

GROUPE AIR FRANCE-KLM

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

1^{er} janvier 2024 – 31 décembre 2024

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Compte de résultat consolidé

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2024	2023
Produits des activités ordinaires		31 459	30 019
Charges externes	7	(19 095)	(18 139)
Frais de personnel	8	(9 461)	(8 650)
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat		(176)	(164)
Autres produits et charges d'exploitation courants	9	1 517	1 142
EBITDA		4 244	4 208
Amortissements, dépréciations et provisions	10	(2 643)	(2 496)
Résultat d'exploitation courant		1 601	1 712
Cessions de matériels aéronautiques	11	37	32
Autres produits et charges non courants	11	(172)	(67)
Résultat des activités opérationnelles		1 466	1 677
Charges d'intérêts	12	(631)	(600)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	303	253
Coût de l'endettement financier net	12	(328)	(347)
Autres produits et charges financiers	12	(546)	(183)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		592	1 147
Impôt sur le résultat	13.1	(84)	(164)
Résultat net des entreprises intégrées		508	983
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	20	(19)	7
Résultat net		489	990
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle		172	56
Résultat net : Propriétaires de la société mère		317	934
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
■ De base	14	0,93	0,43
■ Dilué	14	0,93	0,41

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

État du résultat global consolidé

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2024	2023
Résultat net		489	990
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global	28.5	(103)	(44)
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat	28.5	2	(68)
Écart de change résultant de la conversion		15	(3)
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	13.2	21	30
Total des autres éléments recyclables du résultat global		(65)	(85)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies		100	4
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	22	1	–
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	13.2	1	(2)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		102	2
Éléments recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts	20	4	–
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		41	(83)
RÉSULTAT GLOBAL		530	907
■ Propriétaires de la société mère		358	851
■ Participations ne donnant pas le contrôle		172	56

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

Bilan consolidé

ACTIF

(en millions d'euros)

	Notes	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Goodwill	15	226	224
Immobilisations incorporelles	16	1 150	1 128
Immobilisations aéronautiques	17	12 347	11 501
Autres immobilisations corporelles	17	1 533	1 431
Droits d'utilisation	19	7 592	5 956
Titres mis en équivalence	20	216	129
Actifs de retraite	29	66	45
Autres actifs financiers non courants	22	1 369	1 262
Actifs financiers dérivés non courants	35	195	148
Impôts différés	13.4	662	698
Autres actifs non courants	25	214	153
Actif non courant		25 570	22 675
Autres actifs financiers courants	22	1 190	1 292
Actifs financiers dérivés courants	35	249	122
Stocks et en-cours	23	959	853
Créances clients	24	2 051	2 152
Autres actifs courants	25	1 260	1 120
Trésorerie et équivalents de trésorerie	26	4 829	6 194
Actifs détenus en vue de la vente	27	47	82
Actif courant		10 585	11 815
TOTAL ACTIF		36 155	34 490

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 2024	31 décembre 2023
Capital	28.1	263	263
Primes d'émission et de fusion	28.1	7 560	7 560
Actions d'autocontrôle	28.2	(27)	(25)
Titres subordonnés à durée indéterminée	28.3	1 078	1 076
Réserves et résultat	28.4	(10 638)	(10 925)
Capitaux propres – Part attribuable aux propriétaires de la société mère		(1 764)	(2 051)
Titres subordonnés à durée indéterminée	28.3	2 530	2 524
Réserves et résultat	28.4	33	27
Capitaux propres – Participations ne donnant pas le contrôle	28.6	2 563	2 551
CAPITAUX PROPRES		799	500
Provisions retraite	29	1 686	1 685
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	30	4 493	3 805
Passifs financiers non courants	31	7 254	7 538
Dettes de loyers non courantes	19	4 714	3 581
Passifs financiers dérivés non courants	35	32	56
Impôts différés	13.4	2	–
Autres passifs non courants	34	904	1 376
Passif non courant		19 085	18 041
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	30	1 181	1 079
Passifs financiers courants	31	1 692	1 664
Dettes de loyers courantes	19	982	848
Passifs financiers dérivés courants	35	137	139
Dettes fournisseurs		2 608	2 447
Titres de transport émis et non utilisés		4 097	3 858
Programme de fidélisation	33	906	899
Autres passifs courants	34	4 668	5 002
Concours bancaires	26	–	13
Passif courant		16 271	15 949
TOTAL PASSIF		35 356	33 990
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIF		36 155	34 490

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

Variation des capitaux propres consolidés

	Part attribuable aux propriétaires de la société mère						Participations ne donnant pas le contrôle				Total
	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	
(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)
Païement 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
Autre	–	–	–	–	–	–	–	–	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 avait 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 avait été assimilé à un paiement de dividende et avait donc été comptabilisé au sein des capitaux propres du Groupe conformément aux principes IFRS.

