



KPMG SA
Tour EQHO|2 Avenue
Gambetta|CS 60055|92066 Paris
La Défense Cedex



PricewaterhouseCoopers Audit SAS
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Air France-KLM S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2023

Air France-KLM S.A.

7 rue du Cirque, 75008 Paris

KPMG S.A., société d'expertise comptable et de commissaires aux comptes inscrite au Tableau de l'Ordre des experts comptables de Paris sous le n° 14-30080101 et rattachée à la Compagnie régionale des commissaires aux comptes de Versailles et du Centre. Société française membre du réseau KPMG constitué de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Limited, une société de droit anglais (private company limited by guarantee).

Société anonyme à conseil d'administration
Siège social :
Tour EQHO
2 avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris La Défense Cedex
Capital social : 5 497 100 €
775 726 417 RCS Nanterre

PricewaterhouseCoopers Audit SAS
Société de commissariat aux comptes
Siège social :
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex RCS NANTERRE



KPMG SA
Tour EQHO|2 Avenue
Gambetta|CS 60055|92066 Paris
La Défense Cedex



PricewaterhouseCoopers Audit SAS
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Air France-KLM S.A.

7 rue du Cirque, 75008 Paris

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2023

À l'Assemblée générale de la société Air France-KLM S.A.,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par vos Assemblées générales, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société Air France-KLM S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2023, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2023 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Observation

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 3 de l'annexe aux comptes consolidés intitulée « Retraitement des comptes 2022 », qui expose le changement de méthode comptable relatif à la comptabilisation des droits d'émission de gaz à effet de serre et son incidence sur les comptes consolidés.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Recouvrabilité des actifs aéronautiques (Notes 2, 17, 19 et 21 de l'annexe aux états financiers consolidés)	
Risque identifié	Notre réponse
<p>Les immobilisations aéronautiques et les droits d'utilisation aéronautiques s'élèvent respectivement à 11,5 milliards d'euros et 5,3 milliards d'euros au 31 décembre 2023. Comme indiqué dans la Note 17 de l'annexe aux états financiers consolidés, durant le cycle d'exploitation et dans le cadre de l'élaboration des plans de renouvellement de flotte, le Groupe examine si la base amortissable ou la durée d'utilité des immobilisations aéronautiques doivent être adaptées et le cas échéant, détermine si une valeur résiduelle doit être prise en compte et la durée d'utilité adaptée.</p> <p>Par ailleurs, conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », comme précisé dans la Note 21 de l'annexe aux états financiers consolidés, le Groupe effectue pour l'ensemble des immobilisations corporelles, incorporelles, droits d'utilisation et goodwill un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur, et au minimum une fois par an pour les goodwill et actifs incorporels à durée de vie indéfinie. Pour ces tests, les actifs pour lesquels</p>	<p>Nous avons pris connaissance des procédures et contrôles mis en place par le Groupe pour déterminer et mettre à jour les durées d'amortissement des actifs aéronautiques et apprécier la cohérence de ces durées avec le plan de renouvellement de la flotte et les objectifs environnementaux du Groupe.</p> <p>Nous avons également pris connaissance des procédures et contrôles mis en place pour identifier les indicateurs de perte de valeur, et dans le cadre du test de dépréciation, calculer la valeur comptable des actifs non courants par UGT et déterminer leur valeur recouvrable. Nous avons testé les contrôles clés mis en place par le Groupe que nous avons estimés les plus pertinents, relatifs à la construction du test de dépréciation des actifs.</p> <p>Nos travaux ont également consisté à :</p> <ul style="list-style-type: none">apprécier la conformité aux normes comptables en vigueur (IAS 36) de la méthodologie mise en œuvre par la Direction notamment les critères d'indépendance et de cohérence des différentes UGT ainsi que la fréquence des tests de perte de valeur ;

il n'est pas possible de rattacher directement des flux de trésorerie indépendants sont regroupés au sein d'Unités Génératrices de Trésorerie (UGT). Le Groupe a conclu que le niveau d'appréciation des groupes d'actifs (UGT) se situe au niveau des métiers, à savoir l'activité Réseau, l'activité Maintenance et l'activité Transavia.

La détermination de leur valeur d'utilité repose sur des hypothèses prospectives particulièrement sensibles dans un contexte d'incertitude sur le plan géopolitique et macro-économique et de prise en compte croissante des enjeux liés à l'environnement. Ces hypothèses incluent le calcul de flux de trésorerie actualisés estimés à partir d'hypothèses budgétaires à 5 ans réalisées par la Direction, et présentées au Conseil d'administration, le taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital et les taux de croissance reflétant les hypothèses d'évolution de l'activité à moyen et long terme. Elles reflètent également les objectifs environnementaux du Groupe ainsi que les impacts liés aux évolutions réglementaires attendues ou probables en matière d'environnement (modernisation de la flotte, renchérissement du coût des crédits carbone, compensation CO₂, développement du carburant d'aviation durable SAF).

Comme indiqué dans la Note 2 des annexes aux états financiers consolidés, les objectifs environnementaux du Groupe n'ont pas conduit à constater de dépréciation ou d'accélération d'amortissements sur ses actifs.

Nous avons considéré l'évaluation de la valeur des actifs aéronautiques comme un point clé de notre audit au regard de leur caractère significatif et du degré élevé de jugements et d'estimations nécessaires à la Direction pour apprécier leur valeur recouvrable.

- rapprocher la valeur comptable des actifs non courants de chaque UGT testée avec les balances comptables et allocations correspondantes ;
- corroborer les projections de flux de trésorerie avec les plans à horizon 5 ans réalisés par la Direction, les taux de croissance à long terme ainsi que les taux de marge à long terme utilisés ;
- vérifier la cohérence des hypothèses significatives sous-jacentes au calcul du taux d'actualisation avec des données externes de marché ;
- apprécier la cohérence des hypothèses retenues pour estimer les impacts liés aux engagements environnementaux du Groupe et aux évolutions réglementaires attendues ou probables en matière d'environnement ;
- analyser les scénarii de sensibilité retenus par la Direction en vérifiant l'exactitude arithmétique des calculs de sensibilité sur la base du WACC, du taux de croissance à l'infini et de la profitabilité à long terme ;
- vérifier l'exactitude arithmétique du calcul de la valeur d'entreprise effectué par la Direction à partir de la capitalisation boursière d'Air France – KLM pour corroborer le test de dépréciation effectué à partir de la valeur d'utilité.

Nous avons de même apprécié le caractère approprié des informations fournies dans les Notes 2, 17, 19 et 21 de l'annexe aux états financiers consolidés.

Reconnaissance des impôts différés actifs du groupe fiscal français (Note 13 de l'annexe aux états financiers consolidés)	
Risque identifié	Notre réponse
<p>Les actifs d'impôts différés relatifs aux déficits fiscaux reportables ne sont comptabilisés que dans la mesure où leur recouvrement est probable.</p> <p>Au 31 décembre 2023, un montant net de 698 millions d'euros est comptabilisé dans le bilan consolidé au titre des impôts différés actifs pour l'ensemble du périmètre mondial. Ce solde est notamment composé d'un montant de 707 millions d'euros d'impôts différés actifs au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français comme présenté dans la Note 13.4 de l'annexe aux états financiers consolidés. Ces impôts différés actifs sont comptabilisés au regard de leurs perspectives de recouvrabilité découlant des prévisions de résultats fiscaux issus des budgets et plans à moyen terme élaborés par le Groupe.</p> <p>Comme présenté dans la Note 13.1 de l'annexe aux états financiers consolidés, l'horizon de recouvrabilité de ces impôts différés actifs pour le groupe fiscal français est de cinq ans.</p> <p>Au 31 décembre 2023, les impôts différés actifs non reconnus au titre des pertes fiscales du périmètre d'intégration fiscale français représentent 2,9 milliards d'euros, comme présentés dans la Note 13.5 de l'annexe aux états financiers consolidés.</p> <p>Nous avons identifié la reconnaissance des actifs d'impôts différés relatifs aux déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français comme un point clé de l'audit en raison du caractère significatif de ces derniers et de l'importance des jugements et estimations de la Direction pour apprécier le bien-fondé de la comptabilisation d'impôts différés actifs.</p>	<p>Nos travaux ont consisté à évaluer la conformité de la méthodologie retenue par la Direction avec la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat » et apprécier la probabilité que le Groupe puisse utiliser dans le futur des pertes fiscales reportables générées à ce jour par le périmètre d'intégration fiscale français, notamment au regard :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des impôts différés passifs existants dans la même juridiction fiscale sur lesquels les impôts différés actifs liés aux pertes fiscales reportables pourront s'imputer ; • de la capacité du groupe d'intégration fiscale français à dégager des profits taxables futurs permettant l'utilisation des pertes fiscales antérieures ayant donné lieu à la reconnaissance d'actifs d'impôts différés. <p>Nous avons apprécié le caractère approprié de la méthodologie retenue par le Groupe pour identifier les pertes fiscales reportables existantes qui seront utilisées, soit par des impôts différés passifs soit par des profits taxables futurs.</p> <p>Pour l'appréciation des profits taxables futurs, nous avons évalué le processus d'établissement des prévisions en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • prenant connaissance de la procédure d'élaboration de la prévision de résultats fiscaux ayant servi de base aux estimations ; • étudiant l'application de la réglementation fiscale et des traitements fiscaux complexes ; • comparant les projections de résultats des exercices antérieurs avec les résultats réels des exercices concernés ; • examinant la cohérence des hypothèses appliquées par la Direction pour établir les prévisions de résultats fiscaux retenues pour l'évaluation des impôts différés avec celles retenues

	<p>pour les tests de dépréciation des actifs non courants.</p> <p>Nous avons également apprécié le caractère approprié des informations fournies dans la Note 13 de l'annexe aux états financiers consolidés.</p>
<p>Reconnaissance du chiffre d'affaires sur les titres de transport émis non utilisés (Note 6 de l'annexe aux états financiers consolidés)</p>	
<p>Risque identifié</p>	<p>Notre réponse</p>
<p>Au 31 décembre 2023, le chiffre d'affaires Réseau s'élève à 25,7 milliards d'euros et correspond pour l'essentiel aux services de transport de passagers et dans une moindre mesure au cargo.</p> <p>Comme indiqué dans la Note 6 de l'annexe aux états financiers consolidés, le chiffre d'affaires relatif au transport de passagers est comptabilisé lors de la réalisation du transport. En conséquence, à leur date d'émission, les titres de transport sont comptabilisés au passif du bilan en « titres de transport émis et non utilisés », dont le solde au 31 décembre 2023 est de 3,9 milliards d'euros. Une partie de cette recette, correspondant à des titres de transport émis qui ne seront jamais utilisés, est comptabilisée en chiffres d'affaires à la date théorique du transport, par application de taux statistiques régulièrement mis à jour. Ces taux sont établis par le Groupe sur la base de données historiques issues des systèmes informatiques et retraitées des événements non récurrents pouvant impacter le comportement des passagers.</p> <p>Nous avons considéré que la reconnaissance du chiffre d'affaires relatif aux titres de transport émis et non utilisés est un point clé de l'audit en raison de l'importance des jugements de la Direction pour la détermination des hypothèses utilisées.</p>	<p>Nous avons pris connaissance de l'environnement de contrôle et du processus mis en place par le Groupe pour la détermination des taux statistiques de « titres de transport émis et non utilisés ».</p> <p>Nos travaux ont également consisté à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • évaluer la pertinence de la méthodologie retenue par le Groupe ; • corroborer la base de données historiques avec les bases de données utilisées ; • vérifier le calcul des taux statistiques ; • évaluer et analyser les impacts des retraitements réalisés au titre des événements non récurrents et spécifiques en lien avec la crise sanitaire ; • analyser l'antériorité des titres de transport émis et non utilisés figurant au passif du bilan consolidé afin d'apprécier la pertinence du chiffre d'affaires retenu sur la période.



Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L.225-102-1 du code de commerce figure dans les informations relatives au groupe données dans le rapport de gestion, étant précisé que, conformément aux dispositions de l'article L.823-10 de ce code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Directeur général. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

En raison des limites techniques inhérentes au macro-balisage des comptes consolidés selon le format d'information électronique unique européen, il est possible que le contenu de certaines balises des notes annexes ne soit pas restitué de manière identique aux comptes consolidés joints au présent rapport.

Par ailleurs, il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisés nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Air France-KLM S.A. par les Assemblées générales du 25 septembre 2002 pour le cabinet KPMG S.A. et du 25 mai 2022 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit.

Au 31 décembre 2023, le cabinet KPMG S.A. était dans la 22^{ème} année de sa mission sans interruption et le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit dans la 2^{ème} année.

Air France-KLM S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés
Exercice clos le 31 décembre 2023

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.821-55 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;

- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au comité d'audit

Nous remettons au comité d'audit un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.



Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 1^{er} mars 2024
KPMG S.A.

Neuilly-sur-Seine, le 1^{er} mars 2024
PricewaterhouseCoopers Audit S.A.S.

Valérie Besson
Associée

Eric Dupré
Associé

Philippe Vincent
Associé

Amélie Jeudi de Grissac
Associée

GROUPE AIR FRANCE-KLM

**ÉTATS FINANCIERS
CONSOLIDÉS**

1^{er} janvier 2023 – 31 décembre 2023

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

Sommaire

États financiers consolidés	4
Compte de résultat consolidé	4
État du résultat global consolidé	5
Bilan consolidé	6
Variation des capitaux propres consolidés	8
Tableau des flux de trésorerie consolidé	10
Notes aux états financiers consolidés	12

5.2 ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

5.2.1 Compte de résultat consolidé

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Produits des activités ordinaires		30 019	26 393
Charges externes	7	(18 139)	(16 438)
Frais de personnel	8	(8 650)	(7 289)
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat		(164)	(156)
Autres produits et charges d'exploitation courants	9	1 142	1 105
EBITDA		4 208	3 615
Amortissements, dépréciations et provisions	10	(2 496)	(2 422)
Résultat d'exploitation courant		1 712	1 193
Cessions de matériels aéronautiques	11	32	66
Autres produits et charges non courants	11	(67)	(65)
Résultat des activités opérationnelles		1 677	1 194
Charges d'intérêts	12	(600)	(569)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	253	41
Coût de l'endettement financier net	12	(347)	(528)
Autres produits et charges financiers	12	(183)	(324)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		1 147	342
Impôt sur le résultat	13.1	(164)	390
Résultat net des entreprises intégrées		983	732
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	20	7	12
Résultat net		990	744
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle		56	16
Résultat net : Propriétaires de la société mère		934	728
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
■ De base	14	0,43	0,35
■ Dilué		0,41	0,31

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

5.2.2 État du résultat global consolidé

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2023	2022
Résultat net		990	744
Couverture des flux de trésorerie et coût de couverture			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global	28.5	(44)	857
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat	28.5	(68)	(1 002)
Écart de change résultant de la conversion		(3)	4
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	13.2	30	34
Total des autres éléments recyclables du résultat global		(85)	(107)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies		4	410
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		-	(6)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	13.2	(2)	(41)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		2	363
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		(83)	256
RÉSULTAT GLOBAL		907	1 000
■ Propriétaires de la société mère		851	984
■ Participations ne donnant pas le contrôle		56	16

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

5.2.3 Bilan consolidé

ACTIF			31 décembre 2022
<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	31 décembre 2023	retraité ⁽¹⁾
<i>Goodwill</i>	15	224	225
Immobilisations incorporelles	16	1 128	1 127
Immobilisations aéronautiques	17	11 501	10 614
Autres immobilisations corporelles	17	1 431	1 375
Droits d'utilisation	19	5 956	5 428
Titres mis en équivalence	20	129	120
Actifs de retraite	29	45	39
Autres actifs financiers non courants	22	1 262	1 184
Actifs financiers dérivés non courants	35	148	262
Impôts différés	13.4	698	714
Autres actifs non courants	25	153	78
Actif non courant		22 675	21 166
Autres actifs financiers courants	22	1 292	620
Actifs financiers dérivés courants	35	122	327
Stocks et en-cours	23	853	723
Créances clients	24	2 152	1 785
Autres actifs courants	25	1 120	979
Trésorerie et équivalents de trésorerie	26	6 194	6 626
Actifs détenus en vue de la vente	27	82	79
Actif courant		11 815	11 139
TOTAL ACTIF		34 490	32 305

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

Bilan consolidé (suite)

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Capital	28.1	263	2 571
Primes d'émission et de fusion	28.1	7 560	5 217
Actions d'autocontrôle	28.2	(25)	(25)
Titres subordonnés à durée indéterminée	28.3	1 076	933
Réserves et résultat	28.4	(10 925)	(11 700)
Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère		(2 051)	(3 004)
Titres subordonnés à durée indéterminée	28.3	2 524	510
Réserves et résultat	28.4	27	14
Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle	28.6	2 551	524
Capitaux propres		500	(2 480)
Provisions retraite	29	1 685	1 634
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	30	3 805	4 149
Passifs financiers non courants	31	7 538	9 657
Dettes de loyers non courantes	19	3 581	3 318
Passifs financiers dérivés non courants	35	56	21
Impôts différés	13.4	—	1
Autres passifs non courants	34	1 376	2 343
Passif non courant		18 041	21 123
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	30	1 079	740
Passifs financiers courants	31	1 664	896
Dettes de loyers courantes	19	848	834
Passifs financiers dérivés courants	35	139	83
Dettes fournisseurs		2 447	2 424
Titres de transport émis et non utilisés		3 858	3 725
Programme de fidélisation	33	899	900
Autres passifs courants	34	5 002	4 057
Concours bancaires	26	13	3
Passif courant		15 949	13 662
Total passif		33 990	34 785
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIF		34 490	32 305

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

5.2.4 Variation des capitaux propres consolidés

	Part attribuable aux propriétaires de la société mère						Participations ne donnant pas le contrôle			Total	
	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats		Capitaux propres
<i>(en millions d'euros)</i>											
31 décembre 2021	642 634 034	643	4 949	(25)	3 151	(12 542)	(3 824)	-	8	8	(3 816)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	256	256	-	-	-	256
Résultat de la période	-	-	-	-	-	728	728	-	16	16	744
Résultat global	-	-	-	-	-	984	984	-	16	16	1 000
Augmentation de capital	1 927 902 102	1 928	268	-	-	-	2 196	-	-	-	2 196
Augmentation de capital souscrite par les participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3
Titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	(2 100)	(4)	(2 104)	497	-	497	(1 607)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	(118)	(139)	(257)	13	(13)	-	(257)
Autre	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1
31 décembre 2022	2 570 536 136	2 571	5 217	(25)	933	(11 700)	(3 004)	510	14	524	(2 480)

	Part attribuable aux propriétaires de la société mère						Participations ne donnant pas le contrôle				Total
	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres	
(en millions d'euros)											
31 décembre 2022	2 570 536 136	2 571	5 217	(25)	933	(11 700)	(3 004)	510	14	524	(2 480)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	(83)	(83)	-	-	-	(83)
Résultat de la période	-	-	-	-	-	934	934	-	56	56	990
Résultat global	-	-	-	-	-	851	851	-	56	56	907
Achat d'actions propres	-	-	-	(1)	-	-	(1)	-	-	-	(1)
Paiement fondé sur des actions	-	-	-	1	-	30	31	-	-	-	31
Regroupement des actions et réduction du capital	(2 313 482 523)	(2 314)	2 314	-	-	-	-	-	-	-	-
Augmentation de capital réservée aux employés	5 716 256	6	29	-	-	-	35	-	-	-	35
Augmentation de capital souscrite par les participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	9
Dividendes payés ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	(90)	(90)	-	-	-	(90)
Titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	133	-	133	1 991	-	1 991	2 124
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	10	(72)	(62)	23	(53)	(30)	(92)
Impôts sur coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	-	56	56	-	-	-	56
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1
31 décembre 2023	262 769 869	263	7 560	(25)	1 076	(10 925)	(2 051)	2 524	27	2 551	500

(1) Au 31 décembre 2023 et dans le contexte de la sortie du Groupe du cadre temporaire lié à la Covid-19 de l'Union Européenne, le Groupe a payé une compensation à l'État français pour un montant total de 90 millions d'euros, requise au titre des actions souscrites en avril 2021. Ce paiement a été assimilé à un paiement de dividende et a donc été comptabilisé au sein des capitaux propres du Groupe conformément aux principes IFRS.

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

5.2.5 Tableau des flux de trésorerie consolidé

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Résultat net		990	744
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	10	2 496	2 422
Dotations nettes aux provisions financières	12	216	145
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(63)	(92)
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	-	1
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(2)	(4)
Écart de change non réalisé		(92)	151
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	(7)	(12)
Impôts différés	13	106	(436)
Pertes de valeur	37.2	1	32
Autres éléments non monétaires	37.2	(71)	(204)
Capacité d'autofinancement		3 574	2 747
(Augmentation)/diminution des stocks		(135)	(155)
(Augmentation)/diminution des créances clients		(330)	(146)
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs		(23)	570
Augmentation/(diminution) des billets émis non utilisés		128	1 092
Variation des autres actifs et autres passifs		(89)	574
Variation du besoin en fonds de roulement		(449)	1 935
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		3 125	4 682
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(7)	(3)
Acquisition de bons de souscription d'actions		(12)	-
Investissements corporels et incorporels	18	(3 551)	(2 798)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées		-	(1)
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	11	867	880
Dividendes reçus		3	2
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(540)	(59)
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT		(3 240)	(1 979)

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Augmentation de capital	28.1	35	1 551
Augmentation de capital souscrite par les participations ne donnant pas le contrôle	28.6	9	3
Paielement pour acquérir des actions d'autocontrôle		(1)	–
Émission de titres subordonnés	28.3	2 718	798
Remboursement de titres subordonnés	28.3	(595)	(1 767)
Coupons sur titres subordonnés	28.3	(92)	(252)
Émission de nouveaux emprunts	31	2 094	1 110
Remboursement d'emprunts	31	(3 324)	(3 078)
Paielements de dettes de loyers	19	(833)	(861)
Nouveaux prêts		(335)	(305)
Remboursement des prêts		129	45
Dividendes distribués		(90)	–
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		(285)	(2 756)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		(42)	22
Variation de la trésorerie nette		(442)	(31)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	26	6 623	6 654
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	26	6 181	6 623
Impôts sur les bénéfices (payés)/remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(114)	41
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(704)	(586)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		223	19

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

5.3 NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Note 1	Base de préparation des états financiers consolidés	13	Note 22	Autres actifs financiers	49
Note 2	Développement durable et climat	16	Note 23	Stocks et encours	50
Note 3	Retraitement des comptes 2022	19	Note 24	Créances clients	51
Note 4	Événements significatifs	20	Note 25	Autres actifs	52
Note 5	Évolution du périmètre de consolidation	22	Note 26	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	53
Note 6	Informations sectorielles	23	Note 27	Actifs détenus en vue de la vente	53
Note 7	Charges externes	28	Note 28	Capitaux propres	53
Note 8	Frais de personnel et effectifs	29	Note 29	Actifs et provisions retraites	58
Note 9	Autres produits et charges d'exploitation courants	30	Note 30	Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions	64
Note 10	Amortissements, dépréciations et provisions	30	Note 31	Passifs financiers	68
Note 11	Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants	31	Note 32	Dette nette	74
Note 12	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	31	Note 33	Programme de fidélisation	75
Note 13	Impôts	32	Note 34	Autres passifs	75
Note 14	Résultat net - part du groupe par action	36	Note 35	Informations relatives à la gestion des risques financiers	76
Note 15	Goodwill	37	Note 36	Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur	84
Note 16	Immobilisations incorporelles	38	Note 37	Tableau des flux de trésorerie consolidé et flux de trésorerie libre d'exploitation	85
Note 17	Immobilisations corporelles	40	Note 38	Commande de matériels aéronautiques	85
Note 18	Investissements corporels et incorporels	42	Note 39	Autres engagements	86
Note 19	Droits d'utilisation et dettes de loyers	42	Note 40	Parties liées	87
Note 20	Titres mis en équivalence	46	Note 41	Honoraires de commissaires aux comptes	89
Note 21	Test de valeur d'actif	47	Note 42	Périmètre de consolidation	90

NOTE 1 BASE DE PRÉPARATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

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

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

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

1.1 Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés et référentiel comptable

En application du règlement européen n° 1606-2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2023 sont établis conformément aux normes IFRS (*International Financial Reporting Standards*) telles qu'adoptées par l'Union Européenne et applicables à la date de clôture.

