

**INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES  
INTERMÉDIAIRES (NON AUDITÉES)**

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

**1<sup>er</sup> janvier 2021 – 30 juin 2021**

# Groupe Air France-KLM

## Table des matières

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité).....	- 3 -
ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité) .....	- 4 -
BILAN CONSOLIDÉ (non audité) .....	- 5 -
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité) .....	- 7 -
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité).....	- 8 -
FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité) .....	- 9 -
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ.....	- 11 -
2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS.....	- 11 -
2.1. COVID-19 et continuité d'exploitation.....	- 11 -
2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période.....	- 13 -
2.3. Evènements postérieurs à la clôture .....	- 15 -
3. PRINCIPES COMPTABLES .....	- 15 -
4. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION.....	- 16 -
5. INFORMATIONS SECTORIELLES .....	- 16 -
5.1. Informations par secteur d'activité .....	- 17 -
5.2. Informations par secteur géographique .....	- 18 -
6. CHARGES EXTERNES .....	- 19 -
7. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	- 20 -
8. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS .....	- 21 -
9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES .....	- 21 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS.....	- 21 -
11. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	- 23 -
12. IMPÔTS.....	- 24 -
12.1. Charge d'impôt.....	- 24 -
12.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère) .....	- 25 -
12.3. Taux effectif d'impôt.....	- 25 -
13. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION .....	- 25 -
13.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action.....	- 25 -
13.2 Instruments non dilutifs.....	- 26 -
13.3 Instruments émis postérieurement à la clôture.....	- 26 -
14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION .....	- 27 -
15. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS .....	- 27 -
16. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES.....	- 28 -
17. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISION DE RETRAITE.....	- 28 -
18. CAPITAUX PROPRES – PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE.....	- 29 -
18.1. Augmentation de capital.....	- 29 -
18.2. Répartition du capital et des droits de vote.....	- 29 -
18.3. Titres Super Subordonnés .....	- 29 -
18.4. Réserves et résultat.....	- 30 -
19. PASSIFS DE RESTITUTION ET AUTRES PROVISIONS .....	- 30 -
19.1. Passifs de restitution et autres provisions.....	- 30 -
19.2. Passifs éventuels.....	- 31 -
20. DETTES FINANCIERES .....	- 33 -
20.1 Emprunts obligataires.....	- 34 -
20.2 Prêts d'Etats.....	- 34 -
20.3 Autres emprunts.....	- 34 -
20.4 Analyse par échéance.....	- 34 -
20.5 Lignes de crédit.....	- 35 -
21. DETTES DE LOYER .....	- 35 -
22. DETTE NETTE.....	- 35 -
23. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES .....	- 36 -
24. AUTRES CREDITEURS .....	- 36 -
25. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES .....	- 37 -
26. PARTIES LIEES.....	- 38 -

# Groupe Air France-KLM

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

*En millions d'euros*

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<i>Notes</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5</b>	<b>4 910</b>	<b>6 201</b>
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>4 910</b>	<b>6 201</b>
Charges externes	<b>6</b>	(3 592)	(4 423)
Frais de personnel	<b>7</b>	(2 403)	(2 931)
Impôts et taxes		(69)	(80)
Autres produits et charges	<b>9</b>	280	393
<b>EBITDA</b>		<b>(874)</b>	<b>(840)</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	<b>8</b>	(1 057)	(1 528)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>(1 931)</b>	<b>(2 368)</b>
Cessions de matériels aéronautiques		(14)	24
Autres produits et charges non courants	<b>10</b>	(853)	(854)
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>(2 798)</b>	<b>(3 198)</b>
Coût de l'endettement financier brut	<b>11</b>	(339)	(215)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>11</b>	3	12
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(336)</b>	<b>(203)</b>
Autres produits et charges financiers	<b>11</b>	(85)	(733)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(3 219)</b>	<b>(4 134)</b>
Impôts	<b>12</b>	262	(254)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(2 957)</b>	<b>(4 388)</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		(16)	(29)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(2 973)</b>	<b>(4 417)</b>
<b>Résultat net</b>		<b>(2 973)</b>	<b>(4 417)</b>
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		(3)	(4)
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		(2 970)	(4 413)
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	<b>13</b>	(5,86)	(10,35)
- dilué		(5,86)	(10,35)

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

# Groupe Air France-KLM

## ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité)

<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<i>Notes</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Résultat net</b>		<b>(2 973)</b>	<b>(4 417)</b>
<b>Couverture des flux de trésorerie et coût de couverture</b>			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global		389	(1 255)
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat		(53)	707
Variation de la réserve de conversion		-	1
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	<i>12</i>	(91)	153
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>		<b>245</b>	<b>(394)</b>
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	<i>17</i>	693	(77)
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		1	(28)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	<i>12</i>	(170)	39
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>		<b>524</b>	<b>(66)</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>		<b>769</b>	<b>(460)</b>
<b>Résultat global</b>		<b>(2 204)</b>	<b>(4 877)</b>
- Propriétaires de la société mère		(2 203)	(4 872)
- Participations ne donnant pas le contrôle		(1)	(5)

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

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

<b>Actif</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Goodwill		221	215
Immobilisations incorporelles		1 243	1 230
Immobilisations aéronautiques	<b>14</b>	10 645	11 031
Autres immobilisations corporelles	<b>14</b>	1 453	1 548
Droits d'utilisation	<b>14</b>	5 033	4 678
Titres mis en équivalence		166	230
Actifs de retraite	<b>17</b>	-	211
Autres actifs financiers		795	795
Instruments dérivés		105	92
Impôts différés	<b>12</b>	269	282
Autres débiteurs		1	4
<b>Actif non courant</b>		<b>19 931</b>	<b>20 316</b>
Autres actifs financiers		540	607
Instruments dérivés		408	160
Stocks et en-cours		519	543
Créances clients		1 530	1 248
Autres débiteurs		1 047	914
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>16</b>	6 035	6 423
<b>Actif courant</b>		<b>10 079</b>	<b>9 895</b>
<b>Total actif</b>		<b>30 010</b>	<b>30 211</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Capital	<i>18.1</i>	643	429
Primes d'émission et de fusion	<i>18.1</i>	4 949	4 139
Actions d'autocontrôle		(25)	(25)
Titres subordonnés à durée indéterminée	<i>18.3</i>	3 042	-
Réserves et résultat	<i>18.4</i>	(12 221)	(9 970)
<b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b>		<b>(3 612)</b>	<b>(5 427)</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		8	9
<b>Capitaux propres</b>		<b>(3 604)</b>	<b>(5 418)</b>
Provisions retraite	<i>17</i>	2 119	2 147
Passifs de restitution et autres provisions	<i>19</i>	3 977	3 670
Dettes financières	<i>20</i>	11 240	14 171
Dettes de loyers	<i>21</i>	2 697	2 425
Instruments dérivés		58	122
Impôts différés	<i>12</i>	4	22
Autres créiteurs	<i>24</i>	2 501	1 294
<b>Passif non courant</b>		<b>22 596</b>	<b>23 851</b>
Passifs de restitution et autres provisions	<i>19</i>	956	1 337
Dettes financières	<i>20</i>	842	1 318
Dettes de loyers	<i>21</i>	809	839
Instruments dérivés		67	363
Dettes fournisseurs		1 604	1 435
Titres de transport émis et non utilisés	<i>23</i>	2 889	2 394
Programme de fidélisation		904	916
Autres créiteurs	<i>24</i>	2 945	3 175
Concours bancaires	<i>16</i>	2	1
<b>Passif courant</b>		<b>11 018</b>	<b>11 778</b>
<b>Total passif</b>		<b>33 614</b>	<b>35 629</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>30 010</b>	<b>30 211</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité)

