

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

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

1^{er} janvier 2020 – 30 septembre 2020

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. RETRAITEMENT DES COMPTES 2019.....	- 11 -
3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS.....	- 13 -
3.1. COVID-19.....	- 13 -
3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période.....	- 14 -
3.3. Evènements postérieurs à la clôture	- 16 -
4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES	- 16 -
4.1. Principes comptables.....	- 16 -
4.2. Méthodes d'évaluation spécifiques à l'établissement de l'information financière consolidée intermédiaire	- 19 -
4.3. Utilisation d'estimations	- 20 -
5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION.....	- 20 -
6. INFORMATIONS SECTORIELLES.....	- 21 -
6.1. Informations par secteur d'activité	- 22 -
6.2. Informations par secteur géographique	- 23 -
7. CHARGES EXTERNES	- 24 -
8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	- 25 -
9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS	- 26 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES	- 26 -
11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS.....	- 26 -
12. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	- 28 -
13. IMPÔTS.....	- 29 -
13.1. Charge d'impôt.....	- 29 -
13.2. Taux effectif d'impôt.....	- 30 -
14. TEST DE VALEUR D'ACTIF.....	- 30 -
16. CREANCES CLIENTS	- 31 -
17. AUTRES DEBITEURS	- 31 -
18. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES.....	- 32 -
19. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISION DE RETRAITE.....	- 32 -
20. PASSIFS DE RESTITUTION ET AUTRES PROVISIONS	- 33 -
21. DETTES FINANCIERES	- 33 -
21.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée.....	- 34 -
21.2 Emprunts obligataires.....	- 35 -
21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais	- 36 -
21.4 Analyse par échéance	- 37 -
21.5 Lignes de crédit.....	- 37 -
23. DETTE NETTE.....	- 39 -
24. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES	- 39 -
25. AUTRES CREDITEURS	- 40 -

Groupe Air France-KLM

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1^{er} janvier au 30 septembre	<i>Notes</i>	2020	2019 retraité ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires	6	8 725	20 572
Produits des activités ordinaires		8 725	20 572
Charges externes	7	(6 163)	(11 901)
Frais de personnel	8	(4 224)	(6 031)
Impôts et taxes		(108)	(119)
Autres produits et charges	10	488	742
EBITDA		(1 282)	3 263
Amortissements, dépréciations et provisions	9	(2 132)	(2 217)
Résultat d'exploitation courant		(3 414)	1 046
Cessions de matériels aéronautiques		31	24
Autres produits et charges non courants	11	(1 452)	(133)
Résultat des activités opérationnelles		(4 835)	937
Coût de l'endettement financier brut	12	(350)	(332)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	18	40
Coût de l'endettement financier net		(332)	(292)
Autres produits et charges financiers	12	(621)	(391)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(5 788)	254
Impôts	13	(242)	(131)
Résultat net des entreprises intégrées		(6 030)	123
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		(52)	14
Résultat net		(6 082)	137
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		(4)	2
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		<i>(6 078)</i>	<i>135</i>
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base		(14,22)	0,29
- dilué		(14,22)	0,28

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

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

Groupe Air France-KLM

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité)

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1^{er} janvier au 30 septembre	<i>Notes</i>	2020	2019
			retraité ⁽¹⁾
Résultat net		(6 082)	137
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global		(1 187)	118
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat		876	(57)
Variation de la réserve de conversion		-	-
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global		84	(17)
Total des autres éléments recyclables du résultat global		(227)	44
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	19	(319)	(320)
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		(29)	(19)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global		73	65
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		(275)	(274)
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		(502)	(230)
Résultat global		(6 584)	(93)
- Propriétaires de la société mère		(6 578)	(95)
- Participations ne donnant pas le contrôle		(6)	2

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

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

Actif		30 septembre	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2020	2019
Goodwill		216	217
Immobilisations incorporelles		1 253	1 305
Immobilisations aéronautiques		11 009	11 334
Autres immobilisations corporelles		1 535	1 580
Droits d'utilisation		4 789	5 173
Titres mis en équivalence		224	307
Actifs de retraite	19	96	420
Autres actifs financiers		1 004	1 096
Impôts différés		271	523
Autres débiteurs	17	176	241
Actif non courant		20 573	22 196
Autres actifs financiers		443	800
Stocks et en-cours		561	737
Créances clients	16	1 208	2 164
Autres débiteurs	17	883	1 123
Trésorerie et équivalents de trésorerie	18	5 917	3 715
Actif courant		9 012	8 539
Total actif		29 585	30 735

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres		30 septembre	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2020	2019
Capital		429	429
Primes d'émission et de fusion		4 139	4 139
Actions d'autocontrôle		(67)	(67)
Titres subordonnés à durée indéterminée		-	403
Réserves et résultat		(9 183)	(2 620)
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		(4 682)	2 284
Participations ne donnant pas le contrôle		9	15
Capitaux propres		(4 673)	2 299
Provisions retraite	<i>19</i>	2 123	2 253
Passifs de restitution et autres provisions	<i>20</i>	3 712	3 750
Dettes financières	<i>21</i>	10 814	6 271
Dettes de loyers	<i>22</i>	2 634	3 149
Impôts différés		5	142
Autres créditeurs	<i>25</i>	532	222
Passif non courant		19 820	15 787
Passifs de restitution et autres provisions	<i>20</i>	1 573	714
Dettes financières	<i>21</i>	2 179	842
Dettes de loyers	<i>22</i>	961	971
Dettes fournisseurs		1 555	2 379
Titres de transport émis et non utilisés	<i>24</i>	2 794	3 289
Programme de fidélisation		913	848
Autres créditeurs	<i>25</i>	4 462	3 602
Concours bancaires	<i>18</i>	1	4
Passif courant		14 438	12 649
Total passif		34 258	28 436
Total capitaux propres et passifs		29 585	30 735

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>	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
Au 31 décembre 2018 retraité ⁽¹⁾	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(3 118)	1 786	12	1 798
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	44	44	-	44
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	-	-	-	-	-	(19)	(19)	-	(19)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	(255)	(255)	-	(255)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	(230)	(230)	-	(230)
Résultat de la période	-	-	-	-	-	135	135	2	137
Résultat global	-	-	-	-	-	(95)	(95)	2	(93)
OCEANE	-	-	-	-	-	35	35	-	35
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(25)	(25)	(1)	(26)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	1	1	-	1
Autre	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Au 30 septembre 2019 retraité ⁽¹⁾	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(3 202)	1 702	13	1 715
Au 31 décembre 2019	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(2 620)	2 284	15	2 299
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	(225)	(225)	(2)	(227)
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	-	-	-	-	-	(22)	(22)	-	(22)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	(253)	(253)	-	(253)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	(500)	(500)	(2)	(502)
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(6 078)	(6 078)	(4)	(6 082)
Résultat global	-	-	-	-	-	(6 578)	(6 578)	(6)	(6 584)
Titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	(403)	-	(403)	-	(403)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	-	(17)	(17)	-	(17)
Autres	-	-	-	-	-	32	32	-	32
Au 30 septembre 2020	428 634 035	429	4 139	(67)	-	(9 183)	(4 682)	9	(4 673)

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

Les éléments de l'état du résultat global consolidé sont présentés nets d'impôts différés.