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 28 février 2024 et seront soumis à l'approbation de l'Assemblée générale du 5 juin 2024.

Évolution du référentiel comptable

Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2023

Amendements à la norme IAS 1

« Présentation des états financiers »

Ces amendements « Informations à fournir sur les méthodes comptables » visent à identifier les informations utiles à fournir aux utilisateurs des états financiers sur les méthodes comptables. La principale modification apportée consiste à fournir une information sur les méthodes comptables « significatives » et non plus une information sur les « principales » méthodes comptables.

Les informations sur les méthodes comptables sont significatives si, lorsqu'on les prend en considération conjointement avec d'autres informations contenues dans les états financiers de l'entité, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles influencent les décisions que les principaux utilisateurs des états financiers à usage général prennent en se fondant sur ces états financiers.

Le Groupe a réalisé une revue des états financiers et notes annexes pour s'assurer que sont correctement présentées ces méthodes comptables significatives.

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

Ces amendements « Définition d'une estimation comptable » visent à faciliter la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables. Ils portent toutefois exclusivement sur les estimations comptables, définies comme des « montants des états financiers qui comportent une incertitude d'évaluation ».

Les principaux jugements et estimations comptables significatifs sont décrits dans la Note 1.2 « Jugements et estimations comptables significatifs ».

Législation du modèle Pilier 2 de l'OCDE

Le groupe Air France-KLM entre dans le champ d'application du modèle de législation de l'OCDE. Cette législation a été adoptée en France, la juridiction dans laquelle Air France-KLM est établie, et est entrée en vigueur à partir du 1er janvier 2024. Étant donné que la législation de Pilier 2 n'était pas en vigueur à la date de clôture, le Groupe n'a pas d'exposition à l'impôt complémentaire instauré par cette législation. Le Groupe applique l'exception à la comptabilisation et à la présentation d'informations sur les actifs et passifs d'impôts différés liés à Pilier 2, comme le prévoient l'amendement à l'IAS 12 publiés en mai 2023.

En raison de la complexité de l'application de la législation et du calcul des revenus de GloBE, l'impact quantitatif de la législation promulguée n'est pas encore raisonnablement estimable. Bien que le taux d'imposition effectif soit inférieur à 15 % dans certaines juridictions, le Groupe pourrait ne pas être tenu de payer d'impôt complémentaire en raison des ajustements demandés dans la législation (comme le fait d'ignorer la comptabilisation ou la décomptabilisation d'un impôt différé actif) qui donnent lieu à des taux d'imposition effectifs différents de ceux calculés conformément à IAS 12.

Le Groupe évalue actuellement la manière dont la législation s'appliquera à ses activités et attend notamment des lignes directrices de la part de l'OCDE propres à l'industrie du transport aérien international. À cet égard, le Groupe s'attend à ce que presque toutes les juridictions du Groupe bénéficient des régimes de protection temporaires dans les années à venir et, au-delà de la période de transition, le groupe ne s'attend pas à être exposé de manière significative à l'impôt complémentaire.

Autres amendements ou normes IFRS

Les amendements ou normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2023 non mentionnés dans ce paragraphe sont considérés comme non applicables ou sans impact significatif sur les états financiers du groupe Air France-KLM.

Normes IFRS applicables dans le futur

L'impact attendu de l'application des normes ou interprétations publiées respectivement par l'IASB (*International Accounting Standards Board*) et l'IFRS IC (*International Financial Reporting Standards Interpretations Committee*) non encore en vigueur au 31 décembre 2023 est attendu non significatif.

1.2 Jugements et estimations comptables significatifs

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

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

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

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

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

Les principales estimations, hypothèses et jugements mis en œuvre dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés sont détaillés ci-après :

- Évaluation du chiffre d'affaires lié aux titres de transport de passagers et de marchandises émis et non utilisés (Voir Note 6 « Informations sectorielles »)
- Hypothèses utilisées dans le cadre des tests de perte de valeur sur les actifs non financiers, - y compris les hypothèses sur les enjeux climatiques - (Voir Note 21 « Test de valeur d'actif »).
- Durée d'utilité de la flotte (Voir Note 17 « Immobilisations corporelles »).
- Calcul des taux d'intérêt implicite et d'endettement marginal dans le cadre de la comptabilisation des contrats de location (Voir Note 19 « Droits d'utilisation et dettes de loyers »).
- Calcul des taux d'actualisation dans le cadre de l'évaluation des passifs et provisions de restitution pour avions loués (Voir Note 30 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions »).
- Détermination de la recouvrabilité des impôts différés actifs (Voir Note 13 « Impôts »).

Ils doivent être revus en parallèle des notes annexes associées auxquelles il est fait référence dans chacun des paragraphes.

1.3 Principes de consolidation

Filiales

Conformément à IFRS 10 « États financiers consolidés », les états financiers consolidés du Groupe comprennent les comptes de toutes les entités que le Groupe contrôle directement ou indirectement, quel que soit son niveau de participation dans les capitaux propres de ces entités. Les sociétés dans lesquelles le Groupe exerce un contrôle sont consolidées par intégration globale. Une entité est contrôlée dès lors que le Groupe détient le pouvoir sur cette entité, est exposé, ou a droit à des rendements variables du fait de son implication dans cette entité, et lorsqu'il a la capacité d'utiliser son pouvoir sur l'entité pour influencer sur le montant de ces rendements. La détermination du contrôle

prend en compte l'existence de droits de vote potentiels s'ils sont substantifs, c'est-à-dire s'ils peuvent être exercés en temps utile lorsque les décisions sur les activités pertinentes de l'entité doivent être prises.

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

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

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

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

Participations dans les co-entreprises et entreprises associées

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

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

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

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

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

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

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

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

Opérations intra-Groupe

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

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

Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

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

Conversion des opérations en devises

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

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

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

Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit dans la Note 35 « Informations relatives à la gestion des risques financiers ».

1.4 Indicateurs alternatifs de performance

EBITDA (*Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization*) : en excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie (« Amortissements, dépréciations et provisions »), l'EBITDA correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie générée

par les opérations courantes du Groupe. Il est ainsi communément utilisé pour le calcul des ratios financiers de couverture et ratios de valorisation de l'entreprise (voir « Compte de résultat consolidé »).

Flux de trésorerie libre d'exploitation : il correspond au flux net de trésorerie provenant de l'exploitation net des investissements corporels et incorporels auquel s'ajoutent les produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles. Il n'inclut pas la trésorerie générée par les autres opérations d'investissements, en particulier les acquisitions de filiales, participations et autres actifs financiers et les flux d'exploitation relatifs aux activités non poursuivies (voir Note 37.1 « Flux de trésorerie libre d'exploitation »).

Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté : il correspond au flux de trésorerie libre d'exploitation net du paiement des dettes de location (voir Note 37.1 « Flux de trésorerie libre d'exploitation »).

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

Ces éléments sont les suivants :

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

Dettes nettes : elle correspond au montant des passifs financiers du Groupe diminués de l'ensemble des liquidités nettes (voir Note 32 « Dette nette »).

Les passifs financiers comprennent :

- les passifs financiers courants et non courants (hors des intérêts courus non échus);
- les dettes de loyers courantes et non courantes (hors des intérêts courus non échus);
- les dépôts relatifs aux passifs financiers et aux dettes de loyers;
- les impacts des dérivés sur devises et dettes.

Les liquidités nettes comprennent :

- la trésorerie et les équivalents de trésorerie;
- les valeurs mobilières de placement à plus de trois mois;
- les placements en obligations;
- les concours bancaires courant.

NOTE 2 DÉVELOPPEMENT DURABLE ET CLIMAT

Le changement climatique est une préoccupation majeure pour l'industrie du transport aérien et en particulier pour le groupe Air France-KLM. Les attitudes à l'égard de l'acceptabilité du transport aérien évoluent tant au niveau politique qu'au niveau de la société au sens large. La France et les Pays-Bas ont mis en œuvre des politiques visant à assurer la transition vers une société neutre en carbone d'ici 2050, en lien avec la stratégie de l'Union européenne en la matière, se traduisant notamment par les engagements pris par Air France dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) en France et les engagements pris par KLM vis-à-vis du gouvernement néerlandais.

Le groupe Air France-KLM et ses compagnies aériennes entendent être des acteurs clés dans la transformation durable de leurs activités, et visent à occuper un rôle et une influence de premier plan dans la décarbonation du transport aérien.

Air France-KLM joue un rôle actif pour faire progresser l'ambition de zéro émission nette à l'horizon 2050 en tant qu'industrie, et s'est engagé à atteindre des objectifs fondés sur la science conformément aux critères SBTi approuvés en novembre 2022. Les efforts du Groupe en matière d'environnement sont résumés dans un Plan d'action pour le climat, avec l'objectif de réduire de 30 % les émissions de CO₂ en 2030 par rapport à 2019, notamment en incorporant progressivement du carburant d'aviation durable (« SAF »), et en investissant dans le renouvellement de la flotte du Groupe pour des avions de nouvelle génération, émettant jusqu'à 25 % de CO₂ en moins.

Air France-KLM évalue régulièrement ses performances extra-financières. En 2023, le Groupe figure dans l'indice Dow Jones Sustainability Index (DJSI Europe), et l'agence de notation Ecovadis a décerné à Air France-KLM la médaille d'Or, tandis que le CDP a attribué au Groupe la note B (note C en 2022) pour le questionnaire Changement Climatique.

Par ailleurs, afin d'objectiver sa performance ESG et d'améliorer sa stratégie et ses pratiques, Air France-KLM a sollicité de manière proactive une évaluation ESG indépendante auprès de Standard and Poor's, devenant ainsi le premier groupe de transport aérien à être évalué par le biais d'une notation ESG sur demande, et reste par ailleurs le seul groupe de transport aérien à publier sa notation ESG. En 2023, Standard & Poor's (S&P) Global Ratings a attribué à Air France-KLM une note ESG de 65/100. Par cette notation, le Groupe figure en bonne position parmi les acteurs de l'industrie du transport aérien pour la gestion de son exposition significative aux défis environnementaux. En conclusion, S&P estime que

le groupe Air France-KLM est bien préparé à gérer les risques ESG auxquels sont confrontées les compagnies aériennes à court et moyen terme.

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

2.1 Évaluation des actifs et prise en compte des risques et engagements environnementaux

L'impact du changement climatique a été pris en compte pour la préparation des états financiers du Groupe clos au 31 décembre 2023. Afin d'identifier les risques physiques et de transition liés au climat auxquels le Groupe est exposé, une analyse de scénarios climatiques a été réalisée. Les risques physiques ainsi identifiés n'ont cependant pas été considérés comme pouvant affecter significativement la continuité opérationnelle, compte tenu de l'exploitation d'un réseau équilibré entre les différents continents et de la flexibilité de la flotte permettant de minimiser les conséquences économiques de la survenance d'événements climatiques extrêmes.

Les impacts liés aux évolutions réglementaires attendues ou probables sont intégrés dans le plan à cinq ans du Groupe Air France-KLM, notamment:

- le renchérissement du coût des crédits carbone et de la compensation CO₂ dans le cadre des mécanismes européens (EU-ETS) et internationaux (CORSIA);
- la trajectoire croissante d'incorporation du carburant d'aviation durable (« SAF »);
- la capacité du Groupe à répercuter ces surcoûts sur le prix des billets;
- l'acceptabilité du transport aérien et son effet sur la demande reflétés dans le taux de croissance à long terme de son activité;
- les investissements et les amortissements liés au plan de renouvellement de la flotte, en cohérence avec les objectifs de réduction des émissions de CO₂ validés par SBTi.

Ces éléments sont par ailleurs pris en compte dans les hypothèses des tests de dépréciation des actifs (voir Note 21 « Test de valeur d'actif »).

En 2023, les enjeux environnementaux n'ont pas conduit à constater de dépréciation ou d'accélération d'amortissements sur les actifs du Groupe.

2.2 Investissements et financements durables

2.2.1 Modernisation de la flotte

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

Le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes du Groupe pour des avions de nouvelle génération, jusqu'à 25 % plus efficaces en termes de consommation de carburant et donc d'émissions de CO₂ et générant moins de bruit, s'est traduit par des dépenses d'investissements en matériels aéronautiques pour un montant de 1 738 millions d'euros au 31 décembre 2023 (1 332 millions d'euros au 31 décembre 2022) (voir Note 18 « Investissements corporels et incorporels »).

Poursuivant le plan de renouvellement de sa flotte, le Groupe va continuer à recevoir de nouveaux appareils au cours des prochaines années, avec l'objectif d'atteindre 80 % d'avions de nouvelle génération en 2030 (voir Note 38 « Commande de matériels aéronautiques »).

2.2.2 Autres investissements

La décarbonation des activités du Groupe se traduit également par des investissements dans du matériel et des équipements visant à réduire son empreinte environnementale.

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

Ces investissements ont représenté 134 millions d'euros au 31 décembre 2023 (52 millions d'euros au 31 décembre 2022).

2.2.3 Financements durables

Pour soutenir ses investissements, le Groupe Air France-KLM a conclu des contrats de financement sécurisés intégrant les enjeux en matière de développement durable, grâce auxquels le Groupe et ses compagnies aériennes bénéficient de conditions de financement plus avantageuses en cas d'atteinte d'objectifs liés à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, au renouvellement de la flotte et à l'incorporation de carburants d'aviation durables (« SAF »).

Le 9 janvier 2023, Air France-KLM a émis des obligations liées au développement durable pour un montant total de 1 milliard d'euros (voir Note 31.2.2 « Obligations liées au développement durable »).

Le 18 avril 2023, Air France-KLM, Air France et KLM ont signé deux lignes de crédit renouvelables, avec un regroupement d'institutions financières internationales, assorties d'un ensemble d'indicateurs de performance en matière de développement durable, pour un montant total de 2,2 milliards d'euros (voir Note 31.7 « Lignes de crédit »).

Afin de financer leurs investissements dans des avions de nouvelle génération, Air France et KLM ont également conclu des contrats de financement assortis de clauses spécifiques liées au respect de critères environnementaux. Le montant de ces financements s'établit au 31 décembre 2023 à 640 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne "Autres emprunts" au bilan du Groupe (voir Note 31.4 « Autres emprunts »).

2.3 Carburant d'aviation durable (SAF) – Droits d'émission de gaz à effet de serre et Compensation CO₂

2.3.1 Carburant d'aviation durable (SAF)

Dans le cadre de ses objectifs de décarbonation, le groupe Air France-KLM a développé une politique d'achats de carburant d'aviation durable (SAF) progressive et volontariste, visant l'incorporation d'au moins 10 % de SAF à horizon 2030, au-delà de ses obligations réglementaires.

Les dépenses de SAF ont représenté un montant de 172 millions d'euros au 31 décembre 2023 (57 millions d'euros au 31 décembre 2022) (voir Note 7 « Charges externes »).

Pour faire face aux dépenses additionnelles engendrées par les achats de SAF, le groupe Air France-KLM a introduit, depuis le 1^{er} janvier 2022, une surcharge spécifique appliquée sur les billets au départ de France et des Pays-Bas. Par ailleurs, des mécanismes de contribution volontaire permettent aux clients du Groupe de participer financièrement à l'approvisionnement et à l'utilisation de SAF au-delà de l'incorporation réglementaire. Au 31 décembre 2023, le montant total collecté au titre de la surcharge et des contributions volontaires représentait 134 millions d'euros (48 millions d'euros au 31 décembre 2022).

Afin de sécuriser ses achats de carburant d'aviation durable (« SAF ») pour l'avenir, Air France-KLM a signé des contrats avec les fournisseurs Nesté, DG Fuels et SkyNRG, portant sur l'approvisionnement d'un total de 2,35 millions de tonnes de SAF entre 2024 et 2036 (voir Note 39.1 « Engagements donnés »).

Le 10 novembre 2023, Air France-KLM a par ailleurs investi 4 millions d'euros dans DG Fuels afin de soutenir la construction de la première usine de DG Fuels, basée aux États-Unis et spécialisée dans le carburant d'aviation durable (SAF), offrant au Groupe une option portant sur l'achat de jusqu'à 75 000 tonnes de SAF par an sur une période de plusieurs années à partir de 2029, en complément du contrat d'achat à long terme conclu par Air France-KLM et DG Fuels en 2022.

2.3.2 Droits d'émission de gaz à effet de serre et Compensation CO₂

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché européen des EU-ETS (*Emission Trading Scheme*) pour tous les vols à destination et au départ de l'Espace économique européen, comme décrit dans la Note 25 « Autres actifs » et la Note 35.4 « Risque crédit carbone ». À ce titre, le Groupe doit acheter des quotas de CO₂, en complément des quotas alloués gratuitement, afin de compenser ses émissions.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, Air France compense par ailleurs l'intégralité des émissions de CO₂ de ses clients sur les lignes domestiques en France, dans le cadre de la réglementation française, en achetant des crédits

représentant la compensation carbone auprès de partenaires agréés.

Le Groupe comptabilise ces quotas de CO₂ dans la ligne « autres actifs » de son bilan (voir Note 25 « Autres actifs »). Au 31 décembre 2023, la valorisation des quotas de CO₂ liés au programme EU-ETS et à la compensation des émissions sur les vols domestiques au bilan du Groupe représentait 395 millions d'euros (214 millions d'euros au 31 décembre 2022).

Dans le cadre de son obligation de restitution des quotas correspondant à ses émissions, le Groupe a enregistré une dépense nette de 203 millions d'euros au 31 décembre 2023 (141 millions d'euros au 31 décembre 2022), correspondant aux meilleures estimations de ses émissions au titre de l'exercice (voir Note 3 « Retraitement des comptes 2022 » et Note 7 « Charges externes »).

L'obligation de restitution, évaluée au coût d'acquisition à hauteur des droits acquis - y compris les quotas gratuits - et à la valeur de marché à hauteur des droits restants à acquérir, est par ailleurs présentée en provision dans le bilan du Groupe. Cette « provision pour restitution de quotas de CO₂ » représentait un montant de 213 millions d'euros au 31 décembre 2023 (142 millions d'euros au 31 décembre 2022) (voir Note 30 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions »).

Enfin, le Groupe dispose d'instruments de couverture de ses achats futurs de quotas de CO₂, pour un montant nominal de 12 millions d'euros au 31 décembre 2023 (106 millions d'euros au 31 décembre 2022) (voir Note 35.4 « Risque crédit carbone » et Note 28.5 « Réserves sur instruments dérivés »).

2.4 Rémunération des dirigeants

Les critères de performance pris en compte pour le calcul des éléments de rémunération variable annuelle comme à long terme des dirigeants (voir Note 40.1 « Transactions avec les principaux dirigeants ») intègrent des indicateurs extra-financiers liés au développement durable, notamment le respect de la trajectoire de décarbonation du Groupe et la réduction des émissions de CO₂.

NOTE 3 RETRAITEMENT DES COMPTES 2022

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes européennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (« *Emission Trading Scheme* ») pour tous les vols à destination et au départ de l'Espace économique européen.

En outre et depuis le 1^{er} janvier 2020, Air France compense l'intégralité des émissions de CO₂ de ses clients sur les lignes domestiques en France.

Jusqu'au 31 décembre 2022 et comme décrit dans la Note 4.23 « Droit d'émission de gaz à effet de serre » des notes aux états financiers consolidés 2022, le Groupe reconnaissait au titre des mécanismes de compensation des émissions de CO₂ :

- à l'actif, les quotas de CO₂ attribués gratuitement par l'État et achetés sur le marché pour compenser les émissions en immobilisations incorporelles non amortissables. Leur acquisition était présentée au sein du flux d'investissements dans le tableau des flux de trésorerie consolidé ;
- au compte de résultat, une charge pour couvrir son obligation de restitution des droits correspondant à ses émissions de la période dans la ligne des « autres produits et charges d'exploitation courants » du compte de résultat consolidé. Non monétaire, cette charge était retraitée dans les « autres éléments non monétaires » du tableau de flux de trésorerie et n'impactait pas les flux opérationnels ;
- au passif, une provision pour risques et charges afin de couvrir le coût des quotas à restituer au titre des émissions réalisées à la clôture.

À compter du 1^{er} janvier 2023, en l'absence de normes IFRS ou d'interprétations relatives à la comptabilisation des droits d'émission de gaz à effet de serre et considérant les compensations de CO₂ comme une charge opérationnelle liée aux dépenses de carburant, le Groupe estime que le flux opérationnel est le plus représentatif de cette sortie de ressource. Le Groupe a ainsi décidé d'ajuster son traitement comptable tel que décrit ci-dessous :

- les quotas de CO₂ attribués gratuitement par l'État et acquis sur le marché comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles seront désormais présentés dans les lignes des « autres actifs » du bilan consolidé et en flux opérationnel dans le tableau des flux de trésorerie ;
- la charge correspondant à l'obligation de restitution de la période sera intégrée dans la ligne des « charges externes » du compte de résultat consolidé ;
- l'obligation de restitution évaluée au coût d'acquisition à hauteur des droits acquis - y compris les quotas gratuits - et à la valeur de marché à hauteur des droits restants à acquérir reste présentée en provision pour risques et charges.

Ce changement de méthode comptable a été appliqué de manière rétrospective sur les informations financières présentées au cours des périodes précédentes conformément à IAS 8 « Méthodes Comptables, Changements d'Estimations Comptables et Erreurs ».

Les impacts sur la période comparative et pour les postes des états financiers primaires impactés par ce changement de méthode sont détaillés ci-dessous :

IMPACTS SUR LE COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 2022 (en millions d'euros)	Comptes publiés	Changement de méthode	Comptes retraités
Charges externes	(16 297)	(141)	(16 438)
Autres produits et charges d'exploitation courants	964	141	1 105

IMPACTS SUR LE TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 2022 (en millions d'euros)	Comptes publiés	Changement de méthode	Comptes retraités
Autres éléments non monétaires	(63)	(141)	(204)
Variation des autres actifs et autres passifs	607	(33)	574
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	4 856	(174)	4 682
Investissements corporels et incorporels	(2 972)	174	(2 798)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	(2 153)	174	(1 979)

IMPACTS SUR LE BILAN CONSOLIDÉ

Bilan au 31 décembre 2022 (en millions d'euros)	Comptes publiés	Changement de méthode	Comptes retraités
Immobilisations incorporelles	1 337	(210)	1 127
Autres actifs non courants	-	78	78
Autres actifs courants	847	132	979

NOTE 4 ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

4.1 Événements significatifs intervenus au cours de la période

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

Le 9 janvier 2023, Air France-KLM a placé sa première émission d'obligations liées au développement durable, pour un montant nominal de 1 milliard d'euros. Ce financement est lié à l'objectif du Groupe de réduire, d'ici 2025, de 10 % par rapport à 2019, ses émissions de gaz à effet de serre relatives au kérosène par revenu/tonne/kilomètre (RTK), dans le cadre de l'objectif 2030 approuvé par SBTi.

