croissance de la consommation est stable, mais les effets de confiance défavorables continuent de la freiner. Des mesures strictes restent en place pour contrôler la propagation du virus et les flambées sporadiques sont réprimées par des mesures strictes et localisées de confinement, de dépistage et d'isolement de masse. La Chine, la Corée, Taïwan et Hong-Kong continuent de maintenir des contrôles stricts sur les arrivées de visiteurs étrangers³. La croissance de l'économie chinoise se poursuivra en 2022 au rythme de 4 %, fortement affectée par les fermetures des grandes villes.⁴

¹ Database Oxford Economics, semaine du 20/06/2022

²Source FMI (file:///C:/Users/M426800/Downloads/ExecSum%20(1).pdf)

³<https://www.thenationalnews.com/travel/covid-19-travel/2022/06/21/covid-19-rules-and-travel-what-uae-passengers-need-to-know-this-eid-and-summer/>

⁴ Oxford Economics: <https://my.oxfordeconomics.com/chapters/8ba6CBBc5d8a4F8f84B1D9/GlobalOverviewGlobal>

Prix du pétrole⁵

| Brent (en US\$/baril) | 2021 Q1 | 2021 Q2 | 2021 Q3 | 2021 Q4 | 2022 Q1 | 2022 Q2 |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Cours moyen de la période | 61,26 | 69,17 | 73,17 | 79,72 | 98,00 | 111,79 |

Les prix du pétrole sont fortement affectés par l'invasion russe en Ukraine, atteignant un niveau record au deuxième trimestre 2022. En raison de cette révision à la hausse, l'inflation globale de l'IPC a été révisée de 7,2% à 7,6%. L'inflation, après avoir atteint un pic au deuxième trimestre 2022, devrait progressivement ralentir au deuxième semestre 2022⁶.

Taux de change⁷

| Pour 1 Euro (en moyenne) | 2021 Q1 | 2021 Q2 | 2021 Q3 | 2021 Q4 | 2022 Q1 | 2022 Q2 |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| USD | 1,20 | 1,21 | 1,18 | 1,14 | 1,12 | 1,06 |
| GBP | 0,87 | 0,86 | 0,86 | 0,85 | 0,84 | 0,85 |
| CHF | 1,09 | 1,10 | 1,08 | 1,06 | 1,03 | 1,04 |
| CNY | 7,81 | 7,79 | 7,63 | 7,35 | 7,12 | 7,04 |
| JPY | 128 | 132 | 130 | 130 | 131 | 138 |

L'euro continue de baisser depuis le début de l'année 2021, s'échangeant autour de 1,06 dollar au 2^{ème} trimestre (T2) 2022. La dépréciation de l'euro reflète les différentes perspectives macro-économiques de la zone euro par rapport aux États-Unis : prévisions de croissance plus élevées pour les États-Unis, incertitude politique dans plusieurs grandes économies européennes pour 2022 ainsi que des retombées de la guerre en Ukraine. Les prévisions macroéconomiques pour la zone euro prévoient une inflation annuelle de 6,8 % en 2022, suivie d'une baisse à 3,5 % en 2023 et à 2,1 % en 2024. Cela signifie que l'inflation globale à la fin de l'horizon de projection devrait être légèrement supérieure à l'objectif de la BCE. L'inflation hors énergie et produits alimentaires devrait atteindre une moyenne de 3,3 % en 2022, 2,8 % en 2023 et 2,3 % en 2024⁸.

Malgré l'incertitude considérable entourant les relations entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne après le Brexit, la livre sterling (GBP) s'est bien tenue face à l'euro (EUR) et s'est maintenue autour de 0,85-0,86 GBP/EUR.

⁵ Boursorama, capture d'écran du 29/06/2022

⁶ Oxford Economics

⁷ Boursorama, capture d'écran du 29/06/2022

⁸ Source BCE : <https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/html/eb202204.en.html#toc8>

✓ Contexte industriel et concurrence

Capacité mondiale de transport de passagers

Au premier semestre (S1) 2022, la capacité moyenne s'élève à 71%, atteignant 77% en juin 2022, avec une prévision de 85% au second semestre (S2) 2022, soit 78% pour l'exercice annuel, comparée à 2019.

Parmi les plus grands marchés intérieurs, la capacité domestique américaine s'est redressée presque au niveau d'avant la pandémie, se maintenant à 95 % au S1 2022, avec une prévision à 102 % pour S2 2022, soit 98 % pour l'exercice 2022. La capacité domestique chinoise continue de fluctuer en raison des politiques strictes de zéro COVID imposées par les autorités locales, avec une chute de 105 % au début de l'année à 74 % en avril 2022. La capacité domestique chinoise du S1 2022 reste relativement "faible" à 91 % (elle a été la première à se redresser en 2020-2021, atteignant 111 % au S1 2021 par rapport à 2019).

Les flux moyen-courrier et intra-européen poursuivent leur redressement, commençant l'année avec 74% et atteignant 92% en juin 2022. La capacité pour le premier semestre 2022 s'établit à 82% du niveau de 2019, avec des perspectives pour le second semestre 2022 de 92%, soit à 89% sur une base annuelle.

En juin 2022, certaines compagnies aériennes, ont souffert de multiples goulots d'étranglement dans les aéroports en raison d'une reprise plus forte que prévu. Les compagnies, ne pouvant faire face au programme déjà vendu, ont été obligées d'ajuster leurs programmes et contraintes d'annuler jusqu'à 10% des vols prévus.

Pour les vols internationaux, les États-Unis continuent de croître, commençant l'année à 66% et atteignant 76% en juin 2022. La capacité moyenne est de 70% au S1 2022, prévue à 88% au S2 2022, soit 79% pour l'exercice 2022 (par rapport aux niveaux de 2019). La capacité internationale chinoise reste faible depuis 2020, avec une moyenne de 6 % au S1 2022 (par rapport aux niveaux de 2019, inchangé par rapport à 2021) sans aucun signe concret de reprise.

La capacité internationale européenne continue de se redresser, commençant l'année 2022 à 61 %, atteignant 71 % en juin 2022, avec une moyenne de 65 % pour S1 2022 (par rapport aux niveaux de 2019, alors que l'exercice 2021 était à 38 %). Les prévisions pour S2 2022 tablent sur 80 %, pour atteindre 73 % en moyenne pour l'exercice 2022 (par rapport aux niveaux de 2019).

Restrictions sanitaires, variants et vaccination

En novembre 2021, après 20 mois de fermeture des frontières, les États-Unis ont finalement ouvert leurs portes aux voyageurs internationaux vaccinés, mais dans le même temps l'Europe est confrontée à une nouvelle vague de Covid. L'apparition du variant Omicron, considéré comme hautement infectieux, a conduit de nombreux pays à rétablir des restrictions sur les voyages. Contrairement aux premiers mois de la pandémie de coronavirus, les experts de la santé et les chefs de gouvernement ne se sont pas précipités pour fermer complètement leurs frontières internationales aux voyageurs effectuant des voyages non essentiels. Plusieurs pays européens imposent des mesures temporaires de confinement à l'échelle nationale, ce qui limite le tourisme. De plus en plus de pays adoptent également les règles « 3G » (vacciné, rétabli et testé) pour l'entrée sur le territoire : les voyageurs doivent être soit vaccinés, soit récemment rétablis et avoir un test négatif avant l'arrivée. À la fin de l'année 2021, même si les frontières ne se ferment pas, les conditions d'entrée, y compris les délais de vaccination et de test, sont plus strictes pour de nombreuses destinations qu'elles ne l'étaient au début de la même année.

Au cours des six premiers mois de 2022, les pays du monde entier ont continué d'assouplir les restrictions à l'entrée sur leur territoire car les voyages reprennent pour la saison estivale. Par exemple, depuis le 10 juin, le Japon est ouvert aux touristes étrangers lors des voyages organisés par une agence de voyage⁹ ; les États-Unis ont annulé les tests PCR obligatoires avant l'embarquement depuis le 12 juin¹⁰. Quelques pays dont la Chine, Taïwan et Hong Kong, imposent encore des quarantaines à tous les voyageurs vaccinés¹¹, tandis que d'autres pays, comme la Grèce, accueillent même les voyageurs non vaccinés sans test¹².

Avec la propagation rapide de nouvelles variantes de virus a priori moins létales mais plus contagieuses et plus difficiles à tracer,

⁹ <https://www.bbc.com/news/business-61702904>

¹⁰ <https://www.euronews.com/travel/2022/06/13/when-is-the-us-dropping-pre-departure-tests-for-vaccinated-travellers>

¹¹ <https://www.morganlewis.com/pubs/2022/06/asia-pacific-business-travel-entry-ban-updates-and-vaccine-quarantine-requirements>

¹² <https://www.dailyrecord.co.uk/lifestyle/travel/32-countries-no-covid-travel-27156372>

et la perturbation des chaînes d'approvisionnement due aux restrictions, les politiques de tolérance zéro sont de plus en plus remises en question ; les contrôles aux frontières sont un moyen de plus en plus coûteux et de moins en moins efficace pour demeurer à Covid 0 sur le long terme.

Au 21 juin, plus de 4,77 milliards de personnes dans le monde avaient reçu une dose de vaccin Covid-19, soit environ 67% de la population mondiale. La plupart des pays devraient bénéficier d'un large accès au vaccin d'ici la fin de l'année 2022 et certains seulement en 2023¹³.

Infrastructure

Les infrastructures de transport aérien ont connu un manque à gagner pendant la crise Covid-19 et certains opérateurs cherchent à récupérer les revenus perdus en surfacturant leurs services. Certains aéroports exigent des augmentations de redevances importantes au cours des négociations actuelles, ce qui met le régulateur en tension. Par exemple, l'aéroport d'Heathrow voulait doubler ses redevances en 2022, mais le prix maximum moyen par passager que les compagnies aériennes paieraient à London Heathrow (LHR) a été limité à 30,19 £ par la CAA qui a également réduit cette redevance à 26,31 £ en 2026¹⁴.

Développement durable

L'IATA s'engage à être neutre en carbone d'ici 2050, conformément à l'objectif de l'accord de Paris visant à maintenir le réchauffement climatique à 1,5 °C. D'ici à 2050, avec une prévision de 10 milliards de passagers par an, l'IATA estime qu'il faudra réduire annuellement les émissions de carbone de 1,8 gigatonne¹⁵ : la plus grande partie (65 %) serait l'effet du carburant d'Aviation Durable, 19 % seraient couverts soit par la Capture et le Stockage du carbone, soit par des compensations, et 13 % par de nouvelles sources d'énergie (batteries/hydrogène).

Les carburants d'aviation durables (SAF) seront le principal moteur des efforts des compagnies aériennes pour réduire les émissions à la source. On estime que, d'ici 2025, il y aura 11 voies techniques pour produire des SAF, la plus grande accélération étant attendue dans les années 2030, lorsque le soutien politique deviendra mondial, que le SAF deviendra compétitif par rapport au kérosène fossile et que les compensations crédibles se feront plus rares.

Bien que le plan industriel pour les émissions nettes nulles de carbone prévoit une baisse rapide de l'utilisation des compensations à mesure que les solutions sectorielles prennent le relais, les mécanismes de compensation, y compris les technologies de capture du carbone, joueront un rôle important au cours de la prochaine décennie. Le Carbon Offset Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), principal pilier, vise à stabiliser les émissions nettes de CO2 de l'aviation au niveau de 2019 à partir de 2021 et sera mis en œuvre par phases, à commencer par des États volontaires, représentant 77 % de l'ensemble de l'activité aéronautique internationale en 2022 à l'ensemble des vols internationaux en 2027. Les exceptions concernent certains pays en développement et les petits États insulaires.

En outre, le projet de paquet « Fit for 55 » (ajustement à l'objectif moins 55% à horizon 2030) de la Commission Européenne prévoit, outre l'obligation du SAF, l'ajout de règles ETS plus strictes (moins de quotas et fin de l'attribution gratuite) et une éventuelle taxation des carburants également pour les vols intra-EEE. Les compagnies aériennes européennes partagent la vision de l'Union Européenne concernant la neutralité carbone d'ici 2050, mais elles refusent d'être seules à supporter la charge et d'être exposées à d'énormes désavantages concurrentiels par rapport aux compagnies aériennes hors Union Européenne.

Aux États-Unis, plutôt que des quotas, la taxe sur les crédits sera utilisée pour subventionner les surcoûts du SAF, l'objectif étant de couvrir 100 % des besoins en 2050. Des subventions (4,3 milliards de dollars) permettront de financer des projets de SAF.

Le Parlement Européen a voté l'extension du système de permis d'émission des gaz à effet de serre d'une part à l'ensemble des vols au départ de son territoire à partir de 2024, d'autre part à la prise en compte des autres effets non CO2 de l'aérien au changement climatique à travers une majoration forfaitaire du nombre de tonnes de CO2 émises. Cette décision unilatérale, si

¹³https://www.google.com/search?q=covid+statistics&rlz=1C1GCEB_enFR948FR948&oq=covid+statistics&ags=chrome..69i57j0i512l9.5130j0i15&sourceid=chrome&ie=UTF-8#wptab=s:H4sIAAAAAAAAAAONqVuLVt9c3NMwySk6OL8zJecRowS3w8sc9YSn9SWtOXmPU5OIKzsgvd80rySypFJLmYoOyBKX4uVB18uxi4sqvSy0qy0wtX8TK7ZxfIJ-XWJZZVFoMAMhlyQZIAAAA&colocmid=/m/02j71&coasync=1

¹⁴https://uk.finance.yahoo.com/news/heathrow-airport-passenger-charges-travel-080139510.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlLmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAB30r6GUbm10yTqvvb4pPi8f7t6r_tH4cZZXomsfTY76FG_BK8vLpfY0S9fBUv0OoTq9fxJUqtBmIM_SVAM1rVKX11OyQNef5i0f-p0hg7cN8QGdOchcoNwYPUXORsa-zCDKI_TOqXvTyHwYAFKwzftSU7836ePewa61DSGhk8lx

¹⁵ <https://airlines.iata.org/analysis/2050-net-zero-carbon-emissions/>

elle était confirmée, risque d'entraver les efforts de la communauté internationale lors des conférences OACI pour décarboner l'aviation internationale, car l'Europe impose aux autres états sa propre réglementation, contrairement aux accords CORSIA en charge de l'aviation internationale. Celle-ci s'accompagne en outre d'une grave distorsion de concurrence, fragilisant la situation concurrentielle des compagnies aériennes et aéroports basés en Europe

Cargo

Depuis 2021, la demande de fret a dépassé de 7 % son niveau de 2019, générant un chiffre d'affaires record de 204 milliards de dollars (+100 % par rapport à 2019), avec une hausse de 24 % des rendements par rapport à 2019¹⁶. Selon les prévisions de l'IATA, la demande en 2022 devrait dépasser de 12 % son niveau d'avant la crise, tandis que les recettes devraient atteindre 191 milliards de dollars (+90 % par rapport à 2019), malgré une baisse du rendement de 10 % par rapport à 2021¹⁷.

L'offre mondiale a atteint un plateau dans la première période de 2022¹⁸. Les principales raisons de ce ralentissement sont la vague Omicron et la guerre Ukraine/Russie, qui génèrent des problèmes de chaîne d'approvisionnement et limitent les mouvements de fret aérien. En outre, les délais de livraison exceptionnellement longs des fournisseurs et les tarifs élevés des autres modes de transport font augmenter la demande de fret aérien.

Le trafic de fret aérien a augmenté sur les principales voies commerciales mais avec des différences dans le rythme de la reprise. Toutes les routes ont vu leur coefficient de remplissage augmenter par rapport à 2019, mais la variation de la capacité est variable selon les principales voies commerciales. Sur les routes qui dépendent fortement de la capacité en soute, comme l'Asie et l'Europe-Asie, l'absence de voyages internationaux de passagers a affaibli les tendances à la hausse du trafic de fret aérien.

La capacité en soute, qui représentait environ 50 % de la capacité internationale de fret aérien avant la pandémie, est limitée par le manque de voyages internationaux, en particulier pour les voyages long-courriers utilisant des avions à large fuselage, et représente moins de 30 % en février 22. Les compagnies aériennes utilisent cependant des avions passagers pour transporter du fret (encore 13% de CTK effectués) et ont augmenté de manière significative leur capacité de fret dédiée grâce à des conversions d'appareils passagers en fret (P2F) ou au retour en service d'avions de fret stockés.

Maintenance

Le marché de la maintenance aéronautique ou MRO (maintenance, réparation, révision) est principalement porté par l'âge, les cycles et les heures de vol de la flotte mondiale. Les tendances de cette activité suivent de près celles des flottes de compagnies aériennes commerciales à l'échelle mondiale et leur utilisation. La crise du Covid-19 et les priorités RSE ont accéléré les décisions d'ajustement de la flotte, afin de gagner en efficacité et de réduire les émissions de CO2.

Le marché se redéfinit par une flotte en transition, en partie à cause du nombre plus élevé de mises hors service d'avions âgés, devant entrer dans une période de fortes dépenses de MRO. Selon les analystes, la demande de MRO devrait retrouver les niveaux d'avant le COVID d'ici 2024, mais la croissance annuelle au cours de la seconde moitié de leur période de prévision de 10 ans sera de 2,8 %. En 2030, la demande de MRO devrait atteindre 118 milliards de dollars, soit 13 % de moins que les 135 milliards de dollars prévus avant la COVID¹⁹.

Les projections de croissance ralentie ne s'appliqueront pas partout dans le monde. Par exemple, l'Amérique est la région qui a rebondi le plus rapidement, tandis que la région d'Asie reste loin derrière, principalement impactée par les restrictions de voyage en Chine et en Asie du Nord-Est. Néanmoins, on peut s'attendre à une forte croissance et à une reprise en Asie dans les années à venir. Une autre tendance qui va remodeler le paysage MRO est l'effet des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de la pénurie de main-d'œuvre, combinés à une attention croissante portée au développement durable. Cela entraînera des opportunités et des ajustements dans l'organisation industrielle mondiale, pouvant favoriser des acteurs mondiaux dotés de capacités régionales.

¹⁶ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---april-2022/>

¹⁷ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---june-2022---data-tables/>

¹⁸ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---april-2022>

¹⁹ Oliver Wyman « Global Fleet and MRO Market Forecast ». https://www.oliverwyman.com/content/dam/oliver-wyman/v2/publications/2022/feb/MRO-2022-Master-file_v5.pdf

PERSPECTIVES STRATEGIQUES

✓ Ambitions du Groupe Air France – KLM

Les activités du Groupe relient les hommes, les économies et les cultures et favorisent la croissance économique et le progrès social. Le groupe Air France – KLM ambitionne de devenir un champion du transport aérien en Europe, tout en assumant son rôle de pionnier de l'aviation durable. À cet effet, la sécurité, tant aérienne que sanitaire, est un impératif absolu, que le Groupe doit à ses clients et collaborateurs, et un engagement quotidien.

Le modèle de création de valeur d'Air France – KLM s'adresse à toutes les parties prenantes du Groupe, salariés, actionnaires, clients, fournisseurs, autorités, organisations institutionnelles et non gouvernementales ainsi qu'aux autres partenaires locaux. Dans le cadre de ses activités, le Groupe interagit avec diverses parties prenantes, tandis que ses activités et opérations ont des impacts multiples sur la Société (qualitatifs et quantitatifs). Le modèle de création de valeur met en évidence les domaines d'impact de valeur du groupe Air France – KLM qui, grâce à ses atouts fondamentaux et à ses avantages concurrentiels uniques, permet de répondre aux enjeux sociétaux et de durabilité.

✓ Air France – KLM : principaux atouts et avantages concurrentiels uniques

Sa place de leader européen en termes de trafic intercontinental au départ de l'Europe confère à Air France – KLM un rôle majeur dans le transport aérien mondial. Ses principales activités sont le transport de passagers et de fret à travers ses activités de réseau, le transport low-cost et la maintenance aéronautique.

Le Groupe œuvre pour concilier croissance, protection de l'environnement, valeur sociale et développement local dans ses hubs et destinations. En développant des technologies de pointe, en investissant dans la R&D et l'innovation et en associant ses parties prenantes, le Groupe s'efforce d'optimiser l'utilisation de ses différents capitaux et ressources pour en tirer le meilleur parti. Cette approche confère à Air France – KLM un positionnement fort dans le paysage concurrentiel de l'industrie aéronautique.

Collaborateurs : 71 000²⁰ collaborateurs engagés et professionnels et une culture de la diversité

Air France – KLM s'engage envers ses collaborateurs, présents partout où le Groupe opère. Grâce à leur implication, à leur professionnalisme et à leurs réalisations, Air France – KLM offre des services premium et un voyage entouré d'attentions, bâtissant des relations durables avec ses clients tout en exploitant ses services de manière efficace et sûre.

Marques : un portefeuille de marques fortes et attractives et un programme commun de fidélisation client

Air France – KLM dispose d'un portefeuille de marques fortes positionnées sur des marchés complémentaires avec des modèles de fonctionnement spécifiques, en phase avec les attentes des clients. Le programme commun de fidélisation client « Flying Blue » contribue à renforcer l'attractivité des marques

Partenariat : un réseau solide de fournisseurs et de partenaires

Air France – KLM poursuit sa politique d'intégration commerciale avec ses principaux partenaires mondiaux, tels Delta Air Lines, Inc. et China Eastern Airlines, ainsi qu'avec les partenaires de l'alliance SkyTeam, afin d'offrir des services à valeur ajoutée et des innovations, tout en enrichissant son réseau et en veillant à instaurer une relation de confiance mutuelle. Au-delà, l'instauration d'un dialogue structuré et régulier avec les parties prenantes est primordiale pour Air France – KLM, afin d'identifier de nouveaux enjeux, se préparer à relever les défis à venir et mieux cerner leurs attentes. Air France – KLM y voit une opportunité de continuer à renforcer son empreinte durable et locale, en créant les bases d'une coopération et d'un dialogue réussis à long terme, et en développant ses activités.

Un réseau étendu exploité grâce à une flotte optimisée

Le groupe Air France – KLM exploite actuellement l'un des réseaux les plus étendus entre l'Europe et le reste du monde,

²⁰ Chiffre au 31/12/2021

coordonné autour des deux hubs intercontinentaux Paris-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol, deux des quatre plus grandes plateformes de correspondance en Europe (les deux autres sont London Heathrow et Frankfurt am Main). En 2021, il a desservi 310 destinations dans 117 pays, sans compter les vols de rapatriement dans le contexte exceptionnel de la pandémie de Covid-19. Le Groupe diversifie ses portefeuilles en étant présent sur tous les grands marchés sans qu'aucun marché ne représente plus du tiers du chiffre d'affaires du réseau.

En 2021, malgré une capacité de marché très affectée par la situation sanitaire et les restrictions, Air France – KLM a confirmé son engagement et son ambition de conserver sa position de leader en termes de trafic et de capacité, avec plus de 45 millions de passagers transportés entre l'Europe et le reste du monde, et sur des liaisons intra-européennes au départ des marchés naturels du Groupe.

Finance : un actionariat stable avec l'État français, l'État néerlandais, Delta Air Lines et China Eastern

Le 14 juin 2022, Air France-KLM annonce le succès de son augmentation de capital de 2,256 milliards d'euros. L'augmentation de capital avait suscité une forte demande de la part des actionnaires existants et de nouveaux investisseurs. Les Etats français et néerlandais ont participé à hauteur de leurs droits, leur participation restant inchangée, réitérant ainsi leur confiance dans les performances d'Air France-KLM. Cette opération, qui s'inscrit dans le cadre d'une stratégie plus large de transformation et de réorganisation du Groupe permettra de renforcer son bilan et d'accroître sa flexibilité stratégique. Dans un contexte de forte demande de voyages, Air France-KLM continuera à mettre en œuvre sa feuille de route stratégique axée sur une rentabilité et une durabilité accrues, tout en répondant aux attentes de ses clients, en respectant ses engagements en matière de RSE et saisissant les opportunités qui se présenteront avec la reprise du secteur des compagnies aériennes. CMA CGM devient un nouvel actionnaire stratégique de référence avec une participation de 9,0% au capital d'Air France-KLM.

Le produit net de l'émission a été affecté au remboursement des titres super subordonnés émis en avril 2021 et détenus par l'Etat français ainsi qu'au renforcement des fonds propres de la Société. Comme annoncé à l'occasion de la publication des résultats annuels le 17 février 2022, la Société souhaite se libérer des conditions posées par le cadre temporaire de la Commission européenne suite au Covid-19 et a affecté environ 1,7 milliard d'euros au remboursement des « aides de recapitalisation Covid-19 » sous la forme de titres super subordonnés émis par la Société en avril 2021 (le « TSS Etat »), par compensation de créances et remboursement. Le solde (environ 0,6 milliards d'euros) vient réduire l'endettement net.

Environnement : acteur expérimenté, éclairé et engagé à contribuer à un changement positif dans l'industrie

Le Groupe innove sans relâche pour être une référence en matière de développement durable. Ses opérations au sol et en vol ont un impact sur l'environnement, notamment le changement climatique, les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et la production de déchets. Le Groupe s'attache continuellement à améliorer tous les aspects de ses activités afin de réduire son empreinte environnementale. Il contribue en particulier à la mise en place d'une filière de biocarburants durables pour l'aviation.

✓ **Le modèle de création de valeur**

Le groupe Air France-KLM s'engage à mettre en œuvre le redressement et à respecter son objet social. Les réalisations du groupe et sa dynamique actuelle prouvent qu'il a la capacité d'exceller, avec le soutien de ses collaborateurs et de ses actionnaires.

Collaborateurs : le meilleur employeur

Air France – KLM souhaite se positionner comme employeur de choix et ambitionne d'atteindre le meilleur Employee Promoter Score. Nos 71 000 collaborateurs sont notre principal atout car ils sont le visage de notre entreprise auprès de nos clients et représentent nos marques dans le monde entier. Le Groupe investit dans la formation afin de leur assurer un excellent niveau de compétences et de leur redonner l'initiative grâce à l'utilisation d'outils numériques, leur permettant de dépasser les attentes de nos clients.

La relation entre les sociétés du Groupe et les collaborateurs est basée sur des valeurs de confiance, de respect, de transparence et de confidentialité.

Clients : dépasser les attentes des clients

Air France – KLM souhaite garantir une expérience client de bout en bout unique et inégalée qui dépasse les attentes des clients à tous les points de contact et sur les produits, services et la sécurité sanitaire. Le Groupe ambitionne d'atteindre le meilleur Net Promoter Score en améliorant l'expérience client grâce à une offre personnalisée, en s'appuyant sur les technologies numériques et sur des performances opérationnelles optimales. Grâce au professionnalisme du personnel de première ligne du Groupe, à la qualité de ses produits et services et à une amélioration de ses performances opérationnelles, Air France, KLM et Transavia

restent au quotidien au service des clients.

Au-delà de la satisfaction de nos clients concernant la qualité du service que leur promettent les compagnies Air France – KLM, l'impact financier de la satisfaction client est énorme : c'est un moteur essentiel des gains de parts de marché et de la croissance du chiffre d'affaires d'Air France – KLM, qui permet d'accroître la fidélité des clients et de propulser leur croissance.

Planète et société : être pionnier de l'aviation durable

À travers les initiatives de ses compagnies aériennes, Air France – KLM s'est engagé à montrer la voie en matière d'aviation durable, tant au niveau des opérations aériennes qu'au sol. Le Groupe prévoit de poursuivre ses efforts pour réduire son empreinte environnementale, en améliorant ses opérations et ses processus, en créant des partenariats, en innovant dans la chaîne d'approvisionnement et en mobilisant son personnel et l'ensemble du secteur.

✓ Orientations stratégiques

Récompenses

Depuis le début de la crise du Covid-19, Air France a aidé ses clients en leur permettant de vérifier facilement les documents sanitaires exigés par les autorités de leur pays de destination avec une mise à jour en ligne en temps réel. Au cours de l'été 2021, la compagnie aérienne est allée plus loin avec le processus « Ready to Fly », offrant aux clients la certitude qu'ils disposent de tous les documents sanitaires requis pour leur voyage avant leur arrivée à l'aéroport.