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

Groupe Air France-KLM

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité)

Période du 1 ^{er} janvier au 30 septembre	Notes	2020	2019
En millions d'euros			retraité ⁽¹⁾
Résultat net des activités poursuivies		(6 082)	137
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		2 132	2 217
Dotations nettes aux provisions financières		135	162
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(43)	(34)
Résultat sur cessions de filiales et participations		1	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers		70	15
Ecart de change non réalisé		(83)	223
Résultats des sociétés mises en équivalence		52	(14)
Impôts différés		309	67
Pertes de valeur	11	670	-
Autres éléments non monétaires		761	218
Capacité d'autofinancement		(2 078)	2 991
(Augmentation) / diminution des stocks		134	(83)
(Augmentation) / diminution des créances clients		823	(147)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		(792)	41
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés		(435)	327
Variation des autres débiteurs et créditeurs		936	(54)
Variation du besoin en fonds de roulement		666	84
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)		(1 412)	3 075
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(1)	(1)
Investissements corporels et incorporels (B)	15	(1 654)	(2 295)
Produit lié à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	3.2	357	8
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)		181	84
Dividendes reçus		-	10
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(9)	(9)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(1 126)	(2 203)
Obligations convertibles (OCEANE)		-	54
Emission de nouveaux emprunts	21	7 598	904
Remboursement d'emprunts	21	(2 202)	(560)
Remboursement de dettes de loyers (D)	22	(662)	(748)
Nouveaux prêts		(28)	(43)
Remboursement des prêts		76	26
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		-	(1)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		4 782	(368)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		(39)	9
Variation de la trésorerie nette		2 205	513
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	18	3 711	3 580
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	18	5 916	4 093

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

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

Groupe Air France-KLM

FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité)

Période du 1^{er} janvier au 30 septembre	<i>Notes</i>	2020	2019
<i>En millions d'euros</i>			retraité ⁽¹⁾
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<i>A</i>	(1 412)	3 075
Investissements corporels et incorporels	<i>B</i>	(1 654)	(2 295)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>C</i>	181	84
Flux de trésorerie libre d'exploitation	23	(2 885)	864
Remboursements des dettes de loyers	D	(662)	(748)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		(3 547)	116

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

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

**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 transport de passagers sur vols « low cost » (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. RETRAITEMENT DES COMPTES 2019

Sur le quatrième trimestre 2019, le Groupe Air France-KLM a mis en place de façon rétrospective les changements suivants conduisant à retraiter les périodes comparatives :

- Compensation clients

Le 17 septembre 2019, l'IFRIC, le Comité d'interprétation des normes IFRS, a publié une clarification sur IFRS 15 concernant les indemnités versées aux clients pour les retards et les annulations. Les indemnités pour les vols annulés ou retardés constituent une contrepartie variable du prix de vente au sens de la norme IFRS 15 et doivent donc être comptabilisées en réduction du chiffre d'affaires. Précédemment, le groupe comptabilisait ces paiements comme des charges dans le compte de résultat, et en application de la décision de l'IFRIC, a rétrospectivement changé la méthode de comptabilisation dans les états financiers consolidés à partir du 1^{er} janvier 2019.

- L'approche par les composants pour les pièces à durée de vie limitée

Une Pièce à durée de Vie Limitée (PVL) est une pièce majeure du moteur, qui en cas de panne, peut compromettre l'utilisation du moteur. En conséquence, par précaution, les constructeurs de moteurs définissent une durée de vie utile en cycles au-delà de laquelle les PVLs doivent être remplacées.

Le coût d'un jeu complet de PVLs est significatif et leur durée de vie (selon les pièces) s'étend de 3 000 à 40 000 cycles (un cycle correspond à un décollage et un atterrissage).

Le développement d'outils informatiques internes ainsi que l'analyse des données historiques ont permis au groupe d'améliorer sa capacité à suivre plus précisément la comptabilisation des PVLs. Par conséquent, depuis le 1^{er} janvier 2019, le groupe a mis en pratique l'approche par les composants pour ces pièces. De ce fait, les coûts de maintenance doivent être capitalisés et amortis sur la durée de vie utile des PVLs exprimée en cycles.

Ces changements ont été appliqués de manière rétrospective sur les informations financières présentées au cours des périodes précédentes en accord avec la norme IAS 8 « Méthodes Comptables, Changements d'Estimations Comptables et Erreurs ».

Pour des raisons de comparaison, les informations financières intermédiaires consolidées au 30 septembre 2019 ont été retraités.

Groupe Air France-KLM

Impacts sur le compte de résultat consolidé

En millions d'euros Période du 1er janvier au 30 septembre 2019	Comptes publiés	Approche par composant (PVL)	Compensation clients	Comptes retraités
Chiffre d'affaires	20 732		(160)	20 572
Charges externes	(12 050)	2	147	(11 901)
Frais de personnel	(6 031)			(6 031)
Impôts et taxes	(119)			(119)
Autres produits et charges	686	56		742
EBITDA	3 218	58	(13)	3 263
Amortissements, dépréciations et provisions	(2 221)	(9)	13	(2 217)
Résultat d'exploitation courant	997	49		1 046
Résultat des activités opérationnelles	888	49		937
Coût de l'endettement financier net	(292)			(292)
Autres produits et charges financiers	(346)	(45)		(391)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	250	4		254
Impôts	(136)	5		(131)
Résultat net des entreprises consolidées	114	9		123
Part de résultat dans les entreprises mises en équivalence	14			14
Résultat net	128	9		137
Résultat par action (de base)	0,26	0,03		0,29
Résultat par action (dilué)	0,26	0,02		0,28

Impacts sur le tableau des flux de trésorerie consolidé

En millions d'euros Période du 1er janvier au 30 septembre 2019	Comptes publiés	Approche par composant (PVL)	Compensation clients	Comptes retraités
Résultat net	128	9		137
Autres éléments de la capacité d'autofinancement	2 818	48	(12)	2 854
Capacité d'autofinancement	2 946	57	(12)	2 991
Variation du besoin en fond de roulement	72		12	84
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	3 018	57		3 075
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	(2 146)	(57)		(2 203)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement	(368)			(368)
Effet des variations de changes sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	9			9
Variation de la trésorerie nette	513			513
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	3 580			3 580
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	4 093			4 093

Groupe Air France-KLM

3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1. COVID-19

La propagation de la Covid-19 à l'échelle mondiale depuis le début de l'année 2020 a eu et continue d'avoir un impact majeur sur le trafic aérien mondial. Après la réduction drastique du trafic sur le second trimestre faisant suite à des contraintes sur les flux de voyageurs dans le monde, la reprise attendue sur le second semestre a été retardée avec la résurgence de la COVID 19 à la fin de l'été.

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 diverses mesures générant des économies.

Réduction de la capacité offerte

La capacité siège-kilomètres disponible pour le Passage et Transavia a été réduite de 57,8% sur le troisième trimestre 2020 par rapport à l'année dernière, soit une baisse de 54,4% sur les 9 premiers mois de 2020 par rapport à l'année dernière.

En conséquence, le chiffre d'affaires du groupe s'élève 8 725 millions d'euros, en baisse de 57,6% comparé à l'année dernière, décomposé en une baisse de 58,7% pour le Réseau, de 40,7% pour la Maintenance et de 63,0% pour Transavia.

En parallèle, la réduction de la capacité en lien avec la Covid-19 et des initiatives spécifiques sur les coûts ont conduit à une baisse des charges externes du groupe qui s'élèvent à 6 163 millions d'euros, soit une baisse de 48,2% versus septembre 2019. Les charges externes excluant les prix du carburant sont en recul de 45,1% par rapport à l'année dernière. La dépense de carburant a été réduite de 54,2%, en ligne avec la réduction de la capacité. En effet, la chute des prix du carburant a été partiellement neutralisée par les impacts négatifs de couverture.

De plus, du fait de la réduction drastique de la consommation de carburant, le groupe est en position de sur-couverture. Une charge de 612 millions d'euros a été comptabilisée en « Autres produits et charges financiers » au 30 septembre 2020 à ce titre (voir note 12. Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers).

Flotte

Pour aligner les capacités de la flotte avec la demande plus faible, il a été décidé d'accélérer l'arrêt d'exploitation de la flotte des A380, des A340, des B747, des CRJ et des ERJ145 (voir note 11 Autres produits et charges non courants). Du fait d'un nombre de type avions opérés moins important, ceci permet des économies de coûts et des gains d'efficacité.

Réductions de coûts

A partir du 23 mars 2020, Air France et ses filiales françaises ont mis en œuvre des mesures d'activité partielle et KLM a reçu le soutien du gouvernement néerlandais grâce à des « Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable » (NOW), applicable à partir du 1^{er} avril 2020.

Ces mesures ont un impact positif d'environ 1 350 millions d'euros au 30 septembre 2020. L'impact est comptabilisé en « frais de personnel ».

Liquidités

Pour sécuriser la trésorerie et améliorer sa position de liquidité, le 6 mai 2020, dans le cadre du mécanisme de soutien par l'Etat français au Groupe, le groupe Air France-KLM a procédé à la signature de la documentation juridique relative à deux financements et approuvés par la Commission Européenne le 4 mai 2020, pour un montant de 7 milliards d'euros (voir note 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).

Antérieurement, mi-mars 2020, Air France-KLM avait tiré sa ligne de crédit renouvelable pour un montant total de 1,8 milliards d'euros dont 1,1 milliards a été remboursé le 7 mai 2020 avant le premier tirage du financement soutenu par l'Etat français au groupe Air France (voir note 3.2 Evènements significatifs).