L'émission est composée de deux tranches :

- 500 millions d'euros avec une maturité au 31 mai 2026 et un coupon de 7,250 % ; et
- 500 millions d'euros avec une maturité au 31 mai 2028 et un coupon de 8,125 %.

Elle est comptabilisée dans les passifs financiers non courants au bilan au 31 décembre 2023.

Remboursement par anticipation de 2,5 milliards d'euros du prêt garanti par l'État français

Le 15 mars 2023, Air France-KLM a entièrement remboursé les 2,5 milliards d'euros d'encours restants sur le montant initial de 4 milliards d'euros de prêt garanti par l'État Français, accordé pendant la crise de la Covid-19.

Pour ce faire, le Groupe a utilisé le produit de 1 milliard d'euros de l'émission d'obligations liées au développement durable et 1,5 milliard d'euros de sa trésorerie disponible.

Évolution des titres subordonnés détenus par l'État français et fin du dispositif d'aide de l'État français

Respectivement le 17 mars et le 19 avril 2023, Air France-KLM a remboursé le solde des titres subordonnés détenus par l'État français en vertu du cadre temporaire lié à la Covid-19 pour un montant de 320 millions d'euros et un montant de 317 millions d'euros (incluant les coupons courus).

Le Groupe a également procédé au paiement de la compensation de l'État français requise au titre des actions souscrites en avril 2021, pour un montant de 90 millions d'euros.

En parallèle, le Groupe a refinancé 320 millions d'euros le 17 mars 2023 et 407 millions d'euros le 19 avril 2023 par l'émission de nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'État français qualifiés d'aide compensatoire, pour Air France, des dommages subis du fait de la Covid-19 entre le 17 mars et le 30 juin 2020. Ces nouveaux titres subordonnés non soumis à des contraintes sont assortis de conditions financières similaires à ceux remboursés le même jour, avec une date de non-remboursement et une augmentation du taux d'intérêt différées de deux ans supplémentaires (soit en mars 2029).

Ces titres subordonnés sont comptabilisés en capitaux propres au 31 décembre 2023.

Cette opération permet à Air France et Air France-KLM S.A. de sortir du dispositif d'aide de l'état français.

Vol AF447 Rio-Paris

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

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

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 la chambre correctionnelle du Tribunal Judiciaire de Paris. Le procès pénal a eu lieu du 10 octobre au 8 décembre 2022 devant le Tribunal Correctionnel de Paris. Après un réquisitoire de relaxe du Ministère public, le Tribunal a rendu un jugement de relaxe le 17 avril 2023 fondé sur l'absence de lien de causalité entre les fautes retenues et l'accident. Le 27 avril 2023, le Parquet général fait appel de la relaxe du constructeur Airbus et de la compagnie Air France.

Les audiences d'appel devraient intervenir dans un délai de 12 à 18 mois à compter de la date d'appel.

Signature de deux lignes de crédit renouvelables (« RCF ») liées au développement durable pour un montant total de 2,2 milliards d'euros

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

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

Air France-KLM et Air France

Air France-KLM et Air France, en qualité de co-emprunteurs, ont signé une ligne de crédit liée au développement durable de 1,2 milliard d'euros.

Cette nouvelle ligne de crédit, dont l'échéance initiale est fixée à 2026, est assortie de deux options d'extension d'un an.

KLM

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

Cette nouvelle ligne de crédit, dont l'échéance initiale est fixée à 2027, est assortie de deux options d'extension d'un an.

Cette ligne remplace à la fois le prêt direct accordé par l'État néerlandais et la facilité de crédit garantie par l'État néerlandais, qui ont tous deux été annulés par KLM. Cette opération permet à KLM de sortir définitivement du dispositif d'aide de l'État néerlandais.

Accord entre Air France-KLM et Apollo Global Management concernant un financement de 500 millions d'euros

Le 14 juillet 2023, Air France-KLM et Apollo Global Management ont signé un accord définitif permettant à des fonds et entités gérés par Apollo de réaliser un financement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle d'Air France qui détient un ensemble de composants dédiés aux activités d'ingénierie et de maintenance d'Air France.

Cette obligation perpétuelle a été comptabilisée dans les capitaux propres. Le traitement comptable est détaillé en Note 28.6 "Participations ne donnant pas le contrôle".

Le montant des coupons courus au 31 décembre 2023 s'élèvent à 15 millions d'euros.

Regroupement des actions d'Air France-KLM et réduction de capital

Le 31 août 2023, Air France-KLM a réalisé le regroupement de la totalité des actions de la Société en circulation et la constatation concomitante de la réduction de capital par réduction de la valeur nominale de chaque action, telles que décidées par le Conseil d'administration réuni le 4 juillet 2023 et conformément aux 36^e et 37^e résolutions à caractère extraordinaire de l'Assemblée Générale Mixte du 7 juin 2023.

La réalisation de ces opérations s'est opérée en deux étapes, sans impact sur les capitaux propres :

Regroupement d'actions :

Le regroupement d'actions a eu pour effet l'attribution d'une nouvelle action d'une valeur nominale de 10 euros pour 10 actions existantes d'une valeur nominale de 1 euro et la division par 10 du nombre d'action restant. Le regroupement d'actions a eu lieu le 31 juillet 2023 avec une période d'échange qui s'est étendue jusqu'au 31 août 2023 inclus.

Réduction de capital :

Le 31 août 2023, la valeur nominale de l'action de la Société a été réduite de 10 euros à 1 euro, soit une réduction de 9 euros par action. Le montant de la réduction de capital a été affecté au compte « prime d'émission ». Suite à la réduction de capital, la valeur nominale de la nouvelle action est identique à la valeur nominale de l'action avant le regroupement d'actions.

Après la réalisation de ces opérations, le capital social de la Société s'élevait à 257.053.613 euros divisé en 257.053.613 actions d'une valeur nominale de 1 euro chacune.

Commande de 50 appareils de la famille Airbus A350 avec des droits d'acquisition pour 40 appareils supplémentaires

Le 25 septembre 2023, le groupe Air France-KLM a annoncé qu'il prévoit de passer une importante commande d'avions en vue de poursuivre le renouvellement et la rationalisation de sa flotte long-courrier.

Cette commande a été confirmée en janvier 2024 et portera finalement sur 33 A350-900 et 11 A350-1000 en complément des 6 A350-900 déjà contractualisés en juillet 2023.

Les premières livraisons sont attendues à compter de 2026 et s'échelonnent jusqu'en 2030. Il s'agit d'une commande évolutive, offrant au Groupe la flexibilité d'attribuer les appareils à ses différentes compagnies en fonction des dynamiques du marché et du cadre réglementaire local.

Air France-KLM entend s'associer à SAS AB dans le cadre d'une prise de participation et d'une coopération commerciale

Le 3 octobre 2023, le groupe Air France-KLM a été sélectionné au sein d'un consortium par le conseil d'administration de SAS AB comme le candidat gagnant dans le cadre du processus de sollicitation de financement lancé par SAS.

Air France-KLM prendrait une participation minoritaire d'un maximum de 19,9 % du capital social de SAS AB.

La proposition d'investissement du consortium reste à finaliser et est soumise à certaines conditions suspensives et autorisations réglementaires, incluant notamment l'approbation de la Commission européenne, du tribunal américain chargé de superviser la réorganisation au titre du Chapitre 11 et, s'agissant de SAS AB, du tribunal suédois.

En cas d'autorisation et de levée de toutes les autres conditions suspensives (y compris l'obtention des autorisations réglementaires et l'annulation de toutes les actions existantes de SAS AB), le consortium et l'État danois investiraient 1,175 milliard de dollars US, dont 475 millions de dollars US en actions ordinaires et 700 millions de dollars US en obligations convertibles garanties.

L'investissement d'Air France-KLM représenterait un total de 144,5 millions de dollars US, dont 109,5 millions de dollars US seraient investis en actions ordinaires et 35 millions de dollars US en obligations convertibles garanties.

Au 31 décembre 2023, Air France-KLM a versé un dépôt s'élevant à 13 millions d'euros, présenté dans les flux de trésorerie nets des activités d'investissements.

Plan mondial d'actionnariat salarié

Dans le cadre des 34^e et 35^e résolutions de l'Assemblée générale du 7 juin 2023, le groupe Air France-KLM a lancé le 23 octobre 2023 « Ensemble pour l'avenir », un plan d'actionnariat salarié proposé à environ 75 000 salariés éligibles dans une vingtaine de pays.

Les salariés éligibles ont eu la possibilité de souscrire à un prix réduit de 30 % avec le bénéfice d'un abondement de la part du groupe Air France-KLM. Les actions proposées ne pouvaient excéder 3 % du capital social d'Air France-KLM.

Le 21 décembre 2023 à l'issue de cette opération, 5 716 256 actions nouvelles d'une valeur nominale d'un euro chacune ont été émises et le capital social a été porté de 257 053 613 euros à 262 769 869 euros.

L'augmentation de capital se décompose en 6 millions d'euros de capital et 29 millions de prime d'émission. Par ailleurs, conformément à IFRS 2, une charge a été reconnue en frais de personnel avec une contrepartie en capitaux propres pour un montant de 31 millions d'euros (hors charges sociales).

Projet d'adaptation de l'offre domestique d'Air France au départ de Paris à horizon 2026

Le 18 octobre 2023, la société Air France a présenté aux instances représentatives du personnel un projet d'adaptation de son offre domestique au départ de Paris à l'horizon du démarrage de la saison été 2026. La compagnie Air France opérerait l'ensemble de ses vols domestiques et internationaux au départ de son hub de Paris-Charles de Gaulle. Seule la délégation de services publics sur les liaisons Air France de/vers la Corse reste assurée depuis Paris-Orly.

La compagnie Transavia deviendrait l'opérateur de référence du Groupe Air France au départ de l'aéroport de Paris-Orly.

Même si la réduction du nombre d'emploi est limitée sur les escales de province (compte tenu du redéploiement d'une partie des fréquences aujourd'hui assurées au départ de Paris-Orly vers Paris-Charles de Gaulle) ; que tous les salariés de la base d'Orly concernés par le projet se verront offrir un poste à Roissy (compte tenu des besoins en ressources du hub de Charles de Gaulle) et dans la mesure du possible sur Orly. La direction a proposé un accord de Rupture Conventionnelle Collective (RCC) intégrant également un dispositif de fin de carrière (DFC) afin que chaque salarié puisse, sur la base de volontariat, bénéficier d'un choix pour le futur. Cet accord a été signé majoritairement par les organisations syndicales représentatives le 9 février 2024. Conformément au calendrier de cet accord, la période de recueil des choix n'interviendra pas avant le quatrième trimestre 2024 ; par conséquent le nombre et la situation individuelle des candidats ne sont pas connus à ce jour.

Les négociations relatives aux ré-affectations de locaux seront menées en 2024 et 2025.

Sur la base des éléments précités, aucun coût de restructuration ni révision des durées d'amortissements n'ont donc été comptabilisés dans les états financiers au 31 décembre 2023.

Accord entre Air France-KLM et Apollo Global Management concernant un financement de 1,5 milliard d'euros

Le 30 novembre 2023, Air France-KLM et Apollo Global Management ont finalisé, sur la base d'un accord de financement signé le 26 octobre 2023, la transaction suivante pour un montant final de 1,5 milliard d'euros.

Une filiale opérationnelle dédiée d'Air France-KLM détient la marque et la majorité des contrats avec les partenaires

commerciaux liés au programme de fidélité commun d'Air France et de KLM (Flying Blue). Cette dernière devient l'unique émetteur de miles pour les compagnies aériennes et les partenaires.

En vertu de cet accord, Apollo a souscrit à des obligations perpétuelles émises par cette filiale opérationnelle d'Air France-KLM. Ce financement est non dilutif et similaire à celui utilisé par Air France en juillet 2022 sur un *pool* de moteurs de rechange ainsi que celui réalisé en juillet 2023 sur des actifs d'Ingénierie et de Maintenance (MRO) - cf. paragraphe "Accord entre Air France-KLM et Apollo Global Management concernant un financement de 500 millions d'euros"

Les obligations perpétuelles portent un coupon de 6,4 % pendant les quatre premières années avec la possibilité de rembourser avec un coût de financement global de 6,75 % jusqu'à cette première date d'appel.

Ces obligations perpétuelles sont comptabilisées en capitaux propres au 31 décembre 2023

Le traitement comptable est détaillé en Note 28.6 "Participations ne donnant pas le contrôle".

Le montant des coupons courus au 31 décembre 2023 s'élèvent à 8 millions d'euros.

4.2 Événements postérieurs à la clôture

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

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

Air France-KLM et CMA CGM ont ouvert des discussions portant sur les nouveaux termes et conditions d'une relation commerciale dans laquelle chaque groupe opérerait de manière indépendante à compter du 31 mars 2024.

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

Cession de KLM Equipement Service B.V.

Le 1er février 2024, KLM a cédé sa filiale détenue à 100% KLM Equipment Services B.V. à TCR International N.V. (TCR), une société belge. Le contrat stipule que KLM devient client de TCR pour la maintenance et la location des équipements dédiés aux opérations sols. TCR sera responsable des investissements dans ces mêmes équipements. La cession n'a pas d'impact sur le chiffre d'affaires du groupe ni sur son bilan.

NOTE 5 ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours des exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022.

NOTE 6 INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité (note 6.1)

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

Le Groupe est organisé autour des secteurs suivants :

- **Réseau** : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du Groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le Groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information, ainsi que les opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du Groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs et aux transports de marchandises effectués pour le Groupe par des compagnies aériennes tierces ;
- **Maintenance** : Les revenus externes proviennent des services de maintenance fournis à d'autres compagnies aériennes et clients dans le monde ;
- **Transavia** : Les revenus de ce secteur proviennent de l'activité de transport « loisir » de passagers réalisée par Transavia ;
- **Autres** : Les revenus de ce secteur proviennent de diverses prestations fournies par le Groupe, non couvertes par les trois autres secteurs précités.

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

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

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

Information par secteur géographique (note 6.2)

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

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

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

Activité par zone de destination (note 6.2.2)

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

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



PRINCIPES COMPTABLES

Transport de passagers et de marchandises

Pour les opérations aériennes qui correspondent au transport de passagers et de marchandises, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport.

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

Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes, des commissions versées aux intermédiaires (e.g. compagnies de cartes de crédit et agences de voyage) et des frais de réservation.

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

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

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

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

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

Maintenance

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

■ achats pour le compte de tiers

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

6.1 Informations par secteur d'activité

Période close au 31 décembre 2023

(en millions d'euros)	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	25 661	4 242	2 640	263	–	32 806
Chiffre d'affaires intersecteurs	(25)	(2 530)	(2)	(232)	–	(2 789)
Chiffre d'affaires externe	25 636	1 712	2 638	31	–	30 017
Autres produits de l'activité	–	–	–	–	2	2
Produits des activités ordinaires	25 636	1 712	2 638	31	2	30 019
EBITDA	3 659	405	152	(8)	–	4 208
Résultat d'exploitation courant	1 693	150	(97)	(34)	–	1 712
Résultat des activités opérationnelles	1 681	150	(96)	(58)	–	1 677
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	2	3	–	2	–	7
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	–	–	–	–	(530)	(530)
Impôts	–	–	–	–	(164)	(164)
Résultat net	1 683	153	(96)	(56)	(694)	990
Total Actif	16 572	4 806	2 069	1 121	9 922	34 490
Passifs sectoriels	10 629	1 789	1 700	3	6 224	20 345
Passifs financiers, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	–	–	–	–	14 145	14 145
Total Passif	10 629	1 789	1 700	3	20 369	34 490
Investissements corporels et incorporels	2 534	811	203	3	–	3 551
Amortissements de l'exercice	(2 029)	(294)	(283)	(25)	–	(2 631)
Autres éléments non monétaires	70	(6)	(2)	(104)	(29)	(71)

Les actifs non répartis d'un montant de 9,9 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 6,2 milliards d'euros (voir la Note 26), les autres actifs financiers pour 2,6 milliards d'euros (voir la Note 22), les impôts différés pour 0,7 milliard d'euros (voir la Note 13.4), les impôts et taxes pour 0,1 milliard d'euros (voir la Note 25) et les actifs financiers dérivés pour 0,3 milliard d'euros (voir la Note 35).

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 6,2 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les

provisions retraites pour 1,7 milliard d'euros (voir la Note 29), les dettes fiscales et sociales pour 3,6 milliards d'euros (voir la Note 34), les autres provisions litiges, restructuration et autres pour 0,7 milliard d'euros (voir la Note 30) et les passifs financiers dérivés pour 0,2 milliard d'euros (voir la Note 35).

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

Période close au 31 décembre 2022 retraité ⁽¹⁾

<i>(en millions d'euros)</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	22 801	3 586	2 219	221	–	28 827
Chiffre d'affaires intersecteurs	(43)	(2 197)	(1)	(195)	–	(2 436)
Chiffre d'affaires externe	22 758	1 389	2 218	26	–	26 391
Autres produits de l'activité	–	–	–	–	2	2
Produits des activités ordinaires	22 758	1 389	2 218	26	2	26 393
EBITDA	3 039	442	144	(10)	–	3 615
Résultat d'exploitation courant	1 131	163	(100)	(1)	–	1 193
Résultat des activités opérationnelles	1 141	164	(104)	(7)	–	1 194
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	17	–	(6)	–	12
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	–	–	–	–	(852)	(852)
Impôts	–	–	–	–	390	390
Résultat net	1 142	181	(104)	(13)	462	744
Total Actif	16 391	4 300	1 796	103	9 715	32 305
Passifs sectoriels	10 895	1 910	1 494	10	5 766	20 075
Passifs financiers, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	–	–	–	–	12 230	12 230
Total Passif	10 895	1 910	1 494	10	17 996	32 305
Investissements corporels et incorporels	1 755	890	150	3	–	2 798
Amortissements de l'exercice	(2 083)	(320)	(270)	(23)	–	(2 696)
Autres éléments non monétaires	5	(26)	4	(141)	(46)	(204)

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les actifs non répartis d'un montant de 9,7 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 6,6 milliards d'euros (voir la Note 26), les autres actifs financiers pour 1,6 milliard d'euros (voir la Note 22), les impôts différés pour 0,8 milliard d'euros (voir la Note 13.4), les impôts et taxes pour 0,1 milliard d'euros (voir la Note 25) et les actifs financiers dérivés pour 0,6 milliard d'euros (voir la Note 35).

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

provisions retraites pour 1,6 milliard d'euros (voir la Note 29), les dettes fiscales et sociales pour 3,8 milliards d'euros (voir la Note 34), les autres provisions litiges, restructuration et autres pour 0,2 milliard d'euros (voir la Note 30), les impôts et taxes pour 0,1 milliard d'euros (voir la Note 25) et les passifs financiers dérivés pour 0,1 milliard d'euros (voir la Note 35).

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

6.2 Informations par secteur géographique

6.2.1 Activité par zone d'origine des ventes

CHIFFRE D'AFFAIRES EXTERNE PAR ORIGINE DES VENTES

Période close au 31 décembre 2023

(en millions d'euros)	France, dont départements français d'outremer	Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
Transport	6 729	2 806	5 169	9 856	24 560
Autres recettes ⁽¹⁾	426	233	143	274	1 076
Total Réseau	7 155	3 039	5 312	10 130	25 636
Transport	1 001	1 414	217	57	2 689
Autres recettes ⁽¹⁾	(21)	(27)	(2)	(1)	(51)
Total Transavia	980	1 387	215	56	2 638
Maintenance	868	701	27	116	1 712
Autres	10	19	2	-	31
TOTAL	9 013	5 146	5 556	10 302	30 017

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

Période close au 31 décembre 2022

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

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

6.2.2 Activité par zone de destination

CHIFFRE D'AFFAIRES EXTERNE DU TRANSPORT AÉRIEN PAR DESTINATION

Période close au 31 décembre 2023

(en millions d'euros)	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Réseau	1 395	5 736	1 903	3 284	6 041	2 742	3 459	24 560
Transavia	140	2 352	–	197	–	–	–	2 689
TOTAL TRANSPORT	1 535	8 088	1 903	3 481	6 041	2 742	3 459	27 249

Période close au 31 décembre 2022

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

NOTE 7 CHARGES EXTERNES

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Carburant avions	7 133	7 184
Carburant d'aviation durable	172	57
Quotas de CO ₂	203	141
Affrètements aéronautiques	551	387
Redevances aéronautiques	1 908	1 710
Commissariat	829	720
Achat d'assistance en escale	1 856	1 608
Achats et consommations d'entretien aéronautique	2 549	2 256
Frais commerciaux et de distribution	1 029	887
Autres frais	1 909	1 488
TOTAL	18 139	16 438

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

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

NOTE 8 FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS



PRINCIPES COMPTABLES

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

Les principes comptables relatifs à la comptabilisation des engagements du Groupe au titre des régimes à prestations définies conformément à la norme IAS 19 révisée sont détaillés dans la Note 29 « Actifs et provisions retraites ».

FRAIS DE PERSONNEL

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2023	2022
Salaires et traitements	5 948	5 238
Autres charges sociales	1 108	957
Charges de retraite à cotisations définies	896	813
Charges de retraite à prestations définies	152	122
Coûts du personnel intérimaire	240	172
Charge d'intéressement et de participation	192	45
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	35	—
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW)	—	(134)
Autres	79	76
TOTAL	8 650	7 289

Charges de retraite à cotisations définies

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

Charges relatives aux paiements fondés sur des actions

Les charges relatives aux paiements fondés sur des actions s'élèvent à 35 millions d'euros incluant les charges sociales. Elles sont principalement liées au plan d'actionnariat salarié proposé à l'ensemble des salariés du groupe Air France-KLM (voir la Note 4.1 Événements significatifs de la période).

Salaires et traitements, et autres charges sociales

Suite aux impacts de la crise sanitaire de la Covid-19, les principales filiales françaises du groupe Air France ont mis en œuvre des mesures d'activité partielle pour leurs salariés, à partir du 23 mars 2020. Au 31 décembre 2022, l'impact de ces mesures s'élevait à 135 millions d'euros. Ces mesures ont pris fin à la fin de l'année 2022.

Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW)

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

EFFECTIFS MOYENS DE LA PÉRIODE

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	2023	2022 ⁽¹⁾
Pilotes	8 560	8 176
Personnel navigant commercial	21 844	20 715
Personnel au sol	45 088	43 795
Personnel intérimaire	2 314	1 916
TOTAL	77 806	74 602

(1) Hors effet de l'activité partielle.

NOTE 9 AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Production capitalisée	1 066	991
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(32)	9
Couverture sur flux d'exploitation (change)	71	152
Autres	37	(47)
TOTAL	1 142	1 105

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

NOTE 10 AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2023	2022
AMORTISSEMENTS		
Immobilisations incorporelles	160	183
Immobilisations aéronautiques	1 084	1 150
Autres immobilisations corporelles	178	181
Droits d'utilisation	1 208	1 182
Sous total	2 630	2 696
DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS		
Stocks	3	(9)
Créances	(18)	(76)
Provisions	(119)	(190)
Sous total	(134)	(274)
TOTAL	2 496	2 422

Sans remettre en cause l'objectif d'atteindre 80 % d'avions nouvelle génération dans la flotte d'ici 2030, le Groupe a décidé d'étendre la durée d'amortissement de sa flotte de Boeing B777-300 de 20 à 25 ans, générant une réduction de la charge d'amortissement de 81 millions d'euros sur la période close au 31 décembre 2023.

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

Les variations des dépréciations relatives aux stocks et aux créances sont présentées dans les Notes 23, 24 et 25.

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la Note 30.

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Cession-bail	4	38
Autres cessions aéronautiques	28	28
Cessions de matériels aéronautiques	32	66
Autres produits et charges non courants	(67)	(65)

Période close au 31 décembre 2023

Cessions de matériels aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par un produit de 4 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 772 millions d'euros au 31 décembre 2023.