Air France a été saluée pour ses efforts dans la mise en œuvre des mesures sanitaires et sécuritaires les plus strictes par le Health Safety Diamond Award de l'APEX (Airline Passenger Experience Association), la plus haute distinction dans sa catégorie. Par la suite, Skytrax a reconnu l'engagement de la compagnie aérienne en faveur de la sécurité sanitaire, attribuant à Air France le prix Covid Airline Excellence. Par ailleurs, Air France a été nommée meilleure compagnie aérienne en Europe, en Europe de l'Ouest et en France lors des Skytrax World Airline Awards 2021. Elle a également été reconnue comme la 10e meilleure compagnie aérienne au monde et seule compagnie européenne dans le top 10, gagnant 13 places par rapport à 2019

KLM a reçu l'APEX World Class Award 2022 en tant que meilleure compagnie aérienne pour les passagers, aux côtés de six autres compagnies aériennes (Singapore Airlines, Japan Airlines, Emirates, Saudia, Qatar Airways et Turkish Airlines). Il s'agit d'une excellente reconnaissance des actions accomplies dans des domaines tels que la sécurité, le bien-être et le développement durable, qui sont désormais des éléments forts de l'expérience générale du client, ainsi que des normes élevées fixées en matière de service, de confort, de restauration et de performance.

Transavia a également été récompensée pour la qualité de son service client, son accueil à bord et l'expérience de réservation :

- élue Service client de l'année 2022 dans la catégorie Transports collectifs de voyageurs;
- Label Capital des « Meilleures marques 2022 », sur lequel il se distingue depuis 2017 ;
- Trophée Qualiweb de la « Meilleure Relation Client en ligne 2022 », en duo avec BlueLink pour la quatrième année consecutive.

Transformation

Dans le monde post-Covid-19, le groupe Air France – KLM doit trouver un équilibre entre ses objectifs à moyen terme de gestion du risque de liquidité et d'optimisation des investissements d'une part et ses objectifs à long terme d'augmentation de la compétitivité et de développement durable d'autre part. La transformation s'accélère et contribuera à restaurer la compétitivité avec des avantages structurels de 3 milliards d'euros d'ici 2024²¹, grâce à des leviers clés tels que l'optimisation des dépenses externes, la réduction des coûts de main-d'œuvre, l'efficacité de la flotte, de nouvelles sources de revenus et de nouvelles initiatives.

Salariés

Depuis 2019, plus de 100 accords avec les salariés ont été signés dans un contexte de paix sociale avec deux axes clés :

- S'adapter et répondre à la crise en préservant l'emploi et en garantissant les meilleures conditions sanitaires de travail à bord des avions et au sol, avec une adaptation des modes de travail.
- Accompagner la transformation du groupe en redimensionnant l'organisation par des plans de départs volontaires obtenus dans la stabilité sociale et le soutien à la transformation stratégique ambitieuse du groupe, comme le

²¹ Source Assemblée Générale 2022 (yuca.tv)

redressement du Domestique France et la suppression de la limitation de la croissance de la flotte de Transavia.

Flotte

Le renouvellement et la simplification de la flotte du groupe Air France-KLM sont bien engagés. À la fin de l'année 2021, Air France avait reçu 13 des 38 A350-900 prévus dans sa flotte d'ici 2026, ce qui signifie que plus de 40 % de la flotte de gros-porteurs sera constituée d'appareils de nouvelle génération.

En 2021, Air France a aussi pris livraison de 6 Airbus A220-300 et 15 de plus sont prévus pour 2022. La société poursuit le renouvellement de sa flotte grâce à sa commande ferme de 60 A220-300, ainsi qu'une combinaison supplémentaire de 30 options et 30 droits d'achat. Ils remplaceront progressivement les A318 et A319 ainsi que plusieurs A320 d'ici 2025. Ils remplaceront progressivement les A318 et A319 ainsi que plusieurs A320 d'ici 2025, pour atteindre près de 60% de la flotte moyen-courrier d'Air France, aux côtés des Airbus A320 et A321. L'Airbus A220-300 est un avion de nouvelle génération, qui génère 20 % d'émissions de CO2 de moins que l'avion qu'il remplace et dont l'empreinte sonore est réduite de 34 %²². Le choix de cet avion, dont les coûts d'exploitation sont inférieurs de 10 % à ceux de l'appareil qu'il remplace, répond à la nécessité d'améliorer la rentabilité d'Air France sur son activité court et moyen-courrier.

Aux Pays-Bas, KLM CityHopper a ajouté sept Embraer 195-E2, sur les 25 commandés, à sa flotte en 2021, faisant de la flotte Embraer de KLM la plus importante d'Europe. Ce nouveau type d'avion est à la fois plus silencieux (-63%) et plus économique que son prédécesseur l'Embraer 190. Le 195-E2 consomme 9% de carburant en moins par vol et émet donc 31% de CO2 en moins par passager par rapport au E-190, qui constitue la majorité de la flotte de KLM CityHopper.

Le 16 décembre 2021, le groupe Air France – KLM a annoncé sa décision de passer une commande ferme de 100 appareils de la famille Airbus A320neo – ainsi que des droits d'achat pour 60 appareils supplémentaires afin de renouveler les flottes de KLM et Transavia Pays-Bas, et de renouveler et d'étendre la flotte de Transavia France. La commande porte sur des appareils Airbus A320neo et Airbus A321neo. Comparés aux appareils de la génération précédente, ils offrent une réduction du coût unitaire de plus de 10 %, ainsi qu'une réduction de 15 % de la consommation de carburant et des émissions de CO2. Leur empreinte sonore est également inférieure de 50 %²³. Grâce à cette commande, la flotte de Transavia va s'accroître de manière significative autour de ce seul appareil comme la flotte actuelle de 737 sera progressivement retirée.

En avril 2022, le Groupe a converti en commande ferme l'acquisition de 4 Airbus A350F Tout Cargo avec des droits d'achat pour 4 avions cargo supplémentaires afin d'augmenter la capacité de fret d'Air France. Ces appareils seront exploités par Air France et seront basés à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le hub de la compagnie, équipé d'un terminal cargo ultramoderne de 14 000 mètres carrés. Dans le contexte d'une croissance régulière et durable de la demande de fret aérien, cette commande devrait augmenter la capacité de fret d'Air France - KLM. Cette commande serait assortie de plusieurs droits de substitution à A350, qui constitue le nouveau « vaisseau amiral » de la flotte long-courrier du réseau. Air France - KLM devrait être parmi les premiers opérateurs de l'A350F Tout Cargo.

Cargo

Le trafic mensuel de fret aérien international (FTK) a connu une forte reprise après la première vague de la pandémie COVID-19, le trafic de fret ayant retrouvé son niveau d'avant COVID. Le mois de mars 2022 montre toutefois la première baisse du trafic en glissement annuel, soit 5,4 %. La forte augmentation du rendement depuis l'apparition de la pandémie COVID-19 s'est maintenue sur tous les marchés, avec les plus fortes augmentations pour les Amériques et l'Afrique en sortie et l'Asie-Pacifique en sortie et en entrée. Néanmoins, la capacité a dépassé le trafic au cours des derniers mois, ce qui a entraîné une tendance à la baisse du coefficient de remplissage. La capacité de fret est toujours bien en dessous des niveaux d'avant COVID, mais la croissance de la capacité dépasse maintenant celle du trafic. Au premier trimestre 2022, pour l'ensemble du marché, le rendement est en baisse par rapport au quatrième trimestre 2021, mais reste bien supérieur au premier trimestre 2021. Le fret aérien mondial a affiché une très forte augmentation des revenus en glissement annuel au premier trimestre 2022, grâce à l'augmentation du rendement, avec un poids total facturable en baisse de 1% par rapport au premier trimestre 2021²⁴.

Au cours du premier semestre 2022, la capacité de fret du groupe a augmenté de 18,9 %, grâce à l'augmentation de la capacité ventrale des avions de passagers, mais avec la quasi-disparition des mini-vols de fret (avions de passagers dont seule la capacité ventrale est commercialisée). Le rendement reste très élevé, ce qui se traduit par une augmentation des revenus du fret (+3,1% des revenus totaux du fret par rapport à 2021 à taux de change constant) avec un coefficient d'occupation plus faible (-23,1 points)

²² Source Stratégie de développement durable du Groupe Air France-KLM (airfranceklm.com)

²³ Source Stratégie de développement durable du Groupe Air France-KLM (airfranceklm.com)

²⁴ Air Cargo Market Intelligence report

qui atteint ses niveaux d'avant COVID-19 et induit une baisse des revenus unitaires.

La corrélation entre l'évolution du PIB mondial et l'évolution de la croissance annuelle des FTK suggère une forte baisse de la tendance de la croissance annuelle des FTK en 2022. La précédente prévision du PIB (21 octobre) pour 2022 était de 4,9%, elle n'est plus que de 3,6%²⁵.

Offre commerciale

Dans la période de reprise post-covid, le groupe Air France - KLM a adapté son offre commerciale aux nouvelles attentes des clients :

- La clientèle loisirs résiliente attend une flexibilité accrue et une expérience de voyage agréable : plus de 35 nouvelles lignes hivernales loisirs proposées en hiver 2022 comparé à 2021, 50% de voyageurs loisirs en cabine affaires grâce à l'offre commerciale et la flexibilité de tous les tarifs maintenue jusqu'à fin juin 2022 ;
- Les clients Affaires recommenceront progressivement à voyager pour compléter les événements virtuels, souhaitant une expérience "moins fréquente mais meilleure". L'accent sera mis en premier lieu sur les PME et les secteurs résilients ;
- Attentes croissantes des clients et de la société pour une aviation durable : 1-12€ de surtaxe SAF a été introduite en janvier 2022, des offres de développement durable ont été intégrées dans les contrats d'entreprise, émissions Net Zero sur les vols intérieurs et les clients ont été encouragés à compenser volontairement leurs émissions sur tous les réseaux.

□

□ Le Groupe a également sécurisé ses investissements en cabine pour renforcer et réaffirmer son positionnement optimal sur le marché à travers une offre unique renforçant constamment le lien émotionnel avec ses marques. Par exemple, à partir de 2023, tous les 777-300ER et 777-200 de KLM seront équipés en classe affaires de lits entièrement plats, tous les sièges offrant un accès direct à l'allée et une porte coulissante pour une intimité totale. A partir de l'hiver 2023/24, Air France équipera la cabine La Première de la plus longue suite du marché avec 5 hublots comprenant 3 espaces de vie (siège, lit, canapé), connectés avec une tablette sans fil et 2 écrans.

□

Activités et synergies du groupe

Le réseau diversifié du groupe Air France-KLM est un atout essentiel pour le groupe et est soutenu par des partenariats solides. Son empreinte mondiale permet de saisir les opportunités à venir et s'appuie sur des partenariats commerciaux continuellement renforcés. Flying Blue sera davantage exploité en tant que générateur de marge avec l'ambition de doubler sa contribution au groupe d'ici 2024 par rapport à 2019. Aujourd'hui, Flying Blue compte plus de 16 millions de membres, avec un nouveau membre inscrit toutes les 20 secondes. Il dispose d'un réseau étendu et croissant de partenaires (compagnies aériennes, entreprises bancaires et grand public) et contribue positivement à la marge du Groupe grâce aux ventes de miles, peu commune pendant la crise.

En mai 2022, Air France-KLM et CMA CGM ont signé un partenariat stratégique majeur dans le domaine du fret aérien mondial, mettant à profit la complémentarité de leurs compétences, de leur expertise et de leurs activités. Air France-KLM et CMA CGM vont vendre conjointement des capacités de fret aérien, offrant ainsi aux clients davantage d'options pour leurs besoins de transport dans le cadre d'un partenariat commercial exclusif de 10 ans :

- Combiner un réseau qui dispose d'une grande capacité de fret avec une flotte de cargo complète moderne et efficace ;
- Construire un acteur avec un savoir-faire reconnu dans le domaine du fret aérien et une forte capacité d'investissement ;
- Générer des synergies dans les opérations sur une base ad hoc (par exemple, la maintenance, la manutention au sol) ;
- S'appuyer sur un réseau commercial mondial, des solutions innovantes et des relations avec les transitaires.

□

²⁵ FMI « Global economic growth forecast »

Accélération de la transition environnementale

Le groupe Air France – KLM et ses compagnies aériennes poursuivent leurs efforts pour réduire leur empreinte environnementale dans le cadre d'une approche transparente et responsable des enjeux du réchauffement climatique. Le Groupe s'engage à faire valider ses objectifs de réduction des émissions de CO2 par l'organisme de référence indépendant SBTi (Science-Based Targets initiative), fondé par le Carbon Disclosure Project (CDP), le Pacte mondial des Nations unies et le Fonds mondial pour la nature (WWF). SBTi évalue et vérifie les objectifs de réduction des émissions de CO2 des entreprises sur la base d'une approche et de critères scientifiques, en veillant à la conformité des objectifs avec l'Accord de Paris.

La lettre d'engagement, signée en octobre 2021 avec SBTi, inscrit le groupe Air France – KLM et ses compagnies aériennes dans la trajectoire déterminée par cet accord, qui vise à limiter le réchauffement climatique bien en dessous de 2 °C. Air France – KLM est l'un des premiers groupes aériens européens à voir sa trajectoire de décarbonation validée par SBTi, outre son objectif de zéro émission nette en 2050.

La trajectoire de décarbonation du groupe Air France – KLM repose principalement sur :

- un plan ambitieux de renouvellement de la flotte des compagnies aériennes du Groupe avec des avions de nouvelle génération émettant 20 à 25 % de CO2 en moins, grâce à un investissement de 2,5 milliards d'euros dans le renouvellement de la flotte entre 2019 et 2021 ;
- l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF), pour lesquels Air France et KLM ont été pionniers, qui joueront un rôle clé dans la décarbonation du transport aérien, car ils réduisent les émissions de gaz à effet de serre de 80 % en moyenne sur l'ensemble du cycle de vie. Aujourd'hui, le Groupe s'efforce de rendre ces carburants plus accessibles en termes de quantité et de prix en créant une véritable industrie du carburant d'aviation durable en Europe ;
- la recherche d'une plus grande efficacité dans ses opérations, en privilégiant des trajectoires plus directes et en appliquant des procédures limitant la consommation de carburant (avion léger, taxi monomoteur, descente continue). Air France et KLM se sont fixés comme objectif la neutralité carbone pour les opérations terrestres d'ici 2030.

Par ailleurs, Air France – KLM mobilise l'ensemble de la filière et s'engage dans le développement de solutions innovantes pour la conception et la maintenance des avions, les moteurs, ou les carburants de synthèse, qui conduiront progressivement à une aviation totalement décarbonée.

Des informations concernant la flotte du groupe Air France – KLM peuvent également être trouvées en section 1.1.3.

1.1.2 Les activités

Réseaux : Amélioration significative du résultat d'exploitation

| Réseaux | Deuxième trimestre | | | Premier semestre | | |
|--|--------------------|-----------|---------------------------|------------------|-----------|---------------------------|
| | 2022 | Variation | Variation change constant | 2022 | Variation | Variation change constant |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 5 753 | +143,5% | +137,4% | 9 647 | +128,6% | +123,6% |
| Chiffre d'affaires Réseaux régulier (m€) | 5 532 | +153,0% | +145,7% | 9 207 | +136,1% | +130,2% |
| Résultat d'exploitation (m€) | 352 | +1 006 | +1 013 | 43 | +1 758 | +1 773 |

Le chiffre d'affaires du deuxième trimestre 2022 a augmenté de 137,4% à change constant pour atteindre 5 753 millions d'euros. Le résultat d'exploitation s'est élevé à 352 millions d'euros, soit une augmentation de 1 013 millions d'euros à change constant par rapport à l'année dernière.

Réseaux passage : Augmentation à deux chiffres du yield dans la plupart des régions ainsi que pour les cabines économiques et premium

| Réseaux passage | Deuxième trimestre | | | Premier semestre | | |
|--|--------------------|-----------|---------------------------|------------------|-----------|---------------------------|
| | 2022 | Variation | Variation change constant | 2022 | Variation | Variation change constant |
| Passagers (en milliers) | 17 556 | +199,9% | | 29 497 | +185,8% | |
| Capacité (millions de SKO) | 61 697 | +69,4% | | 114 268 | +63,2% | |
| Trafic (millions de PKT) | 52 479 | +229,4% | | 91 346 | +211,1% | |
| Coefficient occupation | 85,1% | +41,3 pt | | 79,9% | +38,0 pt | |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 4 835 | +229,3% | +223,4% | 7 818 | +214,3% | +209,6% |
| Chiffre d'affaires passage régulier (m€) | 4 732 | +239,9% | +231,3% | 7 610 | +223,0% | +216,0% |
| Recette unitaire au SKO (cts €) | 7,67 | +100,7% | +95,6% | 6,66 | +97,9% | +93,6% |

Au deuxième trimestre 2022, la capacité en sièges kilomètres offerts (SKO) a été supérieure de 69,4 % à celle de l'année dernière, pour atteindre 82 % du niveau du deuxième trimestre 2019, qui se situait au milieu des prévisions du Groupe fournies lors de la présentation des résultats du premier trimestre 2022.

En réponse à la hausse des prix du carburant et d'autres coûts externes, le Groupe a procédé à différentes augmentations tarifaires au cours du premier semestre sur tous ses vols long-courriers. Le montant de l'augmentation varie selon la destination et la classe de voyage et s'applique aux vols opérés par Air France et KLM. En outre, le pic de la demande de voyage, la bonne performance des cabines Premium et la solide reprise du trafic d'affaires ont conduit à un yield supérieur au niveau de 2019 au deuxième trimestre.

Le résultat du deuxième trimestre est porté par une forte performance de l'ensemble du réseau :

- Atlantique Nord : amélioration importante depuis la mi-janvier grâce à la forte reprise du trafic avec un yield élevé suite aux augmentations tarifaires et à un mix cabine positif. Au deuxième trimestre les niveaux de nouvelles réservations ont dépassé ceux de 2019.
- La discipline de capacité sur les routes vers l'Amérique du Sud, combinée à une demande très résiliente, a conduit à un yield élevé. Dans le même temps, le trafic d'affaires est monté en puissance rapidement.
- Asie : La forte performance du yield s'explique par la capacité limitée et le groupe continue d'observer des différences importantes entre les régions. L'Asie du Sud-Est et l'Inde ont montré une dynamique positive en matière de yield et de trafic.
- Caraïbes & Océan Indien : Les yields se sont améliorés grâce à des augmentations tarifaires successives et un effet positif du mix cabine.
- Afrique : Une forte reprise du trafic affaires a été observée dans toutes les régions. Pour KLM, la performance a été tirée par l'Afrique de l'Est et du Sud avec une forte augmentation des yields liée à un mix cabine positif et à une évolution positive des yields en classe économie. Pour Air France, la performance a été tirée par les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre avec une bonne stratégie de yield.
- Moyen-Orient : La performance du deuxième trimestre est restée forte grâce à Dubaï, notamment sur les cabines premium, et à une augmentation du trafic sur certaines lignes.
- Moyen-courrier : La dynamique de réservation est assez forte depuis mars, KLM est impactée par des difficultés opérationnelles et des restrictions sur le nombre de vols autorisé au départ d'Amsterdam qui ont conduit à une restriction du trafic. Le yield est supérieur à 2019 surtout sur les routes loisirs avec des contraintes de capacité du réseau et un environnement concurrentiel positif.
- Court-courrier : Le réseau a pu absorber l'augmentation de capacité d'un mois sur l'autre grâce au dynamisme des voyages d'affaires. Le yield est supérieur à 2019, aidé par les initiatives tarifaires.

Au cours du deuxième trimestre, Air France a ajouté trois Airbus A350-900 et deux Airbus A220-300. Un B777-200, un Airbus A320, trois Airbus A319, deux Embraer 170 et cinq Canadair Jet 1000 sont sortis de la flotte. KLM a intégré à sa flotte trois Embraer 195 E2. Le groupe continuera à introduire des avions de nouvelle génération dans sa flotte afin d'améliorer ses performances économiques et environnementales.

Cargo : La forte augmentation du yield atténue l'impact du trafic réduit sur l'axe commercial asiatique

| Cargo | Deuxième trimestre | | | Premier semestre | | |
|---|--------------------|-----------|---------------------------|------------------|-----------|---------------------------|
| | 2022 | Variation | Variation change constant | 2022 | Variation | Variation change constant |
| Tonnage (en milliers) | 236 | -13,4% | | 472 | -12,7% | |
| Capacité (millions de TKO) | 3 341 | +27,4% | | 6 315 | +18,9% | |
| Trafic (millions de TKT) | 1 732 | -17,2% | | 3 497 | -16,1% | |
| Coefficient d'occupation | 51,8% | -27,9 pt | | 55,4% | -23,1 pt | |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 918 | +2,6% | -1,1% | 1 828 | +5,5% | +2,2% |
| Chiffre d'affaires transport de fret (m€) | 801 | +0,7% | -2,8% | 1 597 | +3,5% | +0,4% |
| Recette unitaire par TKO (cts €) | 23,96 | -20,9% | -23,7% | 25,29 | -13,0% | -15,5% |

Par rapport au deuxième trimestre 2021, la capacité de fret a fortement augmenté à + 27,4% en tonnes-kilomètres offertes, principalement en raison de l'augmentation de la capacité en soute au niveau mondial, à l'exception de l'Asie. Cette capacité en soute limitée de et vers l'Asie a affecté le trafic global, avec une baisse de 17,2% et a contribué à une baisse globale du coefficient d'occupation de 27,9 points. Les yields restent cependant à un niveau élevé (+17,4% par rapport à 2021), conduisant à une performance totale des revenus du deuxième trimestre au niveau de l'année dernière.

Par rapport à l'année 2019 pré-COVID, la capacité de fret au deuxième trimestre était encore inférieure de 8 %. Cependant, en raison d'une performance exceptionnelle en termes de yields, due à une forte demande, les recettes totales du deuxième trimestre 2022 ont été supérieures de 76% à celles de 2019.

En mai, Air France-KLM a annoncé la conclusion d'un partenariat stratégique avec CMA-CGM Air Cargo (CCAC). L'accord de partenariat est en cours d'élaboration et devrait être finalisé avant la fin de 2022.

En juin, Air France-KLM Cargo a remporté le prix Air Cargo Industry Achievement Award pour son travail de pionnier dans le développement et la distribution de carburant aviation durable et l'expansion rapide de son programme SAF.

Transavia : Capacité supérieure au niveau d'avant-crise avec un coefficient d'occupation de 85 %

| Transavia | Deuxième trimestre | | Premier semestre | |
|---------------------------------|--------------------|-----------|------------------|-----------|
| | 2022 | Variation | 2022 | Variation |
| Passagers (en milliers) | 5 247 | +346,8% | 7 828 | +412,8% |
| Capacité (millions de SKO) | 10 430 | +221,9% | 15 924 | +274,6% |
| Trafic (millions de PKT) | 8 886 | +358,2% | 13 154 | +421,6% |
| Coefficient d'occupation | 85,2% | +25,3 pt | 82,6% | +23,3 pt |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 601 | +378,0% | 850 | +422,2% |
| Recette unitaire au SKO (cts €) | 5,86 | +51,0% | 5,41 | +41,2% |
| Coût unitaire au SKO (cts €) | 6,04 | -12,5% | 6,11 | -31,9% |
| Résultat d'exploitation (m€) | -18 | +80 | -110 | +108 |

Au deuxième trimestre 2022, la reprise de la demande pour le trafic loisirs en Europe et en Afrique du Nord s'est poursuivie. Par rapport à l'année dernière, la capacité au deuxième trimestre a augmenté de 221,9%, tandis que le trafic a augmenté de 358,2% et le nombre de passagers de 346,8%. L'année dernière, le deuxième trimestre avait été fortement affecté par les restrictions de voyage en Europe et en Afrique du Nord.

Le résultat d'exploitation est légèrement négatif à -18 millions d'euros, malgré une amélioration de 80 millions d'euros par rapport au deuxième trimestre de 2021.

La capacité au cours du deuxième trimestre a été supérieure au niveau du deuxième trimestre de 2019 et les recettes unitaires ont même dépassé le deuxième trimestre de 2019, principalement grâce à une forte amélioration du yield.

La flotte de Transavia s'approche des 100 appareils pour mieux capter la forte demande du trafic de loisirs en Europe.

Maintenance : Marge opérationnelle supérieure au niveau de 2019

| Maintenance | Deuxième trimestre | | | Premier semestre | | |
|--|--------------------|-----------|---------------------------|------------------|-----------|---------------------------|
| | 2022 | Variation | Variation change constant | 2022 | Variation | Variation change constant |
| Total des revenus (millions d'euros) | 911 | +34,1% | | 1 742 | +33,9% | |
| Revenus des tiers (millions d'euros) | 345 | +35,1% | +35,3% | 642 | +25,0% | +30,0% |
| Résultat d'exploitation (millions d'euros) | 57 | 60 | 61 | 101 | 111 | 117 |
| Marge opérationnelle (%) | 6,3% | +6,7 pt | +6,8 pt | 5,8% | +6,6 pt | +7,1 pt |

Le résultat d'exploitation au deuxième trimestre s'est élevé à 57 millions d'euros, soit une augmentation de 61 millions d'euros à change constant par rapport au deuxième trimestre 2021, grâce à une activité plus importante et à une amélioration opérationnelle.

Le chiffre d'affaires total a augmenté de 34,1% au deuxième trimestre tandis que le chiffre d'affaires tiers a augmenté de 35,1%, montrant une forte reprise. L'augmentation du chiffre d'affaires interne est cohérente avec l'augmentation de l'activité des compagnies Air France-KLM par rapport au deuxième trimestre 2021.

La marge d'exploitation s'est établie à 6,3%, soit 6,7 points de plus que les résultats d'exploitation du deuxième trimestre 2021. La marge semestrielle s'élève à 5,8%, ce qui correspond au niveau de la période pré-covid si l'on exclut le soutien des États.

Air France-KLM et Apollo Global Management ont annoncé au cours du deuxième trimestre la signature d'un accord définitif pour que des fonds et entités gérés par Apollo réalisent un investissement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle *ad hoc* d'Air France qui sera propriétaire d'un pool de moteurs de rechange dédié aux activités d'ingénierie et de maintenance de la compagnie.

Groupe Air France-KLM : marge d'exploitation au niveau de 2019 au 2ème trimestre 2022, malgré la forte augmentation du coût du carburant

| Groupe Air France-KLM | Deuxième trimestre | | | Premier semestre | | |
|---|--------------------|-----------|---------------------------|------------------|-----------|---------------------------|
| | 2022 | Variation | Variation change constant | 2022 | Variation | Variation change constant |
| Passagers (milliers) | 22 803 | +224,5% | | 37 326 | +215,0% | |
| Capacité (SKO m) | 72 127 | +81,9% | | 130 192 | +75,3% | |
| Trafic (PKT m) | 61 365 | +243,4% | | 104 499 | +227,7% | |
| Recette unitaire Passage au SKO (cts €) | 7,41 | +93,6% | +89,1% | 6,51 | +91,8% | +87,9% |
| Recette unitaire Groupe au SKO (cts €) | 8,52 | +46,1% | +42,1% | 7,73 | +41,4% | +38,0% |
| Coût unitaire Groupe au SKO à carburant constant (cts €) | 7,98 | +3,2% | -12,7% | 7,71 | -4,6% | -15,6% |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 6 707 | +143,9% | +138,7% | 11 152 | +127,1% | +123,8% |
| EBITDA (m€) | 931 | 1 180 | 1 186 | 1 152 | 2 029 | 2 050 |
| Résultat d'exploitation (m€) | 386 | 1 139 | 1 145 | 36 | 1 970 | 1 989 |
| Marge d'exploitation(%) | 5,8% | +33,1 pt | +32,8 pt | 0,3% | +39,7 pt | +39,5 pt |
| Résultat net, part du Groupe (m€) | 324 | +1 813 | | -228 | +2 744 | |
| Cash-flow libre d'exploitation ajusté (m€) | 1 532 | +1 322 | | 2 163 | +3 297 | |
| Dette nette en fin de la période (millions d'euros) ²⁶ | | | | 6 036 | -2 180 | |

Au deuxième trimestre 2022, le groupe Air France-KLM a enregistré un résultat d'exploitation positif de 386 millions d'euros, en hausse de 1 145 millions d'euros à change constant par rapport à l'année dernière, grâce à l'augmentation des capacités. Parallèlement, la hausse du coefficient d'occupation et du yield ont généré une augmentation de la recette unitaire.