	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	Sous-Total	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	Capitaux propres
(en millions d'euros)											
31 décembre 2023	262 769 869	263	7 560	(25)	1 076	(10 925)	(2 051)	2 524	27	2 551	500
Autres éléments du résultat global	–	–	–	–	–	41	41	–	–	–	41
Résultat de la période	–	–	–	–	–	317	317	–	172	172	489
Résultat global	–	–	–	–	–	358	358	–	172	172	530
Paiement fondé sur des actions	–	–	–	–	–	3	3	–	–	–	3
Dividendes payés	–	–	–	–	–	–	–	–	(1)	(1)	(1)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	–	–	–	–	2	(73)	(71)	6	(166)	(160)	(231)
Autres	–	–	–	(2)	–	(1)	(3)	–	1	1	(2)
31 décembre 2024	262 769 869	263	7 560	(27)	1 078	(10 638)	(1 764)	2 530	33	2 563	799

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

Tableau des flux de trésorerie consolidé

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2024	2023 retraité ⁽¹⁾
Résultat net		489	990
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	10	2 643	2 496
Dotations nettes aux provisions financières	12	291	216
Coût de la dette nette		328	347
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(42)	(63)
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	(2)	–
Résultats non monétaires sur instruments financiers		9	(2)
Écart de change non réalisé		201	(92)
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	19	(7)
Impôts différés	13	53	106
Pertes de valeur	37.2	–	1
Autres éléments non monétaires	37.2	(14)	61
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement		3 975	4 053
Variation de la ressource en fonds de roulement	37.3	(479)	(447)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'EXPLOITATION		3 496	3 606
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(92)	(7)
Acquisition de bons de souscription d'actions		–	(12)
Investissements corporels et incorporels	18	(3 728)	(3 551)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées		32	–
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	11	678	867
Intérêts reçus		285	223
Dividendes reçus		5	3
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		52	(540)
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT		(2 768)	(3 017)
Augmentation de capital	28.1	–	35
Augmentation de capital souscrite par les participations ne donnant pas le contrôle	28.6	–	9
Païement pour acquérir des actions d'autocontrôle		–	(1)
Acquisition d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle		(1)	–
Émission de titres subordonnés	28.3	–	2 718
Remboursement de titres subordonnés	28.3	–	(595)
Coupons sur titres subordonnés	28.3	(231)	(92)
Émission de nouveaux emprunts	31	1 609	2 094
Remboursement d'emprunts	31	(1 930)	(3 324)
Païements de dettes de loyers	19	(891)	(833)
Nouveaux prêts		(187)	(335)
Remboursement des prêts		182	129
Intérêts payés		(664)	(704)
Dividendes distribués		(1)	(90)
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		(2 114)	(989)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		34	(42)
Variation de la trésorerie nette		(1 352)	(442)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	26	6 181	6 623
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	26	4 829	6 181
Impôts sur les bénéfices (payés)/remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(20)	(114)

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Note 1	Base de préparation des états financiers consolidés	10	Note 22	Autres actifs financiers	44
Note 2	Développement durable et climat	13	Note 23	Stocks et encours	46
Note 3	Retraitement des comptes 2023	16	Note 24	Créances clients	47
Note 4	Événements significatifs	17	Note 25	Autres actifs	47
Note 5	Évolution du périmètre de consolidation	19	Note 26	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	48
Note 6	Informations sectorielles	20	Note 27	Actifs détenus en vue de la vente	48
Note 7	Charges externes	24	Note 28	Capitaux propres	49
Note 8	Frais de personnel et effectifs	25	Note 29	Actifs et provisions retraites	54
Note 9	Autres produits et charges d'exploitation courants	26	Note 30	Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions	60
Note 10	Amortissements, dépréciations et provisions	26	Note 31	Passifs financiers	64
Note 11	Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants	27	Note 32	Dettes nettes	71
Note 12	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	27	Note 33	Programme de fidélisation	73
Note 13	Impôts	28	Note 34	Autres passifs	73
Note 14	Résultat net – part du Groupe par action	32	Note 35	Informations relatives à la gestion des risques financiers	74
Note 15	Goodwill	33	Note 36	Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur	82
Note 16	Immobilisations incorporelles	34	Note 37	Tableau des flux de trésorerie consolidé et flux de trésorerie libre d'exploitation	82
Note 17	Immobilisations corporelles	35	Note 38	Commande de matériels aéronautiques	83
Note 18	Investissements corporels et incorporels	37	Note 39	Autres engagements	84
Note 19	Droits d'utilisation et dettes de loyers	37	Note 40	Parties liées	86
Note 20	Titres mis en équivalence	41	Note 41	Honoraires de commissaires aux comptes	87
Note 21	Test de valeur d'actif	42	Note 42	Périmètre de consolidation	89