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
<b>Au 31 décembre 2019</b>		<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(67)</b>	<b>403</b>	<b>(2 620)</b>	<b>2 284</b>	<b>15</b>	<b>2 299</b>
<i>Autres éléments du résultat global</i>			-	-	-	-	(459)	(459)	(1)	(460)
Résultat de la période			-	-	-	-	(4 413)	(4 413)	(4)	(4 417)
<b>Résultat global</b>			-	-	-	-	<b>(4 872)</b>	<b>(4 872)</b>	<b>(5)</b>	<b>(4 877)</b>
Autres			-	-	-	-	29	29	-	29
<b>Au 30 juin 2020</b>		<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(67)</b>	<b>403</b>	<b>(7 463)</b>	<b>(2 559)</b>	<b>10</b>	<b>(2 549)</b>
<b>Au 31 décembre 2020</b>		<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(25)</b>	-	<b>(9 970)</b>	<b>(5 427)</b>	<b>9</b>	<b>(5 418)</b>
<i>Autres éléments du résultat global</i>			-	-	-	-	767	767	2	769
Résultat de la période			-	-	-	-	(2 970)	(2 970)	(3)	(2 973)
<b>Résultat global</b>			-	-	-	-	<b>(2 203)</b>	<b>(2 203)</b>	<b>(1)</b>	<b>(2 204)</b>
Augmentation de capital	2.2	213 999 999	214	810	-	-	-	1 024	-	1 024
Titres subordonnés à durée indéterminée			-	-	-	3 000	(4)	2 996	-	2 996
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée			-	-	-	42	(42)	-	-	-
Autres			-	-	-	-	(2)	(2)	-	(2)
<b>Au 30 juin 2021</b>		<b>642 634 034</b>	<b>643</b>	<b>4 949</b>	<b>(25)</b>	<b>3 042</b>	<b>(12 221)</b>	<b>(3 612)</b>	<b>8</b>	<b>(3 604)</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité)

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	Notes	2021	2020
<i>En millions d'euros</i>			
Résultat net des activités poursuivies		(2 973)	(4 417)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		1 057	1 527
Dotations nettes aux provisions financières		58	88
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		14	(36)
Résultat sur cessions de filiales et participations		(26)	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(29)	224
Ecart de change non réalisé		86	74
Pertes de valeur		15	639
Autres éléments non monétaires		759	282
Résultats des sociétés mises en équivalence		16	29
Impôts différés		(264)	244
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>(1 287)</b>	<b>(1 346)</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		12	59
(Augmentation) / diminution des créances clients		(268)	703
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		138	(875)
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés		489	378
Variation des autres débiteurs et créditeurs		749	278
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>		<b>1 120</b>	<b>543</b>
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)</b>		<b>(167)</b>	<b>(803)</b>
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		2	(1)
Investissements corporels et incorporels (B)	15	(1 099)	(1 284)
Produit lié à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	2.2	71	357
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)		565	172
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		85	(3)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(376)</b>	<b>(759)</b>
Augmentation de capital		1 024	-
Emission de nouveaux emprunts	20	690	5 014
Remboursement d'emprunts	20	(1 135)	(1 993)
Remboursement de dettes de loyers (D)		(433)	(412)
Nouveaux prêts		(37)	(20)
Remboursement des prêts		44	72
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		-	-
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>153</b>	<b>2 661</b>
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		1	(17)
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>(389)</b>	<b>1 082</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	16	6 422	3 711
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	16	6 033	4 793
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		57	(9)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(320)	(180)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		(5)	3

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

# Groupe Air France-KLM

## FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité)

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<i>Notes</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<i>En millions d'euros</i>			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<i>A</i>	(167)	(803)
Investissements corporels et incorporels	<i>B</i>	(1 099)	(1 284)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>C</i>	565	172
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation</b>	<i>22</i>	<b>(701)</b>	<b>(1 915)</b>
<b>Remboursements des dettes de loyers</b>	<i>D</i>	<b>(433)</b>	<b>(412)</b>
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté</b>		<b>(1 134)</b>	<b>(2 327)</b>

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

**NOTES AUX INFORMATIONS FINANCIÈRES  
CONSOLIDÉES INTERMÉDIAIRES**

# Groupe Air France-KLM

## 1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

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

Son activité principale Réseau se compose du transport aérien de passagers sur vols réguliers et le cargo. Les activités du groupe incluent également la maintenance aéronautique, le segment loisir (Transavia) et toute autre activité en relation avec le transport aérien.

La société anonyme Air France-KLM, domiciliée au 2, rue Robert Esnault-Pelterie 75007 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. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

### 2.1. COVID-19 et continuité d'exploitation

La propagation mondiale de la Covid-19 depuis le début de 2020 a eu et continue d'avoir 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 réduction drastique du trafic aérien en 2020. Sur le premier semestre 2021, de nouvelles mesures avaient été mises en place par les gouvernements français et néerlandais pour ralentir la propagation du virus et les restrictions sur les voyages ont été renforcées au niveau mondial suite à l'émergence de nouveaux variants du virus, limitant à nouveau le trafic aérien.

Le groupe a déjà pris un certain nombre de mesures fortes pour limiter les effets de la Covid-19 sur l'activité et continue de suivre de près et d'évaluer l'évolution de la situation. Elles comprennent, entre autres, la forte réduction de la capacité offerte, des changements structurels de la flotte, la sécurisation de la trésorerie et des mesures salariales.

#### *Réduction de la capacité offerte*

La capacité siège-kilomètres disponible pour le Passage et Transavia a été réduite de 2,7% par rapport au premier semestre 2020, avec une évolution en deux temps : une capacité en nette baisse (-48,6%) sur le premier trimestre 2021 par rapport au premier trimestre 2020 qui avait été peu affecté par la crise du Covid-19, puis en très fort rebond (+338,6%) sur le second trimestre par rapport au deuxième semestre 2020 qui avait été marqué par les confinements en France et aux Pays Bas. Cependant, en raison de la faiblesse de la demande, le trafic en revenu passager par kilomètre a reculé de 44,8% par rapport à 2020.

En conséquence, même si les tonnes-kilomètres disponibles au cargo ont augmenté de 11,3% par rapport au premier semestre 2020, les revenus ont baissé de 20,8% comparé à l'année dernière et s'élèvent à 4 910 millions d'euros.

En parallèle, les initiatives spécifiques sur les coûts et la baisse du trafic ont conduit à une baisse des charges externes du groupe qui s'élèvent à 3 592 millions d'euros, soit une baisse de 18,8% versus le premier semestre 2020.

Au sein des charges externes, les frais de carburant s'élèvent à 982 millions d'euros, soit une baisse de 29,7 % par rapport à 2020, suite à un prix du jet fuel inférieur et à la baisse des capacités.

En complément, la poursuite des mécanismes d'activité partielle en France, mis en place à partir du 23 mars 2020, du programme « Mesures Transitoires d'urgence pour l'Emploi Durable » (NOW) aux Pays-Bas, applicable à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020, ainsi que la mise en œuvre de plans de restructuration, réduction des effectifs et de restructuration de la flotte (voir note 2.2. Événements intervenus au cours de la période des notes aux états financiers consolidés du 31 décembre 2020) ont continué de contribuer à une baisse des salaires et coûts associés. Ils s'élèvent à 2 403 millions d'euros au premier semestre 2021, soit une baisse de 18% par rapport à l'année dernière.

L'Etat néerlandais a par ailleurs annoncé la mise en œuvre d'une extension du programme « Mesures Transitoires d'urgence pour l'Emploi Durable » (NOW) jusqu'au 30 septembre 2021.