Le résultat net s'est établi à 324 millions d'euros au deuxième trimestre 2022, soit une augmentation de 1,8 milliard d'euros par rapport à l'année dernière. La reconnaissance d'actifs fiscaux par le groupe KLM pour un montant d'environ 300 millions d'euros a soutenu le résultat net positif.

Coût unitaire : dans un environnement de coûts difficile, les programmes de transformation limitent la hausse du coût unitaire à 2,4% avec une capacité inférieure de 15% aux niveaux de 2019

Le coût unitaire est en hausse de 2,4% à prix du carburant et change constant par rapport au deuxième trimestre 2019 avec une capacité en baisse de 15%. Les programmes de transformation en cours permettent à Air France-KLM de limiter l'impact de la hausse des coûts tels que les redevances aéroportuaires et du trafic aérien (ATC). et la mise en œuvre de la Convention Collective de Travail (CLA) de KLM qui avait été retardée.

²⁶ Variation par rapport au 31 décembre 2021

Par rapport à décembre 2019, le nombre d'équivalents temps plein (ETP) a diminué de 16% au sein d'Air France hors Transavia et de 13% au sein de KLM.

Les coûts du personnel ont diminué de 11% au deuxième trimestre par rapport au même trimestre de 2019 grâce à la réduction des ETP et à l'aide du gouvernement française sur les salaires. Corrigé de l'aide du gouvernement sur les salaires, le coût du personnel a diminué de 9%.

Deuxième trimestre :

Un EBITDA positif et d'importantes ventes de billets renforcent le cash-flow libre d'exploitation ajusté et soutiennent la réduction de la dette nette à hauteur de 2,2 milliards d'euros

| En millions € | Deuxième trimestre | | Premier semestre | |
|---|--------------------|---------------|------------------|---------------|
| | 2022 | Variation | 2022 | Variation |
| Cash-flow avant variation du BFR et plans de départs volontaires, activités poursuivies | 785 | +1 237 | 841 | +2 083 |
| Paiements liés aux plans de départs volontaires | -68 | +12 | -125 | +0 |
| Variation du Besoin en Fonds de Roulement (BFR) | 1 510 | +299 | 2 835 | +1 715 |
| Cash-flow net provenant de l'exploitation | 2 239 | 1 525 | 3 620 | 3 787 |
| Investissements nets * | -482 | -195 | -1 015 | -481 |
| Cash-flow libre d'exploitation | 1 757 | +1 330 | 2 605 | 3 306 |
| Remboursement des dettes de loyer | -225 | -8 | -442 | -9 |
| Cash-flow libre d'exploitation ajusté ** | 1 532 | +1 322 | 2 163 | +3 297 |

* Somme des « Investissements corporels et incorporels » et « Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles » tels que présentés dans le tableau des flux de trésorerie consolidé.

** Le « Cash-flow libre d'exploitation ajusté » est le cash-flow libre d'exploitation après déduction du remboursement des dettes de location.

Au cours du deuxième trimestre 2022, le Groupe a généré un Cash-flow libre d'exploitation ajusté de 1 532 millions d'euros, soit une augmentation de 1 322 millions d'euros par rapport à l'année dernière, principalement grâce à une variation positive du fonds de roulement de 1 510 millions d'euros. C'est le cinquième trimestre consécutif où le flux de trésorerie libre opérationnel ajusté a été positif.

| En millions d'euros | 30 juin 2022 | 31 déc 2021 |
|--|--------------|---------------|
| Dette nette | 6 036 | 8 216 |
| EBITDA sur les 12 derniers mois | 2 773 | 745 |
| Dette nette/EBITDA sur les 12 derniers mois | 2,2 x | 11,0 x |

Les deux compagnies aériennes parviennent à dégager une marge d'exploitation positive

| | Deuxième trimestre | | Premier semestre | |
|--|--------------------|-----------|------------------|-----------|
| | 2022 | Variation | 2022 | Variation |
| Résultat d'exploitation Groupe Air France (En millions d'euros) | 133 | +700 | -230 | +1 179 |
| <i>Marge d'exploitation (%)</i> | 3,3% | +37,8 pt | -3,4% | +43,8 pt |
| Résultat d'exploitation Groupe KLM (En millions d'euros) | 262 | +447 | 266 | +787 |
| <i>Marge d'exploitation (%)</i> | 9,4% | +24,8 pt | 5,7% | +30,1 pt |

- Amélioration significative du résultat d'exploitation pour les deux compagnies aériennes avec des marges d'exploitation proches des niveaux de 2019.

1.1.3 Flotte Air France - KLM

La flotte du groupe Air France - KLM, au 30 juin 2022, comprend 534 avions dont 515 avions en exploitation contre respectivement 537 et 505 avions au 31 décembre 2021.

La flotte principale en exploitation comprend 418 avions (408 avions au 31 décembre 2021). Elle se répartit en 164 avions long-courriers (160 au 31 décembre 2021), 6 avions cargo (6 au 31 décembre 2021) et 248 avions moyen-courriers (242 au 31 décembre 2021) dont 99 avions dans la flotte du groupe Transavia (89 avions au 31 décembre 2021).

La flotte régionale en exploitation comprend 97 avions (97 avions au 31 décembre 2021).

Au 30 juin 2022, l'âge moyen de la flotte en exploitation est de 12,1 ans, dont 12,0 ans pour la flotte long-courrier, 13,4 ans pour la flotte moyen-courrier, 19,3 ans pour la flotte cargo et 8,7 ans pour la flotte régionale, contre 12,2 ans au 31 décembre 2021, dont 12,2 ans pour la flotte long-courrier, 13,4 ans pour la flotte moyen-courrier, 18,8 ans pour la flotte cargo et 8,9 ans pour la flotte régionale.

Au 30 juin 2022, la flotte totale du Groupe est détenue à hauteur de 37,3% en propriété (37,8% au 31 décembre 2021), de 12,4% en crédit-bail (12,3% au 31 décembre 2021) et de 50,4% en location opérationnelle (49,9% au 31 décembre 2021).

Le nombre d'avions en commande ferme au 30 juin 2022, hors locations opérationnelles, s'élève à 182 appareils, après la livraison de 9 appareils en propriété du groupe. Le nombre d'options s'élève à 58 appareils (58 au 31 décembre 2021).

| Évolution du portefeuille de commandes du groupe Air France - KLM ⁽¹⁾ | 31 décembre 2021 | Livraisons au cours de la période | Nouvelles commandes | Conversion d'options | 30 juin 2022 |
|--|-------------------|-----------------------------------|---------------------|----------------------|--------------|
| | Flotte principale | 87 | 9 | 104 | - |
| Flotte régionale | 0 | 0 | - | - | - |
| Total | 87 | 9 | 104 | - | 182 |

(1) Hors locations opérationnelles.

| Évolution du portefeuille d'options du groupe Air France - KLM ⁽¹⁾ | 31 décembre 2021 | Exercice au cours de la période | Options annulées ou expirées | Nouvelles options | 30 juin 2022 |
|---|-------------------|---------------------------------|------------------------------|-------------------|--------------|
| | Flotte principale | 58 | - | - | - |
| Flotte régionale | - | - | - | - | - |
| Total | 58 | - | - | - | 58 |

(1) Hors locations opérationnelles.

Gestion de flotte

Air France - KLM poursuit une politique active de renouvellement et de modernisation de sa flotte, participant ainsi à l'amélioration de l'efficacité énergétique de sa flotte et à la réduction de son empreinte environnementale.

Ainsi, au cours du premier semestre 2022, le Groupe Air France a procédé pour :

- le long-courrier à la livraison de cinq A350-900 neufs ainsi que quatre A220-300 neufs pour le moyen-courrier. Deux 777-200ER ainsi que dix Airbus de la famille A320 ont été vendus ou restitués à leurs propriétaires.
- HOP! à la vente de cinq CRJ 1000, un CRJ 700 et trois Embraer 145 ainsi qu'au remplacement de deux Embraer 170 par un Embraer 190
- Transavia France à la livraison de six B737-800 en location opérationnelle.

KLM Cityhopper a, pour sa part, accueilli cinq Embraer 195 E2 neufs supplémentaires dans sa flotte et soustrait de sa flotte un Embraer 190.

La modernisation de la flotte s'exprimera par la poursuite de la croissance de la flotte d'A350-900 au sein d'Air France et celle des B787-10 chez KLM. La poursuite de la croissance des flottes, pour Air France, d'A220-300, et pour KLM d'E195-E2, participe également à cet important effort de modernisation de la flotte et de réduction des émissions.

La signature d'un contrat d'achat pour 100 commandes fermes d'A320/321 Neo, destinés à KLM, Transavia France et Transavia Pays-Bas ainsi que de 4 A350F pour Air France, traduit cette volonté du Groupe AFKL d'opérer les avions offrant les meilleures performances environnementales au cours de ces prochaines années.

La flotte AFKL au 30 juin 2022 :

| | AF (incl. HOP!) | KL (incl. KLC & Martinair) | Transavia France | Transavia NL | Propriété | Crédit-bail | Location d'exploitation | Total |
|-----------------------|------------------|----------------------------|------------------|--------------|------------|-------------|-------------------------|------------|
| Long-courrier | 113 | 61 | 0 | 0 | 70 | 35 | 69 | 174 |
| B777-300 | 43 | 16 | 0 | 0 | 19 | 16 | 24 | 59 |
| B777-200 | 19 | 15 | 0 | 0 | 27 | 0 | 7 | 34 |
| A350 | 18 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 | 8 | 18 |
| B787-10 | 0 | 6 | 0 | 0 | 2 | 4 | 0 | 6 |
| B787-9 | 10 | 13 | 0 | 0 | 4 | 7 | 12 | 23 |
| A380-800 | 8 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 3 | 8 |
| A330-300 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 |
| A330-200 | 15 | 6 | 0 | 0 | 11 | 0 | 10 | 21 |
| Moyen-courrier | 107 | 46 | 60 | 39 | 85 | 12 | 155 | 252 |
| B737-900 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| B737-800 | 0 | 31 | 60 | 35 | 33 | 8 | 85 | 126 |
| B737-700 | 0 | 10 | 0 | 4 | 7 | 0 | 7 | 14 |
| A321 | 19 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 8 | 19 |
| A320 | 41 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 33 | 41 |
| A319 | 25 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 13 | 25 |
| A318 | 12 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 | 12 |
| A220-300 | 10 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 3 | 10 |
| Régional | 43 | 59 | 0 | 0 | 40 | 19 | 43 | 102 |
| Canadair Jet 1000 | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 9 |
| Canadair Jet 700 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Embraer 190 | 19 | 30 | 0 | 0 | 16 | 5 | 28 | 49 |
| Embraer 175 | 0 | 17 | 0 | 0 | 3 | 14 | 0 | 17 |
| Embraer 170 | 13 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 3 | 13 |
| Embraer 145 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Embraer 195 E2 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 |
| Cargo | 2 | 4 | 0 | 0 | 4 | 0 | 2 | 6 |
| B747-400BCF | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| B747-400ERF | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| B777-F | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Total AF-KLM | 265 | 170 | 60 | 39 | 199 | 66 | 269 | 534 |

1.1.4 Faits marquants

Crise sanitaire, crise en Ukraine, refinancement et recapitalisation

La crise du Covid-19 a eu un impact significatif sur les résultats et la situation financière du Groupe au cours de l'exercice 2021 et continuera de les impacter, dans un contexte où la visibilité sur la reprise de la demande est limitée, avec des restrictions sur les voyages toujours en vigueur dans la plupart des destinations desservies par le Groupe. Toutefois, la reprise s'est amorcée à partir du second semestre 2021 et continue de se poursuivre amplement sur le premier semestre 2022.

En complément, la crise ukrainienne a des répercussions sur l'activité du Groupe qui a annoncé suspendre jusqu'à nouvel ordre la desserte et le survol de l'Ukraine et de la Russie en février 2022. Ces lignes 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 reste actuellement également limité en raison d'une reprise du trafic plus limitée sur cette zone géographique. Les activités de maintenance du Groupe pour les compagnies russes ont également été suspendues générant un impact peu significatif en termes de marge d'exploitation. Enfin, bien que la crise ukrainienne pousse les prix du pétrole à des niveaux élevés, la politique de couverture carburant du Groupe ainsi que les surcharges tarifaires appliquées permettent de limiter les effets sur les états financiers consolidés du Groupe au 30 juin 2022²⁷.

En 2021, afin de renforcer sa position de trésorerie, le Groupe a mis en place diverses mesures qui, concernant Air France, ont été approuvées par la Commission Européenne dans le cadre de sa décision d'autoriser une intervention de l'État français à hauteur de 4 milliards d'euros pour recapitaliser Air France et sa société holding :

- une augmentation de capital d'un montant de 1 036 millions d'euros en avril 2021 ;
- l'émission, en avril 2021, de titres super subordonnés à durée indéterminée pour un montant total de 3 milliards d'euros, souscrits en totalité par l'État français par compensation des créances qu'il détient sur la Société au titre du prêt d'actionnaires (« **ACC** ») consenti en mai 2020 et intégralement tiré (conformément à ses dispositions) pour un montant de 3 milliards d'euros à fin 2020.

Par ailleurs, en juin 2021, la Société a également émis 800 millions d'euros d'obligations seniors dont le produit net a été utilisé pour (i) le remboursement de l'encours de la dette contractée sur les marchés de l'Émetteur, et progressivement (ii) d'une partie de la dette consécutive à l'aide d'État accordée fin mai 2020.

En décembre 2021, à la suite des premiers signes d'une reprise du trafic aérien mondial combinée à un meilleur accès aux marchés de capitaux, Air France – KLM est convenue avec le syndicat des 9 banques du prêt bancaire de 4 milliards d'euros garanti par l'État français (le « **PGE** ») et l'État français de racheter 500 millions d'euros du montant notionnel du prêt bancaire restant dû, le portant à 3,5 milliards d'euros et, concomitamment, de modifier son profil de remboursement en remplaçant le remboursement unique initialement dû le 6 mai 2023 par une nouvelle échéance le 6 mai 2025, au plus tard, à la discrétion d'Air France – KLM.

Ce remboursement partiel combiné au profil de remboursement désormais amorti du PGE constitue un nouveau jalon sur la trajectoire de restructuration du profil d'endettement et du bilan du groupe Air France – KLM, suite aux opérations susmentionnées.

Parallèlement, s'agissant de KLM, en plus des mesures prises en 2020 (un crédit *revolving* de 2,4 milliards d'euros garanti par l'État néerlandais dont 665 millions d'euros avaient été tirés au 31 décembre 2020 (mais sans tirage additionnel en 2021) et un prêt direct d'un milliard d'euros dont 277 millions d'euros avaient été tirés au 31 décembre 2020 (mais sans tirage additionnel en 2021), KLM poursuit l'étude des différentes mesures potentielles de renforcement de son capital et les discussions avec ses actionnaires, y compris l'État néerlandais, sur ces mesures.

En 2022, les mesures supplémentaires suivantes ont été prises :

- Le 14 juin, Air France - KLM a annoncé le succès de son émission de droits de 2,256 milliards d'euros, dont environ 1,7 milliard d'euros ont été affectés au remboursement des titres subordonnés à durée indéterminée (TSS) de l'État français.
- Le 3 mai, KLM a remboursé 311 millions d'euros de son RCF (soutenu par l'État néerlandais), et le 3 juin, KLM a remboursé 354 millions d'euros supplémentaires, rachetant ainsi la totalité du montant tiré de 665 millions d'euros.
- Le 30 juin, KLM a remboursé la totalité du montant tiré (277 M€) du prêt d'actionnaire de l'État néerlandais,
- Le 13 juillet, Air France-KLM a conclu avec Apollo un accord définitif pour un investissement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle ad hoc d'Air France possédant des moteurs de rechange. Le produit de cet investissement sera affecté au remboursement des titres subordonnés à durée indéterminée (TSS) de l'État français.

²⁷Cf. note 3.1 de l'annexe aux états financiers consolidés semestriel (« Continuité d'exploitation »)

Le 20 mai 2022 - Air France-KLM entre en discussions exclusives avec Apollo en vue d'une injection de 500 millions d'euros au capital d'une de ses filiales propriétaire de moteurs de rechange

- Renforcement des fonds propres du Groupe
- Produit de la transaction affecté au remboursement partiel de l'aide d'État française
- Réduction du coût de la dette du Groupe

Suite à l'annonce, lors de la présentation des résultats annuels 2021, de la deuxième étape des mesures de renforcement de ses fonds propres, Air France-KLM annonce aujourd'hui être entré en discussions exclusives avec Apollo Global Management concernant l'injection de 500 millions d'euros de capital dans une filiale opérationnelle d'Air France, propriétaire d'un parc de moteurs de rechange d'Air France dédiés à son activité d'ingénierie et de maintenance.

Le produit de la transaction permettrait à Air France-KLM et Air France de rembourser partiellement les obligations perpétuelles de l'État français, conformément à « l'Encadrement Temporaire des mesures d'aides d'État » de la Commission européenne « visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de l'épidémie de Covid-19 », et faciliterait également le financement de l'acquisition future de moteurs de rechange nécessaires au renouvellement en cours de la flotte d'avions d'Air France.

La structure n'entraînera aucun changement sur le plan opérationnel et social. Par conséquent, il n'y aura pas de changement dans la manière d'utiliser les moteurs de rechange, ni d'impact sur les contrats d'employés d'Air France ou d'Air France-KLM.

Ce capital serait comptabilisé comme des fonds propres selon les normes IFRS, ce qui renforcerait le bilan d'Air France-KLM et d'Air France.

Le 24 Mai 2022

Air France-KLM lance une augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires d'un montant de 2,256 milliards d'euros, à souscrire en numéraire et/ou par compensation de créances

La Société poursuit le renforcement de son bilan et accélère le remboursement des aides d'Etat améliorant ainsi sa flexibilité stratégique

Air France-KLM S.A. (la « **Société** ») annonce aujourd'hui le lancement d'une augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires (« **DPS** ») afin de lever un montant brut de 2,256 milliards d'euros (l'« **Augmentation de Capital** ») par l'émission de 1 928 millions d'Actions Nouvelles Air France-KLM (les « **Actions Nouvelles** »), à souscrire en numéraire et/ou par compensation de créances.

Cette opération qui vise à renforcer les fonds propres et le bilan de la Société intervient après l'opération d'augmentation de capital de 2021 et fait suite à l'annonce de nouvelles mesures de recapitalisation le 17 février dernier.

- Le produit net de l'émission sera affecté au remboursement des titres super subordonnés émis en avril 2021 et détenus par l'État français et au renforcement des fonds propres de la Société. Comme annoncé à l'occasion de la publication des résultats annuels le 17 février 2022, la Société souhaite se libérer des conditions posées par le cadre temporaire de la Commission européenne et affectera environ 1,7 milliard d'euros au remboursement des « aides de recapitalisation Covid-19 » sous la forme de titres super subordonnés émis par la Société en avril 2021 (le "**TSS Etat**"). Le solde viendra réduire l'endettement net de la Société.
- Cette opération ainsi que l'ensemble des mesures de renforcement du bilan prévues, couplée au redressement attendu de l'EBITDA, permettront d'inscrire la Société dans une trajectoire financière solide. La liquidité financière très importante dont dispose la Société (10,8 milliards d'euros au 31 mars 2022) dans un contexte opérationnel mieux orienté doit permettre de poursuivre le remboursement des aides d'Etat au cours des prochains trimestres. Le remboursement de ces aides contribuera également à l'amélioration du coût de financement de la Société.
- La Société confirme ainsi son objectif de réduction du ratio dette nette / EBITDA, pour atteindre environ 2,0x à 2,5x d'ici 2023.
- L'Etat français, premier actionnaire d'Air France-KLM (28,6%), a informé la Société de son intention de participer à l'Augmentation de Capital de telle manière que son niveau de détention du capital post-opération reste inchangé. Cette souscription si elle se réalise, sera effectuée par compensation avec la créance détenue par l'Etat français au titre des TSS Etat émis en avril 2021 pour un montant d'environ 645 millions d'euros.
- L'Etat néerlandais a informé la Société de son intention de participer à l'Augmentation de Capital de telle manière que son niveau de détention du capital post-opération reste inchangé, sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires de la part du Parlement néerlandais. Afin d'obtenir les autorisations nécessaires dans les délais impartis, l'Etat néerlandais est également dépendant du calendrier du Parlement néerlandais.
- L'opération permettra d'accueillir CMA CGM comme nouvel actionnaire de référence, et partenaire stratégique exclusif dans l'activité cargo, comme annoncé le 18 mai dernier. CMA CGM s'est engagé à souscrire à l'opération pour un montant maximum de 400 millions d'euros (en ce compris l'acquisition des DPS) dans la limite de 9% maximum du capital à l'issue de l'Augmentation de Capital.

- China Eastern Airlines et Delta Air Lines se sont engagés à participer à l'Augmentation de Capital dans le cadre d'une opération blanche en souscrivant à des actions nouvelles sur exercice d'une partie de leurs DPS, par utilisation du produit net de la cession des DPS vendus à CMA CGM.

Benjamin Smith, Directeur Général d'Air France-KLM, a déclaré : « L'opération que nous lançons aujourd'hui vient concrétiser le travail que nous menons depuis plusieurs mois pour consolider notre bilan et renforcer notre autonomie financière. Elle contribuera également à permettre à la Société de retrouver ses marges de manœuvre stratégiques. A mesure que la reprise se confirme et que nos performances économiques se redressent, sous l'effet notamment de l'ambitieux plan de transformation dont les bénéfices structurels sont déjà visibles et se poursuivront, nous voulons être en capacité de saisir toute opportunité dans un secteur aérien en transformation et de pouvoir accélérer nos engagements environnementaux. Aussi, je tiens à remercier nos principaux actionnaires pour leur soutien renouvelé dans le cadre de cette opération, et je me réjouis également d'accueillir CMA CGM à notre capital, comme nouvel actionnaire de référence et partenaire industriel dans nos activités cargo. »

Principaux termes de l'Augmentation de Capital

- Prix de souscription : 1,17 euro par action nouvelle
- Parité de souscription : 3 actions nouvelles pour 1 action existante
- Valeur théorique du droit préférentiel de souscription : 2,345 euros
- Période de négociation des droits préférentiels de souscription : du 25 mai 2022 au 7 juin 2022, inclus
- Période de souscription : du 27 mai 2022 au 9 juin 2022, inclus
- Engagements de souscription : 359 923 919 euros, soit 15,96% du montant total de l'opération (hors intentions de souscription notamment des Etats français et néerlandais)

L'Augmentation de Capital sera réalisée avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires, conformément à la 20e résolution de l'assemblée générale mixte des actionnaires de la Société du 26 mai 2021, et se traduira par l'émission de 1 927 902 102 Actions Nouvelles au prix de souscription de 1,17 euro par action (soit une valeur nominale d'un euro ainsi qu'une prime d'émission de 0,17 euro), à libérer intégralement lors de la souscription, représentant un montant brut, prime d'émission incluse, de 2 255 645 459,34 euros.

Les porteurs d'actions existantes de la Société (les « **Actions** ») enregistrées comptablement sur leur compte-titres à l'issue de la journée comptable du 24 mai 2022 se verront attribuer des DPS qui seront détachés des Actions sous-jacentes le 25 mai 2022. Les Actions existantes de la Société seront ainsi négociées ex-droit à compter du 25 mai 2022. Chaque porteur d'Actions recevra un (1) DPS par Action détenue. 1 DPS permettra la souscription à titre irréductible de 3 Actions Nouvelles, à un prix de souscription de 1,17 euro par Action Nouvelle.

Les souscriptions à titre réductible seront admises. Les Actions Nouvelles éventuellement non souscrites à titre irréductible seront attribuées aux titulaires de DPS ayant passé des ordres de souscription supplémentaires à titre réductible, sous réserve de réduction en cas de sursouscription.

Sur la base du cours de clôture de l'action Air France-KLM sur le marché réglementé d'Euronext Paris (« **Euronext Paris** ») le 20 mai 2022, soit 4,296 euros, la valeur théorique d'un (1) DPS est de 2,345 euros et la valeur théorique de l'action ex-droit s'élève à de 1,951 euro.

A titre indicatif, le prix de souscription des Actions Nouvelles de 1,17 euro par action reflète une décote de 40% par rapport à la valeur théorique de l'action ex-droit de la Société, calculée sur la base du cours de clôture du 20 mai 2022, et une décote de 72,8% par rapport à ce cours.

Ces valeurs ne préjugent ni de la valeur des DPS pendant leur période de négociation ni de la valeur ex-droit des actions de la Société telles qu'elles seront constatées sur le marché.

L'Augmentation de Capital sera ouverte au public en France uniquement.

Intentions et engagements de souscription des principaux actionnaires et partenaires

L'Etat français, le premier actionnaire d'Air France-KLM (qui détient 28,6% du capital et 28,1% des droits de vote de la Société) à la date du présent communiqué, a fait part au conseil d'administration d'Air France-KLM de son intention de participer à titre irréductible à hauteur de la totalité de ses DPS, de telle manière que sa participation au capital après réalisation de l'Augmentation de Capital reste inchangée. Cette souscription s'effectuerait par voie de compensation de créances avec les titres super subordonnés (le TSS Etat). Une partie du TSS Etat sera également remboursée par un rachat à la suite de la réalisation de l'Augmentation de Capital.

L'Etat néerlandais (qui détient 9,3% du capital et 13,8% des droits de vote de la Société) a informé la Société de son intention, de participer à hauteur de la totalité de ses DPS de telle manière que sa participation au capital après réalisation de l'Augmentation de Capital reste inchangée, sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires de la part du Parlement néerlandais. Afin d'obtenir les autorisations nécessaires dans les délais impartis, l'Etat néerlandais est également dépendant du calendrier du Parlement néerlandais.

CMA CGM a conclu le 22 mai 2022 un contrat de vente et d'achat de DPS avec respectivement Delta Air Lines, China Eastern Airlines et les FCPEs afin d'acquérir un total de 70 996 722 DPS, et s'est engagé envers Air France-KLM à (i) exercer ces DPS et à souscrire à titre irréductible pour un montant de 249 198 494,22 euros et à (ii) placer un ordre de souscription à titre réductible pour un nombre supplémentaire de 18 358 086 Actions Nouvelles maximum (ou en exerçant des DPS acquis sur le marché ou hors marché), l'ensemble correspondant à 9% maximum du capital à l'issue de l'Augmentation de Capital. Cet engagement de souscription reste sous réserve que la somme totale du prix de souscription des Actions Nouvelles visées ci-dessus augmenté du prix total des DPS acquis par CMA CGM ne dépasse pas 400 millions d'euros et sans préjudice du taux de réduction qui sera appliqué aux ordres réductibles.

China Eastern Airlines (qui détient 9,6% du capital et 11,4% des droits de vote de la Société) et Delta Air Lines (qui détient 5,8% du capital et 8,6% des droits de vote de la Société), se sont tous deux engagés à participer à l'Augmentation de Capital dans le cadre d'une opération blanche en procédant au reclassement d'une partie de leurs DPS au bénéfice de CMA CGM dans une proportion leur permettant de financer l'exercice du solde de leurs DPS par utilisation du produit net de cette cession (sous réserve d'arrondis) pour un montant total représentant 110 725 424,55 euros.

Les engagements de souscription de CMA CGM (pour la partie irréductible), Delta et China Eastern Airlines décrits ci-dessus sont désignés comme les "**Engagements de Souscription**".

Les FCPEs qui détiennent 2,4% du capital et 3,6% des droits de vote de la Société, ont fait part de leur intention de participer à l'Augmentation de Capital dans le cadre d'une opération blanche en procédant au reclassement d'une partie de leurs DPS au profit de CMA CGM, dans une proportion leur permettant de financer partiellement l'exercice du solde de leurs DPS par utilisation du produit net de cette cession.

Le SPAAK (Stichting Piloten Aandelen Air France - KLM) qui détient 1,7% du capital et 2,5% des droits de vote de la Société, a fait part de son intention de participer à l'Augmentation de Capital dans le cadre d'une opération blanche en procédant au reclassement d'une partie de ses DPS dans une proportion lui permettant de financer l'exercice du solde de ses DPS par utilisation du produit net de cette cession.