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 2024 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 5 mars 2025 et seront soumis à l'approbation de l'Assemblée générale du 4 juin 2025.

Évolution du référentiel comptable

Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2024

Amendements à la norme IAS 1 « Présentation des états financiers et informations en annexes »

Ces amendements sont relatifs au classement d'un passif en courant ou en non courant, en particulier pour les passifs non courants assortis de covenants.

Ces amendements viennent préciser que seuls les covenants auxquels une entité est tenue de se conformer au plus tard à la date de clôture ont une incidence sur le classement d'une dette en courant / non courant. Ce classement n'est donc pas affecté lorsque le droit de différer le règlement de cette dette d'au moins 12 mois dépend du respect de covenants à une date ultérieure à la date de clôture.

Le Groupe a réalisé une revue des clauses restrictives de chaque emprunt significatif tiré ou non. Aucun emprunt n'a fait l'objet d'un reclassement suite à cette revue.

Amendements à la norme IFRS 16 "Contrats de location"

Ces amendements "Passif locatif découlant d'une cession-bail" apportent des clarifications sur l'évaluation ultérieure des transactions de cession-bail lorsque la vente initiale de l'actif sous-jacent répond aux critères d'IFRS 15 pour être comptabilisée comme une vente. En particulier, ces amendements précisent comment évaluer ultérieurement la dette de location résultant de ces transactions en présence de loyers variables qui ne dépendent pas d'un indice ou d'un taux.

Le Groupe applique cet amendement depuis le 1er janvier 2024 sans constater d'impacts rétroactifs significatifs.

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 est soumis aux règles Pilier 2 de l'OCDE suite à leur transposition en droit français et son entrée en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 31 décembre 2023. En vertu de cette législation, le Groupe est tenu de payer un impôt complémentaire pour la différence entre son taux d'imposition effectif GloBE (TEI GloBE) dans chaque juridiction et le taux minimum de 15 %.

Des régimes de protection temporaire ont été instaurés pour trois exercices maximum et permettent de différer l'application des règles. Ces régimes consistent en des tests simplifiés par rapport aux règles Pilier 2, calculés par juridiction et à la fin de chaque exercice.

A la date de clôture, le Groupe a estimé qu'il pouvait bénéficier des régimes de protection temporaire dans presque toutes les juridictions où il opère, sauf dans la juridiction France en raison de la reconnaissance/dé reconnaissance des impôts différés principalement et dans quelques juridictions non significatives, qui doivent ainsi effectuer un calcul complet de TEI GloBE selon la loi en vigueur et les recommandations OCDE disponibles.

Le calcul complet du TEI GloBE pour la juridiction France dépasse le taux minimum de 15%. En conséquence, aucune charge d'impôt complémentaire n'a été comptabilisée au 31 décembre 2024.

Le groupe Air France-KLM applique l'exception IAS 12 consistant à ne pas évaluer ni reconnaître les impôts différés actifs et passifs liés à l'impôt complémentaire de Pilier 2.

Autres amendements ou normes IFRS

Les amendements ou normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2024 non mentionnés dans ce paragraphe sont considérés comme non applicables ou sans impact significatif sur les états financiers du groupe Air France-KLM.

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 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 résultat 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 récurrent libre d'exploitation ajusté : Il correspond au flux de trésorerie libre d'exploitation net du paiement des dettes de location, des intérêts financiers payés et reçus et des paiements exceptionnels réalisés ou reçus affectant la comparabilité entre les années (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 intérêts courus non échus) ;
- les dettes de loyers courantes et non courantes (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 courants.