Autres cessions aéronautiques

L'impact des autres cessions aéronautiques s'explique essentiellement par une opération de refinancement réalisée sur un B777 chez KLM ayant généré un produit de 20 millions d'euros au 31 décembre 2023.

Période close au 31 décembre 2022

Cessions de matériels aéronautiques

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

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Produits des valeurs mobilières de placement	131	1
Autres produits financiers	122	40
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	253	41
Intérêts sur passifs financiers	(466)	(311)
Intérêts sur dettes de loyers	(259)	(265)
Intérêts intercalaires capitalisés	40	29
Autres éléments non monétaires	70	(16)
Autres charges financières	15	(6)
Charges d'intérêts	(600)	(569)
Coût de l'endettement financier net	(347)	(528)
Résultat de change	127	(173)
Instruments financiers	2	5
Dotation nette aux provisions	(11)	(8)
Désactualisation des provisions	(205)	(138)
Autres	(96)	(10)
Autres produits et charges financiers	(183)	(324)
TOTAL	(530)	(852)

Coût de l'endettement financier net

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

Au 31 décembre 2023, le prêt garanti par l'État français a été remboursé en totalité (voir Note 4.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »), générant un impact net positif de 10 millions d'euros en résultat financier. Il se compose d'une charge de (96) millions d'euros au titre de la garantie due contractuellement, comptabilisée dans la ligne des « Intérêts sur passifs financiers » et d'un produit 106 millions d'euros, lié à l'application de la méthodologie du coût amorti au taux d'intérêt effectif, comptabilisé dans la ligne « Autres éléments non monétaires ».

Résultat de change

Au 31 décembre 2023, le résultat de change inclut un gain de change latent de 92 millions d'euros composé principalement :

- d'un gain de 118 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- d'un gain de 9 millions d'euros sur la dette nette dont une perte de (11) millions d'euros au titre du dollar US,

un gain de 62 millions d'euros au titre du yen japonais et une perte de (24) millions d'euros au titre du franc suisse ;

- d'une perte de (35) millions d'euros sur les autres actifs et passifs, principalement liée au dollar US sur des compte du besoin en fonds de roulement.

Au 31 décembre 2022, le résultat de change incluait principalement une perte de change latent de (158) millions d'euros composée principalement :

- d'une perte de (182) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- et d'un gain de 5 millions d'euros sur les passifs financiers principalement composée d'une perte au titre de la dette nette en dollar US ((41) millions d'euros) et d'un gain au titre de la dette nette en yen japonais (53 millions d'euros).

Désactualisation des provisions

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants s'élève à 5,5 % en 2023 contre 3,6 % en 2022 (voir Note 30.1.1 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués »).

NOTE 13 IMPÔTS



PRINCIPES COMPTABLES

La charge (ou le produit) d'impôt courant est le montant estimé de l'impôt dû au titre du résultat imposable de la période.

Les impôts différés sont comptabilisés sur les différences temporelles existant entre les valeurs comptables et fiscales des actifs et passifs enregistrés au bilan, ainsi que sur les déficits fiscaux. Ils ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur déterminé avec suffisamment de précision sera dégagé au niveau de l'entité fiscale. Les actifs d'impôts différés liés aux déficits fiscaux sont activés au regard des perspectives de recouvrabilité découlant des budgets et plans à moyen terme élaborés par le Groupe. Les hypothèses utilisées sont identiques à celles retenues pour les tests de dépréciation des actifs.

La charge d'impôt présentée au compte de résultat comprend la charge (ou le produit) d'impôt courant et la charge (ou le produit) d'impôt différé.

Les taux d'impôt retenus pour la valorisation des impôts différés sont ceux votés ou quasiment votés à la date de clôture de l'exercice.

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

Les impôts exigibles et/ou différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période sauf s'ils sont générés par une transaction ou un événement comptabilisé directement en capitaux propres. Dans ce dernier cas, ils sont comptabilisés directement en capitaux propres.

Comptabilisation de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises

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

13.1 Charge d'impôt

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
(Charge)/produit d'impôt courant et autres taxes	(58)	(46)
Variation des différences temporaires	(354)	30
(Utilisation/désactivation)/activation des déficits fiscaux	248	406
(Charge)/produit d'impôt différé	(106)	436
TOTAL	(164)	390

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

Groupe fiscal français

En France, le taux d'impôt sur les sociétés, y compris contribution additionnelle, est à 25,83 % en 2023. Les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, le montant des déficits fiscaux imputables chaque année est limité à hauteur de 50 % du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Le recouvrement des impôts différés actifs activés correspond à un horizon de 5 ans sur le périmètre fiscal français, en cohérence avec son plan stratégique.

Au regard des perspectives à moyen et long termes, le Groupe a reconnu un impôt différé actif de 361 millions

d'euros au 31 décembre 2023. La position d'impôts différés pour pertes fiscales a donc été portée à 707 millions (contre 346 millions au 31 décembre 2022), incluant 56 millions d'euros par capitaux propres (voir note 13.2)

Groupe fiscal néerlandais

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt sur les sociétés est de 25,80 % en 2023. 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.

Les résultats de la période ont permis l'utilisation d'impôts différés pour pertes fiscales et intérêts financiers déductibles. Ainsi, la position d'impôts différés pour pertes fiscales a donc été portée à 332 millions au 31 décembre 2023 (contre 403 millions au 31 décembre 2022).

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	56	3
Éléments recyclables du résultat global	30	34
Éléments non recyclables du résultat global	(2)	(41)
<i>Instruments de capitaux propres</i>	-	2
<i>Retraites</i>	(2)	(43)
TOTAL	84	(7)

13.3 Taux effectif d'impôt

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2023	2022
Résultat avant impôt	1 147	342
Taux d'impôt applicable en France	25,83 %	25,83 %
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	(296)	(88)
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	7	(1)
Éléments non déductibles ou non imposables	(2)	(14)
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	135	512
Impact de la CVAE	(1)	(7)
Autres	(7)	(12)
IMPÔT	(164)	390
Taux d'impôt réel	14,3 %	(114,0 %)

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

13.4 Variations des impôts différés au cours de la période

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement et autres	31 décembre 2023
Immobilisations aéronautiques	(733)	(257)	-	-	-	(990)
Droits d'utilisation	(929)	(94)	-	-	-	(1 023)
Actifs de retraite	26	1	-	-	-	27
Passifs financiers	515	(22)	1	-	-	494
Dettes de loyers	758	82	(23)	-	-	817
Titres de transport émis non utilisés	137	1	-	-	-	138
Débiteurs et créditeurs divers	(55)	29	52	-	-	26
Provisions	342	(35)	(2)	-	-	305
Charges financières déductibles	53	(10)	-	-	-	43
Autres	(145)	(49)	-	-	7	(187)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	744	248	-	56	-	1 048
IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIF/ (PASSIF) NETS	713	(106)	28	56	7	698

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

Groupe fiscal français

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français s'élèvent à 707 millions d'euros avec pour base 2 737 millions d'euros au 31 décembre 2023. Au 31 décembre 2022, le montant s'élevait à 346 millions d'euros pour une base de 1 340 millions d'euros. L'augmentation des impôts différés activés au titre des déficits reportables s'explique par les prévisions de profits fiscaux futurs.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal français est un actif net de 465 millions d'euros (323 millions d'euros au 31 décembre 2022).

Groupe fiscal néerlandais

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du groupe fiscal néerlandais s'élèvent à 332 millions d'euros avec pour base 1 287 millions d'euros au 31 décembre 2023. Au 31 décembre 2022, le montant s'élevait à 403 millions d'euros avec pour base 1 562 millions d'euros (incluant le report d'intérêts financiers déductibles utilisé en totalité au 31 décembre 2023). Cette diminution s'explique par la consommation sur la période d'impôts différés sur pertes fiscales et sur intérêts financiers déductibles.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal néerlandais est un actif net de 216 millions d'euros (373 millions d'euros d'actif net au 31 décembre 2022).

13.5 Actifs d'impôt différé non reconnus

(en millions d'euros)	31 décembre 2023		31 décembre 2022	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	1 568	405	708	183
Pertes fiscales	11 685	3 018	13 040	3 368
TOTAL	13 253	3 423	13 748	3 551

Groupe fiscal français

Au 31 décembre 2023, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 3 349 millions d'euros (soit une base de 12 966 millions d'euros), dont 2 944 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 405 millions au titre des différences temporaires.

Au 31 décembre 2022, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'était traduit par la non reconnaissance

d'un actif d'impôt de 3 477 millions d'euros (soit une base de 13 461 millions d'euros), dont 3 294 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 183 millions au titre des différences temporaires.

Autres

Les autres actifs d'impôt non reconnus correspondent pour l'essentiel aux déficits fiscaux de filiales du groupe Air France, antérieures à l'intégration fiscale.

NOTE 14 RÉSULTAT NET - PART DU GROUPE PAR ACTION



PRINCIPES COMPTABLES

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net de base revenant aux propriétaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice.

Le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation est calculé hors actions d'autocontrôle.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net revenant aux propriétaires de la société mère ajusté des effets des instruments dilutifs par le nombre moyen d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice ajusté de toutes actions ordinaires potentiellement dilutives.

Conformément à la norme IAS 33, le calcul du résultat net par action et du résultat net dilué par action prend également en compte en déduction du résultat net de l'année les rémunérations dues au titre de la période aux porteurs de titres subordonnés à durée indéterminée.

RÉSULTATS RETENUS POUR LE CALCUL DU RÉSULTAT DE BASE PAR ACTION

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2023	2022
Résultat net – part du groupe	934	728
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	(72)	(137)
Dividende payé ⁽¹⁾	(90)	–
Résultat net de base – part du groupe	772	591

(1) Au 31 décembre 2023 et dans le contexte de la sortie du Groupe du cadre temporaire lié à la Covid-19 de l'Union Européenne, le Groupe a payé une compensation à l'État français pour un montant total de 90 millions d'euros, requise au titre des actions souscrites en avril 2021. Ce paiement a été assimilé à un paiement de dividende et a donc été comptabilisé au sein des capitaux propres du Groupe conformément aux principes IFRS. Il a été déduit du résultat net de l'année pour le calcul du résultat par action.

RÉSULTATS RETENUS POUR LE CALCUL DU RÉSULTAT DILUÉ PAR ACTION

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2023	2022
Résultat net de base – part du groupe	772	591
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles et amortissements de la composante capitaux propres (net d'impôt)	31	9
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	803	600

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

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	2023	2022
Nombre moyen pondéré :		
■ d'actions ordinaires émises	1 795 295 188	1 693 736 824
■ d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat et autres actions propres achetées	(908 063)	(1 208 005)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	1 794 387 125	1 692 528 819
Nombre d'actions potentiellement dilutives	174 382 295	249 709 585
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	1 968 769 420	1 942 238 404

Au 31 décembre 2023, le nombre moyen pondéré d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action tient compte de l'opération de regroupement de la totalité des actions de la Société en circulation et la constatation concomitante d'une réduction de capital, ainsi que de l'augmentation de capital suite à la finalisation le 21 décembre 2023 du plan d'actionnariat salarié « Ensemble pour l'avenir » (voir Note 4.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »).

Par ailleurs et à la suite du regroupement des actions et par décision du Directeur général, les ratios de conversion des obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou

échangeables en actions existantes et des OCEANE ont été ajustés.

À l'issue de cette opération, ces deux instruments représentent respectivement 19 996 070 et 4 966 518 actions au 31 décembre 2023 et 174 382 295 actions en moyenne sur la période. La conversion potentielle ainsi que les impacts de ces deux instruments sur le résultat ont été pris en compte pour déterminer le résultat dilué par action.

Au 31 décembre 2023, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à 0,43 euro et le résultat net dilué par action ressort à 0,41 euro.

NOTE 15 GOODWILL**PRINCIPES COMPTABLES**

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

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

Il n'est pas amorti et fait l'objet d'un test de perte de valeur annuel ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause celle-ci. Les pertes de valeur enregistrées, comme décrit dans la Note 21, ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

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

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

15.1 Détail des goodwill

Au 31 décembre	2023			2022		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
(en millions d'euros)						
Réseau	199	–	199	199	–	199
Maintenance	20	–	20	25	(4)	21
Autres	5	–	5	5	–	5
TOTAL	224	–	224	229	(4)	225

15.2 Variation de la valeur nette des goodwill

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Solde en début de période	225	222
Variation de périmètre	—	2
Variation de la conversion	(1)	1
SOLDE EN FIN DE PÉRIODE	224	225

NOTE 16 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES



PRINCIPES COMPTABLES

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

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

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

Les marques KLM et Transavia ainsi que des slots (créneaux de décollage/atterrissage) acquis par le Groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM sont des immobilisations incorporelles identifiables dont la durée d'utilité est indéfinie. Elles ne sont pas amorties mais font l'objet, tous les ans, de tests de perte de valeur ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Le cas échéant, une perte de valeur est enregistrée, comme décrit dans la Note 21 « Test de valeur d'actif ».

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

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

(1) Sauf exceptions, les développements informatiques sont amortis sur la même durée d'utilité que celle du logiciel sous-jacent.

(en millions d'euros)	Marques et slots	Logiciels, capitalisation de développements informatiques	Total retraité ⁽¹⁾
VALEUR BRUTE			
Montant au 31 décembre 2021	280	2 010	2 290
Acquisitions/Augmentations	1	157	158
Cessions	(4)	(9)	(13)
Transfert	–	(2)	(2)
Montant au 31 décembre 2022	277	2 156	2 433
Acquisitions/Augmentations	–	176	176
Cessions	(11)	(22)	(33)
Transfert	(1)	(20)	(21)
Montant au 31 décembre 2023	265	2 290	2 555
AMORTISSEMENTS			
Montant au 31 décembre 2021	(10)	(1 122)	(1 132)
Amortissements/Dépréciations de la période	(2)	(181)	(183)
Reprises sur cessions	–	5	5
Transfert	–	4	4
Montant au 31 décembre 2022	(12)	(1 294)	(1 306)
Amortissements/Dépréciations de la période	(1)	(159)	(160)
Reprises sur cessions	–	20	20
Transfert	1	18	19
Montant au 31 décembre 2023	(12)	(1 415)	(1 427)
VALEUR NETTE			
Au 31 décembre 2022	265	862	1 127
Au 31 décembre 2023	253	875	1 128

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées :

- des marques KLM et Transavia ainsi que des *slots* (créneaux de décollage/atterrissage) acquis par le Groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM. Ces

immobilisations ont des durées d'utilité indéfinies, l'utilisation escomptée par le Groupe étant, du fait de la nature propre de ces actifs, non bornée dans le temps ;

- de logiciels et capitalisation de développement informatiques.

NOTE 17 IMMOBILISATIONS CORPORELLES



PRINCIPES COMPTABLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au bilan pour leur coût d'acquisition ou de revient, diminué des amortissements et pertes de valeur éventuellement constatés.

Ce coût inclut les frais financiers supportés, lorsqu'ils sont directement attribuables à l'acquisition ou à la production d'un actif qualifié, jusqu'à leur mise en service.

Dans la mesure où les acomptes sur investissements ne sont pas financés par des emprunts spécifiques, la capitalisation des coûts d'emprunt est basée sur le taux moyen des emprunts de la période.

Immobilisations aéronautiques

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

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

Durant le cycle d'exploitation et dans le cadre de l'élaboration des plans de renouvellement de flotte, le Groupe examine si la base amortissable ou la durée d'utilité doivent être adaptées et le cas échéant, détermine si une valeur résiduelle doit être prise en compte et la durée d'utilité adaptée.

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

Les autres coûts d'entretien qui ne prolongent pas la durée d'utilisation et n'augmentent pas la valeur du bien concerné sont comptabilisés en charge lors de leur survenance.

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

Autres immobilisations corporelles

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

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

(en millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
VALEUR BRUTE										
1^{er} janvier 2022	16 784	1 242	2 549	20 575	2 739	1 059	129	1 077	5 004	25 579
Acquisitions	897	1 333	248	2 478	18	26	98	36	178	2 656
Cessions	(1 574)	2	(369)	(1 941)	(40)	(23)	-	(77)	(140)	(2 081)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(3)	-	(18)	(21)	(21)
Couverture de change	-	(28)	-	(28)	-	-	-	-	-	(28)
Transfert	784	(1 148)	100	(264)	64	18	(95)	15	2	(262)
Écart de conversion	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
Autres	(87)	106	-	19	-	-	-	-	-	19
Perte de valeur	-	(11)	-	(11)	-	-	-	-	-	(11)
31 décembre 2022	16 804	1 496	2 528	20 828	2 781	1 078	132	1 033	5 024	25 852
Acquisitions	1 128	1 659	323	3 110	15	42	160	41	258	3 368
Cessions	(1 190)	-	(519)	(1 709)	(68)	(76)	-	(17)	(161)	(1 870)
Couverture de change	-	94	-	94	-	-	-	-	-	94
Transfert	1 073	(1 587)	178	(336)	68	1	(98)	32	3	(333)
Écart de conversion	-	-	-	-	-	(1)	-	-	(1)	(1)
Autres	(73)	70	-	(3)	3	-	(3)	-	-	(3)
Perte de valeur	-	(1)	-	(1)	-	-	-	-	-	(1)
31 décembre 2023	17 742	1 731	2 510	21 983	2 799	1 044	191	1 089	5 123	27 106
AMORTISSEMENTS										
1^{er} janvier 2022	(9 068)	-	(1 041)	(10 109)	(1 912)	(829)	-	(861)	(3 602)	(13 711)
Amortissements de la période	(1 001)	-	(109)	(1 110)	(94)	(42)	-	(48)	(184)	(1 294)
Reprises sur cessions	876	-	312	1 188	37	22	-	73	132	1 320
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	3	-	15	18	18
Transfert	(23)	-	(160)	(183)	-	(12)	-	-	(12)	(195)
Autres	-	-	-	-	(1)	-	-	-	(1)	(1)
31 décembre 2022	(9 216)	-	(998)	(10 214)	(1 970)	(858)	-	(821)	(3 649)	(13 863)
Amortissements de la période	(964)	-	(69)	(1 033)	(87)	(42)	-	(49)	(178)	(1 211)
Reprises sur cessions	441	-	466	907	56	66	-	15	137	1 044
Transfert	34	-	(176)	(142)	(5)	7	-	(2)	-	(142)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
Autres	-	-	-	-	(1)	-	-	(2)	(3)	(3)
31 décembre 2023	(9 705)	-	(777)	(10 482)	(2 007)	(826)	-	(859)	(3 692)	(14 174)
VALEUR NETTE										
31 décembre 2022	7 588	1 496	1 530	10 614	811	220	132	212	1 375	11 989
31 décembre 2023	8 037	1 731	1 733	11 501	792	218	191	230	1 431	12 932

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

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la Note 39 de ces états financiers.

Les engagements d'achats d'immobilisations sont donnés dans les Notes 38 et 39 de ces états financiers.

NOTE 18 INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	3 114	2 458
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	258	176
Acquisition d'immobilisations incorporelles	176	158
Variation des passifs sur immobilisations	3	6
TOTAL	3 551	2 798

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

La ligne « Acquisition d'immobilisations aéronautiques » comprend les investissements liés au renouvellement de la flotte pour des avions de nouvelle génération, pour un montant de 1 738 millions d'euros au 31 décembre 2023 (1 332 millions d'euros au 31 décembre 2022).

NOTE 19 DROITS D'UTILISATION ET DETTES DE LOYERS



PRINCIPES COMPTABLES

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

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

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

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

Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme un passif financier, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif, comme une immobilisation, conformément à la norme IAS 16 (voir Note 31 « Passifs financiers - Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse » et Note 31.4 « Autres emprunts »).

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

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

- le montant initial de la dette de loyers auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages reçus du bailleur ;
- le cas échéant, les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat. Il s'agit des coûts marginaux qui n'auraient pas été engagés si le contrat n'avait pas été conclu ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat, conformément à IFRIC 1. À la date de comptabilisation initiale du droit d'utilisation, le preneur ajoute à ces coûts, le montant actualisé de la dépense de remise en état et/ou de démantèlement prévue contractuellement en contrepartie d'un passif ou d'une provision de restitution tel que décrit en Note 30. Ces coûts incluent notamment les obligations de maintenance au titre des moteurs et des cellules des avions.

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

Évaluation de la dette de loyers

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

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

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;

- les loyers variables basés sur un taux ou un indice en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur est raisonnablement certain de l'exercer.

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

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

La charge d'intérêts de la période ainsi que les paiements variables, non pris en compte lors de l'évaluation initiale de la dette, et encourus au cours de la période considérée, sont comptabilisés en charges.

Le Groupe se réfère au taux d'intérêt implicite pour déterminer la valeur actualisée des paiements futurs et ainsi la dette de loyer de chaque avion. La dette de loyer inhérente à la location des biens immobiliers et des autres actifs est quant à elle évaluée en utilisant le taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat.

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

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

Typologie des contrats de location capitalisés

Contrats de location « Avion »

Pour les contrats de location des avions remplissant les critères de capitalisation définis par la norme IFRS 16, la durée de location correspond à la période non résiliable de chaque contrat sauf si le Groupe est raisonnablement certain d'exercer les options de renouvellement prévues contractuellement. Ceci peut être le cas, par exemple, si des travaux importants d'aménagement des cabines ont été effectués alors que la durée résiduelle de location est significativement plus faible que la durée d'amortissement des aménagements des cabines. Le traitement comptable des obligations de maintenance des avions loués est décrit dans la Note 30.

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

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

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

Contrats de location « Biens immobiliers »

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

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

Contrats de location « Autres actifs »

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

Typologie des contrats de location non capitalisés

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

Contrats de location de courte durée

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

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

Contrats de location portant sur des actifs de faible valeur

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

Opérations de cession-bail

Le Groupe qualifie d'opérations de cession-bail, les opérations qui donnent lieu à une vente au sens de la norme IFRS 15. En particulier, une opération sera considérée comme une vente s'il n'y a pas d'option de rachat du bien à l'issue de la période de location. Les résultats des opérations de cession-bail sont présentés dans la Note 11 « Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants ».

Opération considérée comme une vente

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

Opération non considérée comme une vente

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

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

(en millions d'euros)	Avion	Maintenance	Terrains & constructions	Autres	Total
VALEUR NETTE					
1^{er} janvier 2022	2 476	1 898	608	166	5 148
Nouveaux contrats	742	299	71	13	1 125
Modifications de contrats	155	(114)	41	–	82
Cessions	–	(2)	–	–	(2)
Transfert	(6)	526	–	(117)	403
Écart de conversion	–	–	(1)	–	(1)
Amortissements	(616)	(431)	(120)	(15)	(1 182)
Autres	–	(145)	–	–	(145)
31 décembre 2022	2 751	2 031	599	47	5 428
Nouveaux contrats	834	401	86	26	1 347
Modifications de contrats	183	(168)	36	5	56
Cessions	–	(1)	–	–	(1)
Transfert	(3)	471	–	–	468
Amortissements	(627)	(435)	(130)	(16)	(1 208)
Autres	–	(134)	–	–	(134)
31 décembre 2023	3 138	2 165	591	62	5 956

La ligne « Autres » comprend principalement les mouvements de passifs de restitution suite aux restitutions d'appareils (voir Note 30).