Les Engagements de Souscription s'élèvent ensemble à environ 360 millions d'euros et représentent environ 15,96% du montant de l'Augmentation de Capital. Les Engagements de Souscription seront respectivement résiliés dans le cas où le Contrat de Garantie conclu avec les Garants (tel que défini ci-dessous) serait lui-même résilié. Par ailleurs, les Etats français et néerlandais ont fait part à la Société de leur intention de souscrire à l'Augmentation de Capital à hauteur de la totalité de leurs DPS, représentant un complément de 37,94% du montant de l'Augmentation de Capital.

Engagements d'abstention / de conservation

Air France-KLM a consenti à un engagement d'abstention pour une période commençant à la date de signature de Contrat de Garantie et se terminant 180 jours calendaires après la date de règlement-livraison des Actions Nouvelles sous réserve de certaines exceptions.

L'État français, l'Etat néerlandais, China Eastern Airlines et Delta Air Lines ont consenti à un engagement de conservation à compter de l'approbation du Prospectus par l'AMF et jusqu'à l'expiration d'une période de 90 jours calendaires suivant la date de règlement-livraison des Actions Nouvelles, sous réserve de certaines exceptions.

CMA CGM a consenti à la Société un engagement de conservation à compter du règlement-livraison des Actions Nouvelles et jusqu'à l'expiration d'une période de trois ans suivant cette date, étant précisé que CMA CGM pourra céder un maximum de 50% des actions acquises dans le cadre de l'Augmentation de Capital pendant une période additionnelle de trois ans. Cet engagement de conservation prendra fin par anticipation si un accord de coopération ferme et complet en lien avec le fret aérien n'est pas conclu avant le 1er décembre 2022 ou si un tel accord prend fin.

Par ailleurs, CMA CGM s'est engagé durant une période de 10 ans à ne pas acquérir ou souscrire à toute action de la Société émise par la Société, sauf si cette acquisition ne conduit pas une augmentation du pourcentage détenu dans le capital social de la Société, sous réserve de certaines exceptions. L'engagement précise qu'à l'issue d'une période de 5 ans à compter du règlement-livraison des Actions Nouvelles, le Conseil d'administration de la Société pourra modifier cet engagement afin de permettre à CMA CGM d'augmenter sa participation dans le capital de la Société.

En outre, les principaux actionnaires d'Air France-KLM soutiendront une résolution pour la nomination d'un représentant de CMA CGM

au conseil d'administration d'Air France-KLM lors de l'assemblée générale des actionnaires qui se tiendra ce jour.

Dilution

A titre indicatif, un actionnaire détenant 1% du capital social de la Société au 24 mai 2022, et ne participant pas à l'Augmentation de Capital, détiendrait 0,25% du capital social de la Société sur une base non diluée à l'issue de l'Augmentation de Capital.

Garantie

L'Augmentation de Capital a fait l'objet d'un contrat de garantie (le "**Contrat de Garantie**") conclu le 23 mai 2022 entre la Société et un syndicat bancaire comprenant Deutsche Bank, HSBC, Natixis, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank et Société Générale en qualité de Coordinateurs Globaux, Chefs de File et Teneurs de Livre Associés (ensemble, les "**Coordinateurs Globaux**"), ABN AMRO Bank N.V., Banco Santander, S.A., Citigroup, Coöperatieve Rabobank U.A., en qualité de Chefs de File et Teneurs de Livre Associés (les "**Teneurs de Livre Associés**") et Crédit Industriel et Commercial S.A., MUFG Securities (Europe) N.V. et SMBC Bank EU AG, en qualité de Co-Chefs de File (les "**Co-Chefs de File**" et, ensemble avec les Coordinateurs Globaux et les Teneurs de Livre Associés, les "**Garants**"). Aux termes de ce Contrat de Garantie, les Garants ont pris l'engagement, conjointement et sans solidarité entre eux, de souscrire des Actions Nouvelles non souscrites à l'issue de la période de souscription, de telle manière que l'Augmentation de Capital, après prise en compte des Engagements de Souscription, (à titre irréductible uniquement), en numéraire à hauteur d'un montant global de 359 923 918,77 euros qui représentent 15,96% de l'émission proposée, soit souscrite en intégralité.

Ce contrat ne constitue pas une garantie de bonne fin au sens de l'article L.225-145 du Code de commerce. Ce contrat pourra être résilié par les Coordinateurs Globaux pour le compte des Garants jusqu'à (et y compris) la date de règlement-livraison, sous certaines conditions et dans certaines circonstances, notamment en cas d'inexactitude des déclarations et garanties, de non-respect de l'un de ses engagements par la Société, de non-réalisation des conditions suspensives usuelles, de changement défavorable significatif dans la situation de la Société et de ses filiales ou de survenance d'événements nationaux ou internationaux. En cas de résiliation du Contrat de Garantie conformément à ses stipulations, l'Augmentation de Capital sera alors annulée.

Calendrier indicatif de l'Augmentation de Capital

Les DPS seront détachés le 25 mai 2022 et négociés sur les marchés réglementés d'Euronext Paris sous le code ISIN FR0014008ZE6 du 25 mai 2022 au 7 juin 2022 inclus. Les DPS non exercés deviendront caducs de plein droit à la fin de la période de souscription, c'est-à-dire le 9 juin 2022 à la clôture de la séance de bourse. La période de souscription des Actions Nouvelles s'étendra du 27 mai 2022 jusqu'à la clôture de la séance de bourse le 9 juin 2022. Le résultat des souscriptions sera communiqué le 14 juin 2022.

Le règlement-livraison des Actions Nouvelles et le début de la négociation sur Euronext Paris et Euronext Amsterdam devraient avoir lieu le 16 juin 2022. Les Actions Nouvelles porteront jouissance courante et donneront droit, à compter de leur émission, à toutes les distributions effectuées par la Société, elles seront, dès leur émission, immédiatement assimilées aux actions existantes de la Société et seront négociées sur la même ligne de cotation sous le même code ISIN FR0000031122.

Facteurs de risques

Il est également recommandé aux investisseurs potentiels d'examiner attentivement les facteurs de risques mentionnés au chapitre 3.1 "*Facteurs de risques*" du Document d'Enregistrement Universel 2021, au chapitre 2 "*Facteurs de risques*" de l'Amendement au Document d'Enregistrement Universel 2021 et au chapitre 2 "*Facteurs de risques*" de la Note d'Opération. En cas de matérialisation de tout ou partie de ces facteurs de risques, les activités, les finances, les résultats ou la capacité à atteindre les objectifs de la Société pourraient être affectés négativement et la valeur des titres de la Société pourraient également être affectée.

Mise à disposition du Prospectus

Le prospectus (le "**Prospectus**") a été approuvé par l'*Autorité des marchés financiers* (l'"**AMF**") sous le numéro 22-172 le 23 mai 2022 et est constitué (i) du *document d'enregistrement universel* 2021 de la Société déposé auprès de l'AMF le 4 April 2022 sous le numéro D.22-0236 (le "**Document d'Enregistrement Universel 2021**"), (ii) de l'amendement au Document d'Enregistrement Universel 2021 déposé auprès de l'AMF le 23 mai 2022 sous le numéro D.22-0236-A01, (iii) de la note d'opération datée du 23 mai 2022 (la "**Note**

d'Opération"), et (iv) du résumé du Prospectus (inclus dans la Note d'Opération).

Le Prospectus est disponible sur les sites de l'AMF (www.amf-france.org) et de la Société (www.airfranceklm.com). Des exemplaires du Prospectus seront disponibles gratuitement au siège de la Société, situé à l'adresse 2, rue Robert Esnault-Pelterie, 75007 Paris, France.

Il est conseillé aux investisseurs potentiels de lire le Prospectus avant de prendre une décision d'investissement afin de comprendre pleinement les risques et avantages potentiels liés à la décision d'investir dans les valeurs mobilières. L'approbation du Prospectus par l'AMF ne doit pas être considérée comme un avis favorable sur les valeurs mobilières offertes ou admises à la négociation sur un marché réglementé

14 juin 2022

Air France-KLM annonce le succès de son augmentation de capital de 2,256 milliards d'euros

- L'augmentation de capital a suscité une forte demande de la part des actionnaires existants et de nouveaux investisseurs, pour un montant total de 2,6 milliards d'euros
- Les Etats français et néerlandais ont participé à hauteur de leurs droits, leur participation restant inchangée, réitérant ainsi leur confiance dans les performances d'Air France-KLM
- CMA CGM devient un nouvel actionnaire stratégique de référence avec une participation de 9,0% au capital d'Air France-KLM
- Le produit net de l'émission sera affecté principalement au remboursement accéléré des aides d'Etat et à la réduction des coûts financiers qui y sont liés, ainsi qu'à la réduction de l'endettement net d'Air France-KLM

Air France-KLM (la « Société ») annonce le succès de son augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription (le « DPS ») dont le lancement a été annoncé le 24 mai 2022 (l'« **L'Augmentation de Capital** »). A l'issue de la période de souscription, qui s'est achevée le 9 juin 2022, la demande totale s'est élevée à environ 2 240 millions d'actions, soit près de 2,261 milliards d'euros. L'opération a été sursouscrite avec un taux de souscription d'environ 116%:

- 1 831 278 510 actions nouvelles ont été souscrites à *titre irréductible*, représentant environ 95% des actions nouvelles à émettre ;
- la demande à *titre réductible* a porté sur 409 004 428 actions nouvelles et ne sera en conséquence que partiellement allouée à hauteur de 96 623 592 actions nouvelles.

Le produit brut de l'Augmentation de Capital s'élève à 2 256 millions d'euros (dont 1 611 millions d'euros souscrit 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.

Benjamin Smith, CEO d'Air France-KLM a déclaré : « *Le succès de notre augmentation de capital est une démonstration forte de la confiance de nos actionnaires existants et des nouveaux investisseurs dans les perspectives d'Air France-KLM. Cette opération, qui s'inscrit dans le cadre d'une stratégie plus large de transformation et de réorganisation de notre Groupe, nous permettra de renforcer notre bilan et d'accroître notre flexibilité stratégique. Dans un contexte de forte demande de voyages, Air France-KLM continuera à mettre en œuvre sa feuille de route stratégique axée sur une rentabilité et une durabilité accrues, tout en répondant aux attentes de ses clients, en respectant ses engagements en matière de RSE et saisissant les opportunités qui se présenteront avec la reprise du secteur des compagnies aériennes.* »

Impact de l'Augmentation de Capital sur la répartition du capital social

A l'issue du règlement-livraison de l'Augmentation de Capital, le capital social d'Air France-KLM s'élèvera à 2 570 536 136 actions d'une valeur nominale de 1€ chacune.

Le tableau ci-dessous présente la structure actionnariale d'Air France-KLM une fois le règlement-livraison effectué :

| | % du capital (après l'Augmentation de Capital) | % des droits de vote (après l'Augmentation de Capital) | % du capital (au 30 avril 2022) | % des droits de vote (au 30 avril 2022) |
|-----------------------------------|--|--|---------------------------------------|---|
| Nombre d'actions / droits de vote | 2 570 536 136 | 2 798 982 387 | 642 634 034 | 871 080 285 |
| État français | 28,6% | 28,5% | 28,6% | 28,1% |
| État néerlandais | 9,3% | 10,7% | 9,3% | 13,8% |
| CMA CGM | 9,0% | 8,3% | 0% | 0,0% |

| | | | | |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| China Eastern Airlines ²⁸ | 4,7% | 5,6% | 9,6% | 11,4% |
| Delta Air Lines, Inc ²⁹ | 2,9% | 4,0% | 5,8% | 8,6% |
| Auto contrôle | 0,05% | 0,1% | 0,2% | 0,3% |
| Autres | 45,5% | 42,9% | 46,5% | 37,8% |

Objet de l'Augmentation de Capital

Comme annoncé le 17 février dernier et détaillé dans le communiqué de presse du 24 mai 2022, cette opération concerne la mise en œuvre de nouvelles mesures de recapitalisation, suite à l'augmentation de capital réalisée en 2021.

- Le produit net de l'émission sera affecté au remboursement des titres super subordonnés émis en avril 2021 et détenus par l'Etat français ainsi qu'au renforcement des fonds propres de la Société. Comme annoncé à l'occasion de la publication des résultats annuels le 17 février 2022, la Société souhaite se libérer des conditions posées par le cadre temporaire de la Commission européenne suite au Covid-19 et affectera environ 1,7 milliard d'euros au remboursement des « aides de recapitalisation Covid-19 » sous la forme de titres super subordonnés émis par la Société en avril 2021 (le « TSS Etat »), par compensation de créances et remboursement. Le solde (environ 0,6 milliards d'euros) viendra réduire l'endettement net.
- Cette opération marque une étape importante dans l'exécution du programme d'émission d'actions et de quasi fonds propres d'un montant maximal de 4 milliards d'euros destiné à renforcer le bilan, comme annoncé le 17 février. Dans le contexte d'une amélioration attendue des performances de la Société, et la cible d'une marge opérationnelle de 7 à 8 % d'ici 2024, la Société est confiante qu'aucune autre mesure dilutive ne sera nécessaire. La liquidité financière dont dispose la Société (10,8 milliards d'euros au 31 mars 2022) et les perspectives prometteuses permettront à Air France-KLM de poursuivre le remboursement des aides d'Etat, ce qui contribuera également à l'amélioration du coût de financement de la Société.
- La Société confirme ainsi son objectif de réduction du ratio dette nette/EBITDA, pour atteindre environ 2,0x à 2,5x d'ici 2023.

Souscription des principaux actionnaires et partenaires

L'Etat français, premier actionnaire d'Air France-KLM (avec 28,6% du capital de la Société et 28,1% des droits de vote), a participé à titre irréductible à hauteur de la totalité de ses DPS, correspondant à une souscription à 551 404 728 Actions Nouvelles. Sa participation au capital de la Société à la suite de l'Augmentation de Capital reste inchangée. Cette souscription s'est effectuée par voie de compensation avec une partie de la créance détenue par l'Etat français au titre des TSS Etat émis en avril 2021.

L'Etat néerlandais a participé à titre irréductible à hauteur de la totalité de ses DPS, correspondant à une souscription à 180 000 000 Actions Nouvelles. Sa participation au capital de la Société à la suite de l'Augmentation de Capital reste inchangée.

CMA CGM, partenaire stratégique exclusif dans l'activité cargo, devient un nouvel actionnaire de référence, avec une participation au capital s'élevant à 231 348 252 Actions Nouvelles à titre irréductible (via l'exercice des DPS acquis auprès de China Eastern Airlines, Delta Airlines et les FCPEs, ainsi que dans le 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 pour un montant global d'environ 110,7 millions d'euros, 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 DPS au profit de CMA CGM. Cela porte leur participation respective à 4,7% et 2,9% du capital de la Société à la suite de l'Augmentation de Capital.

Les FCPEs ont participé à l'Augmentation de Capital dans le cadre d'une opération blanche en procédant au reclassement d'une partie de leurs DPS au profit de CMA CGM, dans une proportion leur permettant de financer partiellement l'exercice du solde de leurs DPS par l'utilisation du produit net de cette cession.

²⁸Par l'intermédiaire de Eastern Airlines Industry Investment (Luxembourg) Company Limited

²⁹Par l'intermédiaire de DAL Foreign Holdings CV

Le SPAAK (Stichting Piloten Aandelen Air France - KLM) a participé à l'Augmentation de Capital dans le cadre d'une opération blanche en souscrivant à des actions nouvelles en procédant au reclassement d'une partie de ses DPS.

Calendrier indicatif

Le règlement-livraison des Actions Nouvelles et le début de la négociation sur Euronext Paris et Euronext Amsterdam devraient avoir lieu le 16 juin 2022. Les Actions Nouvelles porteront jouissance courante et donneront droit, à compter de leur émission, à toutes les distributions effectuées par la Société, elles seront, dès leur émission, immédiatement assimilées aux actions existantes et seront négociées sur la même ligne de cotation sous le même code ISIN FR0000031122.

Engagement d'abstention / de conservation

Air France-KLM a consenti à un engagement d'abstention pour une période commençant à la date de signature de Contrat de Garantie et se terminant 180 jours calendaires après la date de règlement-livraison des actions nouvelles sous réserve de certaines exceptions.

L'Etat français, l'Etat néerlandais, China Eastern Airlines et Delta Air Lines ont consenti à un engagement de conservation à compter de l'approbation du Prospectus par l'Autorité des Marchés Financiers (l'« AMF ») et jusqu'à l'expiration d'une période de 90 jours calendaires suivant la date de règlement-livraison des actions nouvelles, sous réserve de certaines exceptions.

CMA CGM a conclu avec la Société un engagement de conservation à compter du règlement-livraison des actions nouvelles et jusqu'à l'expiration d'une période de trois ans suivant cette date, étant précisé que CMA CGM pourra céder un maximum de 50% des actions acquises dans le cadre de l'Augmentation de Capital pendant une période additionnelle de trois ans. Cet engagement de conservation prendra fin par anticipation si un accord de coopération ferme et complet en lien avec le fret aérien n'est pas conclu avant le 1er décembre 2022 ou si un tel accord prend fin.

Par ailleurs, CMA CGM s'est engagé à ne pas acquérir ou souscrire à toute action de la Société émise par la Société durant une période de 10 ans, sauf si cette acquisition ne conduit pas une augmentation de sa participation dans le capital social de la Société, sous réserve de certaines exceptions. L'engagement précise qu'à l'issue d'une période de 5 ans à compter du règlement-livraison des actions nouvelles, le Conseil d'administration de la Société pourra modifier cet engagement afin de permettre à CMA CGM d'augmenter sa participation dans le capital de la Société.

La nomination de Rodolphe Saadé en tant que membre du Conseil d'administration pour un mandat de quatre ans a été approuvée lors de l'assemblée générale des actionnaires qui s'est tenue le 24 mai 2022 et sera effective dès l'obtention des autorisations réglementaires.

L'opération d'Augmentation de Capital a été menée par Deutsche Bank, HSBC, Natixis, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank et Société Générale en qualité de Coordinateurs Globaux, Chefs de File et Teneurs de Livre Associés, ABN AMRO Bank N.V., Banco Santander, S.A., Citigroup et Coöperatieve Rabobank U.A en qualité de Chefs de File et Teneurs de Livre Associés et Crédit Industriel et Commercial S.A., MUFG Securities (Europe) N.V. et SMBC Bank EU AG en qualité de Co-Chefs de File.

Facteurs de risques

Il est également recommandé aux investisseurs potentiels d'examiner attentivement les facteurs de risques mentionnés au chapitre 3.1 "Facteurs de risques" du Document d'Enregistrement Universel 2021, au chapitre 2 "Facteurs de risques" de l'amendement au Document d'Enregistrement Universel 2021 et au chapitre 2 "Facteurs de risques" de la Note d'Opération. En cas de matérialisation de tout ou partie de ces facteurs de risques, les activités, les finances, les résultats ou la capacité à atteindre les objectifs de la Société pourraient être affectés négativement et la valeur des titres de la Société pourraient également être affectée.

Mise à disposition du Prospectus

Le prospectus (le "**Prospectus**") a été approuvé par l'AMF sous le numéro 22-0172 le 23 mai 2022 et est constitué (i) du *document d'enregistrement universel* 2021 de la Société déposé auprès de l'AMF le 4 avril 2022 sous le numéro D.22-0236 (le "**Document d'Enregistrement Universel 2021**"), (ii) de l'amendement au Document d'Enregistrement Universel 2021 déposé auprès de l'AMF le 23 mai 2022 sous le numéro D.22-0236-A01, (iii) de la *note d'opération* datée du 23 mai 2022 (la "**Note d'Opération**"),

et (iv) du résumé du Prospectus (inclus dans la Note d'Opération).

Le Prospectus est disponible sur les sites de l'AMF (www.amf-france.org) et de la Société (www.airfranceklm.com). Des exemplaires du Prospectus seront disponibles gratuitement au siège de la Société, situé au 2, rue Robert Esnault-Pelterie, 75007 Paris, France.

Il est conseillé aux investisseurs potentiels de lire le Prospectus avant de prendre une décision d'investissement afin de comprendre pleinement les risques et avantages potentiels liés à la décision d'investir dans les valeurs mobilières. L'approbation du Prospectus par l'AMF ne doit pas être considérée comme un avis favorable sur les valeurs mobilières offertes ou admises à la négociation sur un marché réglementé.

Le 30 juin 2022 - KLM rembourse le reste de son prêt au gouvernement néerlandais

KLM Royal Dutch Airlines remboursera en 2020 la dernière tranche de 277 millions d'euros des prêts obtenus auprès du gouvernement néerlandais et des banques. KLM a emprunté un total de 942 millions d'euros sur la facilité de crédit de 3,4 milliards d'euros. Ce remboursement signifie que, deux ans plus tard, KLM aura remboursé toutes les parties qu'elle a utilisées de l'ensemble des prêts reçus pour faire face à la crise de Covid-19 et pour préserver son avenir.

Divers facteurs, dont le départ de 6 000 membres du personnel de KLM, une forte réduction des coûts, la suppression des restrictions de voyage et la hausse de la demande de billets d'avion, ont permis à KLM d'effectuer deux remboursements au début de l'année sur le montant total du prêt de 942 millions d'euros.

En trois étapes, le montant total a maintenant été remboursé. KLM a versé 311 millions d'euros aux banques le 3 mai et 354 millions d'euros supplémentaires le 3 juin, remboursant ainsi la totalité de la somme des prêts bancaires de 665 millions d'euros. En remboursant maintenant les 277 millions d'euros restants, KLM a également remboursé la partie du prêt émis par le gouvernement néerlandais.

KLM est extrêmement reconnaissante envers le gouvernement néerlandais et les banques pour leur soutien durant la pandémie. En remboursant ses prêts aussi rapidement que possible, KLM montre qu'elle prend ses responsabilités au sérieux et qu'elle tient ses promesses envers ses partenaires financiers, le gouvernement et la société.

DEVELOPPEMENT DURABLE

Le 28 juin 2022 - Publication du Rapport Développement Durable 2021 du Groupe Air France-KLM

Ce rapport, 100% digital, présente les nombreuses actions réalisées par le Groupe pour accélérer sa transition environnementale et faire progresser la diversité et l'inclusion dans l'ensemble de ses métiers. En parallèle, Air France-KLM présente « Destination Sustainability », un programme regroupant ses ambitions en matière de responsabilité sociétale d'entreprise (RSE) et reposant sur deux piliers : l'environnement et les défis posés par l'urgence climatique d'une part et l'Humain d'autre part, en portant au plus haut les valeurs de respect, d'égalité et de tolérance.

Dans un contexte qui reste perturbé par les suites de la crise sanitaire et les tensions internationales, Air France-KLM entend renforcer son engagement pour un transport aérien plus durable. Il se fonde pour cela sur une approche scientifique et les critères rigoureux validés par l'organisme indépendant de référence SBTi. Au-delà de l'engagement d'atteindre zéro émission nette de CO₂ en 2050, Air France-KLM vise une réduction de ses émissions par passager-km de 30 % par rapport à 2019. Le Groupe s'engage également à utiliser au minimum 10 % de Carburant d'Aviation Durable d'ici 2030, bien au-delà du mandat réglementaire envisagé dans le cadre de l'initiative « Refuel EU » pour les vols au départ de l'Europe.

Pour illustrer leur engagement fort pour un transport aérien plus responsable, les compagnies du Groupe Air France-KLM se mobilisent à l'occasion des « Connecting Europe Days », événement organisé du 28 au 30 juin, à Lyon par la Commission européenne pour échanger sur les politiques de transport et favoriser une mobilité durable. Le 28 juin, cinq vols opérés par Air France, KLM et Transavia s'envoleront vers leur destination en emportant 30 % de carburant d'aviation durable.

La responsabilité sociale et sociétale est le second pilier de la stratégie portée par « Destination Sustainability ». Avec plus de 71 000 salariés, le Groupe Air France-KLM est un employeur de premier plan, déterminé à encourager une culture toujours plus inclusive et à lutter contre toutes les formes de discrimination et d'inégalité au travail. Cet engagement trouve une illustration forte avec le sujet de l'égalité femme – homme : un tiers des postes du Comité Exécutif du Groupe devra être occupé par des femmes et celles-ci devront représenter 40 % des postes de direction d'ici 2030.

« En 2021, le groupe Air France-KLM a pu compter sur ses 71 000 salariés et leur engagement sans faille. Le rapport que nous publions aujourd'hui est le résultat de leurs actions et de leurs efforts pour positionner notre Groupe à l'avant-garde d'un secteur »

qui se réinvente. Notre programme « Destination Sustainability » incarne notre volonté de nous positionner comme un leader de l'aviation durable » a déclaré Benjamin Smith, Directeur général du Groupe Air France–KLM.

Autres

Le 24 mai 2022 - AIR FRANCE PRÉPARE UNE NOUVELLE CABINE LA PREMIÈRE

Après avoir dévoilé un nouveau standard de confort en cabine Business long-courrier, Air France annonce aujourd'hui travailler à la conception d'une cabine de voyage La Première totalement inédite. La compagnie confirme ainsi sa volonté de continuer à offrir son service le plus exclusif et élégant, régulièrement récompensé pour sa qualité et son excellence.

Entré dans sa phase de design, ce nouveau concept sera dévoilé durant la saison hiver 2023/2024. La future cabine entend être la plus longue du marché et proposer jusqu'à 3 espaces de vie modulables et totalement privatifs pour un voyage toujours plus exceptionnel : un siège, une méridienne et un lit entièrement plat. Elle sera proposée sur un nombre d'appareils plus important qu'actuellement.

« La Première concentre le plus haut niveau d'excellence à la française et fait intrinsèquement partie de l'ADN d'Air France. Même au plus fort de la crise Covid, nous avons pu observer l'attractivité d'une telle offre pour nos clients, particulièrement sur l'axe nord-atlantique, sur lequel le taux d'occupation en cabine La Première est aujourd'hui plus élevé qu'en 2019. Nous avons hâte de dévoiler cette nouvelle cabine qui promet d'être au plus haut niveau mondial » a déclaré Benjamin Smith, Directeur Général d'Air France-KLM.

Ce projet d'envergure s'inscrit dans la stratégie de montée en gamme d'Air France, qui couvre également le renouvellement de la flotte, la rénovation des salons ou encore le développement d'une offre de restauration plus durable, signée par des chefs étoilés en cabines Business et La Première.

Inaugurées en 2014, les suites La Première d'Air France sont aujourd'hui proposées sur certains Boeing 777-300 et s'envolent cet été vers des destinations emblématiques en Amérique du Nord, Amérique du Sud, Afrique et au Moyen-Orient.

1.1.5 Perspectives et événements post clôture

Perspectives

Air France et KLM sont parmi les compagnies aériennes les plus actives en réponse à la reprise des voyages, avec une capacité au deuxième trimestre pour l'activité réseau passage à un indice de 82%. Malgré les efforts d'anticipation initiés depuis janvier pour préparer la croissance de trafic attendue cet été, des difficultés opérationnelles sont apparues en Europe et aux Etats-Unis en raison principalement du manque de personnel dans les aéroports.

Air France et KLM mettent tout en oeuvre pour atténuer l'impact de ces difficultés opérationnelles, et conserver la confiance de nos clients. Pour ce trimestre, cela a donné lieu à des coûts de compensation supplémentaires à hauteur de de 70 millions d'euros.

Capacité

Dans ce contexte de reprise, le Groupe prévoit une capacité en sièges-kilomètres offerts pour l'activité passage du réseau Air France-KLM à un indice de l'ordre de :

- 80% à 85% au troisième trimestre 2022
- 85% à 90% au quatrième trimestre 2022
- Environ 80% pour l'ensemble de l'année 2022

Ces indices sont à comparer à la même période en 2019.

La capacité de Transavia en sièges-kilomètres offerts est prévue à un indice supérieur à 100 pour l'ensemble de l'année, ainsi qu'aux troisième et quatrième trimestres 2022 par rapport à 2019.

Yield

L'environnement du yield devrait rester favorable pour le reste de l'année 2022 avec une forte demande estivale entraînant des niveaux de yield supérieurs à 2019.

Résultat d'exploitation attendu

- Nettement positif au troisième trimestre 2022
- Positif en 2022, pour la première fois depuis 2019

Liquidités

Au 30 juin 2022, le Groupe dispose d'un niveau de liquidités et de lignes de crédit élevé, à 11,9 milliards d'euros.