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 des engagements pris par Air France dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) en France et des 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 engagée 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 de transition pour le climat, avec l'objectif de réduire de 30 % l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (en gCO₂eq/TKT sur les scopes 1 et 3.3) en 2030 par rapport à 2019, notamment en incorporant progressivement du 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.

Des agences indépendantes évaluent régulièrement les performances extra-financières du Groupe Air France-KLM selon les critères ESG (critères environnementaux, sociaux et de gouvernance). En 2024, la performance du Groupe a été reconnue à travers quatre évaluations.

D'après ISS ESG Corporate Rating de 2024, Air France-KLM a reçu le "Prime Status" avec un "C+" (publié en janvier 2025). Le "Prime Status" fait référence à la capacité de l'entreprise à gérer efficacement ses risques matériels ESG.

EcoVadis a attribué à Air France-KLM la note de 77/100 (Gold Status) et le situe dans le top 5% de toutes les compagnies évaluées. La notation d'EcoVadis se base sur 21 critères de durabilité et sur 4 thèmes principaux : "Environnement", "Labor & Human Rights", "Ethics", et "Sustainable Procurement". Plus de 150 000 entreprises du monde entier sont notées par EcoVadis.

L'agence d'évaluation américaine mondialement reconnue MSCI a, quant à elle, réanalysé le management en développement durable du Groupe et lui a remis la note de "BBB" (publiée en février 2025). "MSCI ESG Research" publie des "MSCI ESG Ratings" (scores) sur des entreprises publiques globales et quelques entreprises privées allant de "AAA" ("leader") à "CCC" ("laggard"), selon les expositions à des risques ESG spécifiques à un secteur et la capacité à gérer ces risques relativement aux autres entreprises du secteur.

Enfin, CDP a attribué au Groupe la note de B correspondant au niveau "Prend des actions coordonnées pour le climat". Les données publiées par CDP servent de ressources pour comprendre et satisfaire les exigences du marché et les réglementations pertinentes, aidant les organisations à se conformer. La déclaration des données environnementales est nécessaire pour le suivi des progrès et peut orienter efficacement les décisions vers la réalisation des objectifs organisationnels et mondiaux.

Les experts du groupe Air France-KLM continuent d'évaluer ces scores afin d'améliorer davantage les performances du groupe.

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 2024. 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 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 ambitions du Groupe en matière de décarbonation.

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 2024, 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 tonne-kilomètre transportée de 30 % d'ici 2030 sur les scopes 1 et 3.3 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 (par passager-km) 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 1 419 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 1 738 millions d'euros au 31 décembre 2023 (voir Note 18 « Investissements corporels et incorporels ») et par des nouveaux contrats ou des renouvellements de contrats de location "avions", hors opérations de cessions bail réalisées sur l'exercice, pour un montant de 966 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 202 millions d'euros au 31 décembre 2023 (voir Note 19 "Droits d'utilisation et dettes de loyers").

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 jusqu'à 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 réduire l'empreinte carbone de ses opérations au sol, 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 36 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 55 millions d'euros au 31 décembre 2023).

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 »).

En janvier 2023, Air France-KLM avait 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 »).

En avril 2023, Air France-KLM et Air France, co-emprunteurs d'une part et KLM d'autre part avaient signé deux lignes de crédit renouvelable liées au développement durable. Au 31 décembre 2024, ces lignes de crédit (qui demeurent non tirées) s'élèvent respectivement à 1 405 millions et 1 000 millions d'euros avec des échéances en 2028 (voir Notes 31.7 « Lignes de crédit » et 4.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »).

Afin de financer leurs investissements dans des avions de nouvelle génération, Air France et KLM ont également conclu des contrats de financement ou de locations assortis de clauses spécifiques liées au respect de critères environnementaux. Le montant de ces financements s'établit au 31 décembre 2024 à :

- 581 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne « Autres emprunts » (voir Note 31 « Passifs financiers ») ;
- 1122 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne « Dettes de location avec option d'achat avantageuse » (voir Note 31 « Passifs financiers ») ;
- 497 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne « dette de loyers avions » (voir Note 19 « Droits d'utilisation et dettes de loyers »).