# Groupe Air France-KLM

## *Liquidités*

Au 30 juin 2021, la liquidité totale du groupe s'élève à 9,4 milliards d'euros, dont 6,94 milliards d'euros de liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (voir note 22. Dette nette) et 2,46 milliards d'euros de lignes de crédit non tirées (voir note 20.2 Prêts d'Etat et 20.5 Lignes de crédit).

Respectivement en avril 2021 et en juillet 2021, la situation de liquidité du groupe a été renforcée d'un milliard d'euros grâce à l'augmentation de capital du groupe Air France-KLM (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période) et de 800 millions d'euros grâce à l'émission de l'obligataire (voir note 2.3. Evènements postérieurs à la clôture).

En outre, le Groupe poursuit les mesures initiées en 2020 visant à différer les dépenses d'investissement non essentielles et les projets internes, à différer le paiement de l'intéressement des salariés et de la rémunération variable, le paiement de la taxe sur les salaires et des cotisations sociales.

Malgré ces mesures et une reprise progressive de l'activité, la performance financière d'Air France KLM pour la période à venir continuera d'être affectée par une baisse significative du chiffre d'affaires, des pertes de ventes de billets et des flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté négatifs dans une proportion et pour une durée qui restent actuellement incertaines.

## *Continuité d'exploitation*

Afin de déterminer une base appropriée de préparation des états financiers pour l'exercice clos au 30 juin 2021, le Conseil d'Administration a apprécié l'hypothèse de continuité d'exploitation 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 actuelle de coronavirus (Covid-19) et en tenant compte des éléments suivants.

Comme indiqué ci-dessus, le Groupe dispose de liquidités d'un montant total de 9,4 milliards d'euros au 30 juin 2021.

Le déploiement de la vaccination permet la levée progressive des restrictions de circulation. Les prévisions d'activité augmentent régulièrement pour atteindre 65% de la capacité 2019 sur le troisième trimestre 2021 (versus troisième trimestre 2019) grâce au dynamisme du trafic loisirs sur les réseaux domestiques Outre-Mer, Europe et Afrique.

Associées à l'augmentation de capital (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période), à l'émission de l'emprunt obligataire de 800 millions d'euros et au lancement du programme EMTN (voir note 2.3. Evènements postérieurs à la clôture), les projections de trésorerie sur un horizon de plus de 12 mois permettent d'assurer un niveau de liquidité considéré comme suffisant.

Elles intègrent notamment :

- L'ajustement du programme de vols et de la capacité à la demande attendue afin de n'opérer que des vols ayant un impact incrémental positif en termes de flux de trésorerie opérationnel
- La poursuite de mécanismes spécifiques par les Etats français et néerlandais pour couvrir en partie les frais de personnels à travers le programme « NOW » aux Pays-Bas, étendu jusque fin septembre 2021, et l'Activité Partielle de Longue Durée (APLD) en France jusqu'à fin 2022;
- Le report d'une partie des charges sociales et taxes sur salaires ;
- Un haut niveau de variabilisation des coûts lié à la baisse de capacité ;
- La limitation des investissements ;
- Le refinancement systématique des nouveaux avions livrés sur la période.

Sur la base de ces prévisions financières les ratios de crédit bancaire dits « covenants » applicables en 2021 incluant la ligne de crédit de 2,46 milliards d'euros au niveau de KLM (voir note 20.5 Lignes de crédit) seront respectés.

Le groupe poursuit ses projets de financement complémentaires qui permettront une amélioration des fonds propres ou quasi-fonds propres et l'apport de nouvelles liquidités, dans le cadre des résolutions extraordinaires votées lors de l'Assemblée Générale du 26 mai 2021.

Le groupe gère activement le profil de sa dette et a entamé des négociations avec ses banques pour étendre la maturité de son prêt garanti par l'Etat français au-delà de 2023.

Dans ce contexte lié à la crise de la Covid-19, le Conseil d'administration considère qu'il existe des aléas qui pourraient ralentir la reprise des activités du groupe et remettre en cause la capacité à poursuivre ses activités. En particulier, il peut s'agir du développement non maîtrisé de nouveaux variants, de résistance aux vaccins conduisant à une nouvelle contraction du trafic aérien, d'une lente réouverture des frontières américaines et asiatiques et d'une reprise plus tardive du trafic affaires.

# Groupe Air France-KLM

Au cas où ces facteurs d'incertitudes étaient amenés à se concrétiser, la direction a envisagé des mesures d'atténuation supplémentaires, incluant :

- L'optimisation et la réduction de la capacité et du réseau ;
- Des cessions d'actifs ;
- Des restructurations d'effectifs complémentaires ;
- D'autres mesures de réduction des coûts ;
- Le report de dépenses d'investissements et de charges.

Le Groupe pourrait alors, dans ce contexte dégradé, ne pas être en mesure de réaliser ses actifs et de régler ses dettes dans le cadre normal de son activité et l'application des règles et principes comptables IFRS dans un contexte normal de poursuite des activités, concernant notamment l'évaluation des actifs et des passifs pourrait s'avérer inappropriée. Cette situation crée une situation d'incertitude significative sur la continuité d'exploitation.

Néanmoins le Conseil d'Administration ne considère pas que ces scénarios défavorables soient probables ou qu'ils aient un impact suffisant pour remettre en cause la continuité d'exploitation et il estime ainsi qu'il est approprié de préparer les informations financières intermédiaires sur la base de la continuité d'exploitation.

## 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période

### Activité Partielle Longue Durée

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

### Homologation du plan de départ HOP !

Dans le cadre de sa restructuration, HOP ! a lancé un plan de départ (cf. note 2.2 Evènements intervenus au cours de la période des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2020). Le 16 février 2021, HOP ! a reçu de la DREETS (DIRECCTE précédemment) une demande de modification de certaines dispositions de ce plan concernant les personnels navigants. Le plan de départ amendé a finalement été homologué le 16 juin 2021. Le montant de la provision est resté stable par rapport au 31 décembre 2020.

### Mesures de renforcement du capital du groupe Air France-KLM

Le 5 avril 2021, le groupe Air France-KLM a annoncé un plan de mesures concernant Air France, qui ont été validées par la Commission européenne dans sa décision d'autoriser une opération de 4 milliards d'euros de l'Etat français pour recapitaliser Air France et Air France -KLM. A la suite de cette autorisation, les opérations suivantes ont été réalisées :

- **Augmentation de capital de 1 036 millions d'euros :**

Le 19 avril 2021, le Groupe a achevé son augmentation de capital sans droit préférentiel de souscription des actionnaires, par offre au public et avec un délai de priorité de souscription à titre irréductible et réductible accordé aux actionnaires existants, pour un montant de 1 036 millions d'euros (après exercice intégral de la clause d'extension), soit 1 024 millions d'euros nets des frais d'émission. Cette opération permet d'améliorer les fonds propres du Groupe, et d'apporter cet argent à Air France.

L'augmentation de capital se traduit par l'émission de 213 999 999 actions nouvelles (les "Actions Nouvelles") à un prix par action de 4,84 euros, représentant environ 50% du capital social existant de la Société. Le capital social de la Société est ainsi porté à 642 634 034 euros divisé en 642 634 034 actions d'une valeur nominale de 1 euro chacune.

Conformément à leurs engagements de souscription, et compte tenu du barème d'attribution des ordres réductibles, l'Etat français et China Eastern Airlines ont souscrit dans le cadre du délai de priorité à respectivement 122 560 251 Actions Nouvelles (soit 57% du montant total de l'Augmentation de Capital) et 23 944 689 Actions Nouvelles (soit 11% du montant total de l'Augmentation de Capital). L'Etat néerlandais n'a pas souscrit à cette augmentation de capital. Delta Airlines n'a pas non plus souscrit en raison du cadre actuel de la loi CARES en vigueur aux Etats-Unis.