Les investissements nets pour l'année 2022 sont estimés à environ 2,5 milliards d'euros, dont 80 % pour ou liés à la flotte, et 20 % à l'informatique et aux activités au sol.

Air France-KLM a pris des mesures importantes pour assainir sa trajectoire financière

- En février, Air France-KLM a annoncé son intention de prendre un ensemble de mesures de renforcement des fonds propres à hauteur de jusqu'à 4 milliards d'euros.
- Plus tard en juin, le groupe a réalisé avec succès une émission de droits de 2,3 milliards d'euros, qui a vu CMA-CGM devenir un nouvel actionnaire stratégique et un partenaire commercial de référence dans l'activité cargo. Air France-KLM / Air France a remboursé 1,6 milliard d'euros d'obligations perpétuelles de l'État français (coupon inclus), avec l'objectif de rembourser au plus tôt au moins 75%.
- Dans le même temps, KLM a entièrement remboursé la RCF soutenue par l'État et le prêt direct de l'État néerlandais pour un montant de 942 millions d'euros. La RCF et le prêt d'État de 2,4 milliards d'euros restent disponibles. KLM prévoit de renforcer son bilan grâce à des résultats nets positifs et d'autres mesures de fonds propres sont envisagées.
- Le 28 juillet, Air France-KLM et Apollo ont conclu un investissement de 500 millions d'euros par Apollo Funds pour financer une filiale *ad hoc* d'Air France possédant un pool de moteurs de rechange, selon l'accord signé le 13 juillet. Conformément aux exigences de l'article 77 bis du "Cadre temporaire pour les aides d'État - Mesures de recapitalisation" de la Commission européenne, le produit de l'investissement sera utilisé pour poursuivre le remboursement des obligations perpétuelles de l'État français émises fin avril 2021.
- Plus tard en 2022-2023, le Groupe envisagera une éventuelle émission d'obligations hybrides pour un montant pouvant atteindre 1,2 milliard d'euros sous réserve des conditions de marché.

La restauration des fonds propres négatifs se fera grâce aux bénéfices nets et à des projets de quasi/fonds propres.

Evènements post clôture

Le 5 juillet 2022 - Air France-KLM signe un accord avec CFM International pour la motorisation de sa future flotte d'appareils de la famille Airbus A320neo

Air France-KLM annonce aujourd'hui la signature d'un accord avec CFM International portant sur l'acquisition de 200 moteurs LEAP 1-A pour équiper sa future flotte d'Airbus A320neo et A321neo.

Cette décision fait suite à la commande, annoncée en décembre dernier, de 100 appareils de la famille Airbus A320neo - avec des droits d'acquisition pour 60 appareils supplémentaires, afin de renouveler les flottes de KLM et Transavia Pays-Bas, et de renouveler et de faire croître celle de Transavia France.

Fabriqué par CFM International - une joint-venture à 50% entre GE Aviation et Safran Aircraft Engines - le moteur LEAP-1A est un moteur de dernière génération, qui contribue à la performance globale et à l'efficacité des avions de la famille Airbus A320neo.

CFM International fournit déjà au Groupe des moteurs pour ses flottes de Boeing 737 NG (CFM56-7B) et d'Airbus A320ceo (CFM56-5B).

Benjamin Smith, Directeur général d'Air France-KLM, a déclaré : *"Air France-KLM met tout en œuvre pour améliorer sa performance économique et environnementale. Les avions de dernière génération comme nos futurs A320neo et A321neo permettent une réduction de 10% du coût unitaire, émettent 15% de CO₂ en moins et leur empreinte sonore est divisée par deux, en partie grâce à leurs moteurs particulièrement performants. Grâce à l'accord que nous signons aujourd'hui, Air France-KLM et CFM International poursuivent leur relation de longue date et s'allient pour rendre l'aviation plus durable."*

Gaël Méheust, Président-directeur général de CFM International a déclaré : *Nous sommes honorés de renforcer notre partenariat avec l'un des plus grands acteurs du secteur et de faire partie intégrante de la stratégie de développement durable d'Air France-KLM. La confiance renouvelée d'Air-France-KLM est une reconnaissance importante des performances du moteur LEAP en termes de durabilité et d'efficacité énergétique. Nous sommes impatients de voir le LEAP équiper les nouveaux appareils commandés par KLM, Transavia Pays-Bas et Transavia France.*

Le 13 juillet 2022 - Air France-KLM et Apollo signent un accord définitif en vue d'un investissement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle d'Air France spécialement constituée, propriétaire de moteurs de rechange

Air France-KLM et Apollo Global Management (NYSE: APO) annoncent aujourd'hui la signature d'un accord définitif permettant à des fonds et entités gérés par Apollo de réaliser un investissement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle d'Air France spécialement constituée (ad hoc), qui sera propriétaire d'un parc de moteurs de rechange dédié aux activités Ingénierie et Maintenance de la compagnie.

En vertu de cet accord, les entités affiliées d'Apollo souscriront à des obligations perpétuelles émises par la filiale opérationnelle spécialement constituée, qui seront comptabilisées comme des fonds propres selon les normes IFRS. Le produit de la transaction permettra à Air France-KLM et à Air France de continuer à rembourser les obligations perpétuelles de l'Etat français, conformément à l'article 77 bis de « l'Encadrement Temporaire des mesures d'aides d'État » de la Commission européenne « visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de l'épidémie de Covid-19 », poursuivant ainsi le remboursement de l'aide de l'Etat français.

Cette transaction permettra à Air France-KLM de réduire ses coûts de financement. Les obligations perpétuelles porteront un intérêt de 6% au cours des trois premières années, après quoi des augmentations progressives et un plafond seront appliqués. Air France aura la possibilité de rembourser les obligations à tout moment au-delà de la troisième année.

Cette structure n'entraînera aucun changement sur la propriété, les aspects opérationnels et sociaux de l'activité Ingénierie et Maintenance d'Air France. Elle pourrait également contribuer à financer l'acquisition future de moteurs de rechange supplémentaires dans le cadre du programme de renouvellement de la flotte d'Air France. Il n'y aura pas de changement dans la façon dont Air France utilise les moteurs de rechange, et aucun impact sur les contrats des employés d'Air France ou d'Air France-KLM.

La transaction, qui devrait être finalisée dans le courant du mois de juillet, fait partie des mesures de recapitalisation annoncées le 17 février 2022.

Deutsche Bank AG et Skadden, Arps, Slate, Meagher & Flom LLP agissent en tant que conseillers financiers et juridiques exclusifs d'Air France-KLM. Apollo Global Management a été conseillé par Milbank LLP et Jeantet en tant que conseillers juridiques.

1.1.6 Facteurs de risques

Les facteurs de risques auxquels est exposé le groupe Air France – KLM sont décrits dans le Document d'Enregistrement Universel 2021 déposé le 4 avril 2022 sous le numéro D.22-0260 auprès de l'AMF et amendé le 24 mai 2022 (Chapitre 3 "Facteurs de risque"). A l'exception de ce qui suit, la nature de ces risques n'a pas connu d'évolution significative au cours du premier semestre de l'exercice 2022.

Toutefois, suite à l'annonce de l'intention du gouvernement néerlandais le 24 juin 2022 de réduire la capacité maximale de mouvements de vols à l'aéroport de Schiphol, le facteur de risque intitulé " Perte de créneaux de vol ou manque d'accès aux créneaux de vol" (section 3.1.2.3) est mis à jour comme suit :

3.1.2.3 Risques de perte de créneaux horaires ou de non-accès à des créneaux horaires

Description du risque

La desserte des grands aéroports européens, compte tenu de leur saturation, est subordonnée à l'obtention de créneaux horaires qui sont attribués dans les conditions définies par le Règlement n° 95/93 du Conseil des ministres de la Commission Européenne. En application de ce texte, la série de créneaux horaires détenus par un transporteur aérien doit être utilisée à hauteur de 80 % au moins sur la période pour laquelle ils ont été attribués. Les créneaux non utilisés sont perdus par ce transporteur et versés dans un *pool*. Le texte ne prévoit pas de dérogation à cette règle lorsque, par suite d'une chute brutale du trafic consécutive à des événements exceptionnels, les transporteurs aériens sont amenés à réduire sensiblement leur activité et à ne plus utiliser les créneaux à concurrence de 80 % sur la période considérée. Cependant, la Commission Européenne peut modifier le Règlement n° 95/93 pour déroger temporairement à la règle de la perte de créneaux inutilisés, comme elle l'a fait à diverses reprises.

Dans le cadre de la crise sanitaire liée au Covid-19, le Règlement n° 95/93 a ainsi été adapté pour la période du 1^{er} mars 2020 au 24 octobre 2020 afin que les créneaux attribués pour cette période soient considérés comme ayant été exploités par le transporteur aérien. Compte tenu de la crise sanitaire persistante et de la faible demande de transport aérien dans les mois à venir, la Commission Européenne a décidé, le 14 octobre 2020, d'étendre cette exception à toute la saison hivernale, jusqu'au 27 mars 2021. La Commission Européenne a adopté le 16 février 2021 un nouvel amendement au Règlement régissant l'attribution des créneaux horaires qui prévoit le maintien possible de l'assouplissement des règles d'utilisation habituelles des créneaux horaires compte tenu de la crise. Ces dispositions sont applicables jusqu'à la fin de la saison d'été 2022. Les paramètres précis sont définis à l'occasion de chaque saison aéronautique en fonction de la situation sanitaire, et des dispositions spécifiques d'allègement des contraintes ont été prises pour la saison d'été 2021. En juillet 2021, la Commission Européenne a encore modifié le Règlement sur les créneaux horaires en prolongeant l'allègement des créneaux jusqu'à l'hiver 2021, en fixant à 50 % l'exigence d'utilisation des créneaux pour que les compagnies aériennes puissent bénéficier de la préséance historique. Enfin, la Commission a adopté en décembre 2021 une nouvelle extension des règles d'allègement des créneaux horaires de l'été 2022. Au lieu de l'exigence normale d'utilisation d'au moins 80 % d'une série de créneaux horaires donnés, les compagnies aériennes doivent maintenant en utiliser 64 % pour conserver leurs droits historiques sur ces créneaux.

Toute perte de créneaux de vol ou tout manque d'accès aux créneaux de vol en raison d'un nombre limité de créneaux ou d'une saturation pourrait avoir un impact en termes de part de marché, de résultats et même de croissance. Dans ce contexte, il est à souligner que le gouvernement néerlandais a annoncé le 24 juin 2022 son intention de réduire la capacité maximale de l'aéroport de Schiphol à 440.000 mouvements de vol par an, soit une réduction de 12% par rapport aux 500.000 actuels, à compter de novembre 2023.

Principes et dispositifs de gestion

Air France – KLM met en œuvre avec attention les dispositions du Règlement européen sur l'allocation des créneaux horaires garantissant à un transporteur de pouvoir conserver l'usage de ces créneaux d'une saison sur l'autre dès lors qu'il a été utilisé 80 % du temps hors circonstances exceptionnelles. Air France et KLM s'assurent par ailleurs auprès de leurs autorités nationales de la mise à disposition régulière sur leurs plateformes de correspondance principales des capacités nécessaires à la croissance du Groupe. Elles s'assurent également auprès de leurs autorités nationales et européennes que la révision du Règlement européen actuel ne limite pas l'accessibilité des créneaux horaires. Enfin, elles s'assurent que des provisions spécifiques sont prévues dans le cadre de la crise du Covid-19 afin de préserver leurs portefeuilles de créneaux dans le monde, bien que n'étant pas en position d'exploiter de nombreux vols compte tenu des mesures sanitaires prises par les autorités publiques.

L'impact potentiel et les mesures à prendre par KLM suite à l'annonce du gouvernement néerlandais de son intention de réduire la capacité maximale de l'aéroport de Schiphol sont en cours d'investigation.

1.1.7 Parties liées

Les informations concernant les parties liées font l'objet de la Note 26 aux comptes consolidés.

1.2 GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

1.2.1 Le Conseil d'administration

Au 30 juin 2022, le Conseil d'administration comprend dix-neuf membres dont :

- seize administrateurs nommés par l'Assemblée générale ³⁰
- un représentant de l'État français nommé par arrêté ministériel ³¹ ; et
- deux représentants des salariés dont un nommé par le Comité de Groupe Français et l'autre par le Comité d'entreprise européen ³².

Au cours du premier semestre 2022, la composition du Conseil d'administration a évolué comme suit :

| Départ | Nomination | Renouvellement |
|--|---|--|
| Paul Farges ⁽¹⁾ Assemblée générale du 24 mai 2022 | Michel Delli-Zotti ⁽⁴⁾ Assemblée générale du 24 mai 2022 | Isabelle Parize ⁽⁷⁾ Assemblée générale du 24 mai 2022 |
| Martin Vial ⁽²⁾ Démission | Rodolphe Saadé ⁽⁵⁾ Assemblée générale du 24 mai 2022 | François Robardet ⁽⁸⁾ Assemblée générale du 24 mai 2022 |
| Astrid Panosyan ⁽³⁾ Démission | Stéphanie Besnier ⁽⁶⁾ Arrêté ministériel du 27 juin 2022 | |

- (1) Le mandat d'administrateur représentant les salariés et anciens salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne et anciens pilotes de ligne actionnaires) de M. Paul Farges a pris fin à l'issue de l'Assemblée générale du 24 mai 2022.
- (2) M. Martin Vial, administrateur nommé par l'Etat français, a démissionné de son mandat d'administrateur représentant de l'État français nommé par arrêté ministériel, le 1er juin 2022.
- (3) Mme Astrid Panosyan, administratrice nommée par l'Assemblée générale sur proposition de l'Etat français, a démissionné de son mandat le 21 juin 2022.
- (4) M. Michel Delli-Zotti a été nommé en qualité d'administrateur représentant les salariés et anciens salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne et anciens pilotes de ligne actionnaires) par l'Assemblée générale d'Air France-KLM le 24 mai 2022 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025.
- (5) M. Rodolphe Saadé a été nommé en qualité de membre du Conseil d'administration par l'Assemblée générale d'Air France-KLM le 24 mai 2022 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025, sous condition de la réalisation de l'investissement de la société CMA CGM au capital d'Air France-KLM annoncé le 18 mai 2022 dans le cadre du partenariat stratégique majeur de long terme dans le fret aérien entre Air France-KLM et la société CMA CGM, prévoyant l'entrée au capital de cette dernière, dans la limite d'une détention de 9% du capital ex post d'Air France-KLM. Le mandat de M. Rodolphe Saadé a pris effet le 15 juillet 2022, l'obtention des autorisations préalables des autorités compétentes ayant été reçues.
- (6) Mme Stéphanie Besnier a été nommée le 27 juin 2022 par arrêté ministériel en qualité d'administratrice représentant l'Etat, en remplacement de M. Martin Vial.

³⁰ Dont un administrateur nommé sur proposition de l'Etat français, un administrateur nommé sur proposition de l'Etat néerlandais, un administrateur nommé sur proposition de Delta Air Lines Inc., un administrateur nommé sur proposition de China Eastern Airlines et deux administrateurs représentant les salariés actionnaires.

³¹ Conformément à l'article 4 de l'ordonnance n° 2014 - 948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

³² En application des dispositions des articles L. 22-10-7 et L. 225-27-1 du Code de commerce et de l'article 17-3 des statuts.

- (7) Le mandat de Mme Isabelle Parize, administratrice indépendante, a été renouvelé par l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 24 mai 2022 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025.
- (8) Le mandat de M. François Robardet, administrateur représentant les salariés et anciens salariés actionnaires (catégorie des salariés et anciens salariés personnel au sol et personnel navigant commercial actionnaires), a été renouvelé par l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 24 mai 2022 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025.

Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2022

| Membres (âge et nationalité) | Fonctions au sein du Conseil d'administration | Date d'entrée au Conseil d'administration | Date d'échéance du mandat | Indépendance |
|--|---|--|--------------------------------------|---------------------|
| Administrateurs élus par l'Assemblée générale | | | | |
| Anne-Marie Couderc (72 ans) Française | Présidente du Conseil d'Air France-KLM Administratrice Présidente du Comité de nomination et de gouvernance | 19/05/2016 | AG 2024 | ✓ |
| Benjamin Smith (50 ans) Britannique et canadienne | Administrateur Directeur général d'Air France-KLM | 05/12/2018 | AG 2027 ⁽¹⁾ | |
| Gwenaëlle Avice-Huet (42 ans) Française | Administratrice Membre du Comité d'audit | 26/05/2021 | AG 2025 | ✓ |
| Leni M.T. Boeren (58 ans) Néerlandaise | Administratrice Membre du Comité d'audit et du Comité de développement durable et de conformité | 16/05/2017 | AG 2025 | ✓ |
| Isabelle Bouillot (73 ans) Française | Administratrice Présidente du Comité d'audit et membre du Comité de rémunération | 16/05/2013 | AG 2025 | ✓ |
| Delta Air Lines, Inc. (Représentée par M. Alain Bellemare) Américaine | Administrateur Membre du Comité de rémunération | 03/10/2017 | AG 2025 | |
| Anne-Marie Idrac (70 ans) Française | Administratrice Présidente du Comité de développement durable et conformité | 02/11/2017 | AG 2025 | ✓ |
| Isabelle Parize (65 ans) Française | Administratrice Membre du Comité de rémunération et membre du Comité d'audit | 27/03/2014 | AG 2026 | ✓ |
| Cees 't Hart (63 ans) Néerlandaise | Administrateur | 28/05/2019 | AG 2023 | |
| Rodolphe Saadé | Administrateur | 24/05/2022 ⁽²⁾ | AG 2026 | |

| | | | | |
|---|--|------------|-----------|---|
| (52 ans) Française | | | | |
| Dirk Van den Berg (68 ans) Néerlandaise | Administrateur Membre du Comité de développement durable et conformité | 26/05/2020 | AG 2024 | |
| Jian Wang (48 ans) Chinoise | Administrateur Membre du Comité de développement durable et de conformité | 30/07/2019 | AG 2025 | |
| Alexander R. Wynaendts (61 ans) Néerlandaise | Administrateur Président du Comité de rémunération et membre du Comité de nomination et de gouvernance | 19/05/2016 | AG 2024 | ✓ |
| Administrateur représentant de l'État français nommé par arrêté ministériel | | | | |
| Stéphanie Besnier (45 ans) Française | Administratrice représentant l'État | 27/06/2022 | Juin 2026 | |
| Administrateur nommé par l'Assemblée générale sur proposition de l'État français | | | | |
| Jean-Dominique Comolli (74 ans) Française | Administrateur Membre du Comité de rémunération et du Comité de nomination et de gouvernance | 14/12/2010 | AG 2023 | |
| Administrateurs nommés par l'Assemblée générale représentants les salariés actionnaires | | | | |
| Michel Delli-Zotti (58 ans) Française | Administrateur représentant les salariés et anciens salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne et anciens pilotes de ligne actionnaires) | 24/05/2022 | AG 2026 | |
| François Robardet (64 ans) Française | Administrateur représentant les salariés et anciens salariés actionnaires (catégorie des salariés et anciens salariés personnel au sol et personnel navigant commercial actionnaires) Membre du Comité d'audit et du Comité de rémunération | 06/12/2016 | AG 2026 | |
| Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité de Groupe Français | | | | |
| Karim Belabbas (48 ans) Française | Administrateur représentant les salariés Membre du Comité de développement durable et de conformité | 01/06/2017 | AG 2023 | |
| Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité d'entreprise européen | | | | |
| Terence Tilgenkamp (39 ans) Néerlandaise | Administrateur représentant les salariés | 03/12/2021 | AG 2023 | |

- (1) Le 30 mars 2022, le Conseil d'administration du Groupe a décidé du renouvellement anticipé du mandat de Benjamin Smith en tant que Directeur général du Groupe pour une durée supplémentaire de cinq ans, soit jusqu'à l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2026, prévue en mai 2027.

- (2) M. Rodolphe Saadé a été nommé en qualité de membre du Conseil d'administration par l'Assemblée générale d'Air France-KLM le 24 mai 2022, sous condition de la réalisation de l'investissement de la société CMA CGM au capital d'Air France-KLM annoncé le 18 mai 2022 dans le cadre du partenariat stratégique majeur de long terme dans le fret aérien entre Air France-KLM et la société CMA CGM, prévoyant l'entrée au capital de cette dernière, dans la limite d'une détention de 9% du capital ex post d'Air France-KLM. Le mandat de M. Rodolphe Saadé a pris effet le 15 juillet 2022, à la suite de l'obtention des autorisations préalables des autorités compétentes reçues.

1.2.2 CEO Committee

Le CEO Committee est dirigé par le Directeur général d'Air France – KLM, M. Benjamin Smith⁽¹⁾ et comprend trois autres membres qui sont directement rattachés à M. Smith :

- Mme Anne Rigail, Directrice générale d'Air France ;
- M. Pieter Elbers, Président du Directoire et Directeur général de KLM jusqu'au 30 juin 2022. M. Pieter Elbers a quitté ses fonctions le 1^{er} juillet 2022. Mme Marjan Rintel⁽²⁾ a succédé à M. Pieter Elbers en qualité de Présidente du Directoire et Directrice générale de KLM à compter du 1^{er} juillet 2022 ; et
- M. Steven Zaat, Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France – KLM.

Le CEO Committee est chargé de déterminer l'orientation stratégique de l'ensemble des compagnies aériennes et unités opérationnelles du Groupe.

- (1) Le Conseil d'administration a décidé le 30 mars 2022, le renouvellement anticipé du mandat de Benjamin Smith en tant que Directeur général du Groupe pour une durée supplémentaire de cinq ans, soit jusqu'à l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2026, prévue en mai 2027.
- (2) Le 30 mars 2022, le Conseil d'administration d'Air France-KLM a également approuvé la proposition du Conseil de surveillance de KLM de nommer Marjan Rintel en tant que Directrice générale de KLM, en remplacement de Pieter Elbers à compter du 1^{er} juillet 2022.

1.2.3 Le Comité exécutif Groupe

Composition du Comité exécutif du Groupe au 30 juin 2022

Présidé par le Directeur général d'Air France-KLM, le Comité exécutif groupe est composé de onze membres et d'un secrétaire :

- le CEO Committee, composé du Directeur général d'Air France-KLM, de la Directrice générale d'Air France, du Président du Directoire et Directeur général de KLM⁽¹⁾ et du Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France – KLM ; et
- de sept responsables des fonctions Groupe.

| Membres au 30 juin 2022 | Âge | Secteur | Expérience professionnelle en lien avec la fonction |
|--|--------|--|---|
| Benjamin Smith Directeur général d'Air France-KLM | 50 ans | Transport aérien | 31 ans |
| Pieter Elbers ⁽¹⁾ Président du Directoire et Directeur général de KLM | 52 ans | Transport aérien | 29 ans |
| Anne Rigail Directrice générale d'Air France | 53 ans | Transport aérien | 30 ans |
| Steven Zaat Directeur général adjoint en charge des Finances du Groupe Air France-KLM | 52 ans | Transport aérien | 20 ans |
| Pieter Bootsma Chief Revenue Officer, Air France–KLM | 52 ans | Transport aérien | 26 ans |
| Anne Brachet Directrice générale adjoint Engineering & Maintenance, Air France–KLM | 58 ans | Transport aérien | 26 ans |
| Oltion Carkaxhija Directeur général adjoint Transformation, Air France-KLM | 46 ans | Transport aérien | 15 ans |
| Adriaan Den Heijer Directeur général adjoint Cargo, Air France-KLM | 52 ans | Transport aérien | 27 ans |
| Jean-Christophe Lalanne Directeur général adjoint Systèmes d'Information, Air France–KLM | 60 ans | Industrie, SSII Transport aérien | 23 ans 17 ans |
| Anne-Sophie Le Lay Secrétaire générale d'Air France–KLM et d'Air France | 51 ans | Avocat Juridique/Gouvernance, Industrie automobile Transport aérien | 7 ans 19 ans 4 ans |
| Henry de Peyrelongue Directeur général adjoint Commercial Ventes, Air France - KLM | 56 ans | Transport aérien | 31 ans |
| Constance Thio ⁽²⁾ Ressources Humaines, Air France–KLM <i>Invitée</i> | 52 ans | Développement durable et conformité Ressources humaines Transport aérien | 3 ans 7 ans 24 ans |

(1) Mme Marjan Rintel a remplacé M. Pieter Elbers en qualité de Présidente du Directoire et Directrice générale de KLM à compter du 1er juillet 2022.

(2) Mme Constance Thio est invitée permanente au sein du Comité Exécutif du Groupe.

Le secrétariat du Comité exécutif du Groupe est assuré par le Directeur de cabinet du Directeur général d’Air France–KLM.

1.2.4 Bourse et actionnariat

L’action Air France–KLM est cotée à la bourse de Paris et d’Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Elle figure dans le SBF 120.

Depuis février 2008, le programme d’ADR (American Deposit Receipt) d’Air France – KLM est sur le marché hors cote OTC Pink Marketplace où il apparaît sous le code AFLYY. Le code Reuters du titre est AIRF.PA ou AIRF.AS et le code Bloomberg est AF FP.

Conformément à l’article 222-1 du Règlement général de l’Autorité des marchés financiers (l’AMF), Air France – KLM ayant son siège situé en France, son État membre d’origine, au sens de la Directive 2004/109/CE du 15 décembre 2004 telle que modifiée (la Directive Transparence), est la France et, en conséquence, l’autorité compétente pour le contrôle du respect de ses obligations en matière d’information réglementée est l’AMF.

Évolution boursière³³

Sur le premier semestre 2022, l’action Air France – KLM a diminué de 45%.

| | Janvier-juin 2022 | Janvier-juin 2021 ajusté |
|---|-------------------|--------------------------|
| Cours le plus haut (<i>en euros</i>) | 2,27 | 2,05 |
| Cours le plus bas (<i>en euros</i>) | 1,12 | 2,84 |
| Nombre de titres en circulation | 2 570 536 136 | 1 274 188 141 |
| Capitalisation boursière à la fin de la période (<i>en milliards d’euros</i>) | 2,88 | 2,62 |

Évolution du capital

Au 30 juin 2022, le capital d’Air France-KLM se compose de 2 570 536 136 actions d’une valeur nominale d’un euro.

| Période close le | 30 juin 2022 | 30 juin 2021 |
|-------------------------------------|---------------|--------------|
| Nombre d’actions en circulation | 2 570 536 136 | 642 634 034 |
| Nombre de droits de vote théoriques | 2 792 564 813 | 860 613 327 |
| Nombre de droits de vote exerçables | 2 790 240 378 | 823 911 998 |
| Montant du capital (en euros) | 2 570 536 136 | 642 634 034 |

À la suite de l’augmentation de capital réalisée le 14 juin 2022, le nombre d’actions a augmenté de 1 927 902 102 pour atteindre un total de 2 570 536 136 actions.

Les actions sont entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire. Depuis le 3 avril 2016, en application de la loi, les actionnaires détenant leurs actions au nominatif depuis plus de deux ans bénéficient d’un droit de vote double. Il n’existe pas de droits particuliers attachés aux actions.

Par ailleurs, il n’existe pas de titres non représentatifs de capital.

³³Le cours de l’action a été retraité du fait de l’augmentation de capital réalisée le 14 juin 2022.

Actionnariat public

| Période close le | % du capital | | % des droits de vote exerçables | | % des droits de vote théoriques | |
|--|----------------------|-------------|---------------------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | 30/06/2022 | 31/12/2021 | 30/06/2022 | 31/12/2021 | 30/06/2022 | 31/12/2021 |
| Nombre d'actions en circulation/droits de vote | 2 570 536 136 | 642 634 034 | 2 790 240 378 | 848 169 460 | 2 792 564 813 | 867 682 342 |
| État français | 28,6% | 28,6 % | 28,5% | 28,9 % | 28,5% | 28,2 % |
| Etat néerlandais | 9,3% | 9,3 % | 10,8% | 14,1 % | 10,7% | 13,8 % |
| CMA CGM | 9,0% | N/A | 8,3% | N/A | 8,3% | N/A |
| China Eastern Airlines | 4,7% | 9,6 % | 5,7% | 11,7 % | 5,6% | 11,4 % |
| Delta Air Lines, Inc. | 2,9% | 5,8 % | 4,0% | 6,8 % | 4,0% | 8,7 % |
| Salariés (FCPE) | 1,2% | 2,5 % | 1,6% | 3,7 % | 1,6% | 3,6 % |
| Autocontrôle | 0,05% | 0,2 % | 0,0% | 0,0 % | 0,1% | 0,3 % |
| Autres | 44,3% | 44% | 41,2% | 34,8% | 41,2% | 34% |

Au 30 juin 2022, Air France-KLM est détenu à 78% par des intérêts européens - États membres de l'Union européenne ou des États parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

Les actions détenues par des ressortissants du Royaume-Uni n'ont pas été inclus dans les actionnaires européens.