Groupe Air France-KLM

Le 25 juin 2020, l'Etat néerlandais, le groupe Air France-KLM et KLM ont finalisé un accord sur un mécanisme de soutien financier par l'Etat néerlandais au groupe KLM d'un montant de 3,4 milliards d'euros (voir note 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).

Par ailleurs, le groupe a procédé à la revue des investissements et des projets internes, au report de paiement de l'intéressement, des salaires variables, de taxes sur salaires et de cotisations sociales.

En dépit de ces mesures et malgré une reprise d'activité progressive, la performance financière d'Air France-KLM pour la période à venir va continuer d'être affectée par une sévère baisse des revenus, des ventes de billets et d'importants flux de trésorerie négatifs dans une mesure et pour une durée qui sont actuellement incertaines.

En s'appuyant sur les projections de trésorerie pour les 12 prochains mois, sur le plan stratégique et sur les mesures prises depuis le début de la crise de la Covid-19, le Conseil d'administration a arrêté les données consolidées intermédiaires au 30 septembre 2020 selon le principe de continuité d'exploitation. A moyen terme, Air France-KLM est en train d'étudier différents scénarii pour rembourser les prêts octroyés par les Etats et améliorer la situation nette.

Valorisation des actifs

Dans le contexte actuel, le groupe a porté une attention particulière à la recouvrabilité de ses impôts différés actifs (voir note 13. Impôts).

3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période

Cession des titres Amadeus

Le 9 janvier 2020, Air France-KLM a cédé ses titres restants de la société espagnole Amadeus IT Holding SA (« Amadeus ») pour un montant de 356 millions d'euros. Au 31 décembre 2019, la juste valeur des titres s'élevait à 360 millions d'euros. Dans la mesure où l'intégralité des 1,11% de détention d'Amadeus était couverte, l'impact de la transaction dans le compte de résultat est nul en 2020. 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.

Emission obligataire & offre de rachat sur souches obligataires existantes

Le 10 janvier 2020, Air France-KLM a réalisé le placement d'une émission d'obligations senior de 750 millions d'euros à 5 ans, assortie d'un coupon de 1,875% par an.

Une partie du produit net de cette émission a été utilisée pour financer l'offre de rachat de souches obligataires existantes lancée par la Société le 6 janvier 2020 et finalisée le 14 janvier 2020. Sur les obligations existantes apportées à l'Offre de Rachat, 350 millions d'euros ont été acceptés, dont 311,2 millions d'euros d'Obligations à échéance 2021 et 38,8 millions d'euros d'Obligations à échéance 2022.

Lignes de crédit renouvelables tirées sur le premier trimestre 2020

Le 13 mars 2020, Air France-KLM a tiré sa ligne de crédit renouvelable conclue le 29 avril 2015 et amendée le 6 novembre 2017 pour un montant total de 1,1 milliard d'euros réparti en deux tranches de 550 millions d'euros chacune. Elle a été finalement remboursée le 7 mai 2020, suite au soutien financier apporté par l'Etat français et le groupe a mis fin à cette facilité de crédit.

Le 19 mars 2020, KLM a tiré, pour une période initiale de 6 mois, l'intégralité de sa ligne de crédit renouvelable conclue le 23 mai 2018 pour un montant total de 665 millions d'euros.

Le 26 août 2020, cette ligne de crédit a été substituée par celle faisant partie de l'aide financière apportée par l'Etat néerlandais au groupe KLM.

Groupe Air France-KLM

Aide financière de l'Etat français de 7 milliards d'euros

Le 6 mai 2020, le groupe Air France-KLM a procédé à la signature de la documentation juridique relative à deux financements pour un montant de 7 milliards d'euros destinés au financement des besoins de liquidité d'Air France et de ses filiales. Ils comprennent :

- Un Prêt Garanti par l'Etat français (« PGE ») d'un montant de 4 milliards d'euros octroyé par un syndicat de neuf banques. Ce prêt bénéficie d'une garantie de l'Etat français à hauteur de 90% et d'une maturité initiale de 12 mois, avec une option d'extension d'un an ou de deux ans, exerçable par Air France-KLM (voir note 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).
Au 30 septembre 2020, Air France-KLM a tiré l'intégralité des 4 milliards d'euros du prêt garanti par l'Etat français
- Un prêt d'actionnaire octroyé par l'Etat français à Air France-KLM d'un montant de 3 milliards d'euros et d'une maturité de quatre ans, avec deux options d'extension d'un an consécutives exerçables par Air France-KLM (voir note 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).

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

Suite à des discussions avec l'Etat néerlandais et plusieurs institutions bancaires internationales, le groupe Air France-KLM et KLM ont finalisé le 25 juin 2020 les différents volets d'un programme de soutien financier. Ce financement comprend deux prêts pour KLM et ses filiales :

- Une ligne de crédit renouvelable de 2,4 milliards d'euros, garantie à 90% par l'Etat néerlandais et avec une maturité de 5 ans (voir note 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).
Le 26 août 2020, elle s'est substituée à la ligne de crédit tirée le 19 mars 2020 pour 665 millions d'euros.
- Un prêt direct de 1,0 milliard d'euros, accordé par l'Etat néerlandais à KLM, avec une maturité de 5,5 ans (voir note 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).
Les conditions associées au prêt direct sont liées à des engagements de la compagnie en matière de développement durable ainsi qu'au rétablissement des performances et de la compétitivité de KLM, incluant un plan de restructuration global et la contribution de ses employés.
Le 26 août 2020, KLM a reçu 277 millions d'euros de ce prêt.

Le 1er octobre 2020, KLM a soumis son plan de restructuration au Ministère des Finances néerlandais. La présentation de ce plan de restructuration était une condition sine qua non pour obtenir le prêt d'Etat et les garanties de 3,4 milliards d'euros susmentionnés. Le plan décrit comment KLM entend remplir les conditions imposées par le gouvernement néerlandais. La présentation du plan est une étape très importante. Sur le fond, le plan comprend des éléments tels que la révision de la stratégie, les initiatives de réduction des coûts, les considérations financières et comment les employés de KLM vont contribuer par une révision de leurs conditions de travail. Le plan est en cours de revue par le ministère. Quand le plan aura été approuvé par le ministère, KLM aura la possibilité de faire des nouveaux tirages de l'aide financière de l'Etat néerlandais.

Restructuration du groupe Air France-KLM

Faisant suite à la crise de la Covid-19 et aux prévisions de retour d'activité au niveau de 2019 en 2024, le groupe Air France-KLM doit accélérer sa transformation pour regagner en compétitivité et renforcer sa position dominante en termes de développement durable. Dans ce contexte, le groupe Air France et le groupe KLM ont annoncé des restructurations et des réductions d'effectifs.

- **Plan de départs volontaires KLM**

La Covid-19 a eu un impact majeur sur KLM et, face aux prévisions de baisse d'activité attendue jusqu'en 2024, un plan de départs volontaires a été proposé aux salariés de KLM sur une période s'étendant du 1^{er} juin au 12 juillet 2020. Le programme de départs volontaires 2020 offre une incitation financière dont le niveau dépend du nombre d'années d'ancienneté.

Sur la base de 2 066 souscriptions à ce plan adressées par les employés, KLM a comptabilisé une provision pour restructuration de 178 millions d'euros au 30 septembre 2020.

La possibilité de quitter l'entreprise sur la base du volontariat avec des conditions financières similaires a été ouverte de nouveau pour des départements et divisions spécifiques pour limiter les licenciements non voulus sur une période commençant le 19 octobre 2020 et se terminant le 6 novembre 2020. La provision liée sera comptabilisée sur le dernier trimestre 2020.

Groupe Air France-KLM

- **Groupe Air France**

Le 3 juillet 2020, Air France et HOP ! ont annoncé les orientations stratégiques et leurs propositions pour adapter leurs effectifs dans les mois à venir.

Dans le cadre de ces orientations stratégiques, des négociations ont été menées par Air France et HOP ! avec leurs représentants des pilotes, des personnels navigants commerciaux et des personnels au sol.

Lors de la réunion de son Comité Social Economique d'Établissement (CSEE) Opérations Aériennes du 26 juin 2020, la direction d'Air France a présenté l'accord de rupture conventionnelle collective relatif aux pilotes.

Lors de la réunion de son Comité Social Economique d'Établissement (CSEE) Opérations Aériennes du 6 juillet 2020, la direction d'Air France a présenté le projet de rupture conventionnelle collective relatif au périmètre personnel navigant commercial.