2.3 SAF – Droits d'émission de gaz à effet de serre et compensation CO₂

2.3.1 SAF

Le terme « SAF » désigne une alternative au carburant d'aviation ordinaire, identifié comme « carburants d'aviation durables » au sens de l'article 3, paragraphe 7, du règlement (UE) 2023/2405 du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation), et est défini comme les carburants d'aviation qui sont :

- (a) des carburants de synthèse pour l'aviation ; ou
- (b) des biocarburants d'aviation ; ou
- (c) des carburants d'aviation à base de carbone recyclé.

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

Les dépenses de SAF ont représenté un montant de (170) millions d'euros au 31 décembre 2024 ((172) millions d'euros au 31 décembre 2023) (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 2024, le montant total collecté au titre de la surcharge et des contributions volontaires représentait 153 millions d'euros (134 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Afin de sécuriser ses achats de SAF pour l'avenir, Air France-KLM a signé des contrats avec les fournisseurs Nestlé, DG Fuels, SkyNRG et TotalEnergies portant sur l'approvisionnement d'un total de 3,7 millions de tonnes de SAF entre 2025 et 2037 (voir Note 39.1 « Engagements donnés »).

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 2024, 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 470 millions d'euros (395 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Dans le cadre de son obligation de restitution des quotas correspondant à ses émissions, le Groupe a enregistré une dépense nette de (249) millions d'euros au 31 décembre 2024 ((203) millions d'euros au 31 décembre 2023)(voir 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 250 millions d'euros au 31 décembre 2024 (213 millions d'euros au 31 décembre 2023) (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 240 millions d'euros au 31 décembre 2024 (12 millions d'euros au 31 décembre 2023) (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 de performance 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 2023

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

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

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

A compter du 1^{er} janvier 2024, dans une logique de meilleure représentation économique de ses activités et

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

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

Ce changement de présentation a été appliqué de manière rétrospective permettant la comparabilité des états financiers sur les périodes comparatives conformément à IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs ».

Les impacts sur le tableau des flux de trésorerie du 31 décembre 2023 s'établissent comme suit :

IMPACTS SUR LE TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 2023 (en millions d'euros)	Tableau de flux de trésorerie publié	Changement de présentation	Tableau de flux de trésorerie retraité
Coût de la dette nette	–	347	347
Autres éléments non monétaires	(71)	132	61
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	3 574	479	4 053
Variation des autres actifs et autres passifs	(89)	2	(87)
Variation du besoin en fonds de roulement	(449)	2	(447)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'EXPLOITATION	3 125	481	3 606
Intérêts reçus	–	223	223
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT	(3 240)	223	(3 017)
Intérêts payés	–	(704)	(704)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	(285)	(704)	(989)

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

NOTE 4 ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

4.1 Événements significatifs intervenus au cours de la période

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

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

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

Cession de KLM Equipment Services B.V.

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

Au 31 décembre 2024, cette cession s'est traduite par les impacts suivants dans les comptes consolidés du Groupe :

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

Remboursement anticipé d'obligations OCEANE

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

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

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

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

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

restantes ont été remboursées par anticipation. Ce montant résiduel de remboursement équivaut à 2 654 942 obligations.

A l'issue de ces deux opérations, il n'y a plus d'obligations de type OCEANE en circulation au 31 décembre 2024.

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

Air France-KLM et Air France:

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

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

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

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

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

KLM:

En avril 2023, KLM avait signé une ligne de crédit renouvelable d'un montant de 1,0 milliard d'euros liée à des indicateurs de performance ESG avec une échéance initiale à 2027 et comprenant deux options d'extension d'un an. En avril 2024, une option d'extension d'un an a été levée portant l'échéance à 2028.

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

Emission d'obligations pour 650 millions d'euros:

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

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

Rachat de deux souches obligataires:

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

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

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

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

Acquisition d'une participation minoritaire dans le capital de SAS AB

Le 3 octobre 2023, le groupe Air France-KLM avait 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.

Après l'obtention d'autorisations réglementaires en Europe et aux États-Unis, le Groupe Air France-KLM a donc finalisé le 28 août 2024 l'acquisition d'une participation minoritaire de 19,90 % dans le capital de SAS AB.

Les membres du consortium (qui comprend également Castlake L.P. au nom de certains fonds ou affiliés, Lind Invest ApS et l'État danois) détiennent désormais une participation agrégée de 86,4 % dans le capital de SAS AB (à l'exclusion de la reprise par l'État danois en tant que créancier de SAS et conformément aux plans de restructuration de SAS), après avoir investi 1,2 milliard de dollars US dans l'entreprise, dont 475,0 millions de dollars US en actions ordinaires et 725,0 millions de dollars US en obligations convertibles sécurisées de premier rang.