## Groupe Air France-KLM

- **Conversion de l'emprunt d'Etat français de 3 milliards d'euros en instruments obligataires hybrides perpétuels (" Titres Super Subordonnés ") :**

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

- **Prolongation de l'échéance du prêt garanti par l'Etat français de 4 milliards d'euros en 2023 :**

En outre, le prêt garanti par l'Etat français, d'un montant de 4 milliards d'euros, a été prolongé avec une date d'échéance finale en 2023.

Ces éléments permettent de lisser le profil de remboursement de la dette du Groupe et de ses compagnies aériennes, avec une extension progressive du profil de maturité.

L'Etat néerlandais a également approuvé cette série d'actions et a indiqué qu'il poursuivait les discussions avec la Commission européenne sur d'éventuelles mesures de renforcement du capital de KLM.

### **Cession de titres Servair**

Début 2021, les conditions selon lesquelles Air France KLM pouvait vendre à Gategroup 30% des titres Servair (voir note 38.2 Engagements reçus des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2020) ont été renégociés. A ce titre, 15% des titres de la société Servair ont été vendus par Air France Finance pour un montant de 71 millions d'euros le 31 mai 2021. Un second versement devrait avoir lieu en décembre 2022 pour 15% complémentaires.

Cette vente a conduit à reconnaître une plus-value de cession de 26 millions d'euros, nette de la valeur de l'option de vente, en « autres produits et charges non courants » en compte de résultat consolidé. Le produit de cession est inclus dans la ligne « Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées » du tableau des flux de trésorerie consolidé.

### **Accord sur le nouveau régime de retraite du personnel au sol de KLM**

Le 14 juin 2021, KLM et les cinq syndicats néerlandais du personnel au sol de KLM ont signé un accord permettant la modification du régime de retraite du personnel au sol à compter de janvier 2021. Par cet accord, le fonds de pension du personnel au sol de KLM est qualifié désormais de régime à cotisations définies selon les normes IFRS. L'actif de retraite, basé sur les hypothèses actuarielles au 31 mai 2021 s'élevait à 875 millions d'euros (avant impôt). Dans le cadre de cet accord, KLM a versé une prime de pension supplémentaire couvrant la période janvier-mai 2021 ainsi qu'une cotisation unique représentant des économies réalisées depuis 2014 suite aux changements apportés à la réglementation néerlandaise. Ces versements s'élèvent à 63 millions d'euros.

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 » dans le compte de résultat consolidé pour un montant de 938 millions d'euros (704 millions d'euros net d'impôts).

### **Plan de restructuration KLM**

Un plan de restructuration complémentaire avait été annoncé le 21 janvier 2021 pour 800 à 1 000 employés. Suite à des accords signés avec ses syndicats pour éviter des départs supplémentaires et l'intensification prévue de l'activité, KLM a décidé de retirer ce plan.

# Groupe Air France-KLM

## 2.3. Evènements postérieurs à la clôture

### Emission obligataire de 800 millions d'euros

Le 24 juin 2021, le Groupe a annoncé la réalisation du placement d'une émission d'obligations *senior* pour un total de 800 millions d'euros en deux tranches :

- Une première tranche d'obligations d'un montant de 300 millions d'euros, d'une maturité de 3 ans et assortie d'un coupon de 3% par an.
- Une seconde tranche d'obligations d'un montant de 500 millions d'euros, d'une maturité de 5 ans et assortie d'un coupon de 3,875% par an.

Le règlement-livraison de l'émission des Obligations a eu lieu le 1<sup>er</sup> juillet 2021. La dette a été inscrite au bilan à compter de cette date en « dettes financières non courantes ».

### Lancement d'un programme EMTN

Le 2 juillet 2021, le Groupe a lancé un programme EMTN d'une durée de 12 mois initiale pour maximiser l'utilisation des fenêtres de marché potentielles pour l'émission d'obligations.

## 3. 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 2020 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 intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2021 ont été préparés en conformité avec la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ».

Les principes comptables appliqués pour les états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2021 sont conformes à ceux retenus pour les états financiers au 31 décembre 2020, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, le groupe applique les amendements aux normes IFRS 9, IFRS 7 et IFRS 16 en lien avec la « Phase 2 » de la réforme des taux d'intérêt de référence. Ces amendements précisent notamment le traitement comptable à appliquer lors du remplacement d'un ancien taux d'intérêt benchmark par un nouvel indice de référence dans un contrat donné, ainsi que l'impact de ce changement sur les relations de couverture concernées par la réforme IBOR. Le Groupe est peu exposé aux indices concernés par la réforme. L'application de ces amendements est sans impact sur les comptes du groupe au 30 juin 2021.

En ce qui concerne la décision IFRIC relative à l'attribution d'un avantage post-emploi aux périodes de service, des analyses de place sont en cours. Les impacts de cette décision seront déterminés d'ici la clôture annuelle.

L'établissement des états financiers intermédiaires consolidés résumés, en conformité avec les IFRS, conduit la Direction du Groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux données financières consolidées concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. 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.

# Groupe Air France-KLM

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 informations financières consolidées intermédiaires de la période ont été établies en tenant compte du contexte actuel de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et sur la base des paramètres financiers disponibles à la date de clôture.

Les états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2021 ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 29 juillet 2021.

## 4. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2021**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2021.

- **Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2020**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2020.

## 5. 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 tiers.

**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.

# Groupe Air France-KLM

## Information par secteur géographique

- **Activité par zone d'origine des ventes**

Les activités du groupe par origine des ventes sont ventilées en huit zones géographiques :

- France métropolitaine
- Benelux
- Europe (hors France et Benelux)
- Afrique
- Moyen-Orient, Golfe, Inde (MEGI)
- Asie-Pacifique
- Amérique du Nord
- Antilles, Caraïbes, Guyane, Océan Indien, Amérique du Sud (CILA)

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

## 5.1. Informations par secteur d'activité

- **Période close au 30 juin 2021**

<i>En millions d'euros</i>	<b>Réseau</b>	<b>Maintenance</b>	<b>Transavia</b>	<b>Autres</b>	<b>Non répartis</b>	<b>Total</b>
Chiffre d'affaires total	4 232	1 302	163	72	-	5 769
Chiffre d'affaires intersecteurs	(11)	(788)	-	(60)	-	(859)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>4 221</b>	<b>514</b>	<b>163</b>	<b>12</b>	-	<b>4 910</b>
EBITDA	(896)	121	(122)	23	-	(874)
Résultat d'exploitation courant	(1 715)	(10)	(218)	12	-	(1 931)
Résultat des activités opérationnelles	(2 338)	(278)	(218)	36	-	(2 798)
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	-	-	-	-	262	262
<b>Résultat net</b>	<b>(2 338)</b>	<b>(275)</b>	<b>(218)</b>	<b>17</b>	<b>(159)</b>	<b>(2 973)</b>

# Groupe Air France-KLM

- Période close au 30 juin 2020

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	5 227	1 640	259	78	-	7 204
Chiffre d'affaires intersecteurs	(11)	(924)	-	(68)	-	(1 003)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>5 216</b>	<b>716</b>	<b>259</b>	<b>10</b>	-	<b>6 201</b>
EBITDA	(790)	9	(67)	8	-	(840)
Résultat d'exploitation courant	(1 852)	(321)	(193)	(2)	-	(2 368)
Résultat des activités opérationnelles	(2 558)	(442)	(196)	(2)	-	(3 198)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	(29)	-	(29)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(936)	(936)
Impôts	-	-	-	-	(254)	(254)
<b>Résultat net</b>	<b>(2 558)</b>	<b>(442)</b>	<b>(196)</b>	<b>(31)</b>	<b>(1 190)</b>	<b>(4 417)</b>