Lors de la réunion de son Comité Social Economique Central (CSEC) du 24 juillet 2020, la direction d'Air France a présenté le projet de plan de départs volontaires relatif au périmètre personnel au sol.

Lors de la réunion de Comité Social Economique Central du 12 et 13 août 2020, la direction de HOP ! a présenté le projet de plan de départs (« PDV-PSE ») relatif au personnel au sol, aux pilotes et aux personnels navigants commerciaux HOP !

À ce titre, le Groupe Air France a comptabilisé en compte de résultat une charge de 573 millions d'euros, au 30 septembre 2020, en « autres produits et charges non-courants ».

- **Personnel commercial international Air France-KLM**

En juillet 2020, le management d'Air France-KLM a présenté le projet de réorganisation de sa force de vente à l'international. À ce titre, le Groupe a comptabilisé en compte de résultat une charge de 27 millions d'euros, au 30 septembre 2020, en « autres produits et charges non-courants ».

3.3. Evènements postérieurs à la clôture

Remboursement de l'emprunt obligataire subordonné perpétuel de 600 millions d'euros (dont 403,3 millions d'euros sont en circulation) émis en 2015

Air France-KLM a décidé de procéder au remboursement de la totalité des obligations subordonnées perpétuelles émises en 2015 restant en circulation, soit un montant nominal total de 403,3 millions d'euros.

Le remboursement anticipé a été effectué le 1er octobre 2020 au pair, soit 100 000 euros par obligation, majoré du coupon couru depuis la dernière date à laquelle les intérêts au titre des obligations ont été payés (soit le 1er octobre 2019) jusqu'à la date du remboursement anticipé (incluse). Ce montant ainsi que les coupons ((25) millions d'euros) liés ont ainsi été reclassés de capitaux propres à dettes financières à court terme au 30 septembre 2020.

4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1. Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés résumés et référentiel comptable

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2019 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.

L'information financière consolidée intermédiaire au 30 septembre 2020 doit être lue en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 décembre 2019. Elle est établie selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2019, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1^{er} janvier 2020.

Groupe Air France-KLM

L'information financière consolidée intermédiaire au 30 septembre 2020 a été arrêtée par le Conseil d'administration le 29 octobre 2020.

Évolution du référentiel comptable

- **Normes IFRS, amendements applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2020**

Amendements aux normes IAS 1 « Présentation des états financiers » et IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs »

Ces amendements qui définissent le terme matérialité donnent une indication sur l'information à inclure dans les états financiers, en fonction de son importance.

Amendements aux normes IFRS 9 « Instruments financiers », IAS 39 « Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation » et IFRS 7 « Instruments financiers : informations à fournir »

Le groupe applique depuis le 1^{er} janvier 2020 les amendements Phase 1 aux normes IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 publiés par l'IASB en septembre 2019 dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence (taux IBOR). Ces amendements permettent au groupe de ne pas tenir compte des incertitudes sur le devenir des taux de référence dans l'évaluation de l'efficacité des relations de couverture et/ou dans l'appréciation du caractère hautement probable des flux couverts, permettant ainsi de maintenir les relations de couvertures existantes et futures jusqu'à la mise en place effective de ces nouveaux taux de référence.

L'application de cet amendement est sans impact sur les comptes du Groupe au 1^{er} janvier 2020 et permet de maintenir la comptabilité de couverture des instruments indexés notamment sur Euribor et Libor US.

Les dérivés de taux concernés par l'amendement sont les dérivés qualifiés de flux de trésorerie du risque de taux d'intérêt et de change et sont communiqués dans les notes annexes des comptes consolidés du groupe du 31 décembre 2019

Amendement à la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises »

L'amendement propose des modifications des définitions des différents éléments constitutifs d'une activité. Ainsi les processus acquis doivent-ils être substantiels et comme le personnel opérationnel, capables de contribuer à la génération d'outputs.

Interprétation de l'IFRS IC sur la durée des contrats de location selon IFRS 16 et la durée d'amortissement des agencements des biens loués selon IAS 16

Cette interprétation apporte des clarifications sur la durée exécutoire des contrats de location à durée indéfinie, résiliables par chacune des parties sous réserve d'un préavis, ou conclus pour une durée contractuelle initiale, et renouvelables par tacite reconduction, sauf résiliation par l'une des parties.

Cette interprétation apporte également des clarifications sur le lien entre la durée exécutoire des contrats de location et la durée d'amortissement des agencements indissociables des biens loués.

Amendements à la norme IFRS 16 « Contrats de location »

Cet amendement offre aux preneurs la faculté de s'exempter d'évaluer si un allègement de loyer lié à la Covid-19 est une modification de contrat.

Cette exemption pratique conduit le locataire à comptabiliser les allègements de loyers liés à la Covid-19 comme s'il ne s'agissait pas de modifications de contrat, et à reconnaître l'impact de l'allègement de loyers dans le résultat de la période. Cette exemption pratique s'applique aux allègements de loyers liés à la Covid-19 remplissant les conditions suivantes :

- la modification donne lieu à une révision de la contrepartie du contrat qui est sensiblement la même, ou inférieure, à la contrepartie du contrat immédiatement avant la modification ;
- les loyers doivent être initialement dus au plus tard le 30 juin 2021 ;
- il ne doit y avoir aucun changement substantiel dans les autres termes et conditions du contrat.

Ces amendements et cette interprétation n'ont pas généré d'impact significatif sur les informations financières consolidées intermédiaires du groupe au 30 septembre 2020.

Groupe Air France-KLM

- **Textes potentiellement applicables au groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union européenne**

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

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2022)

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

Amendements à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles »

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2022)

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

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

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2022)

Ces amendements mettent à jour la norme IFRS 3 suite à la publication du nouveau Cadre conceptuel intervenue en mars 2018.

Ce nouveau Cadre conceptuel a en effet modifié la définition des actifs et des passifs, ce qui aurait pu entraîner la décomptabilisation de certains passifs juste après une acquisition.

Il convient de se référer à IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels » ou IFRIC 21 « Taxes prélevées par une autorité publique » afin d'identifier les passifs assumés dans un regroupement d'entreprises pour les transactions et autres événements entrant dans le champ d'application desdits textes.

Les actifs éventuels acquis lors d'un regroupement d'entreprises ne doivent pas être comptabilisés.

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

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2022)

Ces amendements viennent 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 d'IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients ».

Ces amendements précisent que les coûts à prendre en compte pour estimer le « coût d'exécution du contrat » sont les coûts directement liés au contrat.

Ces amendements s'appliqueront aux contrats pour lesquels l'entité n'a pas encore rempli toutes ses obligations à la date d'ouverture de l'exercice de première application.

Amendement à la norme IFRS 9 « Instruments financiers »

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2022)

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

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

En matière de première application, l'amendement à IFRS 9 s'appliquera aux passifs financiers qui sont modifiés ou échangés à compter de la date d'ouverture de la première période comparative présentée dans les états financiers de première application du cycle 2018-2020 d'amélioration des normes IFRS.

Amendements aux normes IFRS 9 « Instruments financiers », IAS 39 « Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation », IFRS 7 « Instruments financiers : informations à fournir » et IFRS 16 « Contrats de location »

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2021)

Ces amendements sont relatifs à la phase 2 de la réforme des taux d'intérêt de référence (taux IBOR) et sont applicables de manière rétrospective.

Groupe Air France-KLM

Ils précisent principalement le traitement comptable applicable en cas de changements dans les modalités de détermination des flux de trésorerie contractuels d'actifs ou de passifs financiers ainsi que les impacts de ces changements sur les relations de couverture concernées par la réforme IBOR. Ils détaillent également l'information financière à communiquer en lien avec cette réforme et ses impacts comptables, ainsi que le traitement comptable de ces changements applicables aux normes autres que celles dédiées aux instruments financiers telles que la norme sur les contrats de location. Les amendements à IFRS 9 et IAS 39 proposent principalement :

- de traiter les changements liés à la réforme IBOR en modifiant le taux d'intérêt effectif des actifs ou passifs financiers concernés de manière prospective, sans impact en résultat net ;
- d'introduire un certain nombre d'assouplissements en matière de critères d'éligibilité pour la comptabilité de couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie afin de pouvoir maintenir les relations concernées par cette réforme.

Ces amendements sont applicables aux actifs et passifs financiers pour lesquels les modifications contractuelles sont une conséquence directe de la réforme des taux d'intérêt, et dans la mesure où la nouvelle base de détermination des flux contractuels est économiquement équivalente à la précédente.