Le Groupe Air France-KLM a quant à lui investi un total de 144,5 millions de dollars US (soit environ 133 millions d'euros) dans SAS AB, dont 109,5 millions de dollars US en actions ordinaires (soit environ 101 millions d'euros) et 35,0 millions de dollars US (soit environ 32 millions d'euros) en obligations convertibles sécurisées de premier rang.

Au 31 décembre 2024, cette acquisition s'est donc traduite par les impacts suivants dans le tableau de flux de trésorerie consolidé du Groupe :

- l'acquisition des titres de SAS AB pour un montant de 88 millions d'euros présentée dans le "flux de trésorerie lié aux opérations d'investissement" du tableau des flux de trésorerie consolidé (et compte tenu du dépôt déjà versé en 2023 pour un montant total de 13 millions d'euros) ;
- l'acquisition des obligations convertibles sécurisées de premier rang pour un montant de 32 millions d'euros présentée dans le "flux de trésorerie lié aux opérations de financement" du tableau des flux de trésorerie consolidé.

Après analyse des caractéristiques de la transaction incluant celle du pacte d'actionnaires, le Groupe n'a pas le contrôle de SAS AB, ni au sens du droit européen de la

concurrence, ni au sens d'IFRS 10. En revanche et bien qu'ils restent des concurrents sur le plan commercial, le Groupe Air France-KLM remplit les critères d'IAS 28 pour comptabiliser SAS AB selon la méthode de la mise en équivalence et ce, depuis la date d'acquisition.

Restructuration de l'offre domestique au départ d'Orly et des centres d'appels

Dans le cadre de la poursuite de la transformation nécessaire au renfort de sa compétitivité, la société Air France avait présenté le 18 octobre 2023, aux instances représentatives du personnel, le projet d'adaptation de son offre domestique au départ de Paris à horizon 2026.

La finalité étant que la compagnie Air France opère l'ensemble de ses vols domestiques et internationaux au départ du hub de Paris-Charles de Gaulle (à l'exception de la délégation de services publics sur les liaisons Air France de/vers la Corse, qui restera assurée depuis Paris-Orly), la compagnie Transavia devenant quant à elle l'opérateur de référence du Groupe Air France au départ de l'aéroport de Paris-Orly.

L'accord de Rupture Conventionnelle Collective (RCC) intégrant également un dispositif fin de carrière (DFC) présenté par la Direction dans le cadre de ce projet a été signé majoritairement par les organisations syndicales représentatives le 9 février 2024.

Conformément au calendrier de cet accord, la période de recueil des candidatures est intervenue au cours quatrième trimestre 2024, donnant lieu à la constitution d'une provision pour restructuration au 31 décembre 2024.

En complément, le management d'Air France a présenté le projet d'évolution de l'activité de ses centres d'appels (Customer Contact), donnant également lieu à la constitution d'une provision pour restructuration au 31 décembre 2024.

Au titre de ces réorganisations, la société a comptabilisé une charge nette de 49 millions d'euros au 31 décembre 2024 en autres produits et charges non-courants, dont 60 millions d'euros de provisions restructuration et (11) millions d'euros de reprise de provisions sur engagements de retraite (voir Note 11 "Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants").

4.2 Événements postérieurs à la clôture

Mesures visant à améliorer la performance opérationnelle et financière de KLM

Le 29 janvier 2025, KLM a annoncé la suppression de 250 emplois portant exclusivement sur des postes non opérationnels. Toutes les parties prenantes travaillent à un plan détaillé qui sera discuté avec les instances représentatives du personnel. Sans pouvoir le garantir à ce stade, KLM a pour objectif d'éviter les départs forcés.

Cet événement n'a pas eu d'impact sur les états financiers consolidés de 2024.

NOTE 5 ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Le 1^{er} février 2024, KLM a cédé sa filiale détenue à 100 % KLM Equipment Services B.V. à TCR International N.V. (TCR). Les impacts de la cession sont détaillés dans la Note 4.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période ».

Le 3 octobre 2023, le groupe Air France-KLM avait 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. Après l'obtention d'autorisations réglementaires en Europe et aux États-Unis, le Groupe Air France-KLM a donc finalisé le 28 août 2024 l'acquisition d'une participation minoritaire de 19,90 % dans le capital de SAS AB. Les impacts de la transaction sont détaillés dans la Note 4.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période ».