## 5.2. Informations par secteur géographique

### Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Période close au 30 juin 2021

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Transport	938	461	983	269	150	431	416	251	3 899
Autres recettes	57	77	84	15	10	28	26	25	322
<b>Total Réseau</b>	<b>995</b>	<b>538</b>	<b>1 067</b>	<b>284</b>	<b>160</b>	<b>459</b>	<b>442</b>	<b>276</b>	<b>4 221</b>
Transport	61	88	13	1	-	-	-	-	163
Autres recettes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total Transavia</b>	<b>61</b>	<b>88</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	<b>163</b>
Maintenance	294	171	14	-	-	2	33	-	514
Autres	3	10	(1)	-	-	-	-	-	12
<b>Total</b>	<b>1 353</b>	<b>807</b>	<b>1 093</b>	<b>285</b>	<b>160</b>	<b>461</b>	<b>475</b>	<b>276</b>	<b>4 910</b>

- Période close au 30 juin 2020

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Transport	1 370	620	1 073	268	144	417	701	304	4 897
Autres recettes	101	46	57	23	9	41	24	18	319
<b>Total Réseau</b>	<b>1 471</b>	<b>666</b>	<b>1 130</b>	<b>291</b>	<b>153</b>	<b>458</b>	<b>725</b>	<b>322</b>	<b>5 216</b>
Transport	59	152	28	2	1	1	1	1	245
Autres recettes	(1)	-	(2)	-	-	3	3	11	14
<b>Total Transavia</b>	<b>58</b>	<b>152</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>259</b>
Maintenance	315	356	11	-	-	1	33	-	716
Autres	2	8	-	-	-	-	-	-	10
<b>Total</b>	<b>1 846</b>	<b>1 182</b>	<b>1 167</b>	<b>293</b>	<b>154</b>	<b>463</b>	<b>762</b>	<b>334</b>	<b>6 201</b>

# Groupe Air France-KLM

## Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- 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
<b>Total</b>	<b>317</b>	<b>693</b>	<b>384</b>	<b>776</b>	<b>800</b>	<b>480</b>	<b>612</b>	<b>4 062</b>

- Période close au 30 juin 2020

<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	351	881	485	713	1 021	612	834	4 897
Transavia	3	219	-	23	-	-	-	245
<b>Total</b>	<b>354</b>	<b>1 100</b>	<b>485</b>	<b>736</b>	<b>1 021</b>	<b>612</b>	<b>834</b>	<b>5 142</b>

## 6. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Carburant avions	982	1 397
Affrètements aéronautiques	147	114
Redevances aéronautiques	460	478
Commissariat	126	178
Achat d'assistance en escale	402	441
Achats et consommations d'entretien aéronautique	792	912
Frais commerciaux et de distribution	131	230
Autres frais	552	673
<b>Total</b>	<b>3 592</b>	<b>4 423</b>
<i>Hors carburant</i>	<i>2 610</i>	<i>3 026</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.

# Groupe Air France-KLM

## 7. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Salaires et traitements	2 131	2 312
Autres charges sociales	404	435
Charges de retraite à cotisations définies	264	283
Charges de retraite à prestations définies	133	154
Coûts du personnel intérimaire	27	66
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable	(570)	(336)
Autres	39	17
<b>Total</b>	<b>2 403</b>	<b>2 931</b>

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<sup>er</sup> 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 2021, l'impact de ces mesures s'élève à 456 millions d'euros (500 millions au 30 juin 2020).

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<sup>er</sup> janvier jusqu'au 30 juin 2021. Cette compensation s'élève à 570 millions d'euros (contre 336 millions pour la période du 1<sup>er</sup> avril jusqu'au 30 juin 2020).

### Effectifs moyens de la période

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Pilotes	8 223	8 719
Personnel navigant commercial	19 980	22 185
Personnel au sol	46 972	51 628
Personnel intérimaire	625	1 364
<b>Total*</b>	<b>75 800</b>	<b>83 896</b>

*\*Hors effet de l'activité partielle*

La baisse des effectifs moyens s'explique principalement par la mise en œuvre des plans de restructuration sur 2020 et 2021 (voir note 10. Autres produits et charges non courants).

# Groupe Air France-KLM

## 8. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	96	93
Immobilisations aéronautiques	480	604
Autres immobilisations corporelles	91	99
Droits d'utilisation	524	618
	<b>1 191</b>	<b>1 414</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	12	14
Créances	13	89
Provisions	(159)	11
	<b>(134)</b>	<b>114</b>
<b>Total</b>	<b>1 057</b>	<b>1 528</b>

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

## 9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Production capitalisée	290	349
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(2)	(5)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	3	65
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(15)	(20)
Autres	4	4
<b>Total</b>	<b>280</b>	<b>393</b>

## 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Charges de restructuration	86	(226)
Dépréciation accélérée de flottes	(15)	(639)
Modification de plan de retraite	(938)	-
Résultat sur cession de filiales et participations	26	-
Autres cessions d'actifs	-	12
Autres	(12)	(1)
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(853)</b>	<b>(854)</b>

- **Période close 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.

# Groupe Air France-KLM

## Modifications de plan de retraites

Suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol de KLM (cf. 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période), 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 (cf. 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

- **Période close au 30 juin 2020**

## Charges de restructuration

Au 30 juin 2020, ce poste comprend principalement une provision relative au plan de départ volontaire du personnel de KLM pour (178) millions d'euros ainsi qu'une charge relative au projet de rupture conventionnelle collective relative aux pilotes Air France pour (37) millions d'euros.

## Dépréciations de flottes

Au 30 juin 2020, ce poste correspond à l'impact de l'arrêt de l'exploitation des A380, des A340 et des B747 par le groupe Air France-KLM faisant suite à la baisse drastique d'activité liée à la Covid-19.

### ➤ Impact de sortie des A380 de la flotte

L'arrêt définitif de l'exploitation des 9 A380 (5 en pleine propriété et 4 en location), annoncé le 20 mai 2020 et initialement prévu pour la fin de l'année 2022, a été avancé à 2020. L'impact est de (545) millions d'euros au 30 juin 2020.

### ➤ Impact de sortie de B747 de la flotte

Une dépréciation de 21 millions d'euros a été comptabilisée à fin mars 2020 afin de porter huit B747 à leur valeur de marché estimée.

### ➤ Impact de sortie des A340 de la flotte d'Air France

Une dépréciation de 72 millions d'euros a été comptabilisée afin de porter 4 A340 à leur valeur de marché estimée suite à la décision de l'arrêt définitif d'exploitation le 6 mai 2020.

# Groupe Air France-KLM

## 11. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Produits des valeurs mobilières de placement	(9)	(2)
Autres produits financiers	12	14
<b>Produits financiers</b>	<b>3</b>	<b>12</b>
Intérêts sur dettes financières	(177)	(68)
Intérêts sur dettes de loyers	(120)	(131)
Intérêts intercalaires capitalisés	13	11
Autres éléments non monétaires	(49)	(25)
Autres charges financières	(6)	(2)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(339)</b>	<b>(215)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(336)</b>	<b>(203)</b>
Résultat de change	(41)	(72)
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat	22	(546)
Dotation nette aux provisions	(2)	(2)
Désactualisation des provisions	(56)	(84)
Autres	(8)	(29)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(85)</b>	<b>(733)</b>
<b>Total</b>	<b>(421)</b>	<b>(936)</b>

### *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 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.

Au 30 juin 2020, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente de (73) millions d'euros composée d'une perte de (8) millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués et d'une perte de (49) millions d'euros au titre de la dette financière en dollar US (32) millions d'euros, en francs suisses (7) millions d'euros et en yen japonais (14) millions d'euros.