4.2. Méthodes d'évaluation spécifiques à l'établissement de l'information financière consolidée intermédiaire

Saisonnalité de l'activité

Dans un contexte normal, le chiffre d'affaires et le résultat d'exploitation courant sont caractérisés par une saisonnalité liée à un haut niveau d'activité entre le 1^{er} avril et le 30 septembre. Ce phénomène est d'amplitude variable selon les années. Conformément aux normes IFRS, le chiffre d'affaires et les charges attachées sont reconnus sur leur période de réalisation.

Impôt sur le résultat

La charge d'impôt (courante et différée) est calculée en appliquant au résultat comptable de la période le taux d'impôt moyen annuel estimé pour l'année fiscale en cours pour chaque entité ou groupe fiscal.

Avantages au personnel

Les engagements nets sur régimes à prestations définies sont réévalués sur la base des taux d'actualisation et des justes valeurs des actifs de couverture à la date d'arrêté intermédiaire. L'impact net de ces réévaluations est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Des variations significatives des taux d'actualisation peuvent conduire le groupe à revoir d'autres hypothèses actuarielles afin de conserver une cohérence globale du jeu d'hypothèses.

Couvertures carburant

Le groupe a mis en place une politique de couverture des risques qui portent sur le prix du carburant. Des instruments dérivés sont mis en place afin de couvrir le prix des achats futurs de carburant (par intervalle de temps mensuel), sur un horizon d'environ deux ans glissants.

Les couvertures sont mises en place sur la base de prévisions des premiers achats futurs mensuels, avec une politique de ratio de couverture de 60% maximum de la consommation estimée.

Le groupe applique la comptabilité de couverture de flux futurs : la juste valeur des instruments qualifiés de couverture est comptabilisée au bilan en contrepartie des « autres éléments du résultat global ». Le montant comptabilisé en « autres éléments du résultat global » est recyclé en résultat d'exploitation au moment où l'élément couvert impacte le résultat.

Le groupe a ajusté ses prévisions d'achats de carburant, et a déqualifié une partie des instruments de couverture. Lorsque l'achat de carburant prévu précédemment est toujours « hautement probable », la comptabilité de couverture est maintenue.

Groupe Air France-KLM

Dans le cas contraire, la comptabilité de couverture ne peut être maintenue et les instruments de couverture sont déqualifiés :

- Lorsque la transaction est toujours probable, la variation de juste valeur accumulée reste en « autres éléments du résultat global » (et sera recyclée en résultat opérationnel au moment de l'achat de carburant) et les variations futures de juste valeur sont comptabilisées au compte de résultat dans les autres produits et charges financiers.
- Lorsque la transaction n'est plus probable, la variation de juste valeur accumulée est reclassée des « autres éléments du résultat global » en résultat financier et les variations futures de juste valeur sont comptabilisées en compte de résultat dans les autres produits et charges financiers.

Les instruments de couverture sont déqualifiés sur la base des nouvelles prévisions d'achats futurs de carburant en suivant la documentation de couverture. Cette documentation précise que le premier dérivé mis en place couvre les premiers achats de carburant du mois considéré.

4.3. Utilisation d'estimations

L'établissement des états financiers intermédiaires consolidés résumés, en conformité avec la norme internationale d'information financière IAS 34, conduit la direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus dans les états financiers à la date d'arrêt des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en note 4 de l'annexe des comptes consolidés du 31 décembre 2019, concernent :

- Reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés (voir note 6)
- Programme de fidélisation Flying Blue
- Instruments financiers (voir note 12)
- Immobilisations incorporelles
- Immobilisations corporelles
- Contrats de location (voir note 22)
- Actifs de retraite et provisions retraite (voir note 19)
- Passifs et provisions de restitution pour avions loués (voir note 20)
- Autres provisions (voir note 20)
- Impôts courants et différés (voir note 13)

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

5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1^{er} janvier au 30 septembre 2020**

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

- **Période du 1^{er} janvier au 30 septembre 2019**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 septembre 2019.

Groupe Air France-KLM

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 commissions versées par les partenaires de l'alliance SkyTeam, 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 « low cost » 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 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

Groupe Air France-KLM

6.1. Informations par secteur d'activité

- Période close au 30 septembre 2020

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	7 241	2 255	521	117	-	10 134
Chiffre d'affaires intersecteurs	(21)	(1 292)	-	(96)	-	(1 409)
Chiffre d'affaires externe	7 220	963	521	21	-	8 725
EBITDA	(1 309)	35	(24)	16	-	(1 282)
Résultat d'exploitation courant	(2 842)	(366)	(206)	-	-	(3 414)
Résultat des activités opérationnelles	(4 115)	(507)	(212)	(1)	-	(4 835)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	(52)	-	(52)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(953)	(953)
Impôts	-	-	-	-	(242)	(242)
Résultat net	(4 115)	(507)	(212)	(53)	(1 195)	(6 082)

Le résultat d'exploitation courant de la Maintenance est impacté par de nouvelles provisions d'un montant total d'environ (200) millions d'euros (créances clients, stocks, marge sur contrat à long terme, contrats déficitaires).

- Période close au 30 septembre 2019 retraité ⁽¹⁾

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	17 550	3 453	1 409	190	-	22 602
Chiffre d'affaires intersecteurs	(34)	(1 830)	(3)	(163)	-	(2 030)
Chiffre d'affaires externe	17 516	1 623	1 406	27	-	20 572
EBITDA	2 461	440	335	27	-	3 263
Résultat d'exploitation courant	712	170	158	6	-	1 046
Résultat des activités opérationnelles	655	143	158	(19)	-	937
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	2	-	12	-	14
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(683)	(683)
Impôts	-	-	-	-	(131)	(131)
Résultat net	655	145	158	(7)	(814)	137

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

Groupe Air France-KLM

6.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Période close au 30 septembre 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	1 912	778	1 540	410	221	630	824	438	6 753
Autres recettes	141	49	100	34	15	62	36	30	467
Total Réseau	2 053	827	1 640	444	236	692	860	468	7 220
Transport	61	418	24	2	1	1	1	-	508
Autres recettes	(2)	(2)	-	-	-	3	3	11	13
Total Transavia	59	416	24	2	1	4	4	11	521
Maintenance	456	449	17	-	-	1	40	-	963
Autres	6	14	1	-	-	-	-	-	21
Total	2 574	1 706	1 682	446	237	697	904	479	8 725

- Période close au 30 septembre 2019 retraité ⁽¹⁾

<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	4 780	1 875	3 544	836	426	1 627	2 626	1 038	16 752
Autres recettes	299	105	126	49	15	97	39	34	764
Total Réseau	5 079	1 980	3 670	885	441	1 724	2 665	1 072	17 516
Transport	418	832	136	10	12	4	7	3	1 422
Autres recettes	(11)	(11)	(2)	-	-	-	8	-	(16)
Total Transavia	407	821	134	10	12	4	15	3	1 406
Maintenance	928	599	19	-	-	2	75	-	1 623
Autres	6	21	-	-	-	-	-	-	27
Total	6 420	3 421	3 823	895	453	1 730	2 755	1 075	20 572

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

Groupe Air France-KLM

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Période close au 30 septembre 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	542	1 259	680	1 018	1 332	795	1 127	6 753
Transavia	6	477	-	25	-	-	-	508
Total	548	1 736	680	1 043	1 332	795	1 127	7 261

- Période close au 30 septembre 2019

<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	1 267	3 778	1 245	2 152	3 718	1 631	2 961	16 752
Transavia	19	1 308	-	95	-	-	-	1 422
Total	1 286	5 086	1 245	2 247	3 718	1 631	2 961	18 174

7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
Période du 1^{er} janvier au 30 septembre		retraité ⁽¹⁾
Carburant avions	1 886	4 118
Affrètements aéronautiques	181	407
Redevances aéronautiques	743	1 471
Commissariat	236	617
Achat d'assistance en escale	646	1 294
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 243	1 920
Frais commerciaux et de distribution	291	783
Autres frais	937	1 291
Total	6 163	11 901
<i>Hors carburant</i>	4 277	7 783

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

Groupe Air France-KLM

8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
Période du 1^{er} janvier au 30 septembre		
Salaires et traitements	3 610	4 158
Autres charges sociales	656	834
Charges de retraite à cotisations définies	399	507
Charges de retraite à prestations définies	231	203
Coûts du personnel intérimaire	73	189
Charges d'intéressement et charges relatives aux paiements fondés sur des actions	-	84
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable	(626)	-
Autres	(119)	56
Total	4 224	6 031

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. L'impact de cette mesure s'élève à 728 millions d'euros, incluant 639 millions d'euros comptabilisés dans les lignes « Salaires et traitements » et « Autres charges sociales » et 89 millions d'euros comptabilisés dans la ligne « Autres » correspondant à l'aide liée au chômage partiel pour le mois de septembre qui n'a pas encore été intégrée à la paie et par conséquent, à la ligne « Salaires et traitements ».