Aucune acquisition ni cession significative n'avait eu lieu au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2023.

NOTE 6 INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité (Note 6.1)

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

Le Groupe est organisé autour des secteurs suivants :

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

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

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

Information par secteur géographique (Note 6.2)

Activité par zone de destination

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 indemnisations 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 2024

(en millions d'euros)	Notes	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires transport	6.2	25 166	–	3 104	–	–	28 270
Chiffre d'affaires autres ⁽¹⁾		1 130	5 085	(32)	290	–	6 473
Chiffre d'affaires intersecteurs		(24)	(2 999)	(3)	(260)	–	(3 286)
Chiffre d'affaires externe		26 272	2 086	3 069	30	–	31 457
Autres produits de l'activité		–	–	–	–	2	2
Produits des activités ordinaires		26 272	2 086	3 069	30	2	31 459
EBITDA		3 403	508	300	33	–	4 244
Résultat d'exploitation courant		1 421	170	3	7	–	1 601
Résultat des activités opérationnelles		1 290	169	3	4	–	1 466
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		(34)	9	–	6	–	(19)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers		–	–	–	–	(874)	(874)
Impôts		–	–	–	–	(84)	(84)
RÉSULTAT NET		1 256	178	3	10	(958)	489
TOTAL ACTIF		18 276	6 118	2 902	131	8 728	36 155
Passifs sectoriels		11 330	2 083	2 139	2	5 161	20 715
Passifs financiers, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres		–	–	–	–	15 440	15 440
TOTAL PASSIF		11 330	2 083	2 139	2	20 601	36 155
Investissements corporels et incorporels		(2 848)	(527)	(353)	–	–	(3 728)
Amortissements de l'exercice		(2 100)	(364)	(332)	(26)	–	(2 822)
Autres éléments non monétaires		9	(12)	2	(10)	(3)	(14)

(1) Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement CE261 (voir les Principes Comptables).

Les actifs non répartis d'un montant de 8,7 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 4,8 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 0,2 milliard d'euros (voir la Note 25) et les actifs financiers dérivés pour 0,4 milliard d'euros (voir la Note 35).

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 5,2 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 2,6 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 2023 retraité ⁽¹⁾

(en millions d'euros)	Notes	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires transport	6.2	24 560	–	2 689	–	–	27 249
Chiffre d'affaires autres ⁽²⁾		1 101	4 242	(49)	263	–	5 557
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		17 203	5 065	2 139	161	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		(2 983)	(362)	(203)	(3)	–	(3 551)
Amortissements de l'exercice		(2 029)	(294)	(283)	(25)	–	(2 631)
Autres éléments non monétaires		74	(2)	4	(14)	(1)	61

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

(2) Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement CE261 (voir les Principes Comptables).

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.

6.2 Informations par secteur géographique

Activité par zone de destination

CHIFFRE D'AFFAIRES EXTERNE DU TRANSPORT AÉRIEN PAR DESTINATION

Période close au 31 décembre 2024

(en millions d'euros)	Notes	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	6.1	1 326	5 938	1 885	3 228	6 256	2 602	3 931	25 166
Transavia	6.1	133	2 757	–	214	–	–	–	3 104
TOTAL TRANSPORT		1 459	8 695	1 885	3 442	6 256	2 602	3 931	28 270

Période close au 31 décembre 2023

(en millions d'euros)	Notes	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	6.1	1 395	5 736	1 903	3 284	6 041	2 742	3 459	24 560
Transavia	6.1	140	2 352	–	197	–	–	–	2 689
TOTAL TRANSPORT		1 535	8 088	1 903	3 481	6 041	2 742	3 459	27 249

NOTE 7 CHARGES EXTERNES

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2024	2023
Carburant avions	(6 737)	(7 133)
SAF	(170)	(172)
Quotas de CO ₂ ⁽¹⁾	(249)	(203)
Affrètements aéronautiques	(497)	(551)
Redevances aéronautiques	(2 048)	(1 908)
Commissariat	(919)	(829)
Achat d'assistance en escale	(2 032)	(1 856)
Achats et consommations d'entretien aéronautique	(3 320)	(2 549)
Frais commerciaux et de distribution	(1 060)	(1 029)
Autres frais	(2 063)	(1 909)
TOTAL	(19 095)	(18 139)

(1) A partir de 2024, les compagnies aériennes peuvent prétendre à des indemnités basées sur leur usage de SAF sur les vols à destination et au départ de l'Espace économique européen. Les quotas de CO₂ à recevoir en 2025 au titre de l'année 2024 dans le cadre des indemnités liées à l'utilisation du SAF (faisant partie du système européen d'échange de quotas d'émission) n'ont pas été pris en compte car la directive européenne n'est pas encore publiée à la date d'arrêté des comptes.