### *Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat*

Au 30 juin 2020, suite à la baisse significative attendue de la consommation de carburant, cette ligne incluait l'impact de la sur-couverture pour un montant de (590) millions d'euros, recyclés en compte de résultat. La stratégie de couverture carburant a été revue sur le premier semestre 2021 pour limiter la position de sur-couverture dans le futur.

### *Désactualisation*

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions long terme s'élève à 3,4% en 2021 contre 4,5% en 2020.

# Groupe Air France-KLM

## Autres

Au 30 juin 2020, cette ligne incluait principalement les primes payées sur le remboursement anticipé d'une partie des obligataires à échéance 2021 et 2022. Le montant total des primes s'élevait à 22 millions d'euros.

## 12. IMPÔTS

### 12.1. Charge d'impôt

<i>En millions d'euros</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>(2)</b>	<b>72</b>
Variation des différences temporaires	264	21
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	-	(347)
<b>(Charge) / produit d'impôt différé</b>	<b>264</b>	<b>(326)</b>
<b>Total</b>	<b>262</b>	<b>(254)</b>

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 à 28,41% en 2021. La loi de Finances 2018 prévoit une baisse du taux d'impôt progressive sur les sociétés à 25,83% en 2022. Les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, le montant des déficits fiscaux imputables chaque année est limité à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Le recouvrement des impôts différés actifs activés correspond à un horizon de 5 ans sur le périmètre fiscal français, en cohérence avec son plan stratégique.

La position d'impôts différés pour pertes fiscales est restée stable par rapport au 31 décembre 2020 à 285 millions d'euros résultant de l'incertitude induite par le contexte sanitaire actuel qui a conduit le Groupe à maintenir inchangée sa politique de reconnaissance des actifs d'impôts différés.

A ce titre, un montant de 392 millions d'euros d'impôts différés actifs au titre des pertes fiscales et des différences temporaires n'a pas été reconnu la période close au 30 juin 2021.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt est de 25% en 2021. Il avait été décidé que le taux d'impôt des entreprises néerlandaises serait réduit à 21,7% en 2021. Faisant suite à la crise de la Covid-19, le gouvernement néerlandais a annoncé que le taux d'impôt resterait à 25% à l'avenir et que les déficits fiscaux seraient reportables indéfiniment. En vertu de la loi fiscale aux Pays-Bas, la période maximale d'utilisation future des pertes fiscales reportées est actuellement de six ans. À partir du 1er janvier 2022, cette période est susceptible de devenir indéfinie pour les pertes fiscales.

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 Parlement néerlandais n'a pas encore formalisé ces changements dans la loi fiscale néerlandaise.

Au 30 juin, 2021, le groupe fiscal néerlandais a reconnu des impôts différés actifs sur pertes fiscales pour un montant de 46 millions d'euros, correspondant à des intérêts déductibles reportables indéfiniment (10 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Par ailleurs, un produit de 234 millions d'impôts différés a été reconnu au titre de la transformation du plan de retraite du personnel au sol en régime à cotisations définies (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Au regard de l'incertitude portant sur les perspectives d'activité du fait du contexte sanitaire, le groupe a limité la reconnaissance d'impôts différés actifs pour pertes fiscales complémentaires sur le semestre. A ce titre, un montant de 135 millions d'euros d'impôts différés actifs pour pertes fiscales n'a pas été reconnu la période close au 30 juin 2021.

# Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>Eléments recyclables du résultat global</b>	<b>(91)</b>	<b>153</b>
Gains et pertes liés aux couvertures de trésorerie	(91)	153
<b>Eléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(170)</b>	<b>39</b>
Instruments de capitaux propres	-	6
Retraites	(170)	33
<b>Total</b>	<b>(261)</b>	<b>192</b>

## 12.3. 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>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Résultat avant impôt	(3 219)	(4 134)
Taux d'impôt applicable en France	28,41%	32,02%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	915	1 324
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(61)	(101)
Eléments non déductibles ou non imposables	(47)	(19)
Limitation des actifs d'impôts différés	(527)	(1 410)
Impact du changement de taux d'impôt	-	(34)
Impact de la CVAE	-	(7)
Autres	(18)	(7)
<b>Impôt</b>	<b>262</b>	<b>(254)</b>
Taux d'impôt réel	8,1%	-6,2%

## 13. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

### 13.1 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>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Résultat net - propriétaires de la société mère	(2 970)	(4 413)
Coupons sur titres subordonnés	(42)	(9)
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(3 012)	(4 422)

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

# Groupe Air France-KLM

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

<b>Période du 1er janvier au 30 juin</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- d'actions ordinaires émises	514 712 247	428 634 035
- 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)	(85 151)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>513 504 242</b>	<b>427 432 464</b>
Conversion des OCEANE	-	27 901 785
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>513 504 242</b>	<b>455 334 249</b>

### 13.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 30 juin 2021.

### 13.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

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

# Groupe Air France-KLM

## 14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2021			31 décembre 2020		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en pleine propriété	16 647	(8 796)	7 851	17 158	(9 105)	8 053
Actifs en cours de construction	1 292	-	1 292	1 506	-	1 506
Autres	2 531	(1 029)	1 502	2 518	(1 046)	1 472
<b>Immobilisations aéronautiques</b>	<b>20 470</b>	<b>(9 825)</b>	<b>10 645</b>	<b>21 181</b>	<b>(10 151)</b>	<b>11 031</b>
Terrains et constructions	2 691	(1 882)	809	2 758	(1 893)	865
Matériels et installations	1 050	(813)	237	1 070	(822)	248
Actifs en cours de construction	169	-	169	191	-	191
Autres	1 096	(858)	238	1 102	(858)	244
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	<b>5 006</b>	<b>(3 553)</b>	<b>1 453</b>	<b>5 121</b>	<b>(3 573)</b>	<b>1 548</b>
<b>Total</b>	<b>25 476</b>	<b>(13 378)</b>	<b>12 098</b>	<b>26 302</b>	<b>(13 724)</b>	<b>12 579</b>
Avion			2 414			2 191
Maintenance			1 900			1 739
Terrains et construction			543			541
Autres			176			207
<b>Total droits d'utilisation</b>			<b>5 033</b>			<b>4 678</b>

## 15. 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>	2021	2020
<b>Au 30 juin</b>		
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	871	1 022
Acquisition d' autres immobilisations corporelles	50	89
Acquisition d'immobilisations incorporelles	133	146
Fournisseurs d'immobilisations	45	27
<b>Total</b>	<b>1 099</b>	<b>1 284</b>

# Groupe Air France-KLM

## 16. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin</b>	<b>Au 31 décembre</b>
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
SICAV (actifs de transaction)	3 525	4 267
Dépôts (actifs de transaction) et comptes à termes	821	654
Caisses et banques	1 689	1 502
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>6 035</b>	<b>6 423</b>
Concours bancaires	(2)	(1)
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires</b>	<b>6 033</b>	<b>6 422</b>

## 17. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISION DE RETRAITE

Au 30 juin 2021, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	<b>30 juin 2021</b>	<b>31 décembre 2020</b>
Zone euro – duration 10 à 15 ans	0,72%	0,45%
Zone euro – duration 15 ans et plus	N/A	0,75%

Les taux d'inflation utilisés sont les suivants :

	<b>30 juin 2021</b>	<b>31 décembre 2020</b>
Zone euro – duration 10 à 15 ans	1,65%	1,25%
Zone euro – duration 15 ans et plus	N/A	1,35%

Le taux de duration dix à quinze ans concerne essentiellement les régimes situés en France tandis que le taux de duration quinze ans et plus concernait essentiellement le régime du personnel au sol KLM situés aux Pays-Bas.

Suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol KLM en régime à cotisations définies (cf. 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période), 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.

Au 30 juin 2021, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de :

	<b>30 juin 2021</b>	<b>30 juin 2020</b>
Décomptabilisation actif de retraite personnel au sol KLM	671	-
Impact du changement de taux d'actualisation	119	(267)
Impact du changement du taux d'inflation	(137)	594
Ecart entre le rendement attendu et réel des actifs	40	(404)
<b>Total</b>	<b>693</b>	<b>(77)</b>

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 2020.

# Groupe Air France-KLM

## 18. CAPITAUX PROPRES – PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE

### 18.1. Augmentation de capital

Suite à la réalisation de l'augmentation de capital le 19 avril 2021, le capital social de la Société a été porté à 642 634 034 euros divisé en 642 634 034 actions d'une valeur nominale de 1 euro chacune (cf. 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

### 18.2. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2021, le capital social est ainsi composé de 642 634 034 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 :

<i>En pourcentage (%)</i>	<b>30 juin 2021</b>		<b>31 décembre 2020</b>	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	28,6	28,5	14,3	20,9
China Eastern Airlines	9,6	11,5	8,8	12,8
Etat néerlandais	9,3	13,9	14,0	10,2
Delta Airlines	5,8	8,7	8,8	12,8
Salariés et anciens salariés	2,5	3,7	3,7	5,4
Actions détenues par le groupe	0,2	0,3	0,3	0,4
Public	44,0	33,4	50,1	37,5
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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).

### 18.3. Titres Super Subordonnés

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 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Cette transaction non-monnaire se traduit comptablement dans le bilan consolidé du Groupe par le reclassement en capitaux propres d'un montant de 3 milliards d'euros depuis la ligne dettes financières (voir note 20.2 Prêts d'Etats).

Le montant du coupon couru au 30 juin 2021 s'élève à 42 millions d'euros.

# Groupe Air France-KLM

## 18.4. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2021</b>	<b>31 décembre 2020</b>
Réserve légale	70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies <sup>(1)</sup>	(976)	(1 701)
Réserves sur instruments dérivés <sup>(1)</sup>	247	18
Réserves sur instruments de capitaux propres <sup>(1)</sup>	(51)	(52)
Autres réserves	(8 541)	(1 227)
Résultat net – Propriétaires de la société mère	(2 970)	(7 078)
<b>Total</b>	<b>(12 221)</b>	<b>(9 970)</b>

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

La transformation du plan de retraite du personnel au sol de KLM s'est traduit par un reclassement de 204 millions d'euros entre les réserves sur engagements de retraite à prestations définies et les autres réserves (voir 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

## 19. PASSIFS DE RESTITUTION ET AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2021</b>			<b>31 décembre 2020</b>		
	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>
Passifs de restitution sur avions loués	3 344	304	3 648	2 860	406	3 266
Maintenance sur avions loués	125	29	154	300	121	421
Restructuration	-	556	556	-	741	741
Litiges	404	39	443	402	21	423
Autres	104	28	132	108	48	156
<b>Total</b>	<b>3 977</b>	<b>956</b>	<b>4 933</b>	<b>3 670</b>	<b>1 337</b>	<b>5 007</b>

### 19.1. Passifs de restitution et autres provisions

#### 19.1.1. Passifs de restitution sur 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 11. 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 3,4% au 30 juin 2021 (comme au 31 décembre 2020).

#### 19.1.2. 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 10. Autres produits et charges non courants).

#### 19.1.3. 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.

## Groupe Air France-KLM

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.

### 19.1.4. 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 1<sup>er</sup> 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 2020, 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. 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 2021, s'élève à 348 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

### 19.1.5. 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. 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. KLM étudie le jugement et l'impact associé et a décidé d'enregistrer une provision légale de 22 millions d'euros en juin 2021.

### 19.1.6. 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.

## 19.2. 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.

# Groupe Air France-KLM

## 19.2.1. 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.

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

### Canada

Une class action a été réinitiiée en 2013 par des plaignants dans le ressort de l'Ontario à l'encontre de sept transporteurs aériens incluant Air France et KLM. Les plaignants allèguent l'existence d'une entente dans le secteur du passage sur les routes transatlantiques en provenance et en direction du Canada et sollicitent l'attribution de dommages et intérêts. Air France et KLM contestent toute participation à une telle entente.

## 19.2.3. 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. Air France, qui conteste avoir commis une faute à l'origine de l'accident, a formé un recours en Cassation. Airbus a également formé un pourvoi en Cassation. C'est désormais à la Cour de Cassation de se prononcer.

### 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.

Hormis les points indiqués aux notes 19.1, 19.2, 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.

# Groupe Air France-KLM

## 20. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 juin 2021			Au 31 décembre 2020			
	Notes	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens japonais <sup>(1)</sup>		152	-	<b>152</b>	158	-	<b>158</b>
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses <sup>(1)</sup>		341	-	<b>341</b>	347	-	<b>347</b>
OCEANE <sup>(1)</sup>		471	-	<b>471</b>	465	-	<b>465</b>
Emprunts obligataires	<b>20.1</b>	1 233	-	<b>1 233</b>	1 229	289	<b>1 518</b>
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse		2 997	437	<b>3 434</b>	2 908	604	<b>3 512</b>
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais <sup>(1)</sup>		4 705	-	<b>4 705</b>	4 685	-	<b>4 685</b>
Prêts d'Etats	<b>20.2</b>	278	-	<b>278</b>	3 278	-	<b>3 278</b>
Autres emprunts	<b>20.3</b>	1 062	331	<b>1 393</b>	1 101	335	<b>1 436</b>
Intérêts courus non échus		1	74	<b>75</b>	-	90	<b>90</b>
<b>Total - Dettes financières</b>		<b>11 240</b>	<b>842</b>	<b>12 082</b>	<b>14 171</b>	<b>1 318</b>	<b>15 489</b>

### Variation de la dette financière

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2020	Emission de nouveaux emprunts(1)	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	30 juin 2021
Emprunts subordonnés à durée indéterminée en yens japonais et en francs suisses	505	-	-	-	(12)	-	<b>493</b>
OCEANE	465	-	5	-	-	1	<b>471</b>
Emprunts obligataires	1 518	-	-	(289)	4	-	<b>1 233</b>
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 512	303	20	(385)	(13)	(3)	<b>3 434</b>
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	4 685	-	20	-	-	-	<b>4 705</b>
Prêts d'Etats	3 278	-	(3 000)	-	-	-	<b>278</b>
Autres emprunts	1 436	397	7	(461)	10	3	<b>1 393</b>
Intérêts courus non échus	90	-	-	-	-	(15)	<b>75</b>
<b>Total</b>	<b>15 489</b>	<b>700</b>	<b>(2 948)</b>	<b>(1 135)</b>	<b>(11)</b>	<b>(14)</b>	<b>12 082</b>

<sup>(1)</sup>La différence entre les émissions de nouveaux emprunts dans le tableau de flux de trésorerie et la présentation dans ce tableau s'explique par les intérêts financiers payables in fine n'ayant aucun impact sur la trésorerie le long de la période d'endettement.

# Groupe Air France-KLM

## 20.1 Emprunts obligataires

Obligataire	Date d'émission	Nominal (en millions)	Date de maturité	Date de remboursement	Coupon
Obligataire émise en 2014	4 juin 2014	€ 289	18 juin 2021	18 juin 2021	3,875%
Obligataire € émise en 2016	5 oct. 2016	€ 361	12 oct. 2022	-	3,75%
Obligataire \$ émise en 2016 <sup>(1)</sup>	9 déc. 2016	\$ 145	15 déc. 2026	-	4,35%
Obligataire € émise en 2020	10 jan. 2020	€ 750	16 jan. 2025	-	1,875%

<sup>(1)</sup> Emission auprès d'investisseurs institutionnels asiatiques par voie de placement privé non coté.