Commentaires sur les comptes (non audités)

Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2022

Par rapport au 31 décembre 2021 le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2022 n'enregistre pas de changement (cf. note 5 de l'annexe aux états financiers consolidés semestriels).

Depuis le 1er janvier 2021, le groupe Air France-KLM applique la décision de l'IFRIC relative à la norme IAS19 " Avantages du personnel ", décrite dans la note 2 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels). Les chiffres comparatifs ont été retraités.

| <i>(En millions d'euros)</i> | 30 juin 2022 | 30 juin 2021 (retraité) | Variation (En %) |
|---|---------------------|------------------------------------|-------------------------|
| Chiffre d'affaires | 11 152 | 4 909 | 127 |
| EBITDA | 1 152 | (877) | -231 |
| Résultat d'exploitation courant | 36 | (1 934) | -102 |
| Résultat des activités opérationnelles | 60 | (2 801) | -102 |
| Résultat net – propriétaires de la société mère | (228) | (2 972) | -92 |
| Résultat net – propriétaires de la société mère – par action de base (En €) | (0,42) | (5,87) | 5,45 |

Chiffre d'affaires

Au premier semestre 2022, du fait de la Covid-19, le chiffre d'affaires s'établit à 11,2 milliards d'euros, contre 4,9 milliards d'euros en 2021, en hausse 127% en nominal et de 124% à taux de change constants.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation s'établissent à 11,1 milliards d'euros, soit une hausse de 62% par rapport à l'année dernière. Pour une production mesurée en SKO en hausse de 75%, le coût unitaire à l'SKO (siège-kilomètre offert) a baissé de 15,6% à change, prix du carburant constants (cf. page 46 pour le détail du calcul du coût unitaire).

A 7,1 milliards d'euros, les **charges externes** sont en hausse de 97% (3,6 milliards d'euros un an plus tôt) en raison notamment de l'augmentation de la capacité et du prix du carburant par rapport à l'année dernière (voir ci-dessous).

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

| <i>(En millions d'euros)</i> | 30 juin 2022 | 30 juin 2021 | Variation (En %) | Variation à change constant (En %) |
|---|--------------|--------------|------------------|--|
| Carburant avions | 2 858 | 982 | +191 | +222 |
| Affrètements aéronautiques | 193 | 147 | +31 | +39 |
| Redevances aéronautiques | 784 | 460 | +70 | +75 |
| Commissariat | 319 | 126 | +153 | +158 |
| Achats d'assistance en escale | 722 | 402 | +80 | +84 |
| Achats et consommation d'entretien aéronautique | 1 118 | 792 | +41 | +41 |
| Frais commerciaux et de distribution | 384 | 131 | +193 | +203 |
| Autres frais | 702 | 552 | +27 | +24 |
| Total | 7 080 | 3 592 | +97 | +104 |

Les principales variations sont les suivantes :

- **carburant avions** : la facture carburant a augmenté de 222% (à taux de change constant). Cette hausse s'explique principalement par une augmentation de 811 millions d'euros due à l'effet volume et par une augmentation de 1 692 millions d'euros du prix hors couverture, partiellement compensée par un effet d'efficacité énergétique (-183 millions d'euros) et un impact de -543 millions d'euros des couvertures carburant.
- **affrètements aéronautiques** : le coût des affrètements aéronautiques représente la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes.
- **redevances aéronautiques** : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont augmenté à change constant en ligne avec la hausse des capacités.
- **commissariat** : les dépenses de commissariat correspondent aux prestations fournies à bord des avions du groupe Air France-KLM pour son propre compte. La hausse à change constant est en ligne avec celle du nombre de passagers transportés.
- **achats d'assistance en escale** : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le Groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers.
- **achats et consommation d'entretien aéronautique** : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers.
- **autres frais** : les autres frais comprennent principalement les frais de télécommunication, d'assurances, les honoraires et les coûts de sous-traitance générale et informatique.

Les frais de personnel ressortent à 3,34 milliards d'euros contre 2,41 milliards au 30 juin 2021, soit une hausse de 39% en nominal. Leur augmentation est imputable à la hausse de l'activité, à la baisse de la politique de soutien du gouvernement français et à l'arrêt de celle du gouvernement des Pays-Bas à l'issue du premier trimestre 2022. Il y a également eu une augmentation générale des salaires de 5% chez KLM à partir de mars 2022.

Les **impôts et taxes** s'élevaient à 80 millions d'euros contre 69 millions d'euros au 30 juin 2021.

Les **autres produits et charges** (+503 millions d'euros au 30 juin 2022 contre +280 millions d'euros au 30 juin 2021) comprennent :

- la capitalisation des coûts de maintenance et des développements informatiques pour un montant de 500 millions d'euros au 30 juin 2022 contre 290 millions d'euros au 30 juin 2021 ;
- les couvertures du change pour 37 millions d'euros au 30 juin 2022 contre 3 millions d'euros au 30 juin 2021 ;
- une charge de 31 millions d'euros de quotas de CO2 (15 millions d'euros un an plus tôt).

Cf. note 10 de l'annexe aux états financiers consolidés semestriels.

EBITDA

L'**EBITDA** s'élève à 1 152 millions d'euros comparé à (877) millions d'euros au 30 juin 2021.

La contribution à l'EBITDA par secteur d'activité est la suivante :

| <i>(En millions d'euros)</i> | 1 ^{er} semestre 2022 | 1 ^{er} semestre 2021 retraités | Variation (en %) |
|------------------------------|-------------------------------|--|---------------------|
| Réseaux | 943 | (896) | +205 |
| Maintenance | 196 | 121 | +62 |
| Transavia | 1 | (122) | +101 |
| Autres | 12 | 20 | -41 |
| Total | 1 152 | (877) | +231 |

Amortissements, dépréciations et provisions

Amortissements, dépréciations et provisions ressortent à 1 116 millions d'euros contre 1 057 millions d'euros au 30 juin 2021.

Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation courant** ressort à 36 millions d'euros ((1 934) millions d'euros au 30 juin 2021).

La contribution au chiffre d'affaires et au résultat d'exploitation courant par secteur d'activité est la suivante :

| <i>(En millions d'euros)</i> | 30 juin 2022 | | 30 juin 2021 | |
|------------------------------|--------------------|------------------------------------|--------------------|---|
| | Chiffre d'affaires | Résultat d'exploitation courant | Chiffre d'affaires | Résultat d'exploitation courant retraités |
| Réseaux | 9 647 | 43 | 4 221 | (1 715) |
| Maintenance | 642 | 101 | 514 | (10) |
| Transavia | 850 | (110) | 163 | (218) |
| Autres | 13 | 2 | 12 | 9 |
| Total | 11 152 | 36 | 4 909 | (1 934) |

Résultat des activités opérationnelles

Le **résultat des activités opérationnelles** s'élève à 60 millions d'euros contre (2 801) millions d'euros au 30 juin 2021. Les éléments non courants qui ressortent à 24 millions d'euros au 30 juin 2022 se composent principalement :

- du résultat de cession de matériels aéronautiques, un produit de 39 millions d'euros
- d'une perte de (17) millions d'euros liée à la dépréciation de la flotte et d'autres actifs.

Cf. note 11 de l'annexe aux états financiers consolidés semestriels.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à (277) millions d'euros contre (336) millions d'euros au 30 juin 2021.

La diminution est due à la conversion du prêt de l'État français en obligations perpétuelles en avril 2021. Les intérêts des obligations perpétuelles ne sont pas comptabilisés dans le Compte de résultat mais en diminution des fonds propres à leur date de paiement.

Autres produits et charges financiers

Les autres produits et charges financières s'élèvent à (286) millions d'euros contre (85) millions d'euros au 30 juin 2021. Les principaux éléments sont les suivants :

- un résultat de change en perte de (236) millions d'euros contre (41) millions d'euros au 30 juin 2021, principalement dû au taux USD/EUR sur les provisions et aux dettes pour la restitution des avions loués,
- un gain de 20 millions d'euros relatif à la juste valeur des instruments dérivés, contre un gain de 22 millions d'euros au 30 juin 2021,
- l'impact de la désactualisation des passifs de restitution et autres provisions pour un montant de (66) millions d'euros ((56) millions d'euros au 30 juin 2021).

Résultat net – Propriétaires de la société-mère

L'impôt ressort à 278 millions d'euros contre 263 millions d'euros au 30 juin 2021.

Un montant de 294 millions d'euros d'actif d'impôt différé sur les pertes fiscales dans le groupe fiscal néerlandais a été comptabilisé au cours du premier semestre 2022 pour tenir compte de la future utilisation des reports de pertes fiscales. En 2021, le montant du résultat fiscal correspond à l'impôt différé sur la modification du régime de retraite du personnel sol de KLM.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** s'élève à (1) million d'euros au 30 juin 2022 contre (16) millions d'euros au 30 juin 2021).

Le **résultat net consolidé – part du groupe** est négatif à (228) millions d'euros (contre (2 972) millions d'euros au 30 juin 2021).

La contribution au résultat net par trimestre était respectivement de (552) millions d'euros pour le premier trimestre 2022 et 326 millions d'euros pour le deuxième trimestre 2022.

Par action, le résultat net – part du groupe de base s'élève à (0,42) euros au 30 juin 2022 contre (5,87) euros au 30 juin 2021.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du premier semestre 2022 s'élèvent à 1 015 millions d'euros contre 534 millions d'euros au 30 juin 2021. Les investissements en immobilisation aéronautique se sont élevés à 1 326 millions d'euros, les investissements au sol à 51 millions d'euros, investissements en immobilisation incorporelles 106 millions d'euros. Cf. note 16 de l'annexe aux états financiers consolidés semestriels. Les cessions d'immobilisation corporelles et incorporelles se sont élevées à 476 millions d'euros au 30 juin 2022.

Le flux de trésorerie opérationnel s'élève à 3 620 millions d'euros contre (167) millions d'euros au 30 juin 2021. La variation s'analyse comme suit :

- l'amélioration de la capacité d'autofinancement qui ressort à 785 millions d'euros au 30 juin 2022 contre (1287) millions d'euros au 30 juin 2021,
- la variation du besoin en fonds de roulement qui passe de 1 120 millions d'euros au 30 juin 2021 à 2 835 millions d'euros au 30 juin 2022.

La dette nette s'est élevée à 6,04 milliards d'euros au 30 juin 2022, contre 8,21 milliards d'euros au 31 décembre 2021.

Au 30 juin 2022, le Groupe disposait de 11,9 milliards d'euros de liquidités, dont 9,42 milliards d'euros en liquidités, nettes des lignes de crédit non utilisées (cf. note 23 « Dette nette ») et de 2,46 milliards d'euros de lignes de crédit non utilisées et de Prêt d'Etat (note 21.3 « Aides financières des Etats français et néerlandais »).

Au 30 juin 2022, les capitaux propres, part du groupe sont négatifs à hauteur de (3,2) milliards d'euros, en hausse de 0,6 milliard d'euros au cours du semestre, suite à l'augmentation de capital (cf. note 3.2 Evénements significatifs intervenus au cours de la période).

Résultats sociaux de la société Air France-KLM

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Ses produits proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et des prestations de services facturées à Air France et KLM. Ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux ainsi que le personnel mis à disposition par Air France et KLM. Le résultat d'exploitation ressort en perte de (4) millions d'euros.

Le résultat net ressort négatif à (22) millions d'euros, essentiellement en raison de charges financières sur les obligations et autres emprunts. Aucun dividende n'a été versé au titre de 2022 ni de 2021.

Indicateurs financiers

Marge d'exploitation

| <i>(En millions d'euros)</i> | Au 30 juin 2022 | Au 30 juin 2021 retraités |
|---------------------------------|-----------------|------------------------------|
| Résultat d'exploitation courant | 36 | (1 934) |
| Chiffre d'affaires | 11 152 | 4 909 |
| Marge d'exploitation | 0,3% | na |

Ratios de couverture

> Ratio dette nette/EBITDA

| | 30 juin 2022 | 31 décembre 2021 |
|---|--------------|------------------|
| Dette nette <i>(en M€)</i> | 6 036 | 8 216 |
| EBITDA 12 mois glissants <i>(en M€)</i> | 2 773 | 745 |
| Dette nette/EBITDA | 2,18 | 11,03 |

> Ratio EBITDA/coût de l'endettement financier net

| | 30 juin 2022 12 mois glissants | 31 décembre 2021 |
|--|-----------------------------------|---------------------|
| EBITDA <i>(en M€)</i> | 2 773 | 745 |
| Coût de l'endettement financier net <i>(en M€)</i> | +670 | 728 |
| EBITDA/coût de l'endettement financier net | 4,14 | 1,02 |

Retour sur capitaux employés (ROCE)

Le retour sur capitaux employés est un indicateur de rentabilité qui rapporte un résultat après impôts à la valeur des capitaux employés. La méthodologie de calcul, en ligne avec les pratiques du marché, est la suivante :

- Les capitaux employés sont calculés selon une méthode additive en identifiant les postes du bilan correspondant aux capitaux employés. Les capitaux employés sur l'année sont obtenus en prenant la moyenne des capitaux employés sur les 4 derniers bilans trimestriels ;
- Le résultat ajusté après impôt correspond à la somme du résultat d'exploitation ajusté des dividendes reçus, et de la part dans le résultat des entreprises mises en équivalence. L'impôt est calculé de façon normative en retenant les taux d'impôt en vigueur en France et aux Pays-Bas, pondérés en fonction de la contribution de chaque sous-groupe au résultat ajusté avant impôt.

| | 30 juin 2022 | 31 mars 2022 | 31 décembre 2021 | 30 septembre 2021 retraités |
|--|-----------------|-----------------|---------------------|-----------------------------------|
| <i>(En millions d'euros)</i> | | | | |
| Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles | 1 437 | 1 473 | 1 457 | 1 456 |
| Immobilisations aéronautiques | 10 521 | 10 537 | 10 466 | 10 478 |
| Autres immobilisations corporelles | 1 358 | 1 378 | 1 402 | 1 418 |
| Droits d'utilisation | 5 393 | 5 205 | 5 148 | 5 061 |
| Titres mis en équivalence | 108 | 107 | 109 | 172 |
| Autres actifs financiers hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières | 162 | 158 | 157 | 147 |
| Passifs de restitution et autres provisions hors retraite, litige cargo et restructuration | (4 471) | (4 239) | (4 173) | (4 180) |
| Besoin en fonds de roulement hors valeur de marché des instruments dérivés | (11 156) | (9 589) | (8 262) | (7 995) |
| Capitaux employés au bilan | 3 352 | 5 030 | 6 304 | 6 557 |
| Capitaux employés moyens (A) | | | 5 311 | |
| Résultat d'exploitation | | | 344 | |
| Dividendes reçus | | | - | |
| Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence | | | (12) | |
| Charge d'impôt normative | | | (80) | |
| Résultat ajusté après impôt (B) | | | 252 | |
| ROCE (B/A) | | | 4,7% | |

| | 30 juin 2021 retraités | 31 mars 2021 retraités | 31 décembre 2020 retraités | 30 septembre 2020 retraités |
|--|------------------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| <i>(En millions d'euros)</i> | | | | |
| Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles | 1 464 | 1 479 | 1 445 | 1 470 |
| Immobilisations aéronautiques | 10 645 | 10 800 | 11 031 | 11 009 |
| Autres immobilisations corporelles | 1 453 | 1 476 | 1 548 | 1 535 |
| Droits d'utilisation | 5 033 | 4 795 | 4 678 | 4 789 |
| Titres mis en équivalence | 166 | 223 | 230 | 224 |
| Autres actifs financiers hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières | 147 | 146 | 146 | 135 |
| Passifs de restitution et autres provisions hors retraite, litige cargo et restructuration | (4 033) | (4 083) | (3 922) | (4 001) |
| Besoin en fonds de roulement hors valeur de marché des instruments dérivés | (7 745) | (6 410) | (6 505) | (6 894) |
| Capitaux employés au bilan | 7 130 | 8 426 | 8 651 | 8 267 |
| Capitaux employés moyens (A) | | | 8 118 | |

| | |
|--|----------------|
| Résultat d'exploitation | (4 119) |
| Dividendes reçus | - |
| Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence | (45) |
| Charge d'impôt normative | 1 211 |
| Résultat ajusté après impôt (B) | (2 953) |
| ROCE (B/A) | na |

Coût net au SKO

Pour analyser la performance de coût de chaque activité de transport, le Groupe divise le coût net de cette activité par les capacités produites, exprimées en SKO pour l'activité « passage réseaux » ou Transavia, et en TKO pour le cargo.

Pour analyser la performance de coût globale de l'entreprise, le Groupe utilise le coût net à l'SKO. Ce coût net est obtenu en divisant le coût net total par les capacités produites exprimées en sièges-kilomètres offerts (SKO).

Le coût net est calculé en retirant des coûts d'exploitation totaux le chiffre d'affaires autre que celui réalisé dans les trois activités de transport (passage, cargo, Transavia). La capacité produite par les activités de transport est combinée en sommant les capacités de l'activité passage (en SKO) et les capacités de Transavia (en SKO).

| | S1 2022 | S1 2021 retraités |
|---|---------------|----------------------|
| Chiffre d'affaires (en m€) | 11 152 | 4 910 |
| Résultat d'exploitation courant (en m€) -/- | 36 | -1 934 |
| Coût d'exploitation total (en m€) | 11 116 | 6 844 |
| Activité passage réseaux – autres recettes (en m€) | -208 | -131 |
| Activité cargo – autres recettes fret (en m€) | -231 | -190 |
| Chiffre d'affaires externe de la maintenance (en m€) | -642 | -514 |
| Transavia - autres recettes (en m€) | 12 | 0 |
| Chiffre d'affaires externe des autres activités (en m€) | -13 | -13 |
| Coût net (en m€) | 10 034 | 5 997 |
| Capacités produites exprimées en SKO | 130 192 | 74 254 |
| Coût net au SKO (en centimes d'€ par SKO) | 7,71 | 8,08 |
| <i>Change brute</i> | | -4,6% |
| Effet change sur les coûts nets (en m€) | | -118 |
| <i>Variation à change constant</i> | | -6,4% |
| | | 668 |
| Effet prix du carburant (en m€) | | 9,14 |
| Coût unitaire au SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO) | 7,71 | 9,14 |
| <i>Variation à change et prix du carburant constants</i> | | -15,6% |

*La capacité produite par les activités de transport est calculée en additionnant les capacités du réseaux passage (en SKO) de Transavia (en SKO)

2. ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS (NON AUDITÉS)

**ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS SEMESTRIELS
RÉSUMÉS (NON AUDITÉS)**

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

1^{er} janvier 2022 – 30 juin 2022

Table des matières

| | |
|---|-----|
| COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité) | 58 |
| ÉTAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité) | 59 |
| BILAN CONSOLIDÉ (non audité) | 61 |
| VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité) | 65 |
| TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité) | 67 |
| FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité) | 69 |
| 1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ | 71 |
| 2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2021 | 71 |
| 3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS..... | 73 |
| 3.1. Continuité d'exploitation | 73 |
| 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période | 75 |
| 3.3. Evènements postérieurs à la clôture | 76 |
| 4. PRINCIPES COMPTABLES..... | 77 |
| 5. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION..... | 78 |
| 6. INFORMATIONS SECTORIELLES | 78 |
| 6.1. Informations par secteur d'activité | 79 |
| 6.2. Informations par secteur géographique | 80 |
| 7. CHARGES EXTERNES..... | 82 |
| 8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS | 83 |
| 9. AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS..... | 85 |
| 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS | 85 |
| 11. CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS .. | 86 |
| 12. COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS ⁸⁸ | |
| 13. IMPÔTS..... | 89 |
| 13.1. Charge d'impôt..... | 89 |
| 13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère) | 90 |
| 13.3. Taux effectif d'impôt | 91 |
| 14. RÉSULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION..... | 91 |
| 14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action..... | 91 |
| 14.2 Instruments non dilutifs | 93 |
| 14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture | 93 |
| 15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION | 94 |
| 16. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS..... | 94 |
| 17. TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES | 95 |
| 18. PROVISION DE RETRAITE | 95 |
| 19. CAPITAUX PROPRES – PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE | 96 |
| 19.1. Augmentation de capital et impact sur les primes d'émission | 96 |
| 19.2. Répartition du capital et des droits de vote | 97 |
| 19.3. Titres subordonnés à durée indéterminée | 97 |
| 19.4. Réserves et résultat | 98 |
| 20. PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS | 98 |
| 20.1. Passifs de restitution pour avions loués et autres provisions..... | 99 |
| 20.2. Passifs éventuels | 101 |

| | |
|---|-----|
| 21. PASSIFS FINANCIERS..... | 102 |
| 21.1 OCEANE | 104 |
| 21.2 Emprunts obligataires | 104 |
| 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais..... | 105 |
| 21.4 Autres emprunts | 105 |
| 21.5 Analyse par échéance..... | 105 |
| 21.6 Lignes de crédit | 106 |
| 22. DETTES DE LOYER | 106 |
| 23. DETTE NETTE | 107 |
| 24. AUTRES PASSIFS..... | 108 |
| 25. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES..... | 109 |
| 26. PARTIES LIÉES..... | 111 |

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)
En millions d'euros

| Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin | Notes | 2022 | 2021 retraité ⁽¹⁾ |
|---|-------|---------------|---------------------------------|
| Produits des activités ordinaires | | 11 152 | 4 910 |
| Charges externes | 7 | (7 080) | (3 592) |
| Frais de personnel | 8 | (3 343) | (2 406) |
| Impôts et taxes | | (80) | (69) |
| Autres produits et charges d'exploitation courants | 10 | 503 | 280 |
| EBITDA | | 1 152 | (877) |
| Amortissements, dépréciations et provisions | 9 | (1 116) | (1 057) |
| Résultat d'exploitation courant | | 36 | (1 934) |
| Cessions de matériels aéronautiques | 11 | 39 | (14) |
| Autres produits et charges non courants | 11 | (15) | (853) |
| Résultat des activités opérationnelles | | 60 | (2 801) |
| Coût de l'endettement financier brut | 12 | (277) | (339) |
| Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie | 12 | - | 3 |
| Coût de l'endettement financier net | | (277) | (336) |
| Autres produits et charges financiers | 12 | (286) | (85) |
| Résultat avant impôts des entreprises intégrées | | (503) | (3 222) |
| Impôts | 13 | 278 | 263 |
| Résultat net des entreprises intégrées | | (225) | (2 959) |
| Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence | | (1) | (16) |
| Résultat net | | (226) | (2 975) |
| <i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i> | | 2 | (3) |
| <i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i> | | (228) | (2 972) |
| Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros) | | | |
| - de base | 14 | (0,42) | (5,87) |
| - dilué | | (0,42) | (5,87) |

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

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

ÉTAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité)

En millions d'euros

| Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin | Notes | 2022 | 2021 retraité ⁽¹⁾ |
|---|-------|--------------|---------------------------------|
| Résultat net | | (226) | (2 975) |

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 | | 823 | 389 |
| Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat | | (647) | (53) |
| Écart de change résultant de la conversion | | 8 | - |
| Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global | 13.2 | (48) | (91) |
| Total des autres éléments recyclables du résultat global | | 136 | 245 |
| Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies | 18 | 415 | 693 |
| Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global | | (4) | 1 |
| Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global | 13.2 | (21) | (170) |
| Total des autres éléments non recyclables du résultat global | | 390 | 524 |
| Total des autres éléments du résultat global, après impôt | | 526 | 769 |
| Résultat global | | 300 | (2 206) |
| - Propriétaires de la société mère | | 298 | (2 205) |
| - Participations ne donnant pas le contrôle | | 2 | (1) |

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

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

BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

| Actif | | 30 juin | 31 décembre |
|---|--------------|----------------|--------------------|
| <i>En millions d'euros</i> | <i>Notes</i> | 2022 | 2021 |
| Goodwill | | 223 | 222 |
| Immobilisations incorporelles | | 1 213 | 1 235 |
| Immobilisations aéronautiques | 15 | 10 521 | 10 466 |
| Autres immobilisations corporelles | 15 | 1 358 | 1 402 |
| Droits d'utilisation | 15 | 5 439 | 5 148 |
| Titres mis en équivalence | | 108 | 109 |
| Autres actifs financiers non courants | | 1 064 | 951 |
| Actifs financiers dérivés non courants | | 304 | 143 |
| Impôts différés | 13 | 494 | 278 |
| Actif non courant | | 20 724 | 19 954 |
| Actifs détenus en vue de la vente | | 78 | 74 |
| Autres actifs financiers courants | | 589 | 484 |
| Actifs financiers dérivés courants | | 954 | 469 |
| Stocks et en-cours | | 654 | 567 |
| Créances clients | | 2 045 | 1 511 |
| Autres actifs courants | | 1 133 | 966 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 17 | 8 173 | 6 658 |
| Actif courant | | 13 626 | 10 729 |
| Total actif | | 34 350 | 30 683 |

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

| Passif et capitaux propres | | 30 juin | 31 décembre |
|---|--------------|----------------|--------------------|
| <i>En millions d'euros</i> | <i>Notes</i> | 2022 | 2021 |
| Capital | 19.1 | 2 571 | 643 |
| Primes d'émission et de fusion | 19.1 | 5 217 | 4 949 |
| Actions d'autocontrôle | | (25) | (25) |
| Titres subordonnés à durée indéterminée | 19.3 | 1 389 | 3 151 |
| Réserves et résultat | 19.4 | (12 349) | (12 542) |
| Capitaux propres (Part attribuable aux propriétaires de la société mère) | | (3 197) | (3 824) |
| Participations ne donnant pas le contrôle | | 10 | 8 |
| Capitaux propres | | (3 187) | (3 816) |
| Provisions retraite | 18 | 1 558 | 1 939 |
| Passifs de restitution et autres provisions non courants | 20 | 4 272 | 4 055 |
| Passifs financiers non courants | 21 | 10 568 | 11 274 |
| Dettes de loyers non courantes | 22 | 3 335 | 2 924 |
| Passifs financiers dérivés non courants | | 1 | 25 |
| Impôts différés | 13 | 3 | 1 |
| Autres passifs non courants | 24 | 2 465 | 2 555 |
| Passif non courant | | 22 202 | 22 773 |
| Passifs de restitution et autres provisions courants | 20 | 838 | 885 |
| Passifs financiers courants | 21 | 1 079 | 1 215 |
| Dettes de loyers courantes | 22 | 851 | 825 |
| Passifs financiers dérivés courants | | 42 | 46 |
| Dettes fournisseurs | | 2 821 | 1 850 |
| Titres de transport émis et non utilisés | | 4 938 | 2 644 |
| Programme de fidélisation | | 868 | 888 |
| Autres passifs courants | 24 | 3 896 | 3 369 |
| Concours bancaires | 17 | 2 | 4 |

| | | |
|--|---------------|---------------|
| Passif courant | 15 335 | 11 726 |
| Total passif | 37 537 | 34 499 |
| <hr/> | | |
| Total capitaux propres et passifs | 34 350 | 30 683 |