La ligne « Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable » correspond à la compensation reçue de l'Etat néerlandais par le groupe KLM pour les charges de personnel pendant la période du 1^{er} avril jusqu'au 30 septembre 2020. Cette compensation s'élève à 626 millions d'euros.

Effectifs moyens de la période

Période du 1^{er} janvier au 30 septembre	2020	2019
Pilotes	8 665	8 454
Personnel navigant commercial	22 221	22 515
Personnel au sol	51 236	52 073
Personnel intérimaire	1 062	3 082
Total*	83 184	86 124

**Hors effet de l'activité partielle*

Groupe Air France-KLM

9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
Période du 1^{er} janvier au 30 septembre		retraité ⁽¹⁾
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	141	133
Immobilisations aéronautiques	852	929
Autres immobilisations corporelles	146	147
Droits d'utilisation	912	972
	2 051	2 181
Dépréciations et provisions		
Stocks	15	19
Créances	99	17
Provisions	(33)	-
	81	36
Total	2 132	2 217

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

Les variations de la provision « créances clients » de la période concernent principalement des clients de l'activité maintenance.

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
Période du 1^{er} janvier au 30 septembre		retraité ⁽¹⁾
Production capitalisée	441	778
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(7)	(45)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	72	33
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(28)	(42)
Autres	10	18
Total	488	742

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

11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
Période du 1^{er} janvier au 30 septembre		
Charges de restructuration	(791)	(33)
Dépréciation de flottes	(670)	(100)
Modification des plans de retraite	-	(11)
Autres cessions d'actifs	12	6
Autres	(3)	5
Autres produits et charges non courants	(1 452)	(133)

- Période close au 30 septembre 2020

Charges de restructuration

Au 30 septembre 2020, ce poste comprend principalement (voir note 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période):

- une provision relative au plan de départ volontaire du personnel de KLM pour (178) millions d'euros,

Groupe Air France-KLM

- une charge relative au projet de rupture conventionnelle collective relative aux pilotes et au personnel navigant commercial Air France, une charge relative au plan de départ volontaire du personnel au sol Air France et au plan de départ (« PDV-PSE ») du personnel HOP ! pour un montant total de (573) millions d'euros,
- une provision relative au plan de départ volontaire de la force de vente à l'international Air France-KLM pour (27) millions d'euros.

Dépréciations de flottes

Au 30 septembre 2020, ce poste correspond à l'impact de l'arrêt de l'exploitation des A380, des A340, des B747 et de la flotte CRJ par le groupe Air France-KLM faisant suite à la baisse drastique d'activité liée à la Covid-19 (voir note 3.2. Evénements significatifs intervenus au cours de la période).

- **Impact de sortie des A380 de la flotte d'Air France**

L'arrêt définitif de l'exploitation des neuf A380 annoncé le 20 mai 2020 et initialement prévu pour la fin de l'année 2022, a été avancé à 2020. L'impact est de (565) millions d'euros au 30 septembre 2020.

Au 30 septembre 2020, cinq avions A380 sont toujours en pleine propriété et trois en location.

- **Impact de sortie de B747 de la flotte de KLM**

Une dépréciation de 19 millions d'euros a été comptabilisée 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 quatre A340 à leur valeur de marché estimée suite à la décision de l'arrêt définitif d'exploitation le 6 mai 2020.

Au 30 septembre 2020, trois A340 sont toujours en pleine propriété.

- **Impact de sortie des CRJ de la flotte de HOP !**

Cette ligne comprend l'impact de la sortie anticipée des 25 CRJ de la flotte de HOP ! pour (14) millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévue pour 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation.

- **Période close au 30 septembre 2019**

Charges de restructuration

Au 30 septembre 2019, ce poste comprenait principalement l'impact relatif à un plan de départ volontaire du personnel au sol d'Air France.

Modification des plans de retraite

Un accord a été signé le 22 février 2019 modifiant les indemnités de départ à la retraite des pilotes d'Air France qui partent à la retraite à 60 ans ou plus sous respect d'un délai de prévenance de 12 mois représentant une augmentation de l'engagement de 11 millions d'euros.

Dépréciations de flottes

Au 30 septembre 2019, ce poste correspond à l'impact de la sortie anticipée des A380 de la flotte d'Air France. Il inclut l'accélération des amortissements de ces avions pour 25 millions d'euros et l'impact de la dépréciation d'actifs dédiés à cette flotte pour 75 millions d'euros

Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
Période du 1^{er} janvier au 30 septembre		retraité ⁽¹⁾
Produits des valeurs mobilières de placement	(4)	2
Autres produits financiers	22	38
Produits financiers	18	40
Intérêts sur dettes financières	(120)	(104)
Intérêts sur dettes de loyers	(193)	(207)
Intérêts intercalaires capitalisés	17	17
Autres éléments non monétaires	(49)	(30)
Autres charges financières	(5)	(8)
Coût de l'endettement financier brut	(350)	(332)
Coût de l'endettement financier net	(332)	(292)
Résultat de change	108	(231)
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat	(568)	9
Dotation nette aux provisions	(11)	(2)
Désactualisation des provisions	(124)	(160)
Autres	(26)	(7)
Autres produits et charges financiers	(621)	(391)

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

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 septembre 2020, le résultat de change inclut principalement un gain de change latent de 95 millions d'euros composée d'un gain de 132 millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués.

Au 30 septembre 2019, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente de (222) millions d'euros composée d'une perte de (135) millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et les provisions de restitution des avions loués et d'une perte de (100) millions d'euros au titre de la dette dollar US (33 millions d'euros) et en yen japonais (67 millions d'euros).

Instruments financiers et variation de juste valeur des titres couverts

Suite à la baisse significative réalisée et attendue de la consommation de carburant pour l'année 2020 et le début de l'année 2021, cette ligne inclut l'impact de la sur-couverture pour un montant de (612) millions d'euros, recyclés en compte de résultat. A fin septembre 2020, (500) millions d'euros ont été réalisés et (112) millions d'euros se rapportent à la période octobre 2020-mars 2021.

Au 30 septembre 2019, ce poste comprend principalement un gain dû à la variation de juste valeur des actions Amadeus après couverture pour un montant de 12 millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

Autres

Aux 30 septembre 2020, cette ligne inclut principalement les primes payées sur le remboursement anticipé d'une partie des obligataires à échéance 2021 et 2022. Le montant total des primes s'élève à 22 millions d'euros (voir note 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

13. IMPÔTS

13.1. Charge d'impôt

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 32.02% en 2020. 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 7 ans sur le périmètre fiscal français, en cohérence avec sa visibilité opérationnelle.

Avec la crise de la Covid-19 actuelle, les perspectives de récupération de ces déficits sur les sept prochaines années ont été revues à la baisse, générant un abattement de 365 millions d'impôts différés actifs pour pertes fiscales par rapport à la position d'ouverture de l'exercice 2020. De plus, un montant de 1 313 millions d'euros d'impôts différés actifs n'a pas été reconnu la période close 30 septembre 2020.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt est de 25% en 2020 et 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. 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. Ces changements seront formalisés d'ici la fin de l'année 2020.

Au 30 septembre 2020, le groupe fiscal néerlandais a reconnu des impôts différés actifs sur pertes fiscales pour un montant de 19 millions d'euros, correspondant à des intérêts déductibles reportables indéfiniment. Les impôts différés actifs sur perte fiscale excluant ces intérêts s'élèvent à 284 millions au 30 septembre 2020. KLM a utilisé l'option de carry back pour 2019 pour un montant de 82 millions d'euros. Les 202 millions résiduels n'ont pas été reconnus.