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

Au 31 décembre*(en millions d'euros)*

	2023	2022
Loyers variables	32	9
Loyers court terme	175	100
Loyers faible valeur	17	16
TOTAL	224	125

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

Au 31 décembre <i>(en millions d'euros)</i>	2023			2022		
	Non Courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers - Avions	2 796	682	3 478	2 566	661	3 227
Dettes de loyers - Rechanges aéronautiques	79	49	128	89	35	124
Dettes de loyers - Immobilier	655	80	735	628	101	729
Dettes de loyers - Autres	50	18	68	35	18	53
Intérêts courus non échus	1	19	20	-	19	19
TOTAL - DETTES DE LOYERS	3 581	848	4 429	3 318	834	4 152

Les tableaux ci-après présente la variation de la dette de loyers :

<i>(en millions d'euros)</i>	31 décembre 2022	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats		Remboursement	Écart de conversion	Autres	31 décembre 2023
Dettes de loyers - Avions	3 227	1 059	(657)	(154)	3	3 478	
Dettes de loyers - Rechanges aéronautiques	124	50	(44)	(3)	1	128	
Dettes de loyers - Immobilier	729	125	(118)	-	(1)	735	
Dettes de loyers - Autres	53	31	(14)	-	(2)	68	
Intérêts courus non échus	19	-	-	-	1	20	
TOTAL	4 152	1 265	(833)	(157)	2	4 429	

<i>(en millions d'euros)</i>	31 décembre 2021	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats		Remboursement	Écart de conversion	Autres	31 décembre 2022
Dettes de loyers - Avions	2 819	977	(687)	121	(3)	3 227	
Dettes de loyers - Rechanges aéronautiques	109	45	(32)	2	-	124	
Dettes de loyers - Immobilier	741	113	(124)	-	(1)	729	
Dettes de loyers - Autres	63	13	(18)	(4)	(1)	53	
Intérêts courus non échus	17	-	-	-	2	19	
TOTAL	3 749	1 148	(861)	119	(3)	4 152	

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

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
N+1	1 096	1 084
N+2	898	874
N+3	721	685
N+4	609	542
N+5	466	444
Au delà de 5 ans	2 028	1 740
TOTAL	5 818	5 369
Dont :		
■ Principal	4 429	4 152
■ Intérêts	1 389	1 217

NOTE 20 TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE



PRINCIPES COMPTABLES

Le principe de consolidation relatif aux titres mis en équivalence est détaillé dans la note 1.3 « Principes de consolidation ».

Variations de la période

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

(en millions d'euros)	Réseau	Maintenance	Commissariat aérien	Autres	Total
31 décembre 2021	-	28	62	19	109
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	1	17	(6)	-	12
Distribution de dividendes	(1)	-	-	-	(1)
Variation de périmètre	-	(1)	-	-	(1)
Autres variations	1	(1)	-	-	-
Écart de conversion	-	1	-	-	1
31 décembre 2022	1	44	56	19	120
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	1	3	(2)	5	7
Distribution de dividendes	(1)	(1)	-	-	(2)
Autres variations	1	1	4	(1)	5
Écart de conversion	-	(1)	-	-	(1)
31 décembre 2023	2	46	58	23	129

Maintenance

Aux 31 décembre 2023 et 2022, les titres mis en équivalence liés au secteur maintenance sont essentiellement constitués de partenariats de type co-entreprises conclus par le Groupe dans le cadre du développement mondial de son activité Maintenance. Ces partenariats, dont les zones d'implantation et pourcentage de détention sont listées en Note 42.2 ont été conclus soit avec des compagnies aériennes, soit avec des acteurs indépendants du marché de la maintenance.

Groupe Servair (Commissariat aérien)

Le Groupe Servair est une entreprise française de commissariat aérien.

À la suite de l'acquisition de Gategroup par HNA intervenue le 22 décembre 2016, Air France et Gategroup ont finalisé l'accord de cession à Gategroup de 49,99 % du capital de Servair. À l'issue de cette opération, le contrôle opérationnel de Servair a été transféré à Gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et Gategroup.

Début 2021, les conditions selon lesquelles Air France-KLM pouvait vendre à Gategroup 30 % des titres Servair ont été renégociés. À ce titre, 15 % des titres de la société Servair ont été vendus par Air France Finance pour un montant de 71 millions d'euros le 31 mai 2021. La seconde tranche de 15 % est classée en actifs disponible à la vente (voir Note 27 « Actifs détenus en vue de la vente ») dans l'attente du paiement étalé sur plusieurs années. Les 20 % restants ont été, conformément à la norme IFRS 10, réévalués à leur juste valeur déterminée sur la base de la valeur de la transaction dans la ligne « Titres mis en équivalence ».

Au 31 décembre 2023, le Groupe Servair reste consolidé selon la méthode de mise en équivalence, et ce depuis le 31 décembre 2016.

Le résultat net du commissariat aérien est principalement impacté par le résultat de Servair. Cependant, la juste valeur totale de la participation de 34,9 % du Groupe dans Servair, incluant les options de vente comptabilisées au bilan dans les actifs financiers dérivés et les actifs détenus en vue de la vente, ne change pas en fonction de ce résultat.

Autres

Aux 31 décembre 2023 et 2022, les titres mis en équivalence liés aux autres secteurs d'activité du Groupe sont essentiellement constitués de partenariats dans le domaine aéroportuaire. Les zones d'implantation et pourcentages de détention de ces partenariats sont listés en Note 42.2.

NOTE 21 TEST DE VALEUR D'ACTIF



PRINCIPES COMPTABLES

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

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

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

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

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

Aucun indice de perte de valeur n'a été identifié. Compte tenu de l'existence de *goodwill* et d'actifs incorporels à durée de vie indéterminée, un test de valeur d'actif a été réalisé, conformément à IAS 36, afin de vérifier que les actifs nets des unités génératrices de trésorerie (UGT) sont comptabilisés pour un montant n'excédant pas leur valeur recouvrable. L'exercice est réalisé sur la base des valeurs au 30 septembre pour la clôture annuelle. Le

Groupe suit toute évolution significative susceptible de faire évoluer ce calcul sur le dernier trimestre.

Les UGT du Groupe correspondent aux secteurs d'activité du Groupe (voir Note 6.1 « Informations par secteur d'activité »). Leurs valeurs comptables se décomposent ainsi :

Au 30 septembre (en millions d'euros)	Réseau		Maintenance		Transavia		Autres/Non alloués	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Actifs sectoriels	16 912	16 440	4 986	4 249	2 095	1 831	9 855	12 043
Passifs sectoriels	(11 835)	(11 983)	(1 989)	(1 985)	(1 787)	(1 574)	(18 237)	(19 021)
ACTIFS (PASSIFS) NETS SECTORIELS	5 077	4 457	2 997	2 264	308	257	(8 382)	(6 978)

La valeur recouvrable des actifs nets des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 30 septembre 2023 sur la base d'un plan cible à cinq ans du Groupe, présenté par la Direction au Conseil d'administration début décembre 2023. Ce plan est basé sur des projections de chiffre d'affaires, de coûts et d'investissements qui sont fondées sur des hypothèses raisonnables et correspondent aux meilleures estimations de la Direction, notamment :

- des économies liées à la poursuite des plans de réorganisation/restructuration mis en œuvre par le Groupe qui permettront d'absorber la pression inflationniste et les incertitudes géopolitiques ;
- l'augmentation des prix des quotas d'émissions de CO₂, la mise en œuvre du système international de compensation et de réduction des émissions pour l'aérien au niveau international (CORSIA) à compter de 2026 et la disparition progressive des quotas gratuits jusqu'en 2026 dans le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (ETS) tel que détaillé dans les hypothèses ci-dessous ;
- une trajectoire croissante sur l'utilisation de carburant d'avion durable (Sustainable Aviation Fuel – « SAF ») qui

doit atteindre 10 % en 2030 et la capacité du Groupe à répercuter les surcoûts dans le prix des billets d'avion auprès des passagers ;

- un plan d'investissements aéronautiques dans des avions de nouvelle génération qui sont jusqu'à 25 % plus efficaces en termes de consommation de carburant et donc d'émissions de CO₂ et génèrent moins de bruit, tels que présentés dans la Note 38 « Commande de matériels aéronautiques ». Ces avions nouvelle génération représenteront 80% de la flotte totale en 2030.

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

Les hypothèses retenues dans le plan à cinq ans s'établissent comme suit pour le Réseau et pour Transavia :

Au 31 décembre	2024	2025	2026	2027	2028
Prix du quotas de CO ₂ (EUR/tonne)	90	94	97	101	105
Prix du carburant d'aviation durable (USD/tonnes métriques)	2 164	2 762	2 686	2 593	2 529

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

Coût du capital

	2023	2022
Coût des fonds propres	12 %	13 %
Coût marginal de la dette après impôt	3,9 %	4,0 %
PONDÉRATIONS, FONDS PROPRES/DETTE CIBLE		
Fonds propres	42 %	40 %
Dette	58 %	60 %
COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL APRES IMPÔT	7,4 %	7,7 %

Au 31 décembre	Réseau		Maintenance		Transavia	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Taux de marge d'exploitation	7,4 %	7,4 %	6,0 %	6,0 %	8,2 %	8,2 %
Taux de croissance à long terme	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %
Taux d'actualisation (après impôt)	7,4 %	7,7 %	7,4 %	7,7 %	7,4 %	7,7 %
Prix du carburant (USD/tonnes métriques)	740-890	772-867	n.a	n.a	740-890	772-867

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

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

À l'issue du test, aucune dépréciation n'a été constatée sur les UGT du Groupe (comme cela était le cas sur l'exercice clos au 31 décembre 2022). Les résultats sont identiques pour les tests de sensibilité réalisés :

- avec un WACC supérieur de 50 bps associé à une baisse de 50 bps du taux de croissance long terme ;
- avec un WACC supérieur de 50 bps associé à une baisse de 50 bps des marges d'exploitation courantes cibles.

NOTE 22 AUTRES ACTIFS FINANCIERS



PRINCIPES COMPTABLES

Titres de participation des sociétés non consolidées et autres titres immobilisés

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

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

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

Actifs de transaction à la juste valeur par compte de résultat

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

Au 31 décembre <i>(en millions d'euros)</i>	2023			2022		
	Courant	Non courant	Dont nantis ou bloqués	Courant	Non courant	Dont nantis ou bloqués
Instruments de capitaux propres ⁽¹⁾						
Instruments de capitaux propres en juste valeur par résultat global	-	52	-	-	45	-
Actifs financiers à la juste valeur par résultat ⁽¹⁾						
Valeurs mobilières de placement	1 097	-	207	492	80	250
Obligations	150	816	155	114	697	175
Actifs financiers au coût amorti						
Dépôts liés aux contrats de location	7	93	-	4	95	-
Dépôts liés aux passifs financiers	1	106	-	1	101	-
Autres prêts et dépôts	37	224	-	9	192	-
Valeur brute	1 292	1 291	362	620	1 210	425
Dépréciation en début d'exercice	-	(26)	-	-	(22)	-
Dotation de l'exercice	-	(5)	-	-	(5)	-
Utilisation/Reprise	-	2	-	-	1	-
Autres	-	-	-	-	-	-
Dépréciation en fin d'exercice	-	(29)	-	-	(26)	-
TOTAL	1 292	1 262	362	620	1 184	425

(1) Voir Note 36 « Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur » pour la méthode d'évaluation à la juste valeur.

INSTRUMENT DE CAPITAUX PROPRES

	Juste Valeur (en millions d'euros)	% intérêt	Capitaux Propres (en milliards de devises)	Résultat (en milliards de devises)	Méthodologie de classement	Cours de bourse	Date de clôture
Au 31 décembre 2023							
GOL Linhas Aéreas ⁽¹⁾	7	1%	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	9 BRL	Décembre 2023
Kenya Airways	10	7,8%	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	ND ⁽²⁾	Décembre 2023
Autres	35	-	-	-	-	-	-
TOTAL	52						
Au 31 décembre 2022							
GOL Linhas Aéreas ⁽¹⁾	6	1%	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	7,34 BRL	Décembre 2022
Kenya Airways	13	7,8%	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	ND ⁽²⁾	Décembre 2022
Autres	26	-	-	-	-	-	-
TOTAL	45						

(1) Société cotée.

(2) Non disponible.

Transfert d'actifs financiers non déconsolidant

Contrat de délégation de créances

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

directement auprès de la banque à chaque échéance. Il s'agit de délégations imparfaites : en cas de non-paiement par les CIL, Air France reste tenue à l'égard de la banque du remboursement du prêt et des intérêts.

Au 31 décembre 2023, le montant des créances déléguées s'élève à 80 millions d'euros (contre 85 millions d'euros au 31 décembre 2022) et est inclus dans la ligne « dépôts liés aux autres passifs financiers ». L'emprunt associé s'élève à 68 millions d'euros au 31 décembre 2023 (contre 71 millions d'euros 2022).

NOTE 23 STOCKS ET ENCOURS



PRINCIPES COMPTABLES

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

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

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

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

Au 31 décembre	2023	2022
(en millions d'euros)		
Pièces de rechanges aéronautiques	889	801
Autres approvisionnements	192	151
Encours de production	27	23
Valeur brute	1 108	975
Dépréciation en début d'exercice	(252)	(262)
Dotation de l'exercice	(16)	(27)
Reprise de dépréciation	13	36
Écart de conversion	-	(1)
Reclassement	-	2
Dépréciation en fin d'exercice	(255)	(252)
VALEUR NETTE	853	723

NOTE 24 CRÉANCES CLIENTS



PRINCIPES COMPTABLES

Les créances clients sont considérées comme des actifs émis par l'entreprise et sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Postérieurement à la comptabilisation initiale, elles sont évaluées au coût amorti. Elles font, par ailleurs, l'objet d'une dépréciation sur la base de la perte attendue.

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

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Compagnies aériennes	231	283
Autres clients :		
■ Réseau	1 032	961
■ Maintenance	964	675
■ Loisir	82	63
■ Autres	51	34
Valeur brute	2 360	2 016
Dépréciation en début d'exercice	(231)	(319)
Dotations de l'exercice	(10)	(28)
Utilisation/Reprise	27	115
Écart de conversion	6	1
Dépréciation en fin d'exercice	(208)	(231)
VALEUR NETTE	2 152	1 785

NOTE 25 AUTRES ACTIFS



PRINCIPES COMPTABLES

Quotas de CO₂

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes européennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (« *Emission Trading Scheme* ») pour tous les vols à destination et au départ de l'Espace économique européen.

En outre et depuis le 1^{er} janvier 2020, Air France compense l'intégralité des émissions de CO₂ de ses clients sur les lignes domestiques en France.

En l'absence de normes IFRS ou d'interprétations relatives à la comptabilisation des droits d'émission de gaz à effet de serre et considérant les compensations de CO₂ comme une charge opérationnelle liée aux dépenses de carburant, le Groupe estime que le flux opérationnel est le plus représentatif de cette sortie de ressource. Le Groupe a ainsi décidé d'adopter le traitement comptable suivant :

- les quotas de CO₂ attribués gratuitement par l'État et acquis sur le marché comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles sont présentés dans la ligne des « autres actifs » du bilan consolidé et en flux opérationnel dans le tableau des flux de trésorerie. Ces actifs ne sont pas amortissables ;
- la charge correspondant à l'obligation de restitution de la période est intégrée dans la ligne des « charges externes » du compte de résultat consolidé ;
- l'obligation de restitution évaluée au coût d'acquisition à hauteur des droits acquis - y compris les quotas gratuits - et à la valeur de marché à hauteur des droits restants à acquérir reste présentée en provision pour risques et charges.

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

Au 31 décembre <i>(en millions d'euros)</i>	2023		2022 retraité ⁽¹⁾	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	223	-	97	-
État (y compris crédits d'impôts)	162	-	115	-
Quotas de CO ₂	242	153	136	78
Charges constatées d'avance	262	-	229	-
Débiteurs divers	236	-	407	-
Valeur brute	1 125	153	984	78
Dépréciation en début d'exercice	(5)	-	(8)	-
Utilisation	-	-	3	-
Dépréciation en fin d'exercice	(5)	-	(5)	-
TOTAL	1 120	153	979	78

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

NOTE 26 TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES



PRINCIPES COMPTABLES

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

Au 31 décembre	2023		2022	
	Total	Dont nantis ou bloqués	Total	Dont nantis ou bloqués
<i>(en millions d'euros)</i>				
SICAV (actifs – instruments de dettes)	2 450	7	3 118	-
Dépôts (actifs – instruments de dettes) et comptes à termes	1 887	50	2 120	-
Caisses et banques	1 857	-	1 388	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 194	57	6 626	-
Concours bancaires	(13)		(3)	
TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	6 181	57	6 623	-

NOTE 27 ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

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

NOTE 28 CAPITAUX PROPRES

28.1 Capital et primes d'émission



PRINCIPES COMPTABLES

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

En cas d'augmentation de capital, les frais d'augmentation de capital sont imputés sur les primes d'émission.

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

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

L'État français a participé à titre irréductible à hauteur de la totalité de ses droits préférentiels de souscription, correspondant à une souscription à 551 404 728 Actions Nouvelles. Sa participation au capital de la Société est restée inchangée. Cette souscription s'est effectuée par

voie de compensation avec une partie de la créance détenue par l'État français liée aux titres subordonnés émis en avril 2021.

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

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

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

participation respective à 4,7% et 2,9% du capital de la Société.

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

Le 31 août 2023, Air France-KLM a réalisé le regroupement de la totalité des actions de la Société en circulation et la constatation concomitante d'une réduction de capital impactant le capital de (2 314) millions d'euros et les primes d'émission de 2 314 millions d'euros (se référer à la Note 4.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »).

Le 21 décembre 2023 Air France-KLM a réalisé une augmentation de capital réservée aux salariés de 5 716 256 actions entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro impactant ainsi le capital de 6 millions d'euros et les primes d'émission de 29 millions d'euros.

Ainsi au 31 décembre 2023, le capital social est composé de 262 769 869 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro et le capital social du groupe Air France-KLM s'élève à 263 millions d'euros.

Compte tenu de ces opérations et au 31 décembre 2023, le montant des primes d'émission s'élève à 7 560 millions d'euros.

Chaque action confère un droit de vote. Cependant, depuis le 3 avril 2016, tout porteur détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

Les actions nouvelles ont bénéficié immédiatement du droit de vote double, sous réserve d'avoir été maintenues au nominatif, si à la date du regroupement des actions anciennes dont elles sont issues, chacune de ces actions anciennes bénéficiaient du droit de vote double. En cas de regroupement d'actions anciennes qui étaient inscrites au nominatif depuis des dates différentes, le délai retenu pour l'appréciation du droit de vote double des actions nouvelles est réputé débiter à la date la plus récente de mise au nominatif des actions anciennes.

Nombre d'actions autorisées

L'Assemblée générale mixte du 7 juin 2023 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée du 7 juin 2023 (soit jusqu'au 7 août 2025), à émettre des actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France-KLM et/ou à procéder à la réalisation d'augmentations de capital par offre auprès d'investisseurs qualifiés ou d'un cercle restreint d'investisseurs.

Au 31 décembre 2023, le solde disponible de ces autorisations est d'environ 128,5 millions d'euros à la suite des opérations sur le capital réalisées au cours de l'exercice.

Répartition du capital et des droits de vote

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

Au 31 décembre	En nombre d'actions		En % du capital		En % des droits de vote	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
État français	73 520 630	735 206 304	28,0	28,6	28,4	28,5
État néerlandais	24 000 000	240 000 000	9,1	9,3	10,3	10,7
CMA CGM	23 134 825	231 348 252	8,8	9,0	8,0	8,3
China Eastern Airlines	12 023 544	120 235 442	4,6	4,7	6,3	5,6
Salariés et anciens salariés	8 461 524	30 024 610	3,2	1,2	3,4	1,6
Delta Air Lines	7 340 118	73 401 182	2,8	2,9	3,8	4,0
SPAAK ⁽¹⁾	2 241 065	22 410 656	0,8	0,9	1,0	1,0
Actions détenues par le groupe	143 608	1 208 005	0,1	0,1	-	0,1
Public	111 904 555	1 116 701 685	42,6	43,3	38,8	40,2
TOTAL	262 769 869	2 570 536 136	100	100	100	100

(1) Stichting Piloten Aandelen Air France-KLM.

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

Au 31 décembre 2023, tous les titres ont été émis et payés.

28.2 Actions d'autocontrôle



PRINCIPES COMPTABLES

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

Au 31 décembre 2023, le groupe Air France-KLM détient 143 608 actions d'autocontrôle d'une valeur de 25 millions d'euros.

L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

28.3 Titres subordonnés à durée indéterminée



PRINCIPES COMPTABLES

Un instrument financier est considéré comme un instrument de capitaux propres s'il n'inclut aucune obligation contractuelle :

- de remettre à une autre entité de la trésorerie ou un autre actif financier; ou
- d'échanger des actifs ou des passifs financiers avec une autre entité à des conditions potentiellement défavorables à l'émetteur.

		Notes	31 décembre 2022	Remboursement Nominal	Émission Nominal	Variation monétaire - Coupons	Variation non monétaire	31 décembre 2023
<i>(en millions d'euros)</i>								
Titres Super Subordonnés 2021	Nominal	28.3.1	595	(595)		-	-	-
	Coupons		31	-		(42)	11	-
Titres Super Subordonnés 2023	Nominal	28.3.2	-	-	727	-	-	727
	Coupons		-	-	-	-	42	42
Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes	Nominal	28.3.3	305	-	-	-	-	305
	Coupons		2	-		(20)	20	2
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS A DURÉE INDÉTERMINÉE - PART ATTRIBUABLE AUX PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE			933	(595)	727	(62)	73	1 076
Titres Super Subordonnés 2022	Nominal	28.6.1	497	-		-	-	497
	Coupons		13	-	-	(30)	30	13
Titres Super Subordonnés Juillet 2023	Nominal	28.6.2	-	-	498	-	-	498
	Coupons		-	-	-	-	15	15
Titres Super Subordonnés Novembre 2023	Nominal	28.6.3	-	-	1 493	-	-	1 493
	Coupons		-	-	-	-	8	8
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS - PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE			510	-	1 991	(30)	53	2 524
Total des flux de trésorerie		5.2.5		(595)	2 718	(92)		

28.3.1 Titres Super Subordonnés 2021

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

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

Le 20 avril 2022, le Groupe avait procédé au paiement du coupon couru sur les titres subordonnés à durée indéterminée détenus par l'État français, pour un montant total de 218 millions d'euros, dont 151 millions d'euros au titre du coupon couru au 31 décembre 2021 et 67 millions d'euros au titre du coupon couru à la date du paiement.

Le 16 juin 2022, suite à la réalisation de l'augmentation de capital du groupe Air France-KLM, il avait été procédé au remboursement partiel des titres subordonnés à durée indéterminée détenus par l'État français, pour un montant global de 1 649 millions d'euros, dont 1 631 millions d'euros de nominal et 18 millions d'euros de coupons courus.

Le 29 juillet 2022, le produit de l'investissement d'Apollo avait été affecté au remboursement d'un montant de 487 millions d'euros en nominal majoré du coupon couru jusqu'à cette date d'un montant de 10 millions d'euros.

Le 9 décembre 2022, un montant de 287 millions d'euros en nominal majoré du coupon couru jusqu'à cette date d'un montant de 14 millions d'euros avait été remboursé grâce au produit de l'émission d'obligations subordonnées.

Enfin et respectivement le 17 mars et le 19 avril 2023, Air France-KLM a remboursé le solde des titres subordonnés détenus par l'État français en vertu du cadre temporaire lié à la Covid-19 pour un montant de 320 millions d'euros et un montant de 317 millions d'euros (incluant les coupons courus). Le Groupe a également procédé au paiement de la compensation de l'État français requise au titre des actions souscrites en avril 2021, pour un montant de 90 millions d'euros.

Cette opération permet à Air France et Air France-KLM S.A. de sortir du dispositif d'aide de l'état français.