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité)

| <i>En millions d'euros</i> | Notes | 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 | Participati ons ne donnant pas le contrôle | Capita ux propres |
|---|--------------|-----------------------------|----------------|---|---|--|--------------------------------------|--|---|----------------------------------|
| Au 31 décembre 2020 | | 428 634 035 | 429 | 4 139 | (25) | - | (9 970) | (5 427) | 9 | (5 418) |
| Changement de méthode comptable | | | - | - | - | - | 76 | 76 | - | 76 |
| Au 1er janvier 2021 - retraité (1) | | 428 634 035 | 429 | 4 139 | (25) | - | (9 894) | (5 351) | 9 | (5 342) |
| Autres éléments du résultat global | | | - | - | - | - | 767 | 767 | 2 | 769 |
| Résultat de la période | | | - | - | - | - | (2 972) | (2 972) | (3) | (2 975) |
| Résultat global | | | - | - | - | - | (2 205) | (2 205) | (1) | (2 206) |
| Augmentation de capital | | 213 999 999 | 214 | 810 | - | - | - | 1 024 | - | 1 024 |
| Titres subordonnés | | | - | - | - | 3 000 | (4) | 2 996 | - | 2 996 |
| Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée | | | - | - | - | 42 | (42) | - | - | - |
| Autres | | | - | - | - | - | (2) | (2) | - | (2) |
| Au 30 juin 2021 - retraité (1) | | 642 634 034 | 643 | 4 949 | (25) | 3 042 | (12 147) | (3 538) | 8 | (3 530) |
| Au 31 décembre 2021 | | 642 634 034 | 643 | 4 949 | (25) | 3 151 | (12 542) | (3 824) | 8 | (3 816) |
| Autres éléments du résultat global | | | - | - | - | - | 526 | 526 | - | 526 |
| Résultat de la période | | | - | - | - | - | (228) | (228) | 2 | (226) |
| Résultat global | | | - | - | - | - | 298 | 298 | 2 | 300 |
| Augmentation de capital | 3.2 | 1 927 902 10 2 | 1 928 | 268 | - | - | - | 2 196 | - | 2 196 |
| Titres subordonnés à durée indéterminée | 3.2 | | - | - | - | (1 631) | - | (1 631) | - | (1 631) |
| Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée | 3.2 | | - | - | - | (131) | (105) | (236) | - | (236) |
| Au 30 juin 2022 | | 2 570 536 13 6 | 2 571 | 5 217 | (25) | 1 389 | (12 349) | (3 197) | 10 | (3 187) |

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

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

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité)

| Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin | Notes | 2022 | 2021 |
|--|-------|----------------|-------------------------|
| <i>En millions d'euros</i> | | | retraité ⁽¹⁾ |
| Résultat net | | (226) | (2 975) |
| Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation | 9 | 1 116 | 1 057 |
| Dotations nettes aux provisions financières | 12 | 69 | 58 |
| Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels | | (40) | 14 |
| Résultat sur cessions de filiales et participations | 11 | - | (26) |
| Résultats non monétaires sur instruments financiers | | (20) | (29) |
| Ecart de change non réalisé | | 240 | 86 |
| Pertes de valeur | | 17 | 15 |
| Autres éléments non monétaires | | (90) | 762 |
| Résultats des sociétés mises en équivalence | | 1 | 16 |
| Impôts différés | 13 | (282) | (265) |
| Capacité d'autofinancement | | 785 | (1 287) |
| (Augmentation) / diminution des stocks | | (79) | 12 |
| (Augmentation) / diminution des créances clients | | (437) | (268) |
| Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs | | 971 | 138 |
| Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés | | 2 276 | 489 |
| Variation des autres actifs et autres passifs | | 104 | 749 |
| Variation du besoin en fonds de roulement | | 2 835 | 1 120 |
| Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A) | | 3 620 | (167) |
| Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées | | - | 2 |
| Investissements corporels et incorporels (B) | 16 | (1 491) | (1 099) |
| Produit lié à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées | | - | 71 |
| Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C) | 11 | 476 | 565 |
| Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois | | 6 | 85 |
| Dividendes reçus | | 1 | - |
| Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement | | (1 008) | (376) |
| Augmentation de capital | 3.2 | 1 551 | 1 024 |
| Titres subordonnés | 3.2 | (993) | - |
| Coupons sur titres subordonnés | 3.2 | (229) | - |
| Emission de nouveaux emprunts | 21 | 552 | 690 |
| Remboursement d'emprunts | 21 | (1 415) | (1 135) |

| | | | |
|--|-----------|----------------|--------------|
| Paiement de dettes de loyers (D) | 22 | (442) | (433) |
| Nouveaux prêts | | (175) | (37) |
| Remboursement des prêts | | 16 | 44 |
| Flux net de trésorerie lié aux activités de financement | | (1 135) | 153 |
| Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée) | | 40 | 1 |
| Variation de la trésorerie nette | | 1 517 | (389) |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture | 17 | 6 654 | 6 422 |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture | 17 | 8 171 | 6 033 |
| Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation) | | 50 | 57 |
| Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation) | | (291) | (320) |
| Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation) | | (8) | (5) |

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

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

FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité)

| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | Notes | 2022 | 2021 |
|--|--------------|--------------|----------------|
| <i>En millions d'euros</i> | | | |
| Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation | A | 3 620 | (167) |
| Investissements corporels et incorporels | B | (1 491) | (1 099) |
| Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | C | 476 | 565 |
| Flux de trésorerie libre d'exploitation | | 2 605 | (701) |
| Paiements de dettes de loyers | D | (442) | (433) |
| Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté | | 2 163 | (1 134) |

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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 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.

2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2021

Depuis le 1^{er} 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 sur les informations financières présentées au cours des périodes précédentes en accord avec IAS 8 « Méthodes Comptables, Changements d'Estimations Comptables et Erreurs ». Les impacts sur les périodes comparatives sont présentés ci-dessous.

Seuls les postes impactés par les changements de méthodes comptables sont présentés.

Impacts sur le Compte de Résultat consolidé

| En millions d'euros | Comptes publiés | IFRIC IAS 19 | Comptes retraités |
|--|-----------------|--------------|-------------------|
| Période du 1er janvier au 30 juin 2021 | | | |
| Frais de personnel | (2 403) | (3) | (2 406) |
| EBITDA | (874) | (3) | (877) |
| Résultat d'exploitation courant | (1 931) | (3) | (1 934) |
| Résultat des activités opérationnelles | (2 798) | (3) | (2 801) |
| Résultat avant impôts des entreprises intégrées | (3 219) | (3) | (3 222) |
| Impôts | 262 | 1 | 263 |
| Résultat net des entreprises consolidées | (2 957) | (2) | (2 959) |
| Résultat net | (2 973) | (2) | (2 975) |
| Résultat par action (de base) | (5,86) | (0,01) | (5,87) |
| Résultat par action (dilué) | (5,86) | (0,01) | (5,87) |

Impacts sur les autres éléments du résultat global

| En millions d'euros | Comptes publiés | IFRIC IAS 19 | Comptes retraités |
|---|--|--|--|
| Période du 1er janvier au 30 juin 2021 | | | |
| Résultat net | (2 973) | (2) | (2 975) |
| Résultat net | (2 204) | (2) | (2 206) |
| <ul style="list-style-type: none"> • Propriétaires de la société mère • Participations ne donnant pas le contrôle | <ul style="list-style-type: none"> (2 203) (1) | <ul style="list-style-type: none"> (2) - | <ul style="list-style-type: none"> (2 205) (1) |

Impacts sur le bilan consolidé

| En millions d'euros | Comptes publiés | IFRIC IAS 19 | Comptes retraités |
|---|-----------------|--------------|-------------------|
| Bilan au 30 juin 2021 | | | |
| <u>Actif</u> | 30 010 | (29) | 29 981 |
| Impôts différés | 269 | (29) | 240 |
| <u>Passif</u> | 30 010 | (29) | 29 981 |
| Provisions retraites | 2 119 | (103) | 2 016 |
| Réserves et résultat | (12 221) | 74 | (12 147) |
| Capitaux propres | (3 604) | 74 | (3 530) |
| <ul style="list-style-type: none"> • Propriétaires de la société mère | (3 612) | 74 | (3 538) |
| <ul style="list-style-type: none"> • Participations ne donnant pas le contrôle | 8 | - | 8 |

Impacts sur le tableau des flux de trésorerie consolidé

| En millions d'euros | Comptes publiés | IFRIC IAS 19 | Comptes retraités |
|---|-----------------|--------------|-------------------|
| Période du 1er janvier au 30 juin 2021 | | | |
| Résultat net | (2 973) | (2) | (2 975) |
| Autres éléments non monétaires | 759 | 3 | 762 |
| Impôts différés | (264) | (1) | (265) |
| Capacité d'autofinancement | (1 287) | - | (1 287) |

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 continue de se poursuivre amplement sur le premier semestre 2022.

En complément, la crise ukrainienne a des répercussions sur l'activité du Groupe qui a annoncé suspendre jusqu'à nouvel ordre la desserte et le survol de l'Ukraine et de la Russie en février 2022. Ces lignes 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 reste actuellement également limité en raison d'une reprise du trafic plus limitée sur cette zone géographique. Les activités de maintenance du Groupe pour les compagnies russes ont également été suspendues générant un impact peu significatif en termes de marge d'exploitation. Enfin, bien que la crise ukrainienne pousse les prix du pétrole à des niveaux élevés, la politique de couverture carburant du Groupe ainsi que les surcharges tarifaires appliquées permettent de limiter les effets sur les états financiers consolidés du Groupe au 30 juin 2022.

La reprise d'activité se traduit par différents éléments :

- La capacité siège-kilomètres disponible pour le Passage et Transavia a été supérieure de 75% au premier semestre 2022 par rapport au premier semestre 2021, en réponse à la reprise de la demande et a atteint 79% du niveau du premier semestre 2019 pour le Passage et une capacité légèrement supérieure à celle de 2019 pour Transavia.
- Le revenu par passagers-kilomètres a bondi de 228% au premier semestre 2022 par rapport au premier semestre 2021. L'activité cargo a continué à bénéficier d'un contexte porteur avec des tonnes-kilomètres disponibles en augmentation de 19% par rapport au premier semestre 2021. En conséquence, les revenus totaux ont augmenté de 127% comparé à l'année dernière et s'élèvent à 11 152 millions d'euros.
- La capacité Passage est prévue, sur le troisième trimestre 2022, entre 80 et 85% de la capacité du troisième trimestre 2019, sur le quatrième trimestre 2022, entre 85 et 90% de celle du quatrième trimestre 2019 et celle de Transavia est prévue supérieure à celle de 2019 sur le second semestre 2022.

En parallèle, les dépenses externes s'élèvent à (7 080) millions d'euros, soit une augmentation de 97 % par rapport à 2021 principalement portée par les coûts du carburant. Ces derniers s'élèvent à (2 858) millions d'euros au 30 juin 2022 contre (982) millions d'euros au 30 juin 2021, soit une augmentation de 191 % due à l'évolution de la capacité et à la hausse du prix du carburant. Hors carburant, les dépenses externes n'augmentent que de 62% par rapport à 2021.

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 +138 millions d'euros au 30 juin 2022 contre +570 millions d'euros au 30 juin 2021. En parallèle, l'activité partielle en France, mise en place à partir du 23 mars 2020, s'établit à +116 millions d'euros au 30 juin 2022 contre +456 millions d'euros au 30 juin 2021.

Liquidités

Au 30 juin 2022, la liquidité totale du groupe s'élève à 11,9 milliards d'euros, dont 9,4 milliards d'euros de liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (voir note 23. Dette nette) et 2,5 milliards d'euros de lignes de crédit non tirées (voir note 21.6 Lignes de crédit).

Les aides de l'Etat néerlandais ont été remboursées en totalité sur le premier semestre 2022 pour un montant total de 942 millions d'euros. L'augmentation de capital Air France-KLM du 16 juin 2022 d'un montant total de 2 256 millions d'euros (voir note 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période ci-dessous) a permis de rembourser partiellement les titres subordonnés détenus par l'Etat français pour un montant nominal de 1 631 millions d'euros. Ces opérations ont contribué au renforcement du bilan et des fonds propres du Groupe.

En parallèle, le Groupe continue de travailler sur différentes options complémentaires de reconstitution des capitaux propres de la société Air France au niveau légal requis.

Continuité d'exploitation

Afin de déterminer une base appropriée de préparation des états financiers consolidés semestriels résumés pour la période close au 30 juin 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 la pandémie de coronavirus (Covid-19) et de la crise ukrainienne.

Comme indiqué ci-dessus, le groupe dispose de liquidités disponibles d'un montant total de 11,9 milliards d'euros au 30 juin 2022 (voir paragraphe « Liquidités ») en amélioration de 1,7 milliards d'euros par rapport au 31 décembre 2021.

Par ailleurs, malgré les incertitudes résiduelles en lien avec le contexte actuel, l'amélioration de la situation sanitaire depuis fin 2021 ainsi que de la position de trésorerie, le remboursement partiel des aides d'Etats, la reprise d'activité qui se poursuit et les impacts limités de la crise ukrainienne sur les états financiers consolidés au 30 juin 2022, ont conduit à établir les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2022 selon le principe de continuité d'exploitation, en cohérence avec l'approche prise sur les états financiers consolidés au 31 décembre 2021 (voir note 4.1 des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2021).

3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période

Augmentation de capital du groupe Air France-KLM

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'Etat 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'Etat français liée aux titres subordonnés émis en avril 2021.

L'Etat 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.

Evolution des titres subordonnés détenus par l'Etat français

Le 20 avril 2022, le Groupe a procédé au paiement du coupon couru sur titres subordonnés détenus par l'Etat français pour un montant total de 218 millions d'euros.

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

- L'Etat 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 espèces.

Remboursement de la ligne de crédit garantie et du prêt octroyé par l'Etat 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'Etat néerlandais (voir note 33.3 Aides financières des Etats 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'Etat néerlandais pour 277 millions d'euros.

A l'issue de ces opérations, KLM conserve une ligne de crédit de 2,4 milliards d'euros (723 millions d'euros de prêt direct et 1 735 millions d'euros des banques, garantis par l'Etat néerlandais) à sa disposition.

Signature des contrats d'achats des A320neo

Fin février 2022, les contrats d'achat de 100 appareils de la famille Airbus A320neo ont été signés entre Airbus et KLM N.V., Transavia Pays-Bas et Transavia France. Cette signature a été suivie, début juillet 2022, par la signature d'un accord avec CFM International pour la motorisation de cette future flotte d'appareils.

Rejet du recours contre la décision de la Commission Européenne dans le secteur du fret aérien

Le 30 mars 2022, Air France – KLM a pris acte de l'arrêt du Tribunal de l'Union Européenne sur le recours déposé contre la décision de la Commission Européenne du 17 mars 2017 pour des pratiques considérées comme anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien.

Les pratiques dont il est question remontent à plus de vingt ans et avaient déjà fait l'objet d'une décision de la Commission en 2010, annulée par le Tribunal de l'Union Européenne en 2015 en raison d'une contradiction entre les motifs et le dispositif. Le 8 juin 2022, le Groupe a formé pourvoi devant la Cour de Justice de l'Union Européenne (voir note 20.1.4. Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du fret aérien).

Les provisions de 354 millions d'euros incluant les intérêts dans les comptes consolidés au 30 juin 2022 sont conformes à ces amendes.

3.3. Evènements postérieurs à la clôture

Accord définitif avec Apollo pour un investissement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle ad hoc d'Air France détenant des moteurs de rechange

Le 13 juillet 2022, Air France-KLM et Apollo Global Management ont signé un accord définitif pour que les fonds et entités gérés par Apollo réalisent un investissement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle ad hoc d'Air France qui sera propriétaire d'un pool de moteurs de rechange dédiés aux activités d'ingénierie et de maintenance de la compagnie aérienne.

Les entités affiliées à Apollo souscriront à des obligations perpétuelles émises par la filiale opérationnelle ad hoc, qui seront comptabilisées comme des capitaux propres. Les obligations perpétuelles porteront un taux d'intérêt de 6% pour les 3 premières années, et des augmentations progressives et des plafonds seront appliqués par la suite. Air France aura la possibilité de rembourser les obligations à tout moment après la troisième année. La transaction, dont la clôture est prévue fin juillet 2022, sera comptabilisée au troisième trimestre 2022.

4. PRINCIPES 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 2021 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 2022 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 2022 sont conformes à ceux retenus pour les états financiers au 31 décembre 2021, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1^{er} janvier 2022.

L'étude de l'impact de l'application de la Décision d'Agenda relative à la « Comptabilisation des coûts de personnalisation et / ou de configuration dans les contrats SaaS » est en cours de réalisation. Tout changement résultant de l'application de cette décision de l'IFRS IC sera comptabilisé de manière rétrospective conformément à la norme IAS 8 sur les changements de méthodes comptables.

En ce qui concerne la mise en œuvre des amendements de la norme IAS 37 relatifs au traitement des contrats déficitaires, aucun contrat n'a été identifié comme entrant dans le champ d'application de ces amendements. 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. 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 30 juin 2022.

La préparation des états financiers consolidés semestriels résumés, en conformité avec les normes IFRS, conduit la Direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses qui ont une incidence sur les montants reconnus dans les états financiers primaires et leurs notes annexes en date d'arrêt.

Les principales estimations retenues par le groupe concernent :

- la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés,
- le programme de fidélisation Flying Blue,
- les instruments financiers,
- les immobilisations incorporelles et corporelles,
- les contrats de location,
- les avantages du personnel,
- les passifs et provisions de restitution pour avions loués,
- les autres provisions, et
- les impôts courants et différés.

La Direction du groupe procède à ces estimations et appréciations de façon continue sur la base de son expérience passée ainsi que de divers autres facteurs jugés raisonnables qui constituent le fondement de ces appréciations. Ainsi, les états financiers consolidés semestriels résumés de la période ont été établies en tenant compte du contexte actuel et sur la base des paramètres financiers disponibles à la date de clôture.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2022 ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 28 juillet 2022.

5. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2022**

Aucun mouvement de périmètre significatif n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2022.

- **Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2021**

Aucun mouvement de périmètre significatif n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2021.

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité

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 et indirecte. 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**

Les activités du groupe par origine des ventes sont ventilées 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

Le format de présentation des activités par zone d'origine des ventes a été revu pour prendre en compte la nouvelle organisation commerciale du Groupe.

Seul le chiffre d'affaires par secteur d'activité est affecté par zone géographique de ventes.

- **Activité par zone de destination**

Les activités du groupe par zones de destination sont ventilées 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 2022**

| <i>En millions d'euros</i> | Réseau | Maintenance | Transavia | Autres | Non répartis | Total |
|--|--------------|-------------|--------------|------------|--------------|---------------|
| Chiffre d'affaires total | 9 665 | 1 742 | 850 | 105 | - | 12 362 |
| Chiffre d'affaires intersecteurs | (18) | (1 100) | - | (92) | - | (1 210) |
| Chiffre d'affaires externe | 9 647 | 642 | 850 | 13 | - | 11 152 |
| EBITDA | 943 | 196 | 1 | 12 | - | 1 152 |
| Résultat d'exploitation courant | 43 | 101 | (110) | 2 | - | 36 |
| Résultat des activités opérationnelles | 75 | 100 | (110) | (5) | - | 60 |
| Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence | - | 2 | - | (3) | - | (1) |
| Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers | - | - | - | - | (563) | (563) |
| Impôts | - | - | - | - | 278 | 278 |
| Résultat net | 75 | 102 | (110) | (8) | (285) | (226) |

- Période close au 30 juin 2021 retraité ⁽¹⁾

| <i>En millions d'euros</i> | Réseau | Maintenance | Transavia | Autres | Non répartis | Total |
|--|----------------|--------------|--------------|-----------|--------------|----------------|
| Chiffre d'affaires total | 4 232 | 1 302 | 163 | 72 | - | 5 769 |
| Chiffre d'affaires intersecteurs | (11) | (788) | - | (60) | - | (859) |
| Chiffre d'affaires externe | 4 221 | 514 | 163 | 12 | - | 4 910 |
| EBITDA | (896) | 121 | (122) | 20 | - | (877) |
| Résultat d'exploitation courant | (1 715) | (10) | (218) | 9 | - | (1 934) |
| Résultat des activités opérationnelles | (2 338) | (278) | (218) | 33 | - | (2 801) |
| Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence | - | 3 | - | (19) | - | (16) |
| Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers | - | - | - | - | (421) | (421) |
| Impôts | - | - | - | - | 263 | 263 |
| Résultat net | (2 338) | (275) | (218) | 14 | (158) | (2 975) |

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

6.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Période close au 30 juin 2022

| <i>En millions d'euros</i> | France, dont départements français d'outremer | Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam | Europe (hors France et Benelux) | Reste du monde | Total |
|----------------------------|---|--|------------------------------------|----------------|---------------|
| Transport | 2 662 | 1 152 | 2 179 | 3 214 | 9 207 |
| Autres recettes | 146 | 109 | 73 | 112 | 440 |
| Total Réseau | 2 808 | 1 261 | 2 252 | 3 326 | 9 647 |
| Transport | 290 | 485 | 73 | 15 | 863 |
| Autres recettes | (4) | (8) | (1) | - | (13) |
| Total Transavia | 286 | 477 | 72 | 15 | 850 |
| Maintenance | 315 | 262 | 12 | 53 | 642 |
| Autres | 3 | 9 | 1 | - | 13 |
| Total | 3 412 | 2 009 | 2 337 | 3 394 | 11 152 |

- Période close au 30 juin 2021 retraité ⁽¹⁾

| <i>En millions d'euros</i> | France, dont départements français d'outremer | Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam | Europe (hors France et Benelux) | Reste du monde | Total |
|----------------------------|---|--|------------------------------------|----------------|--------------|
| Transport | 1 090 | 413 | 978 | 1 418 | 3 899 |
| Autres recettes | 131 | 49 | 70 | 72 | 322 |
| Total Réseau | 1 221 | 462 | 1 048 | 1 490 | 4 221 |
| Transport | 61 | 88 | 13 | 1 | 163 |
| Autres recettes | - | - | - | - | - |
| Total Transavia | 61 | 88 | 13 | 1 | 163 |
| Maintenance | 294 | 171 | 14 | 35 | 514 |
| Autres | 3 | 10 | (1) | - | 12 |
| Total | 1 579 | 731 | 1 074 | 1 526 | 4 910 |

⁽¹⁾ Le format de présentation des activités par zone d'origine des ventes a été revu pour prendre en compte la nouvelle organisation commerciale du Groupe

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Période close au 30 juin 2022

| <i>En millions d'euros</i> | 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 | 580 | 2 089 | 856 | 1 291 | 2 338 | 1 092 | 961 | 9 207 |
| Transavia | 56 | 757 | - | 50 | - | - | - | 863 |
| Total | 636 | 2 846 | 856 | 1 341 | 2 338 | 1 092 | 961 | 10 070 |

- Période close au 30 juin 2021

| <i>En millions d'euros</i> | 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 | 300 | 551 | 384 | 772 | 800 | 480 | 612 | 3 899 |
| Transavia | 17 | 142 | - | 4 | - | - | - | 163 |
| Total | 317 | 693 | 384 | 776 | 800 | 480 | 612 | 4 062 |

7. CHARGES EXTERNES

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|---|--------------|--------------|
| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | | |
| Carburant avions | 2 858 | 982 |
| Affrètements aéronautiques | 193 | 147 |
| Redevances aéronautiques | 784 | 460 |
| Commissariat | 319 | 126 |
| Achat d'assistance en escale | 722 | 402 |
| Achats et consommations d'entretien aéronautique | 1 118 | 792 |
| Frais commerciaux et de distribution | 384 | 131 |
| Autres frais | 702 | 552 |
| Total | 7 080 | 3 592 |
| <i>Hors carburant</i> | <i>4 222</i> | <i>2 610</i> |

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 dollars US.

8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|---|--------------|--------------------------------|
| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | | retraité ⁽¹⁾ |
| Salaires et traitements | 2 441 | 2 131 |
| Autres charges sociales | 447 | 404 |
| Charges de retraite à cotisations définies | 383 | 264 |
| Charges de retraite à prestations définies | 68 | 136 |
| Coûts du personnel intérimaire | 76 | 27 |
| Charges d'intéressement et charges relatives aux paiements fondés sur des actions | - | (25) |
| Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW) | (138) | (570) |
| Autres | 66 | 39 |
| Total | 3 343 | 2 406 |

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

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'Etat, 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.

Air France et certaines de ses filiales ont finalisé au 1^{er} semestre 2021 la signature de l'ensemble des accords, avec les organisations syndicales représentatives permettant de recourir à l'Activité Partielle de Longue Durée (APLD) pour une durée maximale de 24 mois.

Au 30 juin 2022, l'impact de ces mesures s'élève à 116 millions d'euros (456 millions au 30 juin 2021).

La ligne « Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW) » correspond à la compensation reçue de l'Etat Néerlandais par le groupe KLM pour les charges de personnel pendant la période du 1^{er} 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 sur 2022 s'élève à 138 millions d'euros (contre 570 millions pour la période du 1^{er} janvier jusqu'au 30 juin 2021).

Nombre moyens d'équivalents temps plein de la période

| Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin | 2022 | 2021 |
|---|---------------|---------------|
| Pilotes | 8 112 | 8 223 |
| Personnel navigant commercial | 20 262 | 19 980 |
| Personnel au sol | 43 610 | 46 972 |
| Personnel intérimaire | 1 735 | 625 |
| Total* | 73 719 | 75 800 |

**Hors effet de l'activité partielle*

La baisse s'explique principalement par la finalisation des plans de restructuration mis en place au cours des exercices 2020 et 2021 (voir note 12. Autres produits et charges non courants des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2021).

9. AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|---|--------------|--------------|
| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | | |
| Amortissements | | |
| Immobilisations incorporelles | 91 | 96 |
| Immobilisations aéronautiques | 551 | 480 |
| Autres immobilisations corporelles | 89 | 91 |
| Droits d'utilisation | 580 | 524 |
| | 1 311 | 1 191 |
| Dépréciations et provisions | | |
| Stocks | (12) | 12 |
| Créances | (55) | 13 |
| Provisions | (128) | (159) |
| | (195) | (134) |
| Total | 1 116 | 1 057 |

Les variations des provisions s'expliquent principalement par des reprises liées à des restitutions d'avions.

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|--|-------------|-------------|
| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | | |
| Production capitalisée | 500 | 290 |
| Exploitation conjointe de lignes passage et cargo | 1 | (2) |
| Couverture sur flux d'exploitation (change) | 37 | 3 |
| Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone | (31) | (15) |
| Autres | (4) | 4 |
| Total | 503 | 280 |

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

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|---|-------------|--------------|
| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | | |
| Cession-bail | 38 | (18) |
| Autres cessions aéronautiques | 1 | 4 |
| Cessions de matériels aéronautiques | 39 | (14) |
| Charges de restructuration | 5 | 86 |
| Dépréciations de flottes et autres actifs | (17) | (15) |
| Modification de plan de retraite | - | (938) |
| Résultat sur cession de filiales et participations | - | 26 |
| Autres cessions d'actifs | 1 | - |
| Autres | (4) | (12) |
| Autres produits et charges non courants | (15) | (853) |

- **Période close au 30 juin 2022**

Cession-bail

L'impact des cessions-bails 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 438 millions d'euros au 30 juin 2022.

Dépréciations de flottes

Cette ligne comprend la différence entre le plan d'amortissements initial et les amortissements accélérés liée à la sortie anticipée des CRJ de la flotte de Hop! pour (8) millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévus pour 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation. Au 30 juin 2022, 9 CRJ sont encore dans la flotte du Groupe.

- **Période close au 30 juin 2021**

Cession-bail

L'impact des cessions-bails sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par une charge de (18) millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 533 millions d'euros au 30 juin 2021.

Charges de restructuration

Cette ligne comprend principalement une reprise de provision relative au plan de départ volontaire du personnel au sol d'Air France pour 86 millions d'euros faisant suite à un ajustement en fonction d'une liste nominative et des indemnités de départ.

Dépréciations de flottes

Cette ligne comprend la différence entre le plan d'amortissements initial et les amortissements accélérés liée à la sortie anticipée des CRJ de la flotte de Hop! pour (13) millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévus pour 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation. Au 30 juin 2021, 20 CRJ étaient encore dans la flotte du Groupe.

Modifications de plan de retraites

Suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol de KLM, l'impact global de la dé-comptabilisation de l'actif de retraite ainsi que ces versements complémentaires a été comptabilisé en « autres produits et charges non courants » pour une charge de 938 millions d'euros.