Groupe Air France-KLM

13.2. 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>	2020	2019
Période du 1^{er} janvier au 30 septembre		retraité ⁽¹⁾
Résultat avant impôt	(5 788)	254
Taux d'impôt applicable en France	32,02%	34,43%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	1 853	(87)
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(120)	46
Eléments non déductibles ou non imposables	(60)	(86)
Impact du Taux d'Impôt Effectif	(1 493)	(5)
Limitation des actifs d'impôts différés	(365)	3
Impact du changement de taux d'impôt	(39)	-
Impact de la CVAE	(10)	(10)
Autres	(8)	8
Impôt	(242)	(131)
Taux d'impôt réel	-4,2%	51,8%

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

14. TEST DE VALEUR D'ACTIF

- **Au 30 septembre 2020**

La crise sanitaire de la COVID-19 et ses impacts économiques constituent des indices de perte de valeur. Le Groupe a donc réalisé un test de valeur d'actif pour la clôture semestrielle sur la base d'un plan stratégique bottom-up établi sur 5 ans et soumis à la validation du Conseil d'administration le 30 juillet 2020. Ce plan prévoit un retour au niveau d'activité de 2019 en 2024 et est soumis à des incertitudes en lien avec la situation actuelle.

La valeur recouvrable des actifs des UGT (Réseau, Maintenance, Transavia) a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 31 mai 2020.

Le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital (WACC). Il a été réévalué à fin mai 2020 et s'élevait à 6,6%, contre 5,9% à fin décembre 2019.

Aucune dépréciation n'a été à constater sur les UGT du groupe, y compris avec un WACC supérieur de 50 bps associée à une baisse de 100 bps du taux de croissance long terme ou à une baisse de 100 bps de la marge d'exploitation cible.

Une mise à jour sera réalisée d'ici à la fin de l'année, grâce au plan à 5 ans préparé à l'automne 2020.

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>	2020	2019
Au 30 septembre		
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	1 366	1 836
Acquisition d' autres immobilisations corporelles	122	187
Acquisition d'immobilisations incorporelles	167	263
Part des acquisitions non encore payée	(1)	9
Total	1 654	2 295

Groupe Air France-KLM

16. CREANCES CLIENTS

Les créances clients se ventilent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 septembre	Au 31 décembre
	2020	2019
Compagnies aériennes	362	553
Autres clients :		
* Réseau	551	862
* Maintenance	541	804
* Autres	37	118
Valeur brute	1 491	2 337
Dépréciation en début de période	(173)	(155)
Dotation	(117)	(39)
Utilisation	4	18
Reclassement	1	3
Dépréciation en fin de période	(283)	(173)
Valeur nette	1 208	2 164

Les dotations de la période concernent principalement des clients de l'activité maintenance.

17. AUTRES DEBITEURS

Les autres débiteurs se ventilent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 septembre		Au 31 décembre	
	2020		2019	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	106	-	99	-
Etat (y compris créances d'impôt sociétés)	184	-	224	-
Instruments dérivés	100	174	258	238
Charges constatées d'avance	154	-	221	-
Débiteurs divers	340	2	322	3
Valeur brute	884	176	1 124	241
Dépréciation en début d'exercice	(1)	-	(1)	-
Dépréciation en fin d'exercice	(1)	-	(1)	-
Autres	883	176	1 123	241

Groupe Air France-KLM

18. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 septembre	Au 31 décembre
	2020	2019
SICAV (actifs de transaction)	2 964	1 268
Dépôts (actifs de transaction) et comptes à termes	1 057	1 599
Caisses et banques	1 896	848
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 917	3 715
Concours bancaires	(1)	(4)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	5 916	3 711

19. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISION DE RETRAITE

Au 30 septembre 2020, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Zone euro – durée 10 à 15 ans	0,62%	0,70 à 0,75%
Zone euro – durée 15 ans et plus	1,02%	1,15%

Les taux d'inflation utilisés sont les suivants :

	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Zone euro – durée 10 à 15 ans	1,10%	1,30%
Zone euro – durée 15 ans et plus	1,25%	1,40%

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

La réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de :

	30 septembre 2020	30 septembre 2019
Impact du changement de taux d'actualisation	336	1 945
Impact du changement du taux d'inflation	(193)	(447)
Ecart entre le rendement attendu et réel des actifs	176	(1 178)
Total	319	320

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 29.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2019.

Groupe Air France-KLM

20. PASSIFS DE RESTITUTION ET AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	30 septembre 2020			31 décembre 2019		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Passifs de restitution sur avions loués	3 158	200	3 358	3 209	167	3 376
Maintenance sur avions loués	412	31	443	410	76	486
Restructuration	-	941	941	-	63	63
Litiges	57	357	414	59	353	412
Autres	85	44	129	72	55	127
Total	3 712	1 573	5 285	3 750	714	4 464

21. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	Notes	Au 30 septembre 2020			Au 31 décembre 2019		
		Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens japonais	21.1	158	-	158	164	-	164
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	21.1	350	-	350	345	-	345
OCEANE		463	-	463	454	-	454
Emprunts obligataires	21.2	1 228	717	1 945	1 128	-	1 128
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse		3 178	470	3 648	2 938	547	3 485
Prêts garantis par les états français et néerlandais	21.3	4 005	665	4 670	-	-	-
Prêt d'Etat	21.3	277		277			
Autres emprunts		1 155	262	1 417	1 242	252	1 494
Intérêts courus non échus		-	65	65	-	43	43
Total - Dettes financières		10 814	2 179	12 993	6 271	842	7 113

Groupe Air France-KLM

Variation de la dette financière

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2019	Emission de nouveaux emprunts	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	30 septembre 2020
Emprunts subordonnés à durée indéterminée en yens japonais et en francs suisses	509	-	-	-	(1)	-	508
OCEANE	454	-	9	-	-	-	463
Emprunts obligataires	1 128	744	-	(350)	(5)	428	1 945
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 485	679	20	(512)	(20)	(4)	3 648
Prêts garantis par les états français et néerlandais	-	4 655	15	-	-	-	4 670
Prêt d'Etat		277					277
Autres emprunts	1 493	1 260	7	(1 340)	(3)	-	1 417
Intérêts courus non échus	44	-	21	-	-	-	65
Total	7 113	7 615	72	(2 202)	(29)	424	12 993

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2018	Emission de nouveaux emprunts	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2019
Emprunts subordonnés à durée indéterminée en yens japonais et en francs suisses	572	-	-	(83)	20	-	509
OCEANE	-	446	8	-	-	-	454
Emprunts obligataires	1 131	-	(1)	-	(2)	-	1 128
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 547	566	6	(619)	25	(40)	3 485
Autres emprunts	1 263	629	3	(454)	2	89	1 494
Intérêts courus non échus	46	-	13	-	-	(16)	43
Total	6 559	1 641	29	(1 156)	45	33	7 113

21.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée

21.1.1 KLM Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens japonais

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

Depuis le 28 août 2019, celui-ci s'élève à 20 milliards de yens, soit 158 millions d'euros au 30 septembre 2020, suite au remboursement partiel par anticipation d'un montant de 10 milliards de yens. Depuis cette date, le taux d'intérêt de cet emprunt a été ramené à un taux fixe de 4% per annum applicable au montant de notionnel emprunté résiduel.

Groupe Air France-KLM

Tous les 5 ans, à la date anniversaire du premier paiement d'intérêt à savoir le 28 août 1999, le Groupe KLM peut, à sa main, rembourser par anticipation la valeur nominale résiduelle de l'emprunt. La prochaine date optionnelle de remboursement au Pair est ainsi le 28 août 2024. Une indemnité sera due si l'emprunt est remboursé dans une autre devise que le yen.

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

21.1.2 KLM Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses

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

Le groupe KLM a procédé à un rachat partiel au fil de l'eau. Par conséquent, le montant résiduel de l'emprunt subordonné s'élève à 375 millions de francs suisses, soit 350 millions d'euros au 30 septembre 2020.

Concernant la tranche émise en 1985, le groupe KLM bénéficie d'un droit de remboursement par anticipation et au Pair du capital restant tous les 10 ans à compter de la date du premier paiement d'intérêts. La prochaine date optionnelle de remboursement au Pair est ainsi le 12 février 2025. La date de réinitialisation du coupon est entièrement alignée sur la fréquence mentionnée ci-dessus. Si le droit de remboursement anticipé n'est pas exercé, la date de réinitialisation du coupon est fixée au 12 février 2025. Le coupon restant actuel s'élève à 0,75% par an.

Concernant la tranche émise en 1986, le groupe KLM bénéficie d'un droit de remboursement par anticipation et au Pair du capital restant tous les cinq ans à compter de la date du premier paiement d'intérêts. La prochaine date optionnelle de remboursement au Pair est ainsi le 15 mai 2021 sur un prix fixé en 2001 de 101,75% de sa valeur faciale. Par la suite, 0,25% sont déduits de ce prix à chaque cinquième anniversaire. De ce fait, à partir du 15 mai 2036, le montant du remboursement par anticipation sera fixé à 100% du Pair résiduel. L'emprunt est soumis au versement d'un coupon de 5,75% sur le montant nominal par an.