28.3.2 Titres Super Subordonnés 2023

Concomitamment au remboursement des Titres Super Subordonnés 2021 (se référer à la Note 28.3.1 « Titres Super Subordonnés 2021 »), le Groupe a refinancé 320 millions d'euros le 17 mars 2023 et 407 millions d'euros le 19 avril 2023 par l'émission de nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'État français qualifiés d'aide compensatoire, pour Air France, des dommages subis du fait de la Covid-19 entre le 17 mars et le 30 juin 2020.

Ces nouveaux titres subordonnés non soumis à des contraintes sont assortis de conditions financières similaires à ceux remboursés le même jour, avec une date de non-remboursement et une augmentation du taux d'intérêt différées de deux ans supplémentaires (soit en mars 2029).

Au 31 décembre 2023, le solde du coupon couru sur les titres subordonnés s'élève à 42 millions d'euros.

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

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

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

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

Les obligations sont à durée indéterminée, et le Groupe Air France-KLM peut, à son gré, procéder au remboursement anticipé de la totalité des obligations au pair majoré des intérêts, pour la première fois le 23 novembre 2025, ou sur la période du 14 décembre 2024 au 23 novembre 2025 si certaines conditions liées au cours de l'action Air France-KLM sont réunies.

Les porteurs d'obligations pourront exercer leur droit de conversion/échange à tout moment jusqu'au 10 novembre 2025. Le ratio de conversion/échange était initialement de 65 496,4632 actions Air France-KLM par obligation au 31 décembre 2022.

Toutefois et à la suite du regroupement des actions et par décision du Directeur général, le ratio de conversion des obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes a été ajusté et s'élève à 6 549, 6463 actions Air France-KLM par obligation.

Enfin, le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 20 millions d'euros et au 31 décembre 2023 et le solde du coupon couru s'élève à 2 millions d'euros.

Pour le détail des titres super subordonnés inclus dans les « Participations ne donnant pas le contrôle », (voir Note 28.6)

28.4 Réserves et résultat

Au 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2023	2022
Réserve légale		70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies ⁽¹⁾		(529)	(532)
Réserves sur instruments dérivés ⁽¹⁾	28.6	6	88
Réserves sur instruments de capitaux propres ⁽¹⁾		(58)	(58)
Autres réserves		(11 348)	(11 996)
Résultat net – propriétaires de la société mère		934	728
TOTAL		(10 925)	(11 700)

(1) Après impôt différé.

Au 31 décembre 2023, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 27 % du capital social d'Air France-KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5 % de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10 % du capital social de la société. Ce montant affecté à la

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

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

28.5 Réserves sur instruments dérivés

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

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	Variation de la juste valeur	Recyclage	31 décembre 2023	Rubrique affectée par le recyclage
Carburant	(68)	(47)	15	(100)	Charges externes
Taux	215	(33)	(45)	137	Coût de l'endettement
Change - Exploitation	89	(31)	(70)	(12)	Autres produits et charges
Change - Passifs financiers	2	(1)	–	1	Autres charges financières
Change - Investissements	40	(10)	–	30	
Chiffre d'affaires	(176)	93	32	(51)	Chiffre d'affaires
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	12	(15)	–	(3)	
Impôts différés	(26)	–	30	4	Impôts sur le résultat
TOTAL	88	(44)	(38)	6	

28.6 Participations ne donnant pas le contrôle

28.6.1 Titres Super Subordonnés 2022

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

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

Ces titres subordonnés, qui répondent aux critères de fonds propres selon les normes IFRS, portent un intérêt de 6 % au cours des trois premières années, après quoi des augmentations progressives et un plafond seront

appliqués. Le Groupe a la possibilité de rembourser les titres à tout moment au-delà de la troisième année.

Le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 30 millions d'euros et au 31 décembre 2023 et le solde du coupon couru s'élève à 13 millions d'euros.

28.6.2 Titres Super Subordonnés Juillet 2023

Le 14 juillet 2023, suite à l'accord d'investissement de 500 millions d'euros conclu entre le groupe Air France-KLM et la société Apollo, cette dernière a souscrit :

- à une augmentation de capital de la filiale opérationnelle d'Air France, Air France Component Asset Management, pour un montant de 2 millions d'euros ;
- à des titres subordonnés émis par la filiale opérationnelle d'Air France, pour un montant de 498 millions d'euros.

Ces titres subordonnés, qui répondent aux critères de fonds propres selon les normes IFRS, portent un intérêt de 6,9 % au cours des trois premières années, après quoi des augmentations progressives et un plafond seront appliqués. Le Groupe a la possibilité de rembourser les titres à tout moment au-delà de la troisième année.

Il n'y a pas eu de paiement de coupon au cours de l'exercice, au 31 décembre 2023 et le solde du coupon couru s'élève à 15 millions d'euros.

28.6.3 Titres Super Subordonnés Novembre 2023

Le 30 novembre 2023, Air France-KLM et Apollo Global Management ont finalisé la transaction d'investissement pour un montant de 1 500 millions, cette dernière a souscrit :

- à une augmentation de capital de la filiale opérationnelle d'Air France, Flying Blue Miles, pour un montant de 7 millions d'euros ;
- à des titres subordonnés émis par la filiale opérationnelle d'Air France, pour un montant de 1 493 millions d'euros.

Ces titres subordonnés portent un coupon de 6,4 % pendant les quatre premières années avec la possibilité de rembourser avec un coût de financement global de 6,75 % jusqu'à cette première date d'appel

Il n'y a pas eu de paiement de coupon au cours de l'exercice, au 31 décembre 2023 et le solde du coupon couru s'élève à 8 millions d'euros.

NOTE 29 ACTIFS ET PROVISIONS RETRAITES



PRINCIPES COMPTABLES

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

Le Groupe comptabilise l'ensemble de ses charges de retraite (à cotisations définies et à prestations définies) en résultat d'exploitation courant sur la ligne « Frais de personnel ». Les changements de plans ayant un impact significatif sont présentés sur la ligne « Autres produits et charges non courants ». Les réductions de plan, lorsqu'elles sont liées à une restructuration, sont également présentées en « Autres produits et charges non courants ».

Le Groupe reconnaît en autres éléments du résultat global la totalité des gains et des pertes actuariels sur les régimes postérieurs à l'emploi, l'écart entre le rendement réel et le rendement attendu des actifs de régime ainsi que l'incidence de tout plafonnement d'actif. Lorsqu'un plan de retraite à prestations définies est transformé en un plan de retraite à cotisations définies ou fermé, les sommes enregistrées en autres éléments du résultat global sont reclassées en autres réserves.

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

Actifs de retraite

Au 31 décembre 2023, compte tenu des conditions financières, le régime de retraite au Royaume-Uni se retrouve en situation de surplus selon la norme IAS19 pour un montant de 45 millions d'euros (contre 39 millions d'euros au 31 décembre 2022).

Compte tenu du règlement de plan, de l'accord avec les trustees et de l'application d'IFRIC14, ce surplus est totalement reconnaissable au bilan. La variation de la période s'établit comme suit :

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Solde en début de période	39	-
(Charge)/produit de la période	(1)	-
Paiement des prestations et cotisations aux fonds	10	-
Reclassement	-	20
Revalorisation à la juste valeur	(3)	19
SOLDE EN FIN DE PÉRIODE	45	39

Passifs de retraite

<i>(en millions d'euros)</i>	Avantages du personnel
Montant au 31 décembre 2021	1 939
<i>Dont : non courant</i>	1 939
Dotations de l'exercice	174
Reprises de l'exercice	(102)
Revalorisation à la juste valeur	(392)
Écart de conversion	(4)
Reclassement	19
Montant au 31 décembre 2022	1 634
<i>Dont : non courant</i>	1 634
Dotations de l'exercice	154
Reprises de l'exercice	(91)
Revalorisation à la juste valeur	(7)
Écart de conversion	(4)
Reclassement	(1)
Montant au 31 décembre 2023	1 685
<i>Dont : non courant</i>	1 685

29.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

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

Caisse de retraite Air France (CRAF) – France

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

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

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

Suite à la loi de réforme des retraites de 2003, prévoyant la disparition des institutions de retraite supplémentaires au

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

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

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

Au 31 décembre 2023, la couverture des engagements par les réserves est de 61 % contre 59 % en 2022.

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

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

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2023, les deux plans français présentés ci-avant représentent 67 % de l'engagement du Groupe (tout comme en 2022) et 46 % des actifs des plans de retraites du Groupe contre 45 % en 2022 .

29.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2022 et 2023.

Ces calculs intègrent :

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

Au 31 décembre	2023	2022
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	2,20 %	2,55 %
Royaume-Uni – Duration 20 ans	3,15 %	3,35 %

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

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

Au 31 décembre	2023	2022
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	3,20 %	3,80 %
Royaume-Uni - Duration 20 ans	4,60 %	4,80 %

Les taux de *duration* présentés concernent essentiellement les régimes situés en France et au Royaume-Uni :

- des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle du coût des services rendus. Depuis le 1^{er} janvier 2017, le Groupe a affiné ses calculs, en retenant les flux adéquats, quant au taux d'actualisation retenu pour le calcul du coût des services rendus. Au 31 décembre 2023, sur la zone euro et au Royaume-Uni, les taux d'actualisation retenus pour le calcul du coût des services sont égaux à ceux utilisés pour l'actualisation de des engagements ;
- en moyenne, les principales hypothèses utilisées pour la valorisation des engagements sont résumées ci-dessous :
 - le taux d'augmentation des salaires est de 3,79 % pour le Groupe au 31 décembre 2023, contre 4,04 % au 31 décembre 2022,
 - le taux de revalorisation des rentes est de 2,53 % pour le Groupe au 31 décembre 2023, contre 2,74 % au 31 décembre 2022 ;

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

SENSIBILITÉ DE L'ENGAGEMENT À L'ÉVOLUTION DU TAUX D'INFLATION

<i>(en millions d'euros)</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2023	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2022
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	54	53
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(52)	(51)

SENSIBILITÉ DE L'ENGAGEMENT À L'ÉVOLUTION DU TAUX D'ACTUALISATION

<i>(en millions d'euros)</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2023	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2022
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(239)	(235)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	279	275

SENSIBILITÉ DE L'ENGAGEMENT À L'ÉVOLUTION DU TAUX D'AUGMENTATION DES SALAIRES (HORS INFLATION)

<i>(en millions d'euros)</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2023	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2022
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	41	40
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(38)	(37)

SENSIBILITÉ DE L'ENGAGEMENT À L'ÉVOLUTION DU TAUX DE REVALORISATION DES RENTES

<i>(en millions d'euros)</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2023	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2022
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	19	19
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(18)	(18)

29.3 Évolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du Groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du Groupe, au 31 décembre 2023 et au 31 décembre 2022 :

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2023					Au 31 décembre 2022				
	Pays-Bas	France	UK	Autres	Total	Pays-Bas	France	UK	Autres	Total
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	206	1 872	503	131	2 712	232	2 117	850	149	3 348
Coût des services et administratifs	6	76	3	3	88	13	82	3	7	105
Charge d'intérêt	7	69	24	6	106	2	19	15	5	41
Modifications, liquidations et réductions de plans	-	(2)	-	-	(2)	-	47	-	-	47
Liquidations de régimes	-	-	-	(14)	(14)	-	-	-	-	-
Prestations payées	(19)	(82)	(28)	(9)	(138)	(15)	(80)	(28)	(10)	(133)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	(6)	(27)	(3)	-	(36)	-	8	(5)	-	3
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	3	41	9	(8)	45	(43)	(424)	(307)	(25)	(799)
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	15	-	10	2	27	17	105	6	2	130
Écart de conversion et autres	(1)	-	13	(4)	8	-	(2)	(32)	3	(31)
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	211	1 947	531	107	2 796	206	1 872	503	131	2 712
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	-	1 881	531	74	2 486	-	1 811	503	90	2 404
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	211	66	-	33	310	206	61	-	41	308
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	-	509	544	64	1 117	-	596	741	72	1 409
Rendement réel des actifs	-	41	38	2	81	-	(66)	(155)	(14)	(235)
Cotisations de l'employeur	-	33	11	-	44	-	33	17	8	58
Liquidations de régimes	-	-	-	(14)	(14)	-	-	-	-	-
Prestations payées par les actifs	-	(52)	(28)	(6)	(86)	-	(54)	(28)	(6)	(88)
Écart de conversion et autres	-	1	11	2	14	-	-	(31)	4	(27)
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	-	532	576	48	1 156	-	509	544	64	1 117
Engagements financés d'avance	-	-	45	-	45	-	-	41	(2)	39
Engagements provisionnés	(211)	(1 415)	-	(59)	(1 685)	(206)	(1 363)	-	(65)	(1 634)
Montant net reconnu	(211)	(1 415)	45	(59)	(1 640)	(206)	(1 363)	41	(67)	(1 595)
Coût des services et administratifs	6	76	3	3	88	13	82	3	7	105
Charge d'intérêts nette	6	50	(3)	1	54	2	14	2	1	19
Modifications, liquidations et réductions de plans	-	(2)	-	-	(2)	-	47	-	-	47
Écart actuariels reconnus en compte de résultat	10	-	-	-	10	1	(3)	-	-	(2)
Charge de la période	22	124	-	4	150	16	140	5	8	169

Modifications, réductions et liquidations de régimes

Au 31 décembre 2023

Au 31 décembre 2023, la modification de l'âge de départ à la retraite en France a été comptabilisée et n'a pas eu d'impact significatif sur les états financiers consolidés du Groupe.

En outre, deux opérations ont été réalisées au cours de l'exercice pour des régimes du Groupe Air France :

- une opération de buy-out pour le plan au Canada (qui demeure un plan à prestation définie au 31 décembre 2023 comptabilisé au 31 décembre 2023);
- une opération de buy-in partiel pour le fonds de pension en Grande-Bretagne (qui demeure un plan à prestation définie au 31 décembre 2023 comptabilisé au 31 décembre 2023).

Ces deux opérations n'ont également pas eu d'impact significatif sur les états financiers consolidés du Groupe.

Au 31 décembre 2022

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

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

29.4 Composition des actifs affectés aux plans

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

(en %)	Fonds investis au 31 décembre 2023		Fonds investis au 31 décembre 2022	
	France	Autres	France	Autres
Actions	22	16	20	42
Obligations	51	29	52	21
Immobilier	-	4	-	-
Autres	27	51	28	37
TOTAL	100	100	100	100

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

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

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

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

Les cotisations employeur à payer au titre des régimes de retraites à prestations définies long terme s'élèveront à 44 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2024. La *duration* moyenne pondérée de l'obligation est de 9,37 ans.

Les modalités de financement, de capitalisation et stratégies d'appariement mises en place par le Groupe sont présentées dans les descriptifs de plans réalisés en paragraphe 29.1.

NOTE 30 PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS



PRINCIPES COMPTABLES

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

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

Les effets de désactualisation et de conversion des passifs et provisions de restitution en devises sont comptabilisés en « autres produits et charges financiers » (voir Note 12 « Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers »).

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

Les coûts qui résultent des travaux devant être effectués juste avant la restitution de l'appareil aux loueurs tels que la peinture de la coque ou la révision (« *Check C* ») de l'appareil sont enregistrés en provisions de restitution dès le commencement du contrat conformément à IFRIC 1. La contrepartie de ces provisions de restitution est comptabilisée en complément dans la valeur comptable du droit d'utilisation de l'avion à l'origine. Ce complément de droit d'utilisation est amorti sur la durée du contrat de location.

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

Conformément à IFRIC 1, les potentiels de la cellule et du moteur ainsi que les pièces à durée de vie limitée sont comptabilisés en complément dans le droit d'utilisation car ils sont considérés comme des composants à part entière, distincts des composants physiques que sont le moteur et la cellule. Ces composants correspondent à la contrepartie du passif de restitution, enregistré pour sa totalité au commencement du contrat. Lorsque des événements de maintenance ayant pour but de reconstituer ces potentiels ou de remplacer les pièces à durée de vie limitée ont lieu, les coûts encourus sont capitalisés. Les potentiels et les pièces à durée de vie limitée sont amortis sur la durée d'utilité des actifs sous-jacents (heures de vol pour la composante potentiels moteurs, linéairement, jusqu'à la date de la prochaine grande visite, pour la composante potentiel cellule et cycles pour les pièces à durée de vie limitée).

Provision pour restitution de quotas de CO₂

Se référer au principe comptable détaillé en Note 25 « Autres actifs ».

Autres provisions

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

Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus. Au sein du Groupe, la problématique des contrats onéreux est circonscrite à l'activité Maintenance.

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

(en millions d'euros)	Passifs de restitution sur avions loués	Maintenance sur avions loués	Restructuration	Litiges	Provision pour restitution de quotas de CO ₂	Autres	Total
Montant au 1^{er} janvier 2022	3 809	152	416	424	36	103	4 940
<i>Dont : non courant</i>	3 433	128	–	405	–	89	4 055
<i>courant</i>	376	24	416	19	36	14	885
Dotations de l'exercice	–	15	40	29	145	24	253
Reprises pour utilisation	(213)	(15)	(253)	(18)	(39)	(3)	(541)
Reprises de provisions devenues sans objet	–	–	(12)	(9)	–	–	(21)
Nouveau contrat/Modification de contrat	109	5	–	–	–	3	117
Écart de conversion	180	2	–	–	–	1	183
Désactualisation	135	2	–	–	–	2	139
Autres	(184)	–	1	–	–	2	(181)
Montant au 31 décembre 2022	3 836	161	192	426	142	132	4 889
<i>Dont : non courant</i>	3 496	147	–	397	–	109	4 149
<i>courant</i>	340	14	192	29	142	23	740
Dotations de l'exercice	(1)	10	14	113	205	8	349
Reprises pour utilisation	(93)	(15)	(114)	(12)	(134)	(23)	(391)
Reprises de provisions devenues sans objet	–	–	(11)	(11)	–	(6)	(28)
Nouveau contrat/Modification de contrat	113	5	–	–	–	(4)	114
Écart de conversion	(117)	(1)	–	–	–	–	(118)
Désactualisation	197	5	–	–	–	3	205
Autres	(133)	(4)	1	–	–	–	(136)
Montant au 31 décembre 2023	3 802	161	82	516	213	110	4 884
<i>Dont : non courant</i>	3 532	148	–	36	–	89	3 805
<i>courant</i>	270	13	82	480	213	21	1 079

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

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

30.1 Provisions

30.1.1 Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions est de 7,3 % au 31 décembre 2023 contre 5,5 % au 31 décembre 2022 (voir Note 12 « Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers »).

30.1.2 Provisions pour restructuration

Les mouvements de provision pour restructuration impactant le compte de résultat sont enregistrés en « autres produits et charges non courants » lorsque les effets sont significatifs (voir Note 11 « Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants »).

30.1.3 Provisions pour litiges avec les tiers

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

Les provisions pour litiges comprennent également des provisions pour risques fiscaux qui n'entrent dans le champ d'IAS 12. De telles provisions sont constituées lorsque le Groupe estime, dans le cadre de contrôles fiscaux, que l'administration fiscale pourrait être amenée à remettre en cause une position fiscale prise par le Groupe ou l'une de ses filiales.

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

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

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

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

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le

16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de groupe Air France-KLM est de 339 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit de 15,4 millions d'euros par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017. Les audiences devant le Tribunal ont eu lieu en juin et juillet 2019.

La décision du Tribunal en mars 2022 a confirmé les amendes infligées aux sociétés du groupe Air France-KLM. Les sociétés du Groupe ont fait appel en juin 2022 devant la Cour de justice de l'Union Européenne et attendent toujours les dates d'audience. Au 31 décembre 2023, le Groupe a maintenu une provision des 361 millions d'euros pour le montant total des amendes (incluant les intérêts).

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

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

Selon cette décision les droits et obligations découlant des contrats de travail de 116 pilotes de Martinair sont automatiquement transférés à KLM à compter du 1^{er} janvier 2014. En revanche, la Cour d'appel a rejeté la demande des plaignants de transférer également les droits relatifs à l'ancienneté accumulés chez Martinair.

Le 8 août 2021, les Vrachtvliegers ont déposé des plaintes auprès de la Cour Suprême, réclamant que les droits relatifs à l'ancienneté accumulés chez Martinair soient transférés à KLM. Le 24 juin 2022, l'avocat général a conseillé à la Cour Suprême de rejeter les plaintes. Le 20 janvier 2023, la Cour Suprême a rejeté cette demande.

Les pilotes ont également déposé une nouvelle plainte au sujet de la mise en place par KLM de ce transfert. L'audience s'est tenue le 15 novembre 2023. Le tribunal a rendu une décision le 11 janvier 2024, dans laquelle toutes les demandes ont été rejetées, à l'exception du respect de l'ancienneté accumulée au sein de Martinair en cas de licenciement (ce qui est conforme à la législation en vigueur).

En 2022, KLM avait enregistré une provision de 22 millions d'euros, inchangée sur 2023.

30.1.6 Autres provisions

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

30.2 Passifs éventuels

Le Groupe est impliqué dans des procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour lesquelles dans certains cas, il n'a pas été constitué de provisions dans ses états financiers, en conformité avec les règles comptables applicables.

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

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

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

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

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

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

30.2.2 Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

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

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

Le Ministère public et la plupart des parties civiles (dont des associations et syndicats pilotes) ont fait appel de cette décision. La Cour d'Appel de Paris s'est prononcée le 12 mai 2021 en renvoyant Airbus et Air France devant le Tribunal Correctionnel. Le procès pénal a eu lieu du 10 octobre au 8 décembre 2022 devant le Tribunal Correctionnel de Paris. Après un réquisitoire de relaxe du Ministère public, le Tribunal a rendu un jugement de relaxe le 17 avril 2023 fondée sur l'absence de lien de causalité entre les fautes retenues et l'accident. Le 27 avril

2023, le Parquet général fait appel de la relaxe du constructeur Airbus et de la compagnie Air France.

Les audiences d'appel devraient intervenir dans un délai de 12 à 18 mois à compter de la date d'appel.

Litiges sur les Aides d'État

En 2020, la mise en œuvre des mesures de renforcement de la liquidité du Groupe (à savoir la garantie par l'Etat français d'un prêt bancaire de 4 milliards d'euros (« PGE »), le prêt direct de l'Etat français de 3 milliards d'euros, la garantie par l'Etat néerlandais d'un crédit bancaire renouvelable de 2,4 milliard d'euros et le prêt direct de l'Etat néerlandais de 1 milliard d'euros) a été approuvée par la Commission Européenne en vertu des règles relatives aux aides d'Etat (décision du 4 mai 2020, annulée le 20 décembre 2023 par le Tribunal de l'Union européenne, et décision du 13 juillet 2020, annulée le 19 mai 2021 par le Tribunal de l'Union Européenne pour défaut de motivation et remplacée par une autre décision positive de la Commission du 16 juillet 2021 en corrigeant ce défaut également annulée le 7 février 2024).

Le 6 avril 2021, le Groupe a annoncé la première partie de son plan global de recapitalisation. Certaines mesures de ce plan contenaient des aides d'État dites « de recapitalisation Covid-19 » qui ont été notifiées par les autorités françaises à la Commission européenne, cette dernière les ayant approuvées dans sa décision du 5 avril 2021 (annulée le 20 décembre 2023 par le Tribunal de l'Union européenne). Cette approbation a été accordée sous réserve d'un certain nombre d'engagements pris par l'État français conduisant notamment Air France à mettre des créneaux d'atterrissage et de décollage sur l'aéroport d'Orly à la disposition d'un transporteur tiers désigné. D'autres engagements pris par l'État français concernant les sociétés du Groupe (à l'exception de KLM et de ses filiales) en vertu de l'Encadrement temporaire Covid-19 sur les aides d'État de la Commission européenne (tels que des restrictions sur les acquisitions, les rachats d'actions, le paiement de dividendes ou la rémunération de la direction générale) ont pu avoir un impact sur les activités du Groupe. Toutes ces contraintes ont disparu depuis le remboursement intégral de ces aides de recapitalisation au 19 avril 2023. Seule la mise à disposition des créneaux horaires à Orly est toujours mise en œuvre conformément à la décision de la Commission.