Résultat sur cessions de filiales et participations

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

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

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|--|--------------|--------------|
| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | | |
| Produits des valeurs mobilières de placement | (11) | (9) |
| Autres produits financiers | 11 | 12 |
| Produits financiers | - | 3 |
| Intérêts sur passifs financiers | (150) | (177) |
| Intérêts sur dettes de loyers | (128) | (120) |
| Intérêts intercalaires capitalisés | 14 | 13 |
| Autres éléments non monétaires | (8) | (49) |
| Autres charges financières | (5) | (6) |
| Coût de l'endettement financier brut | (277) | (339) |
| Coût de l'endettement financier net | (277) | (336) |
| Résultat de change | (236) | (41) |
| Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat | 20 | 22 |
| Dotation nette aux provisions | (4) | (2) |
| Désactualisation des provisions | (66) | (56) |
| Autres | - | (8) |
| Autres produits et charges financiers | (286) | (85) |
| Total | (563) | (421) |

Produits financiers

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

Résultat de change

Au 30 juin 2022, le résultat de change inclut une perte de change latente de (267) millions d'euros composée principalement d'une perte de (281) millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués.

Au 30 juin 2021, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente de (97) millions d'euros composée d'une perte de (96) millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués.

Désactualisation

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions long terme s'élève à 3,6% en 2022 contre 3,4% en 2021.

13. IMPÔTS

13.1. Charge d'impôt

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|---|-------------|--------------------------------|
| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | | retraité ⁽¹⁾ |
| (Charge) / produit d'impôt courant et autres taxes | (4) | (2) |
| Variation des différences temporaires | (12) | 265 |
| (Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux | 294 | - |
| (Charge) / produit d'impôt différé | 282 | 265 |
| Total | 278 | 263 |

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

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 est de 25,83% en 2022 (contre 28,41% en 2021). 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.

La position d'impôts différés pour pertes fiscales est restée stable par rapport au 31 décembre 2021 à 285 millions d'euros, les hypothèses sous-jacentes n'ayant pas évolué.

A ce titre, un montant de 155 millions d'euros d'impôts différés actifs au titre des pertes fiscales et des différences temporaires n'a pas été reconnu sur la période close au 30 juin 2022 (dont 126 millions par compte de résultat).

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt est de 25,8% en 2022 (contre 25% 2021). En vertu de la loi fiscale aux Pays-Bas, les déficits sont indéfiniment reportables depuis le 1^{er} janvier 2022.

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 294 millions d'euros au 30 juin 2022. La position d'impôts différés pour pertes fiscales et intérêts financiers déductibles a donc été portée à 351 millions (contre 57 millions au 31 décembre 2021).

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

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|---|-------------|--------------|
| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | | |
| Éléments recyclables du résultat global | (48) | (91) |
| Gains et pertes liés aux couvertures de trésorerie | (48) | (91) |
| Éléments non recyclables du résultat global | (21) | (170) |
| Instruments de capitaux propres | 1 | - |
| Retraites | (22) | (170) |
| Total | (69) | (261) |

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 :

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|---|-------------|--------------------------------|
| Période du 1^{er} janvier au 30 juin | | retraité ⁽¹⁾ |
| Résultat avant impôt | (503) | (3 222) |
| Taux d'impôt applicable en France | 25,83% | 28,41% |
| Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France | 130 | 915 |
| Différence de taux d'imposition en France/ étranger | (2) | (61) |
| Eléments non déductibles ou non imposables | (13) | (47) |
| Variation des actifs d'impôts différés reconnus/(non reconnus) | 168 | (526) |
| Impact de la CVAE | (2) | - |
| Autres | (3) | (18) |
| Impôt | 278 | 263 |
| Taux d'impôt réel | 55,3% | 8,2% |

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

14. RÉSULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère 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**

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|--|--------------|--------------------------------|
| Exercice clos au 30 juin | | retraité ⁽¹⁾ |
| Résultat net - propriétaires de la société mère | (228) | (2 972) |
| Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée | (105) | (42) |
| Résultat net de base - propriétaires de la société mère | (333) | (3 014) |

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

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 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**

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|---|--------------|--------------------------------|
| Exercice clos au 31 décembre | | retraité ⁽¹⁾ |
| Résultat net de base - propriétaires de la société mère | (333) | (3 014) |
| Résultat net - propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action) | (333) | (3 014) |

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

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, en particulier les options de souscription d'actions et les actions de performance. La dilution résultant de l'exercice d'options de souscription d'actions ou d'actions de performance est déterminée selon la méthode définie par la norme IAS 33.

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

| Période du 1er janvier au 30 juin | 2022 | 2021 |
|--|--------------------|--------------------|
| Nombre moyen pondéré : | | |
| - d'actions ordinaires émises | 802 404 926 | 514 712 247 |
| - 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 | 801 196 921 | 513 504 242 |
| Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action | 801 196 921 | 513 504 242 |

Le 16 juin 2022, dans le cadre de la réalisation de l'augmentation de capital du groupe Air France-KLM, la parité d'exercice des valeurs mobilières donnant accès au capital du Groupe a été ajustée (voir note 21.1 OCEANE). La conversion potentielle des OCEANE représentant désormais 49 748 883 actions (contre 27 901 785 actions au 30 juin 2021), ainsi que ses effets sur le résultat n'ont 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 s'explique par une augmentation de capital détaillée en note 19.1. Augmentation de capital. Un prorata a été appliqué pour tenir compte de la date de l'opération (16 juin 2022).

Au 30 juin 2022, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à (0,42) euros et le résultat net dilué par action ressort à (0,42) euros.

14.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 30 juin 2022.

14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

Aucun instrument n'a été émis postérieurement à la clôture.

15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

| <i>En millions d'euros</i> | 30 juin 2022 | | | 31 décembre 2021 | | |
|---|----------------|-----------------|----------------|------------------|-----------------|----------------|
| | Valeurs brutes | Amortissements | Valeurs nettes | Valeurs brutes | Amortissements | Valeurs nettes |
| Avions en pleine propriété | 17 020 | (9 305) | 7 715 | 16 785 | (9 068) | 7 717 |
| Actifs en cours de construction | 1 283 | - | 1 283 | 1 243 | - | 1 243 |
| Autres | 2 551 | (1 028) | 1 523 | 2 547 | (1 041) | 1 506 |
| Immobilisations aéronautiques | 20 854 | (10 333) | 10 521 | 20 574 | (10 109) | 10 466 |
| Terrains et constructions | 2 755 | (1 947) | 808 | 2 739 | (1 912) | 827 |
| Matériels et installations | 1 075 | (854) | 221 | 1 059 | (829) | 230 |
| Actifs en cours de construction | 128 | - | 128 | 129 | - | 129 |
| Autres | 1 049 | (848) | 201 | 1 077 | (861) | 216 |
| Autres immobilisations corporelles | 5 007 | (3 649) | 1 358 | 5 004 | (3 602) | 1 402 |
| Total | 25 861 | (13 982) | 11 879 | 25 578 | (13 711) | 11 867 |
| Avion | | | 2 718 | | | 2 476 |
| Maintenance | | | 2 081 | | | 1 898 |
| Terrains et construction | | | 592 | | | 608 |
| Autres | | | 48 | | | 166 |
| Total droits d'utilisation | | | 5 439 | | | 5 148 |

16. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

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

| <i>En millions d'euros</i> | 2022 | 2021 |
|--|--------------|--------------|
| Au 30 juin | | |
| Acquisition d'immobilisations aéronautiques | 1 326 | 871 |
| Acquisition d'autres immobilisations corporelles | 51 | 50 |
| Acquisition d'autres d'immobilisations incorporelles | 106 | 133 |
| Variation des dettes sur immobilisations | 8 | 45 |
| Total | 1 491 | 1 099 |

17. TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

| <i>En millions d'euros</i> | Au 30 juin 2022 | Au 31 décembre 2021 |
|--|--------------------|------------------------|
| SICAV (actifs - instruments de dettes) | 4 929 | 3 688 |
| Dépôts (actifs - instruments de dettes) et comptes à termes | 1 275 | 1 113 |
| Caisses et banques | 1 969 | 1 857 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 8 173 | 6 658 |
| Concours bancaires | (2) | (4) |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires | 8 171 | 6 654 |

18. PROVISION DE RETRAITE

Au 30 juin 2022, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

| | 30 juin 2022 | 31 décembre 2021 |
|-------------------------------|--------------|------------------|
| Zone euro – durée 10 à 15 ans | 3,08% | 0,90% |
| UK – durée 20 ans et plus | 3,69% | 1,85% |

Les taux d'inflation utilisés sont les suivants :

| | 30 juin 2022 | 31 décembre 2021 |
|----------------------------------|--------------|------------------|
| Zone euro – duration 10 à 15 ans | 2,45% | 2,15% |
| UK – duration 20 ans et plus | 3,40% | 3,55% |

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

Au 30 juin 2022, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de :

| | 30 juin 2022 | 30 juin 2021 |
|---|--------------|--------------|
| Décomptabilisation actif de retraite personnel au sol KLM | - | 671 |
| Impact du changement de taux d'actualisation | 671 | 119 |
| Impact du changement du taux d'inflation | (63) | (137) |
| Ecart entre le rendement attendu et réel des actifs | (193) | 40 |
| Total | 415 | 693 |

(Augmentation de l'obligation nette au titre des prestations définies) / Diminution de l'obligation nette au titre des prestations définies.

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 28.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2021.

Au 30 juin 2021, suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol KLM en régime à cotisations définies (cf. 4.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2021), l'actif de retraite, basé sur les hypothèses actuarielles au 31 mai 2021 s'élevait à 875 millions d'euros (avant impôt) incluant une augmentation de 671 millions d'euros depuis le 31 décembre 2020, liée à la hausse des taux d'actualisation et à un rendement des fonds supérieur aux attentes. Il a été décomptabilisé en « autres produits et charges non courants » dans le compte de résultat consolidé.

19. CAPITAUX PROPRES – PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE

19.1. Augmentation de capital et impact sur les primes d'émission

Suite à la réalisation de l'augmentation de capital le 16 juin 2022, le capital social de la Société a été porté à 2 570 536 136 euros divisé en 2 570 536 136 actions d'une valeur nominale de 1 euro chacune (voir. 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Au 30 juin 2022, le montant des primes d'émission s'élève à 5 217 millions d'euros, en hausse de 268 millions d'euros suite à cette opération.

19.2. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2022, le capital social est ainsi 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 d'actions détenues au nominatif depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

Le capital et les droits de vote se répartissent comme suit :

| En pourcentage (%) | 30 juin 2022 | | 31 décembre 2021 | |
|--------------------------------|--------------|---------------|------------------|---------------|
| | Capital | Droit de vote | Capital | Droit de vote |
| Etat français | 28,6 | 28,5 | 28,6 | 28,2 |
| Etat néerlandais | 9,3 | 10,7 | 9,3 | 13,8 |
| CMA CGM | 9,0 | 8,3 | - | - |
| China Eastern Airlines | 4,7 | 5,6 | 9,6 | 11,4 |
| Delta Airlines | 2,9 | 4,0 | 5,8 | 8,7 |
| Salariés et anciens salariés | 1,2 | 1,6 | 2,5 | 3,6 |
| Actions détenues par le groupe | - | 0,1 | 0,2 | 0,3 |
| Public | 44,3 | 41,2 | 44,0 | 34,0 |
| Total | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

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).

19.3. Titres subordonnés à durée indéterminée

Le 20 avril 2021, le Groupe a émis 3 milliards de Titres Super Subordonnés souscrits par l'Etat français par compensation de son prêt direct d'un même montant nominal (voir note 4.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période des notes aux états financiers consolidés du 31 décembre 2021).

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'Etat français, pour un montant total de 218 millions d'euros (voir note 3.2. Evènements 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'Etat 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. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Le montant du coupon couru sur les titres subordonnés au 30 juin 2022 s'élève à 20 millions d'euros.

19.4. Réserves et résultat

| <i>En millions d'euros</i> | 30 juin 2022 | 31 décembre 2021 |
|--|---------------------|-------------------------|
| Réserve légale | 70 | 70 |
| Réserves sur engagements de retraite à prestations définies ⁽¹⁾ | (507) | (899) |
| Réserves sur instruments dérivés ⁽¹⁾ | 327 | 199 |
| Réserves sur instruments de capitaux propres ⁽¹⁾ | (56) | (54) |
| Autres réserves | (11 955) | (8 566) |
| Résultat net – Propriétaires de la société mère | (228) | (3 292) |
| Total | (12 349) | (12 542) |

⁽¹⁾ Net de l'impact des impôts différés.

20. PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS

| <i>En millions d'euros</i> | 30 juin 2022 | | | 31 décembre 2021 | | |
|---|--------------|------------|--------------|------------------|------------|--------------|
| | Non courant | Courant | Total | Non courant | Courant | Total |
| Passifs de restitution sur avions loués | 3 637 | 451 | 4 088 | 3 433 | 376 | 3 809 |
| Maintenance sur avions loués | 133 | 30 | 163 | 128 | 24 | 152 |
| Restructuration | - | 286 | 286 | - | 416 | 416 |
| Litiges | 402 | 18 | 420 | 405 | 19 | 424 |
| Autres | 100 | 53 | 153 | 89 | 50 | 139 |
| Total | 4 272 | 838 | 5 110 | 4 055 | 885 | 4 940 |

20.1. Passifs de restitution pour avions loués et autres provisions

20.1.1. 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 3,6% au 30 juin 2022 (comme au 31 décembre 2021).

20.1.2. 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. Autres produits et charges non courants).

20.1.3. 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.

20.1.4. Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur 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, Air France et KLM ont interjeté appel devant le Tribunal Administratif Fédéral de la décision de l'autorité de concurrence leur ayant imposé une amende de 4 millions d'euros. Ce montant est entièrement provisionné par le Groupe.

Le montant total des provisions constituées au 30 juin 2022, s'élève à 354 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

20.1.5. 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.

En 2021, KLM a décidé d'enregistrer une provision légale de 22 millions d'euros, inchangée sur 2022.

20.1.6. 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.

20.2. 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.

20.2.1. 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.

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

Canada

Une action civile collective (« class action ») a été réinitiée 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 ici depuis 2013. Sur la base de l'avis d'un conseil externe, il a été considéré que ce dossier était désormais clos.

20.2.3. 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 de l'AF 447 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 qui avait été formé par Air France et par Airbus, le dossier est à présent devant le Tribunal Correctionnel.

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.

Hormis les points indiqués aux notes 20.1. et 20.2., le groupe n'a pas connaissance de litige, 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 du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

21. PASSIFS FINANCIERS

| <i>En millions d'euros</i> | Au 30 juin 2022 | | | | Au 31 décembre 2021 | | |
|--|-----------------|----------------|--------------|---------------|---------------------|--------------|---------------|
| | Notes | Non courant | Courant | Total | Non courant | Courant | Total |
| Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens | | 141 | - | 141 | 153 | - | 153 |
| Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses | | 377 | - | 377 | 363 | - | 363 |
| OCEANE | 21.1 | 481 | - | 481 | 476 | - | 476 |
| Emprunts obligataires | 21.2 | 1 690 | 361 | 2 051 | 1 678 | 361 | 2 039 |
| Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse | | 3 113 | 449 | 3 562 | 2 901 | 404 | 3 305 |
| Prêts garantis par les Etats français et néerlandais | 21.3 | 3 619 | - | 3 619 | 4 310 | - | 4 310 |
| Prêts d'Etats | 21.3 | - | - | - | 278 | - | 278 |
| Autres emprunts | 21.4 | 1 146 | 164 | 1 310 | 1 114 | 340 | 1 454 |
| Intérêts courus non échus | | 1 | 105 | 106 | 1 | 110 | 111 |
| Total - Passifs financiers | | 10 568 | 1 079 | 11 647 | 11 274 | 1 215 | 12 489 |

Variation du passif financier

| <i>En millions d'euros</i> | 31 décembre 2021 | Emission de nouveaux emprunts | Variation non monétaire | Remboursement des emprunts | Variation de la conversion | Autres | 30 juin 2022 |
|--|---------------------------------|--|--|---|---|---------------|---------------------|
| Emprunts subordonnés à durée indéterminée en yens et en francs suisses | 516 | - | - | - | 1 | 1 | 518 |
| OCEANE | 476 | - | 5 | - | - | - | 481 |
| Emprunts obligataires | 2 039 | - | - | - | 12 | - | 2 051 |
| Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse | 3 305 | 476 | 10 | (228) | (1) | 1 | 3 563 |
| Prêts garantis par les Etats français et néerlandais | 4 310 | - | (27) | (665) | - | 1 | 3 619 |
| Prêts d'Etats | 278 | - | - | (277) | - | (1) | - |
| Autres emprunts | 1 454 | 76 | 17 | (245) | 8 | (1) | 1 309 |
| Intérêts courus non échus | 111 | - | 231 | - | - | (236) | 106 |
| Total | 12 489 | 552 | 236 | (1 415) | 20 | (235) | 11 647 |

21.1 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%.

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. Evénements significatifs intervenus au cours de la période). Cette opération n'a pas eu d'impact sur la valeur inscrite en passif financier.

A 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.

Au 30 juin 2022, le montant inscrit en dette s'élève à 481 millions d'euros.

21.2 Emprunts obligataires

| Obligataire | Date d'émission | Nominal (en millions) | Date de maturité | Date de remboursement | Coupon |
|---|-----------------|-----------------------|------------------|-----------------------|--------|
| Obligataire € émise en 2016 | 5 oct. 2016 | € 361 | 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⁾ Emission auprès d'investisseurs institutionnels asiatiques par voie de placement privé non coté.

21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais

Au 30 juin 2022, KLM a remboursé la totalité des montants tirés de la ligne de crédit et du prêt garanti de l'aide financière apportée par l'Etat néerlandais en 2020 (cf. note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais des notes annexes aux états financiers au 31 décembre 2021) pour un montant total de 942 millions d'euros.

21.4 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

| <i>En millions d'euros</i> | Au 30 juin 2022 | Au 31 décembre 2021 |
|--------------------------------|--------------------|------------------------|
| VCRP et emprunts hypothécaires | 836 | 1 038 |
| Autres emprunts | 474 | 416 |
| Total | 1 310 | 1 454 |

21.5 Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

| En millions d'euros | Au 30 juin 2022 | Au 31 décembre 2021 |
|----------------------|--------------------|------------------------|
| Echéances à | | |
| fin année N (6 mois) | 768 | - |
| N+1 | 1 514 | 1 215 |
| N+2 | 2 785 | 1 401 |
| N+3 | 2 815 | 2 767 |
| N+4 | 1 159 | 3 470 |
| Au delà de 4 ans | 2 606 | 3 636 |
| Total | 11 647 | 12 489 |

Au 30 juin 2022, les emprunts subordonnés à durée indéterminée en francs suisses et en yens japonais sont inclus dans la ligne « au-delà de 4 ans ».

Les emprunts obligataires émis en 2016, 2020 et 2021 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 21.2 Emprunts obligataires).

21.6 Lignes de crédit

Au 30 juin 2022, ayant remboursé 277 millions d'euros de la ligne de crédit faisant partie de l'aide apportée par l'Etat néerlandais (voir note 21.2 Aides financières apportées par les Etats français et néerlandais), KLM conserve une ligne de crédit de 2,4 milliards d'euros (723 millions d'euros de prêt direct et 1 735 millions d'euros des banques) à sa disposition.

Aucune nouvelle ligne de crédit n'a été souscrite sur le premier semestre 2022.

22. DETTES DE LOYER

Les dettes de loyer se décomposent comme suit :

| <i>En millions d'euros</i> | Au 30 juin 2022 | | | Au 31 décembre 2021 | | |
|--|-----------------|------------|--------------|---------------------|------------|--------------|
| | Non courant | Courant | Total | Non courant | Courant | Total |
| Dettes de loyers - avions | 2 608 | 699 | 3 307 | 2 166 | 653 | 2 819 |
| Dettes de loyers - rechanges aéronautiques | 71 | 28 | 99 | 72 | 38 | 110 |
| Dettes de loyers - immobilier | 620 | 106 | 726 | 634 | 107 | 741 |
| Dettes de loyers - autres | 36 | 2 | 38 | 52 | 10 | 62 |
| Intérêts courus non échus | - | 16 | 16 | - | 17 | 17 |
| Total - Dettes de loyers | 3 335 | 851 | 4 186 | 2 924 | 825 | 3 749 |

23. DETTE NETTE

| <i>En millions d'euros</i> | 30 juin 2022 | 31 décembre 2021 |
|---|-----------------|---------------------|
| Passifs financiers courants et non courants | 11 647 | 12 489 |
| Dettes de loyers courantes et non courantes | 4 186 | 3 749 |
| Intérêts courus non échus | (122) | (128) |
| Dépôts relatifs aux passifs financiers | (96) | (99) |
| Dépôts relatifs aux dettes de loyers | (96) | (85) |
| Impact des dérivés devise / dettes | (60) | (14) |
| Passifs financiers (I) | 15 459 | 15 912 |
| Trésorerie et équivalent trésorerie | 8 173 | 6 658 |
| Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois ⁽¹⁾ | 85 | 189 |
| Liquidités nanties ⁽¹⁾ | 424 | 324 |
| Obligations Triple A ⁽¹⁾ | 743 | 529 |
| Concours bancaires courant | (2) | (4) |
| Liquidités nettes (II) | 9 423 | 7 696 |
| Dettes nettes (I-II) | 6 036 | 8 216 |

(1) Inclus en "autres actifs financiers"

| <i>En millions d'euros</i> | 30 juin 2022 6 mois | 31 décembre 2021 12 mois |
|---|---------------------------|--------------------------------|
| Dette nette à l'ouverture | 8 216 | 11 049 |
| Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies | (2 605) | (231) |
| Augmentation de capital | (1 551) | (1 024) |
| Coupons sur titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres | 229 | - |
| Titres subordonnés reclassés depuis les passifs financiers | - | (2 997) |
| Remboursement des titres subordonnés | 993 | - |
| Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées | - | (75) |
| Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées | - | 2 |
| Dettes de loyers (nouveau/modification de contrat) | 637 | 1 150 |
| Effet du change latent sur la dette avion enregistrée en résultat global | 186 | 159 |
| Effet des dérivés sur la dette nette | (36) | (22) |
| Effet du taux d'intérêt effectif sur prêts d'Etats | (5) | 126 |
| Variation de la conversion | (19) | 42 |
| Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE | 5 | 11 |
| Autres variations non monétaires de la dette nette | (14) | 26 |
| Dette nette à la clôture | 6 036 | 8 216 |

24. AUTRES PASSIFS

| <i>En millions d'euros</i> | Au 30 juin 2022 | | Au 31 décembre 2021 | |
|---|--------------------|--------------|------------------------|--------------|
| | Courant | Non courant | Courant | Non courant |
| Dettes fiscales (y compris impôt société) | 1 224 | 948 | 794 | 1 060 |
| Dettes sociales | 1 043 | 1 365 | 960 | 1 355 |
| Dettes sur immobilisations | 63 | - | 70 | - |
| Produits constatés d'avance | 806 | 42 | 873 | 43 |
| Avances et acomptes reçues | 393 | - | 390 | - |
| Dettes diverses | 367 | 110 | 282 | 97 |
| Total | 3 896 | 2 465 | 3 369 | 2 555 |

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

25. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

Les échéances des engagements de commandes fermes en vue d'achat de matériels aéronautiques s'analysent comme suit :

| <i>En millions d'euros</i> | 30 juin 2022 | 31 décembre 2021 |
|---|---------------------|-------------------------|
| 2 nd semestre année N (6 mois) | 1 197 | - |
| Année N+1 | 1 755 | 1 653 |
| Année N+2 | 1 804 | 1 253 |
| Année N+3 | 1 686 | 1 165 |
| Année N+4 | 1 177 | 822 |
| Au-delà de l'année N+4 | 2 402 | 212 |
| Total | 10 021 | 5 105 |

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque période considérée. Ces montants font l'objet de couvertures.

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 30 juin 2022 augmente de 95 unités par rapport au 31 décembre 2021 et s'élève à 182 appareils. Cette évolution s'explique par la livraison de 9 appareils et par la commande de 104 appareils.

Le Groupe a en effet annoncé la commande ferme de 100 appareils Airbus de la famille A320Neo destinés à ses filiales KLM et Transavia (voir note 3.2 Événements intervenus au cours de la période) et de 4 appareils Airbus A350F Cargo destinés à Air France.

Flotte long-courrier (passage)

Le groupe a réceptionné cinq Airbus A350-900.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné quatre Airbus A220-300.

Les engagements portent sur les types d'appareils suivants :

| Type avion | Année de livraison | 2 ^{ème} semestre N (6 mois) | N+1 | N+2 | N+3 | N+4 | Au-delà de N+4 | Total |
|--|----------------------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------|------------|
| <u>Flotte long courrier – passage</u> | | | | | | | | |
| A350 | au 30 juin 2022 | 2 | 7 | 6 | 5 | - | - | 20 |
| | au 31 décembre 2021 | - | 7 | 5 | 6 | 5 | 2 | 25 |
| B787 | au 30 juin 2022 | 4 | 2 | 2 | - | - | - | 8 |
| | au 31 décembre 2021 | - | 4 | 2 | 2 | - | - | 8 |
| <u>Flotte long courrier – cargo</u> | | | | | | | | |
| A350F | au 30 juin 2022 | - | - | - | - | - | 4 | 4 |
| | au 31 décembre 2021 | - | - | - | - | - | - | - |
| <u>Flotte moyen courrier</u> | | | | | | | | |
| A320neo | au 30 juin 2022 | - | - | - | 7 | 15 | 37 | 59 |
| | au 31 décembre 2021 | - | - | - | - | - | - | - |
| A321neo | au 30 juin 2022 | - | - | 9 | 7 | 13 | 12 | 41 |
| | au 31 décembre 2021 | - | - | - | - | - | - | - |
| A220 | au 30 juin 2022 | 11 | 15 | 12 | 12 | - | - | 50 |
| | au 31 décembre 2021 | - | 15 | 15 | 12 | 12 | - | 54 |
| Total | au 30 juin 2022 | 17 | 24 | 29 | 31 | 28 | 53 | 182 |
| | au 31 décembre 2021 | - | 26 | 22 | 20 | 17 | 2 | 87 |

26. PARTIES LIÉES

Les principales variations significatives sur les parties liées sur le premier semestre 2022 sont les suivantes :

CMA-CGM

La société CMA-CGM, suite à son entrée au capital du Groupe Air France KLM lors de la réalisation de l'augmentation de capital du Groupe en date du 16 juin 2022, a désigné M. Rodolphe Saadé comme représentant au Conseil d'administration du Groupe. Le mandat d'administrateur de M. Rodolphe Saadé a pris effet le 15 juillet 2022, suite à l'obtention des autorisations des autorités compétentes. Les flux d'affaires existants au 30 juin 2022 entre le Groupe Air France KLM et CMA-CGM sont réalisés à des conditions normales et courantes, et leurs montants ne sont pas significatifs.

Etat français et néerlandais

Le paiement des coupons et le remboursement partiel des titres subordonnés souscrits par l'Etat français a eu pour conséquence de diminuer le montant présenté en note 42.2 des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2021 sur la ligne « Titres subordonnés à durée indéterminée » d'un montant global de 1 762 millions d'euros.

Par ailleurs, le 30 juin 2022, KLM a remboursé la totalité du prêt de l'Etat néerlandais réduisant le montant présenté en note 42.2 des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2021 en autres passifs financiers non courants à 0.

3. INFORMATION ET CONTROLE

Attestation du Responsable du Rapport financier semestriel au 30 juin 2022

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

Benjamin SMITH

Directeur général

Air France – KLM



7 rue du Cirque - 75008 Paris

Air France – KLM, société anonyme au capital de 2 570 536 136 euros

RCS Paris 552 043 002

Siège social : 7 rue du Cirque - 75008 Paris

Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2022

Air France-KLM S.A.

Siège social : 7, rue du cirque - 75008 Paris

Capital social : € 2 570 536 136

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2022

Période du 1er janvier 2022 au 30 juin 2022

Aux actionnaires,

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

- l'examen limité des états financiers consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM, relatifs à la période du 1er janvier 2022 au 30 juin 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I - Conclusion sur les comptes

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

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

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

II - Vérification spécifique

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

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les états financiers consolidés semestriels résumés.

Paris La Défense et Neuilly sur Seine, le 29 juillet 2022,

Les commissaires aux comptes

KPMG Audit

PricewaterhouseCoopers Audit

Département de KPMG S.A.

Valérie Besson

Associée

Éric Dupré

Associé

Philippe Vincent

Associé

Amélie Jeudi de Grissac

Associée