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

21.2 Emprunts obligataires

21.2.1. Obligations subordonnées perpétuelles

Air France-KLM a décidé de procéder au remboursement de la totalité des obligations subordonnées perpétuelles émises en 2015 restant en circulation, soit un montant nominal total de 403,3 millions d'euros.

Le remboursement anticipé a été effectué le 1er octobre 2020 au pair, soit 100 000 euros par obligation, majoré du coupon couru depuis la dernière date à laquelle les intérêts au titre des obligations ont été payés (soit le 1er octobre 2019) jusqu'à la date du remboursement anticipé (incluse). Ce montant ainsi que les coupons ((25) millions d'euros) liés ont ainsi été reclassés de capitaux propres à emprunts obligataires à court terme au 30 septembre 2020.

21.2.2 Autres emprunts obligataires

Obligataire	Date d'émission	Nominal (en millions)	Date de maturité	Date de remboursement	Coupon
Obligataire émise en 2014	4 juin 2014	€ 288	18 juin 2021	-	3,875%
Obligataire € émise en 2016	5 oct. 2016	€ 360	5 oct. 2022	-	3,75%
Obligataire \$ émise en 2016 ⁽¹⁾	12 déc. 2016	\$ 145	15 déc. 2026	-	4,35%
Obligataire € émise en 2020	10 jan. 2020	€ 750	16 jan. 2025	-	1,875%

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

Le 10 janvier 2020, Air France-KLM a annoncé avoir réalisé avec succès le placement d'une émission d'obligations senior de 750 millions d'euros à 5 ans, assortie d'un coupon de 1,875% par an.

Groupe Air France-KLM

Une partie du produit net de cette émission a été utilisée pour financer l'offre de rachat de souches obligataires existantes lancée par la Société le 6 janvier 2020 et finalisée le 14 janvier 2020. Sur les obligations existantes apportées à l'Offre de Rachat, 350 millions d'euros ont été acceptés, dont 311,2 millions d'euros d'Obligations à échéance 2021 et 38,8 millions d'euros d'Obligations à échéance 2022.

21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais

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

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

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

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

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

Le taux de ce prêt sera augmenté d'un step up de 5,5% dans l'hypothèse où (i) l'assemblée générale refuserait d'approuver une augmentation de capital proposée par le Conseil d'administration de nature à permettre l'incorporation au capital de la Société de tout ou partie du montant du prêt d'actionnaire, (ii) l'assemblée générale approuverait une augmentation de capital sans l'accord de l'Etat français qui ne permettrait pas d'incorporation au capital tout ou partie du prêt d'actionnaire ou (iii) un tiers n'agissant pas de concert avec l'Etat Français viendrait à détenir, seul ou de concert, 20 % du capital de la Société. Ce prêt est subordonné au PGE et, en cas de redressement ou de liquidation judiciaire, à l'ensemble des créances obligataires et bancaires senior d'Air France-KLM, sans préjudice de la possibilité d'incorporation au capital de tout ou partie du prêt d'actionnaire.

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

Le 30 septembre 2020, Air France-KLM a tiré l'intégralité des 4 milliards d'euros du prêt garanti par l'Etat français. Il a été comptabilisé en utilisant la méthode coût amorti avec un taux d'intérêt effectif de 2,66% sur une hypothèse de 3 ans.

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

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

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

Groupe Air France-KLM

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

Le premier tirage de KLM dans la nouvelle ligne de crédit s'est élevé à 665 millions d'euros. Elle s'est substituée à la ligne de crédit tirée le 19 mars 2020 (voir note 21.5 Lignes de crédit).

Le premier tirage par KLM du prêt d'Etat accordé par l'Etat néerlandais est de 277 millions d'euros.

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

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

Le 1er octobre 2020, KLM a soumis son plan de restructuration au Ministère des Finances néerlandais. Le plan est en cours de revue par le ministère. Quand le plan aura été approuvé par le ministère, KLM aura la possibilité de faire des nouveaux tirages de l'aide financière de l'Etat néerlandais.

La Commission Européenne a approuvé les deux mécanismes d'aide des Etats français et néerlandais, respectivement les 4 mai et 13 juillet 2020.

21.4 Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

En millions d'euros	Au 30 septembre 2020	Au 31 décembre 2019
Echéances au		
trimestre année N (3 mois)	610	-
N+1	1 760	842
N+2	959	1 250
N+3	4 534	1 005
N+4	970	523
Au delà de 4 ans	4 160	3 493
Total	12 993	7 113

Au 30 septembre 2020, les emprunts subordonnés à durée indéterminée sont inclus dans la ligne « au-delà de 4 ans ».

La ligne de la dette avec une échéance inférieure à 3 mois inclut l'obligation subordonnée perpétuelle émise en 2015 et remboursée le 1^{er} octobre 2020 (voir note 21.2.1 Obligation subordonnée perpétuelle).

Les emprunts obligataires émis en 2014 et 2016 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 21.2).

21.5 Lignes de crédit

Le 13 mars 2020, Air France-KLM a annoncé avoir tiré sa ligne de crédit renouvelable conclue pour un montant total de 1,1 milliard d'euros réparti en deux tranches de 550 millions d'euros chacune. Elle a été remboursée le 7 mai 2020 et le groupe a mis fin à cette facilité de crédit.

Par ailleurs, le 19 mars 2020, KLM a tiré, pour une période initiale de 6 mois, l'intégralité de sa ligne de crédit renouvelable conclue le 23 mai 2018 pour un montant total de 665 millions d'euros. La nouvelle ligne de crédit de 2,4 milliards d'euros à 90% garantie par l'Etat néerlandais (voir note 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais) s'est substituée à cette ligne de crédit le 26 août 2020.

Groupe Air France-KLM

22. DETTES DE LOYER

Les dettes de loyer se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 septembre 2020			Au 31 décembre 2019		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers - avions	1 865	793	2 658	2 338	789	3 127
Dettes de loyers - immobilier	610	106	716	618	107	725
Dettes de loyers - autres	159	44	203	193	56	249
Intérêts courus non échus	-	18	18	-	19	19
Total - Dettes de loyers	2 634	961	3 595	3 149	971	4 120

Groupe Air France-KLM

23. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Dettes financières courantes et non courantes	12 993	7 113
Dettes de loyers courantes et non courantes	3 595	4 120
Intérêts courus non échus	(108)	(62)
Dépôts relatifs aux dettes financières	(225)	(227)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	(84)	(91)
Impact des dérivés devise / dettes	9	4
Dettes financières (I)	16 180	10 857
Trésorerie et équivalent trésorerie	5 917	3 715
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois ⁽¹⁾	109	111
Trésorerie nantie ⁽¹⁾	309	300
Obligations Triple A ⁽¹⁾	535	585
Autres	3	3
Concours bancaires courant	(1)	(4)
Liquidités nettes (II)	6 872	4 710
Dettes nettes (I-II)	9 308	6 147

(1) Inclus en "autres actifs financiers"

<i>En millions d'euros</i>	30 septembre 2020	31 décembre 2019
Dettes nettes à l'ouverture	6 147	6 164
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies	2 885	(623)
Coupons sur dettes subordonnées distribués	26	26
Obligation subordonnée perpétuelle	403	-
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	(357)	(13)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	1	1
Dettes de loyers (nouveau/modification de contrat)	277	589
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global	(127)	13
Variation de la conversion	20	48
Composante optionnelle de l'OCEANE	-	(54)
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE	8	8
Autre	25	(12)
Dettes nettes à la clôture	9 308	6 147

24. 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 septembre 2020, ce poste inclut 787 millions d'euros de billets (tarif et surcharge) dont la date de transport est dépassée et pouvant donner lieu à remboursement et 913 millions d'euros de vouchers à valoir sur de futurs vols.

Groupe Air France-KLM

25. AUTRES CREDITEURS

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 septembre 2020		Au 31 décembre 2019	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	662	219	892	-
Dettes sociales	1 575	73	1 033	-
Dettes sur immobilisations	83	-	96	-
Instruments dérivés	686	121	154	107
Produits constatés d'avance	845	26	739	17
Avances et acomptes reçues	365	-	469	1
Dettes diverses	246	93	219	97
Total	4 462	532	3 602	222

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