Comme pour la plupart des décisions relatives aux compagnies aériennes bénéficiaires d'aides d'Etat dans le cadre de la crise de la Covid 19, les décisions de la Commission européenne approuvant les mesures de soutien à Air France et à KLM ont fait l'objet de recours en annulation de la part de Ryanair. Le 20 décembre 2023 et le 7 février 2024, le Tribunal de l'Union européenne a annulé les décisions de la Commission européenne qui avaient approuvé les mesures de soutien mentionnées supra, respectivement à hauteur de (i) 7 milliards d'euros de mesures de liquidité accordées par l'État français à Air France en mai 2020 et 3,6 milliards d'euros de mesures de recapitalisation accordées par l'État français à Air France et Air France-KLM S.A. en 2021, et (ii) 0,9 milliard d'euros de mesures de liquidité accordées à KLM par l'État néerlandais en 2020.

Jusqu'à l'obtention d'une décision ou un jugement en dernier ressort, une incertitude demeure quant aux conséquences juridiques et financières de l'annulation des décisions d'octroi d'aides d'État. Toutefois, toutes les aides accordées ont déjà été remboursées en pleine conformité avec les contraintes liées (engagements, mesures comportementales, application d'intérêts) au cadre juridique applicable.

Les conséquences indirectes potentielles de l'annulations des aides d'État susvisées pourraient notamment inclure la demande d'intérêts d'illégalité.

Aux fins de préserver ses intérêts, le groupe Air France-KLM entend former un pourvoi contre les arrêts du Tribunal annulant les décisions mentionnées ci-dessus. À la date du présent rapport, il est prévu que la Commission européenne forme également un tel pourvoi. Toutefois, comme elle l'a fait dans des cas similaires, la Commission européenne peut également décider, le cas échéant, d'entamer une procédure d'examen formelle au

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

Hormis les points indiqués aux paragraphes 30.1 et 30.2, la société n'a pas connaissance de litige, de procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité de l'entreprise, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

NOTE 31 PASSIFS FINANCIERS



PRINCIPES COMPTABLES

Emprunts obligataires convertibles

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

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

Passifs financiers

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

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

Au 31 décembre	Notes	2023			2022		
		Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
<i>(en millions d'euros)</i>							
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	31.1.1	128	–	128	142	–	142
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	31.1.2	405	–	405	381	–	381
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	31.2.1	–	498	498	487	–	487
Obligations liées au développement durable	31.2.2	1 000	–	1 000	–	–	–
Autres emprunts obligataires	31.2.3	1 381	300	1 681	1 686	–	1 686
Dettes de location avec option d'achat avantageuse		3 475	418	3 893	3 163	496	3 659
Prêt garanti par l'État français	31.3	–	–	–	2 606	–	2 606
Autres emprunts	31.4	1 148	330	1 478	1 191	293	1 484
Intérêts courus non échus		1	118	119	1	107	108
TOTAL - PASSIFS FINANCIERS		7 538	1 664	9 202	9 657	896	10 553

VARIATION DU PASSIF FINANCIER

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2022	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2023
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	31.1.1 & 31.1.2	523	–	–	10	–	533
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	31.2.1	487	–	–	–	11	498
Obligations liées au développement durable	31.2.2	–	1 000	–	–	–	1 000
Autres emprunts obligataires	31.2.3	1 686	–	–	(5)	–	1 681
Dettes de location avec option d'achat avantageuse		3 659	811	(530)	(68)	21	3 893
Prêt garanti par l'État français	31.3	2 606	–	(2 500)	–	(106)	–
Prêts d'États	31.3	–	–	–	–	–	–
Autres emprunts	31.4	1 484	283	(294)	(4)	9	1 478
Intérêts courus non échus		108	–	–	–	11	119
TOTAL		10 553	2 094	(3 324)	(67)	(54)	9 202

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2021	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2022
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	31.1.1 & 31.1.2	516	–	–	7	–	523
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	31.2.1	476	–	–	–	11	487
Autres emprunts obligataires	31.2.3	2 039	–	(361)	8	–	1 686
Dettes de location avec option d'achat avantageuse		3 305	770	(440)	(10)	34	3 659
Prêts garantis par les États français et néerlandais	31.3	4 310	–	(1 665)	–	(39)	2 606
Prêts d'États	31.3	278	–	(278)	–	–	–
Autres emprunts	31.4	1 454	340	(334)	5	19	1 484
Intérêts courus non échus		111	–	–	(1)	(2)	108
TOTAL		12 489	1 110	(3 078)	9	23	10 553

31.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée

31.1.1 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens chez KLM

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

Depuis le 28 août 2019, celui-ci s'élève à 20 milliards de yens, soit 128 millions d'euros au 31 décembre 2023, suite au remboursement partiel par anticipation d'un montant de 10 milliards de yens. Depuis cette date, le taux d'intérêt résiduel a été ramené à un taux fixe de 4 % *per annum* applicable au montant de notionnel emprunté résiduel.

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

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

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

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

Le groupe KLM a procédé à un rachat partiel au fil de l'eau. Par conséquent, le montant résiduel de l'emprunt subordonné s'élève à 375 millions de Francs suisses, soit 405 millions d'euros au 31 décembre 2023.

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

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

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

31.2 Emprunts obligataires

31.2.1 OCEANE

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

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

À la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de

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

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

Suite au regroupement des actions du groupe Air France-KLM et la constatation concomitante de la réduction de capital réalisé le 31 août 2023, afin que les droits des porteurs d'OCEANE soient maintenus conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables et aux modalités des OCEANE, le ratio de conversion/d'échange a été ajusté à compter du 31 août 2023 passant d'une parité de 1 action Air France-KLM par OCEANE à une parité de 0,178 action Air France-KLM par OCEANE (voir Note 4.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »).

Ces opérations n'ont toutefois pas eu d'impact sur la valeur inscrite en passif financier.

Au 31 décembre 2023, le montant inscrit en dette s'élève à 498 millions d'euros.

31.2.2 Obligations liées au développement durable

Le 9 janvier 2023, Air France-KLM a placé sa première émission d'obligations liées au développement durable, pour un montant nominal de 1 milliard d'euros. Ce financement est lié à l'objectif du Groupe de réduire, d'ici 2025, de 10 % par rapport à 2019, ses émissions de gaz à effet de serre relatives au kérosène par revenu/tonne/kilomètre (RTK), dans le cadre de l'objectif 2030 approuvé par SBTi.

L'émission est composée de deux tranches :

- 500 millions d'euros avec une maturité au 31 mai 2026 et un coupon de 7,250 % ; et
- 500 millions d'euros avec une maturité au 31 mai 2028 et un coupon de 8,125 %.

Elle est comptabilisée dans les passifs financiers non courants au bilan au 31 décembre 2023.

Les conditions suivantes s'appliquent en cas de non atteinte par le Groupe de son objectif de réduction de 10 % de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2025 :

- pour la tranche 1, une augmentation du coupon de 0,75 % lors du remboursement de l'obligation à la date de maturité
- pour la tranche 2, une augmentation du coupon de 0,375 % par an à partir du 31 mai 2026 jusqu'au remboursement de l'obligation à la date de maturité

31.2.3 Autres emprunts obligataires

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

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

31.3 Aides financières des États français et néerlandais

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

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

- un prêt d'un montant de 4 milliards d'euros, octroyé par 9 institutions financières françaises et étrangères, bénéficiant d'une garantie de l'État français à hauteur de 90 % (« PGE ») d'une maturité initiale de 12 mois, avec une option d'extension d'un an ou de deux ans, exerçable à sa seule discrétion par Air France-KLM.

Le 7 novembre 2022, le groupe Air France-KLM avait remboursé par anticipation 1 milliard d'euros du prêt garanti par l'État.

Le 15 mars 2023, Air France-KLM a entièrement remboursé les 2,5 milliards d'euros d'encours restant. Ce remboursement a généré un impact net positif de 10 millions d'euros en résultat financier. Il se compose d'une charge de (96) millions d'euros au titre de la garantie due contractuellement, comptabilisée dans la ligne des « Intérêts sur passifs financiers » et d'un produit de 106 millions d'euros, lié à l'application de la méthodologie du coût amorti au taux d'intérêt effectif, comptabilisé dans la ligne « Autres éléments non monétaires » (se référer à la Note 12 « Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers »).

- un prêt d'actionnaire octroyé par l'État français à Air France-KLM d'un montant de 3 milliards d'euros, d'une maturité de quatre ans, avec deux options d'extension d'un an consécutives exerçables par Air France-KLM.

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

Le 20 avril 2021, le prêt direct de 3 milliards d'euros accordé par l'État français à Air France via Air France-KLM en mai 2020, a été converti en Titres Super Subordonnés du même montant nominal, permettant l'amélioration des fonds propres du Groupe de 3 milliards d'euros sans

impact sur la trésorerie, tout en augmentant la flexibilité de son profil de remboursement de la dette. Cette émission était 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.

L'évolution des Titres Super Subordonnés est détaillée dans la Note 28.3 « Titres subordonnés à durée indéterminée ».

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

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

- une ligne de crédit renouvelable de 2,4 milliards d'euros, garantie à 90 % par l'État néerlandais et avec une maturité de 5 ans.
- un prêt direct de 1,0 milliard d'euros, accordé par l'État néerlandais à KLM, avec une maturité de 5,5 ans. Il est subordonné à la nouvelle ligne de crédit renouvelable.

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

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

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

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

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

31.4 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
VCRP et emprunts hypothécaires	1 265	1 228
Autres emprunts	213	256
TOTAL	1 478	1 484

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

Les autres emprunts sont principalement constitués par des emprunts auprès des établissements de crédit. Ils

incluent également (13) millions de frais d'émission d'emprunt.

Par ailleurs, afin de financer leurs investissements dans des avions de nouvelle génération, Air France et KLM ont conclu des emprunts assortis de clauses spécifiques liées au respect de critères environnementaux, notamment l'incorporation de SAF et la part d'avions de nouvelle génération dans la flotte. Le montant de ces financements s'établit au 31 décembre 2023 à 640 millions d'euros.

31.5 Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Échéances en		
N+1	2 089	1 247
N+2	1 866	2 941
N+3	2 013	3 009
N+4	755	1 323
N+5	1 082	563
Au delà de 5 ans	3 263	2 833
TOTAL	11 068	11 916
Dont :		
■ Principal	9 202	10 553
■ Intérêts	1 866	1 363

Au 31 décembre 2023, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 426 millions d'euros pour l'exercice 2024, 924 millions d'euros pour les exercices 2025 à 2028, et 516 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2023, les emprunts subordonnés à durée indéterminée de KLM sont inclus dans la ligne « au-delà de 5 ans ».

Les emprunts obligataires émis en 2016, 2020 et 2021 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir Note 31.2 « Emprunts obligataires »).

31.6 Analyse par devise

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

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Euro	7 513	8 828
Dollar US	574	653
Franc Suisse	416	391
Yen	699	681
TOTAL	9 202	10 553

31.7 Lignes de crédit

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

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

Air France-KLM et Air France

Air France-KLM et Air France, en qualité de co-emprunteurs, ont signé une ligne de crédit liée au développement durable de 1,2 milliard d'euros.

Cette nouvelle ligne de crédit, dont l'échéance initiale est fixée à 2026, est assortie de deux options d'extension d'un an.

KLM

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

Cette nouvelle ligne de crédit, dont l'échéance initiale est fixée à 2027, est assortie de deux options d'extension d'un an.

Cette ligne remplace à la fois le prêt direct accordé par l'État néerlandais et la facilité de crédit garantie par l'État néerlandais, qui ont tous deux été annulés par KLM. Cette opération permet à KLM de sortir définitivement du dispositif d'aide de l'État néerlandais.

Le montant total disponible pour le Groupe au 31 décembre 2023 s'élève à 2,3 milliards d'euros.

31.8 Valeurs de marché des passifs financiers

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

- sur la base des cours de marché arrêtés aux 31 décembre 2023 et 2022 ;
- par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires.

Toutefois, les montants estimés aux 31 décembre 2023 et 2022 ne sont pas représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance.

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

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

Au 31 décembre	2023		2022	
	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée
(en millions d'euros)				
Titres à durée indéterminée	533	444	523	414
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	498	492	487	442
Obligations liées au développement durable	1 000	1 104	-	-
Autres emprunts obligataires	1 681	1 654	1 686	1 549
Dettes de location avec option d'achat avantageuse	3 893	4 694	3 659	4 290
Autres emprunts	1 475	1 470	4 090	4 082
Autres passifs financiers	122	122	108	108
TOTAL - PASSIFS FINANCIERS	9 202	9 980	10 553	10 885

NOTE 32 DETTE NETTE

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2023	2022
Passifs financiers courants et non courants	31	9 202	10 553
Dettes de loyers courantes et non courantes	19	4 429	4 152
Intérêts courus non échus	31 & 19	(138)	(127)
Dépôts relatifs aux passifs financiers	22	(107)	(101)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	22	(100)	(99)
Impact des dérivés devise/dettes		(1)	(35)
Passifs financiers (I)		13 285	14 343
Trésorerie et équivalent trésorerie	26	6 194	6 626
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	22	1 097	572
Obligations	22	966	811
Concours bancaires courant	26	(13)	(3)
Liquidités nettes (II)		8 244	8 006
DETTE NETTE (I-II)		5 041	6 337

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2023	2022
Dette nette à l'ouverture		6 337	8 216
Flux de trésorerie libre d'exploitation	37.1	(441)	(2 764)
Obligations subordonnées à durée indéterminée convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables contre des actions existantes	28.3.3	-	(301)
Compensation payée à l'État français	28.3.1	90	-
Coupons payés sur titres subordonnés et sur obligations subordonnées à durée indéterminée convertibles en actions nouvelles et / ou échangeables contre des actions existantes	28.3	92	252
Émission nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'État Français	28.3.2	(727)	-
Remboursement des titres subordonnés à l'État Français	28.3	595	1 767
Titres subordonnés - Participations ne donnant pas le contrôle (Apollo)	28.6	(1 991)	(497)
Augmentation de capital - Participations ne donnant pas le contrôle (Apollo)	28.6	(9)	(3)
Augmentation de capital réservée aux employés	28.1	(35)	-
Augmentation de capital	28.1	-	(1 551)
Nouveaux/modifications contrats de location	19	1 265	1 148
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global		(124)	80
Effet des dérivés sur la dette nette		23	(15)
Effet du taux d'intérêt effectif sur prêts avec l'État Français		(106)	(18)
Variation de la conversion en résultat		(34)	(7)
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		11	11
Autres variations non monétaires de la dette nette		94	19
DETTE NETTE À LA CLÔTURE		5 041	6 337

NOTE 33 PROGRAMME DE FIDÉLISATION



PRINCIPES COMPTABLES

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

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

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

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

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

(en millions d'euros)	2023	2022
Flying Blue	802	792
BlueBiz	97	108
TOTAL	899	900

Au 31 décembre 2023, le montant correspondant aux points de fidélisation (Miles) du programme Flying Blue prévus d'être utilisés est de 802 millions d'euros, après prise en compte d'un taux de rédemption.

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

Le programme Flying Blue se décompose de la manière suivante :

Flying Blue - Produits différés

(en millions d'euros)	2023	2022
Au 1^{er} janvier	792	794
Accumulation « Revenu différé »	419	337
Rédemption « Reconnaissance du revenu »	(409)	(339)
Au 31 décembre	802	792

NOTE 34 AUTRES PASSIFS

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2023		2022	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	412	637	451	854
Taxes aériennes	908	–	780	–
Dettes sociales	1 991	597	1 175	1 335
Passifs sur immobilisations	56	7	55	–
Produits constatés d'avance	919	32	877	34
Avances et acomptes reçus	464	–	412	–
Dettes diverses	252	103	307	120
TOTAL	5 002	1 376	4 057	2 343

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

NOTE 35 INFORMATIONS RELATIVES À LA GESTION DES RISQUES FINANCIERS



PRINCIPES COMPTABLES

Instruments dérivés

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

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

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

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

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

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

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

Trois classifications différentes existent :

- **couverture de juste valeur**

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

- **couverture de flux futurs**

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

- **dérivés de transaction**

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

Pour les options, seule la valeur intrinsèque est désignée comme instrument de couverture, la valeur temps étant exclue et considérée comme un coût de couverture. La variation de la juste valeur de la valeur temps de l'option est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global dans la mesure où elle se rattache à l'élément couvert. Elle est ensuite recyclée et affecte l'élément couvert lorsque celui-ci se réalise (si l'élément couvert est lié à une transaction) ou amortie sur la durée de la couverture (si l'élément couvert est lié à un intervalle de temps).

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

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

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

Actifs financiers dérivés non courants

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2023, la juste valeur des actifs et passifs financiers dérivés du Groupe et leurs échéances attendues se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Notes		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
Instruments dérivés - Carburant	35.1	Actif	26	26	-	-	-	-	-
		Passif	(91)	(89)	(2)	-	-	-	-
Instruments dérivés - Taux	35.2	Actif	96	11	15	9	2	-	59
		Passif	(14)	-	-	-	(3)	-	(11)
Instruments dérivés change - Dette	35.3	Actif	10	7	3	-	-	-	-
		Passif	(14)	(2)	(2)	(9)	(1)	-	-
Instruments dérivés change - Operating	35.3	Actif	20	19	1	-	-	-	-
		Passif	(44)	(28)	(16)	-	-	-	-
Instruments dérivés change - Achat d'avion	35.3	Actif	58	57	1	-	-	-	-
		Passif	(26)	(14)	(11)	(1)	-	-	-
Instruments dérivés - Crédit carbone	35.4	Actif	3	3	-	-	-	-	-
		Passif	(6)	(6)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés - Autres		Actif	57	-	-	16	16	16	9
		Passif	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL		ACTIF	270	123	20	25	18	16	68
		PASSIF	(195)	(139)	(31)	(10)	(4)	-	(11)

Voir Note 36 « Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur » pour la méthode d'évaluation à la juste valeur.

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

(en millions d'euros)	Notes		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
Instruments dérivés de carburant	35.1	Actif	42	42	-	-	-	-	-
		Passif	(59)	(59)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	35.2	Actif	207	41	22	25	16	5	98
		Passif	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Instruments dérivés change-dette	35.3	Actif	27	12	8	4	3	-	-
		Passif	(2)	(2)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés change-operating	35.3	Actif	104	84	20	-	-	-	-
		Passif	(25)	(9)	(15)	(1)	-	-	-
Instruments dérivés change-Achat d'avion	35.3	Actif	150	89	60	1	-	-	-
		Passif	(15)	(11)	(2)	(2)	-	-	-
Instruments dérivés crédit carbone	35.4	Actif	15	15	-	-	-	-	-
		Passif	(2)	(2)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés Autres		Actif	44	44	-	-	-	-	-
		Passif	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL		ACTIF	589	327	110	30	19	5	98
		PASSIF	(104)	(83)	(17)	(3)	-	-	(1)

Voir Note 36 « Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur » pour la méthode d'évaluation à la juste valeur.

35.1 Risque lié au prix du carburant

La facture de carburant est un des premiers postes de charges des compagnies aériennes. La volatilité du prix du pétrole représente donc un risque pour l'industrie du transport aérien. En effet, une forte hausse du prix du pétrole peut avoir un effet négatif très important sur la rentabilité des compagnies particulièrement si le contexte économique ne leur permet pas d'adapter leur politique de prix. De même une forte diminution du prix du carburant est favorable à la rentabilité des compagnies aériennes. Cependant, la façon dont les compagnies répercutent dans leurs tarifs une chute brutale du prix du carburant est un facteur d'incertitude important.

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

La stratégie de couverture :

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

Au titre de l'application de la norme IFRS 9, la couverture par composante est appliquée. Les achats de carburant du Groupe étant fortement corrélés à l'indice Jet Kerosene Cargoes CIF NWE, des composants spécifiques à ce risque carburant sont utilisés (Brent ICE, Gasoil ICE, Jet CIF NWE) pour aligner plus efficacement la comptabilité de couverture des carburants et la politique de gestion des risques du Groupe.

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

La politique de couverture des carburants, en place depuis février 2021, a été actualisée et est entrée en vigueur durant le 1er trimestre 2024. De 12 mois glissants, elle a été allongée pour atteindre 18 mois. Le portefeuille de couverture représentera 68 % de la consommation annuelle.

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

Au 31 décembre 2023 <i>(en millions d'euros)</i>	Nominal	Échéances						Mtm ⁽¹⁾
		Échéances - 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
OPÉRATIONS D'EXPLOITATION EN COUVERTURE DE FLUX FUTURS								
Achats à terme	261	251	10	-	-	-	-	(4)
Options	2 320	2 274	46	-	-	-	-	(59)
Sous total	2 581	2 525	56	-	-	-	-	(63)
Créances/dettes sur couvertures carburant	-	-	-	-	-	-	-	(2)
TOTAL	2 581	2 525	56	-	-	-	-	(65)
Prix après couverture dollar/tonne	-	964	-	-	-	-	-	-

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

Le prix après couverture des dépenses totales de carburant est égal au prix de marché auquel ont été ajoutés les coûts de mise à bord et les résultats des couvertures. Ces derniers reflètent les paiements des stratégies de couverture basées sur les courbes à terme au 31 décembre 2023.

Au 31 décembre 2022 <i>(en millions d'euros)</i>	Nominal	Échéances						Mtm ⁽¹⁾
		Échéances - 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
OPÉRATIONS D'EXPLOITATION EN COUVERTURE DE FLUX FUTURS								
Swap	141	141	-	-	-	-	-	(13)
Options	2 478	2 478	-	-	-	-	-	(14)
Sous total	2 619	2 619	-	-	-	-	-	(27)
Créances/dettes sur couvertures carburant	-	-	-	-	-	-	-	10
TOTAL	2 619	2 619	-	-	-	-	-	(17)
Prix après couverture dollar/tonne	-	975	-	-	-	-	-	-

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

Sensibilité des couvertures carburant

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

	2023		2022	
	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent
Au 31 décembre (en millions d'euros)				
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	220	(228)	144	(141)

35.2 Risque de taux d'intérêt

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

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

Au 31 décembre 2023 (en millions d'euros)	Nominal	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
				1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	2 863		581	483	280	162	11	1 346	81
Swap de taux	2 437	Passifs financiers	581	483	180	112	11	1 070	83
Options	426	Passifs financiers	-	-	100	50	-	276	(2)
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	45		12	21	12	-	-	-	1
Swap de taux	45		12	21	12	-	-	-	1
TOTAL	2 908		593	504	292	162	11	1 346	82

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

Au 31 décembre 2022 (en millions d'euros)	Nominal	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
				1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	2 832		666	353	340	257	159	1 057	202
Swap de taux	2 691	Passifs financiers	666	353	340	163	112	1 057	200
Options	141	Passifs financiers	-	-	-	94	47	-	2
Opérations qualifiées de transactions	56		11	12	21	12	-	-	4
Swap de taux	56	N/A	11	12	21	12	-	-	4
TOTAL	2 888		677	365	361	269	159	1 057	206

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

Compte tenu des opérations de couverture, l'exposition aux risques de taux d'intérêt du Groupe, déterminée à partir des postes de la dette nette peut être présentée comme indiqué ci-dessous. Ce tableau répartit la valeur nette comptable avant et après couverture, selon qu'elle est à taux fixe ou taux variable ou sans taux :

Au 31 décembre	2023		2022	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
<i>(en millions d'euros)</i>				
Passifs financiers à taux fixe	9 862	11 518	8 656	10 605
Passifs financiers à taux variable	3 665	2 009	5 955	4 006
Passifs financiers sans taux	(242)	(242)	(268)	(268)
Total Passifs financiers	13 285	13 285	14 343	14 343
Liquidités nettes à taux fixe	2 560	2 560	2 645	2 645
Liquidités nettes à taux variable	4 430	4 430	3 977	3 977
Liquidités nettes sans taux	1 254	1 254	1 384	1 384
Total Liquidités nettes	8 244	8 244	8 006	8 006
Dette nette à taux fixe	7 302	8 958	6 011	7 960
Dette nette à taux variable	(765)	(2 421)	1 978	29
Dette nette sans taux	(1 496)	(1 496)	(1 652)	(1 652)
TOTAL - DETTE NETTE	5 041	5 041	6 337	6 337

Les éléments constitutifs des passifs financiers et des liquidités nettes sont détaillés en Note 32 « Dette nette ».