L'obligataire émis en 2014 pour un montant de 289 millions d'euros a été remboursé le 18 juin 2021.

## 20.2 Prêts d'Etats

L'émission de titres super subordonnés des 3 milliards d'euros (voir note 18.3. Titres Super Subordonnés) a été réalisée en avril 2021 par compensation du prêt accordé par l'Etat français. Cette transaction constitue une opération non-monnaire (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Le solde au 30 juin 2021 correspond au montant déjà tiré du prêt direct accordé par l'Etat néerlandais (d'un montant total de 1,0 milliard d'euros).

## 20.3 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2021</b>	<b>Au 31 décembre 2020</b>
VCRP et emprunts hypothécaires	851	1 057
Autres emprunts	542	379
<b>Total</b>	<b>1 393</b>	<b>1 436</b>

## 20.4 Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2021</b>	<b>Au 31 décembre 2020</b>
Echéances à		
fin année N (6 mois)	413	-
N+1	1 057	1 318
N+2	4 591	917
N+3	1 025	4 542
N+4	2 014	3 971
Au delà de 4 ans	2 982	4 741
<b>Total</b>	<b>12 082</b>	<b>15 489</b>

Au 30 juin 2021, les emprunts subordonnés à durée indéterminée en francs suisses et en yens japonais sont inclus dans la ligne « au-delà de 4 ans ».

# Groupe Air France-KLM

## 20.5 Lignes de crédit

Au 31 décembre 2020, KLM avait tiré 665 millions d'euros de sa ligne de crédit et disposait d'un montant non utilisé pour 1 735 millions d'euros. Il n'y a pas eu d'évolution sur le premier semestre 2021.

## 21. DETTES DE LOYER

Les dettes de loyer se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2021</b>			<b>Au 31 décembre 2020</b>		
	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>
Dettes de loyers - avions	2 002	653	<b>2 655</b>	1 687	675	<b>2 362</b>
Dettes de loyers - immobilier	573	101	<b>674</b>	595	105	<b>700</b>
Dettes de loyers - autres	122	40	<b>162</b>	143	42	<b>185</b>
Intérêts courus non échus	-	15	<b>15</b>	-	17	<b>17</b>
<b>Total - Dettes de loyers</b>	<b>2 697</b>	<b>809</b>	<b>3 506</b>	<b>2 425</b>	<b>839</b>	<b>3 264</b>

## 22. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2021</b>	<b>31 décembre 2020</b>
Dettes financières courantes et non courantes	12 082	15 489
Repo obligations Triple A	(48)	(84)
Dettes de loyers courantes et non courantes	3 506	3 264
Intérêts courus non échus	(90)	(107)
Dépôts relatifs aux dettes financières	(97)	(101)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	(82)	(80)
Impact des dérivés devise / dettes	13	27
<b>Dettes financières (I)</b>	<b>15 284</b>	<b>18 408</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie	6 035	6 423
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois <sup>(1)</sup>	144	193
Trésorerie nantie <sup>(1)</sup>	274	309
Obligations Triple A <sup>(1)</sup>	537	518
Repo obligations Triple A	(48)	(84)
Autres	-	1
Concours bancaires courant	(2)	(1)
<b>Liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (II)</b>	<b>6 940</b>	<b>7 359</b>
<b>Dettes nettes (I-II)</b>	<b>8 344</b>	<b>11 049</b>

(1) Inclus en "autres actifs financiers".

# Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2021</b>	<b>31 décembre 2020</b>
<b>Dette nette à l'ouverture</b>	<b>11 049</b>	<b>6 147</b>
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies	701	4 721
Titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres	-	403
Coupons sur titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres	-	26
Titres subordonnés reclassés depuis les dettes financières	(3 000)	-
Augmentation de capital	(1 024)	-
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	(71)	(357)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	4	1
Dettes de loyers (nouveau/modification de contrat)	603	336
Effet du change latent sur la dette avion enregistrée en résultat global	62	(215)
Autre variation non monétaire de la dette nette	30	27
Variation de la conversion	(7)	(15)
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE	5	11
Variation de périmètre	(6)	(50)
Autre	(2)	14
<b>Dette nette à la clôture</b>	<b>8 344</b>	<b>11 049</b>

## 23. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES

Ce poste présente les titres de transport non utilisés destinés à être reconnu en chiffre d'affaires lors du transport des passagers sur les périodes à venir. En raison de la crise de la COVID-19 et des fermetures des frontières en découlant, le Groupe a été contraint de réduire ses capacités et d'annuler un nombre significatif de vols, les clients pouvant demander le remboursement de leurs billets ou l'émission d'un avoir (« voucher »). Au 30 juin 2021, ce poste inclut 480 millions d'euros de billets (tarif et surcharge) dont la date de transport est dépassée et pouvant donner lieu à remboursement contre 699 millions d'euros au 31 décembre 2020, et 517 millions d'euros de vouchers à valoir sur de futurs vols (ou pouvant donner lieu à un remboursement) contre 739 millions d'euros au 31 décembre 2020.

## 24. AUTRES CREDITEURS

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2021</b>		<b>Au 31 décembre 2020</b>	
	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
Dettes fiscales (y compris impôt société)	623	1 067	565	625
Dettes sociales	849	1 291	1 134	545
Dettes sur immobilisations	44	-	96	-
Produits constatés d'avance	837	46	836	36
Avances et acomptes reçues	355	-	342	-
Dettes diverses	237	97	203	88
<b>Total</b>	<b>2 945</b>	<b>2 501</b>	<b>3 175</b>	<b>1 294</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## 25. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2021</b>	<b>31 décembre 2020</b>
2 <sup>nd</sup> semestre année N (6 mois)	773	-
Année N+1	1 403	1 444
Année N+2	1 279	1 386
Année N+3	1 044	1 347
Année N+4	782	923
Au-delà de l'année N+4	199	874
<b>Total</b>	<b>5 480</b>	<b>5 974</b>

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 2021 diminue de six unités par rapport au 31 décembre 2020 et s'élève à 96 appareils. Cette évolution s'explique par la livraison de six appareils.

### **Flotte long-courrier (passage)**

Le groupe a réceptionné quatre Airbus A350-900 et deux Boeing B777-300ER.

### **Flotte moyen-courrier**

Le groupe n'a réceptionné aucun appareil.

Les engagements portent sur les types d'appareils suivants :

## Groupe Air France-KLM

Type avion	Année de livraison	2 <sup>ème</sup> semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
<b><u>Flotte long courrier – passage</u></b>								
A350	au 30 juin 2021	2	7	6	6	5	2	<b>28</b>
	au 31 décembre 2020	-	7	7	8	4	6	<b>32</b>
B787	au 30 juin 2021	3	1	3	1	-	-	<b>8</b>
	au 31 décembre 2020	-	5	1	-	2	-	<b>8</b>
B777	au 30 juin 2021	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2020	-	2	-	-	-	-	<b>2</b>
<b><u>Flotte moyen courrier</u></b>								
A220	au 30 juin 2021	6	15	15	12	12	-	<b>60</b>
	au 31 décembre 2020	-	6	15	15	12	12	<b>60</b>
<b>Total</b>								
	au 30 juin 2021	<b>11</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>96</b>
	au 31 décembre 2020	-	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>102</b>

## 26. PARTIES LIEES

Il n'y a pas eu de mouvements significatifs sur les parties liées sur la période tant en termes de périmètre que de montants, à l'exception de l'opération décrite en note 2.2 Evènements significatifs intervenus au cours de la période.