Au 31 décembre 2023, les liquidités sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie comme au 31 décembre 2022.

Sensibilité aux taux d'intérêt

Le Groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. Une variation de 100 points de base des taux d'intérêt, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 20 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2023, contre 40 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2022.

35.3 Risque de change

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

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

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

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

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

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 décembre 2023, 82 % de la dette financière du Groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés est libellée en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation des taux de change sur la dette. L'exposition de la dette sur les autres devises porte essentiellement sur le yen pour 8 %, le dollar américain pour 6 % et le franc suisse pour 4 % (voir Note 31.6).

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

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

Au 31 décembre 2023 <i>(en millions d'euros)</i>	Élément couvert		Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
	Nominal	Poste du bilan		1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	3 085		2 006	1 079	-	-	-	-	(24)
Options de change	1 196	N/A	826	370	-	-	-	-	1
Achats à terme	1 460	N/A	914	546	-	-	-	-	(22)
Ventes à terme	429	N/A	266	163	-	-	-	-	(3)
Couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur	3 284		2 338	894	39	13	-	-	33
Achats à terme	2 629	Engagements hors bilan	1 683	894	39	13	-	-	27
Ventes à terme	655	Engagements hors bilan	655	-	-	-	-	-	6
Couverture des flux de trésorerie sur dettes	165		34	-	-	131	-	-	(6)
Achats à terme	34	N/A	34	-	-	-	-	-	(1)
Autres	131	Passifs financiers	-	-	-	131	-	-	(5)
Couverture de la juste valeur des dettes	451		110	124	121	96	-	-	2
Achats à terme	451	Dettes de loyers	110	124	121	96	-	-	2
Opérations sur dettes qualifiées en juste valeur par résultat	118		82	36	-	-	-	-	-
Achats à terme	118	N/A	82	36	-	-	-	-	-
TOTAL	7 103		4 570	2 133	160	240	-	-	5

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

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

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

Sensibilité des couvertures de change

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

Au 31 décembre <i>(en millions d'euros)</i>	Actifs monétaires		Passifs monétaires	
	2023	2022	2023	2022
Dollar US	1 161	967	4 995	4 952
Livre sterling	86	24	20	3
Yen	19	14	723	735
Franc suisse	11	17	425	403
Autres	21	15	10	12

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

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

Au 31 décembre <i>(en millions d'euros)</i>	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(148)	(207)	(28)	(6)	(68)	(71)
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	559	649	(42)	(26)	(8)	-

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

Au 31 décembre	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
(en millions d'euros)						
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	85	209	(6)	(3)	74	72
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(441)	(513)	50	27	14	3

35.4 Risque crédit carbone

En tant qu'opérateur de transports aériens, le groupe Air France-KLM est émetteur de dioxyde de carbone. À ce titre, il se conforme pleinement aux dispositifs réglementaires de réduction d'émissions carbone (voir Note 25). Parmi ces dispositifs figure le système d'échange de quotas d'émissions (EU-ETS) en vigueur au niveau européen depuis 2012 pour l'aviation. Les institutions européennes ont confirmé le périmètre intra-européen de l'EU-ETS renforçant ainsi le rôle à venir de CORSIA dans la définition de solutions de compensation pour les vols internationaux.

Elles ont par ailleurs programmé la fin progressive des quotas alloués à titre gratuit aux opérateurs aériens. À compter de 2026, cette nouvelle mesure obligera donc le groupe Air France-KLM à faire l'acquisition de droits à émettre (crédits) pour l'intégralité de ses vols au départ et à destination de l'Union Européenne (vols intra européens).

Afin de réduire au maximum les conséquences du renforcement nécessaire du marché carbone européen et de l'accroissement progressif du prix des crédits, le groupe répond notamment à travers une politique financière proactive fondée sur des contrats d'achat à terme de crédits.

Au 31 décembre 2023, le Groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO₂ de la manière suivante :

Au 31 décembre 2023	Nominal	Échéances						Mtm ⁽¹⁾
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
(en millions d'euros)								
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	12	12	-	-	-	-	-	(3)
Achat à terme	12	12	-	-	-	-	-	(3)
Autres								
TOTAL	12	12	-	-	-	-	-	(3)

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

Au 31 décembre 2022	Nominal	Échéances						Mtm ⁽¹⁾
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
(en millions d'euros)								
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	106	106	-	-	-	-	-	13
Achat à terme	106	106	-	-	-	-	-	13
TOTAL	106	106	-	-	-	-	-	13

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

35.5 Risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

- les placements financiers évalués à la juste valeur ;
- les instruments dérivés évalués à la juste valeur ;
- les comptes clients: ce risque est limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

Le risque de contrepartie lié aux placements financiers et aux instruments dérivés est suivi par le Risk Management Committee qui établit des limites par contrepartie basées sur la qualité de leur situation financière.

Afin d'apprécier la situation financière de ses différentes contreparties, le Groupe s'appuie sur l'ensemble de l'information financière communiquée par celles-ci ainsi que sur toute autre information publique liée à ces

contreparties et susceptible de nourrir l'analyse. Pour ce qui concerne les OPCVM, le risque est jugé non significatif grâce à une grande diversification et aux dispositions réglementaires applicables à ces supports. Le RMC suit également l'évolution de la part respective de chaque contrepartie dans le portefeuille total de couvertures (carburant, devises, taux) et des investissements. La position des deux compagnies Air France et KLM, ainsi que la position de la société à la tête du groupe Air France KLM sont prises en compte dans l'appréciation de l'exposition globale. Le dépassement éventuel d'une limite fait immédiatement l'objet d'une mesure de correction.

GOL, qui est un partenaire majeur du groupe Air France KLM, a annoncé une inscription en chapitre 11. Dans ces conditions le groupe surveille l'évolution de la situation. Néanmoins, l'évaluation des risques montre un impact probable mineur dans la mesure où GOL continue à opérer.

NOTE 36 MÉTHODES DE VALORISATION DES ACTIFS ET PASSIFS FINANCIERS À LA JUSTE VALEUR



PRINCIPES COMPTABLES

Hiérarchie des actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur

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

Cette hiérarchie prévoit trois niveaux de juste valeur :

- **Niveau 1** : juste valeur calculée à partir de cours/prix cotés sur un marché actif pour des instruments identiques ;
- **Niveau 2** : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation s'appuyant sur des données observables telles que des prix d'actifs ou de passifs similaires ou des paramètres cotés sur un marché actif ;
- **Niveau 3** : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation reposant pour tout ou partie sur des données non observables telles que des prix sur un marché inactif ou la valorisation sur la base de multiples pour les titres non cotés.

Les actifs et passifs financiers du Groupe se répartissent comme suit sur les trois niveaux de classification :

	Notes	Niveau 1 - cours cotés et disponibilités		Niveau 2 - modèle interne avec paramètres observables		Niveau 3 - modèle interne avec paramètres non-observables		Total	
		2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Au 31 décembre									
<i>(en millions d'euros)</i>									
Instruments de capitaux propres	22	33	38	19	7	-	-	52	45
Instruments de dettes	22	1 002	981	1 061	402	-	-	2 063	1 383
Instruments dérivés actifs	35	-	-	270	589	-	-	270	589
Équivalents de trésorerie	26	-	-	4 337	5 238	-	-	4 337	5 238
Caisses et banques	26	1 857	1 388	-	-	-	-	1 857	1 388
TOTAL ACTIFS		2 892	5 225	5 687	3 418	-	-	8 579	8 643
Instruments dérivés passifs	35	-	-	(195)	(104)	-	-	(195)	(104)
Concours bancaires	26	(13)	(3)	-	-	-	-	(13)	(3)
TOTAL PASSIFS		(13)	(3)	(195)	(104)	-	-	(208)	(107)

NOTE 37 TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ ET FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION

37.1 Flux de trésorerie libre d'exploitation

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		3 125	4 682
Investissements corporels et incorporels	18	(3 551)	(2 798)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		867	880
Flux de trésorerie libre d'exploitation	32	441	2 764
Paielements de dettes de loyers		(833)	(861)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		(392)	1 903

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

37.2 Autres éléments non monétaires et pertes de valeur

Les autres éléments non monétaires et pertes de valeur s'analysent comme suit :

Au 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Variation des provisions sur restructuration		(109)	(227)
Variation des provisions pour retraite et actifs de retraite		55	25
Variation des autres provisions		77	(24)
Modification des plans de retraites	29.3	(2)	53
Paielements fondés sur des actions		33	-
Effet du taux d'intérêt effectif sur les prêts d'États	31.3	(106)	(18)
Amortissement de la composante capitaux propres de l'OCEANE		11	11
Autres		(30)	(24)
TOTAL AUTRES ÉLÉMENTS NON MONÉTAIRES		(71)	(204)
Perte de valeur		-	8
Perte de valeur sur la flotte		1	24
TOTAL - PERTES DE VALEUR		1	32

(1) Voir Note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

NOTE 38 COMMANDE DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

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

Au 31 décembre

(en millions d'euros)	2023	2022
Année N+1	1 496	1 782
Année N+2	2 853	2 004
Année N+3	2 706	1 985
Année N+4	3 743	1 474
Année N+5	2 612	1 688
Au-delà de 5 ans	1 825	750
TOTAL	15 235	9 683

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

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 31 décembre 2023 augmente de 32 unités par rapport au 31 décembre 2022 et s'élève à 210 appareils.

Cette évolution s'explique principalement par la livraison de 26 appareils et une nouvelle commande de 50 A350 (voir Note 4.1).

Calendrier de livraison au 31 décembre 2023

Type avion	Année de livraison					Au-delà de N+5	Total
	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5		
FLOTTE LONG COURRIER – PASSAGE							
A350	5	8	7	13	20	8	61
B787	2	3	–	–	–	–	5
FLOTTE LONG COURRIER – CARGO							
A350F	–	–	2	2	2	2	8
FLOTTE MOYEN COURRIER							
A220	9	13	8	6	–	–	36
A320 Neo	–	3	12	25	18	1	59
A321 Neo	3	13	13	9	3	–	41
TOTAL	19	40	42	55	43	11	210

NOTE 39 AUTRES ENGAGEMENTS

39.1 Engagements donnés

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Engagements d'achats/ souscription titres	11	–
Engagements de locations d'avions, non encore mis en service	1 421	846
Engagements sur la cession des titres Servair	97	97
Avals, cautions et garanties donnés	389	309
Passifs financiers garantis par des actifs nantis ou hypothéqués	5 215	4 938
Autres engagements	248	178

Dans le cadre de sa stratégie de décarbonation, le Groupe Air France-KLM a conclu des contrats d'approvisionnement en carburant d'aviation durable (SAF) prévoyant des livraisons à partir de 2024, avec les partenaires suivants :

- Neste : le contrat porte sur 1 million de tonnes de SAF sur la période 2024 à 2030 ;

- DG Fuels : le contrat porte sur 0,6 million de tonnes de SAF sur la période 2027 à 2036 ;
- SkyNRG : le contrat porte sur 0,75 million de tonnes de SAF sur la période 2027 à 2037.

Le détail des nantissements et sûretés réelles du Groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2023 :

(en millions d'euros)	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	–	1 128	– %
Immobilisations corporelles	5 344	12 932	41,3 %
Autres actifs financiers	629	2 554	24,6 %
TOTAL	5 973	16 614	36,0 %

39.2 Engagements reçus

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Avals, cautions et garanties reçus	97	152
Engagements d'achat des titres Servair	97	97

En 2022 et 2023, les avals, cautions et garanties reçus correspondent essentiellement à la ligne de financement accordée par l'organisme *Export Development Canada* pour le financement d'A220.

39.3 Carnet de commandes

Contrats à long terme de l'activité Maintenance

Au 31 décembre 2023, les produits restant à comptabiliser une fois les obligations de performance satisfaites s'établissent à 7 874 millions d'euros. Le Groupe estime qu'environ 56 % du carnet de commande sera reconnu en chiffre d'affaires dans les quatre prochaines années.

Le tableau ci-après présente la réconciliation entre le carnet de commande comptable et le carnet de commande décrit dans le chapitre 1 du Document d'enregistrement universel :

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023
Carnet de commande de la maintenance selon la définition comptable	7 068
Contrats sans obligation client	1 132
Encaissements non reconnus en chiffre d'affaires ⁽¹⁾	(326)
CARNET DE COMMANDE DU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL ⁽²⁾	7 874

(1) Inclus dans les produits constatés d'avance (Note 34 « Autres passifs »).

(2) Soit 8 701 millions de dollars (voir section 1.3.3 « Activité de maintenance »).

Transport de passagers et de marchandises

Comme mentionné en Note 4.6 « Chiffre d'affaires », le Groupe a choisi d'utiliser les exemptions prévues par IFRS 15.

Programme de fidélisation

L'information au titre des programmes de fidélisation est reportée en Note 33 « Programme de fidélisation ».

NOTE 40 PARTIES LIÉES

40.1 Transactions avec les principaux dirigeants

La rémunération globale comptabilisée en charges pour les membres du Comité exécutif, au titre de leurs fonctions dans le Groupe s'analyse de la façon suivante :

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Avantages du personnel à court terme	10,3	10,3
Avantages postérieurs à l'emploi	0,4	0,4
Indemnités de fin de contrat	–	0,9
Paievements fondés sur des actions	1,8	1,8
TOTAL	12,5	13,4

La rémunération de la Présidente non-exécutive du Conseil d'Administration pour 2023 s'élève à 0,2 million d'euros.

Les jetons de présence accordés aux administrateurs, comptabilisés en charges et payés au 31 décembre 2023 s'élèvent à 0,8 million d'euros, contre 0,8 million d'euros au 31 décembre 2022.

40.2 Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées se décomposent comme suit :

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
ACTIF		
Créances clients	309	315
Autres actifs courants	17	5
Autres actifs non courants	3	3
TOTAL	329	323
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Titres subordonnés à durée indéterminée	1 033	933
Dettes fournisseurs	185	129
Autres passifs courants	276	244
Autres passifs non courants	6	282
TOTAL	1 500	1 588

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2023	2022
Chiffres d'affaires	322	186
Redevances aéronautiques	(408)	(342)
Autres frais	(22)	(20)
Services aux passagers	(343)	(317)
Autres	(235)	(187)
TOTAL	(686)	(680)

Dans le cadre de son activité, le Groupe réalise des transactions avec des organismes gouvernementaux et des entreprises publiques dont notamment le Ministère de la Défense, Aéroports de Paris (ADP), l'Aéroport de Schiphol, l'État néerlandais, l'État français et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Air France-KLM considère que les transactions effectuées avec ces tiers ont été conclues à des conditions normales et courantes.

Les principales transactions concernent :

■ Aéroports de Paris (ADP)

- des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments,
- des redevances correspondant à la gestion par ADP des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, ADP collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'État français.

Pour les exercices clos le 31 décembre 2023 et 2022, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 335 millions d'euros et 333 millions d'euros ;

■ Aéroport de Schiphol, Amsterdam (AAS)

- des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments,
- des redevances correspondant à la gestion par AAS des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, AAS collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'État néerlandais.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 et 2022, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 176 millions d'euros et 108 millions d'euros ;

■ Ministère de la défense français

Air France-KLM a conclu des contrats avec le Ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 82 millions d'euros au 31 décembre 2023, contre 72 millions d'euros au 31 décembre 2022 ;

■ Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du Ministère des transports est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aérodromes français. À ce titre, la DGAC facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 81 millions d'euros au 31 décembre 2023, contre 91 millions d'euros au 31 décembre 2022 ;

■ CMA CGM

Dans le cadre de l'augmentation de capital d'Air France-KLM réalisé le 16 juin 2022, la société CMA CGM est devenu nouvel actionnaire du Groupe. Le partenariat commercial entre CMA CGM et le Groupe portant sur les activités Cargo n'a pris effet qu'à compter de l'exercice 2023. Au 31 décembre 2023, les transactions réalisées avec CMA CGM s'élèvent à (20) millions d'euros.

■ China Eastern Airlines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2023 et 2022, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élève respectivement à 8 millions d'euros et 4 millions d'euros ;

- Delta Air Lines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2023 et 2022, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élève respectivement à 179 millions d'euros et 188 millions d'euros ;

- États français

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, la ligne « titres subordonnés à durée indéterminée » correspond au

solde des titres subordonnés à durée indéterminée accordé par l'Etat français (voir Note 28.3.2 « Titres Super Subordonnés 2023 ») ;

- Westjet

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, le chiffre d'affaires avec Westjet est non significatif.

NOTE 41 HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

KPMG	2023				2022			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre <i>(en millions d'euros)</i>								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	2,1	81 %	1,7	89 %	2,1	84 %	3,0	97 %
■ Air France-KLM S.A.	0,6		–		0,5		–	
■ Filiales intégrées globalement	1,5		1,7		1,6		3,0	
Services autres que la certification des comptes ⁽¹⁾	0,5	19 %	0,2	11 %	0,4	16 %	0,1	3 %
■ Air France-KLM S.A.	0,2		–		0,2		–	
■ Filiales intégrées globalement	0,3		0,2		0,2		0,1	
TOTAL - AIR FRANCE-KLM	2,6		1,9		2,5		3,1	

PricewaterhouseCoopers	2023				2022			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre <i>(en millions d'euros)</i>								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	1,8	95 %	1,5	100 %	1,6	100 %	1,0	100 %
■ Air France-KLM S.A.	0,6		–		0,5		–	
■ Filiales intégrées globalement	1,2		1,5		1,1		1,0	
Services autres que la certification des comptes ⁽¹⁾	0,1	5 %	–	– %	–	– %	–	– %
■ Air France-KLM S.A.	0,1		–		–		–	
■ Filiales intégrées globalement	–		–		–		–	
TOTAL - AIR FRANCE-KLM	1,9		1,5		1,6		1,0	

(1) Les services autres que la certification des comptes concernent essentiellement l'émission d'attestations et du rapport sur la Déclaration de Performance Extra-Financière.

NOTE 42 PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2023, le périmètre comprend 85 sociétés consolidées, 21 sociétés mises en équivalence et 1 activité conjointe.

Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du Comité exécutif du Groupe,

Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de KLM et contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

Le pourcentage d'intérêt de KLM est calculé sur la base du nombre d'actions ordinaires.

42.1 Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de droit de vote
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.	Pays-Bas	Multi activités	100	49
AIRTRADE HOLDINGS B.V.	Pays-Bas	Réseau	85	42
AIRTRADE HOLLAND B.V.	Pays-Bas	Réseau	85	42
BLUE CONNECT	Maurice	Réseau	70	70
BLUE CROWN B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
BLUELINK	France	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL	France	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CHILE	Chili	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ S.R.O.	République	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Maurice	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL STRASBOURG	France	Réseau	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
FLYINGBLUE MILES SAS	France	Réseau	98	98
HABADO SAS	France	Réseau	100	100
HADABA BV	Pays-Bas	Réseau	100	49
HOP!	France	Réseau	100	100
IASA INCORPORATED	Philippines	Réseau	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Réseau	100	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Réseau	100	100
SNC CAPUCINE BAIL	France	Réseau	100	100
SNC OTTER BAIL	France	Réseau	100	100
SODEXI	France	Réseau	65	65
STICHTING STUDENTENHUISVESTINGVLIIEGVELD EELDE	Pays-Bas	Réseau	100	49
AFI KLM E&M (BEIJING) LINE MAINTENANCE CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AFI KLM E&M TEARDOWN MANAGEMENT SAS	France	Maintenance	100	100
AFI SPARE ENGINE MANAGEMENT	France	Maintenance	98	98
AIR FRANCE COMPONENT ASSET MANAGEMENT	France	Maintenance	98	98

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de droit de vote
AIR FRANCE INDUSTRIE US	États Unis	Maintenance	100	100
AIR FRANCE KLM COMPONENT SERVICES CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AIR ORIENT SERVICES	France	Maintenance	100	100
BARFIELD INC	États Unis	Maintenance	100	100
CRMA	France	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT	Pays-Bas	Maintenance	100	49
KLM E&M MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	Maintenance	100	49
KLM LINE MAINTENANCE NIGERIA LTD.	Nigeria	Maintenance	100	49
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Royaume-Uni	Maintenance	100	49
REGIONAL JET CENTER B.V.	Pays-Bas	Maintenance	100	49
TRANSAVIA AIRLINES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA COMPANY SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA FRANCE SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA VENTURES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
AIR FRANCE FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIR FRANCE KLM E&M PARTICIPATIONS SAS	France	Autres	100	100
AIR FRANCE KLM FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIRCRAFT CAPITAL LEASING A LTD	Royaume-Uni	Autres	100	49
AIRCRAFT CAPITAL LTD	Royaume-Uni	Autres	100	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	76	49
ASP BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	60	49
B.V. KANTOORGEBOUW MARTINAIR	Pays-Bas	Autres	100	49
BIGBLANK	France	Autres	100	100
BLUE TEAM V SAS	France	Autres	100	100
BLUE TEAM VIII	France	Autres	100	100
BLUE TEAM X	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XI	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XII	France	Autres	100	100
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
CELL KI6 INSURANCE COMPANY	Guernesey	Autres	100	0
EXECUTIVE HEALTH MANAGEMENT B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM AIR CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPHOL B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
MARTINAIR VLIEGSCHOOL VLIEGVELD LELYSTAD BV	Pays-Bas	Autres	100	49
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	100	49
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
TREASURY SERVICES KLM B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
WEBLOCK B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49

42.2 Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
ADM BLUE	Madagascar	Réseau	40	40
AAF SPARES	Irlande	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Émirats Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
BONUS AERO	États-Unis	Maintenance	50	50
BONUS TECH	États-Unis	Maintenance	50	50
IGO SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	33	33
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
SHS TECHNICS	Sénégal	Maintenance	49	50
SINGAPOUR COMPONENT SOLUTIONS PTE	Singapour	Maintenance	50	50
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
TURBINE SUPPORT INTERNATIONAL LLC	États Unis	Maintenance	50	50
XCELLE AMERICAS LLC	États Unis	Maintenance	50	50
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
INTERNATIONAL PATIENT CENTER B.V.	Pays-Bas	Autres	33	33
MAINPORT INNOVATION FUND BV	Pays-Bas	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND BV II	Pays-Bas	Autres	24	24
SCHIPHOL LOGISTICS PARK CV	Pays-Bas	Autres	53	45
SERVAIR	France	Autres	35	35
SKYNRG	Pays-Bas	Autres	20	20
TERMINAL ONE GROUPE ASSOCIATION	États Unis	Autres	25	25

42.3 Activité conjointe

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIRFOILS ADVANCES SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	49	49