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)	2024	2023
Salaires et traitements	(6 623)	(5 948)
Autres charges sociales	(1 231)	(1 108)
Charges de retraite à cotisations définies	(1 003)	(896)
Charges de retraite à prestations définies	(164)	(152)
Coûts du personnel intérimaire	(274)	(240)
Charge d'intéressement et de participation	(78)	(192)
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	(2)	(35)
Autres	(86)	(79)
TOTAL	(9 461)	(8 650)

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 ».

Tous les principaux régimes de retraite de KLM aux Pays-Bas sont qualifiés de régimes à cotisations définies.

Charges relatives aux paiements fondés sur des actions

En 2023, les charges relatives aux paiements fondés sur des actions s'élevaient à (35) millions d'euros (incluant les charges sociales) et étaient principalement liées au plan d'actionnariat salarié proposé à l'ensemble des salariés du groupe Air France-KLM.

EQUIVALENT TEMPS PLEIN DE LA PÉRIODE ⁽¹⁾

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	2024	2023
Pilotes	9 047	8 560
Personnel navigant commercial	22 547	21 844
Personnel au sol	46 656	45 088
Personnel intérimaire	2 480	2 314
TOTAL	80 730	77 806

(1) Les calculs sont effectués selon la méthode de la double pondération (temps de présence sur la période et temps de travail).

NOTE 9 AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2024	2023
Production capitalisée	1 353	1 066
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(2)	(32)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	24	71
Autres	142	37
TOTAL	1 517	1 142

En 2024, la ligne "autres" inclut notamment des indemnités transactionnelles reçues de fournisseurs visant à compenser les dommages opérationnels supportés par le Groupe.

NOTE 10 AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2024	2023
AMORTISSEMENTS		
Immobilisations incorporelles	(168)	(160)
Immobilisations aéronautiques	(1 215)	(1 084)
Autres immobilisations corporelles	(182)	(178)
Droits d'utilisation	(1 257)	(1 208)
Sous total	(2 822)	(2 630)
DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS		
Stocks	(9)	(3)
Créances	48	18
Provisions	140	119
Sous total	179	134
TOTAL	(2 643)	(2 496)

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)

	2024	2023
Cession-bail	8	4
Autres cessions aéronautiques	29	28
Cessions de matériels aéronautiques	37	32
Charges de restructuration	(55)	(2)
Autres	(117)	(65)
Autres produits et charges non courants	(172)	(67)

Période close au 31 décembre 2024

Cessions de matériels aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par un produit de 8 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 584 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Autres cessions aéronautiques

L'impact des autres cessions aéronautiques s'explique essentiellement par une opération de refinancement réalisée sur un B777 chez KLM ayant généré un produit de 16 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Autres produits et charges non courants

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

d'un contrat et la provision constatée par Air France dans le cadre de la restructuration de l'offre domestique au départ d'Orly, et des centres d'appels pour 49 millions d'euros (se référer à la Note 4 "Événements significatifs").

Période close au 31 décembre 2023

Cessions de matériels aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'était 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'expliquait 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.

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)

	2024	2023
Produits des valeurs mobilières de placement	138	131
Autres produits financiers	165	122
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	303	253
Intérêts sur passifs financiers	(327)	(419)
Intérêts sur dettes de loyers	(292)	(259)
Intérêts intercalaires capitalisés	52	40
Autres éléments non monétaires	(23)	70
Autres produits et charges financiers	(41)	(32)
Charges d'intérêts	(631)	(600)
Coût de l'endettement financier net	(328)	(347)
Résultat de change	(219)	127
Instruments financiers	(9)	2
Dotation nette aux provisions	(12)	(11)
Désactualisation des provisions	(280)	(205)
Autres	(26)	(96)
Autres produits et charges financiers	(546)	(183)
TOTAL	(874)	(530)

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.

En 2023, le prêt garanti par l'État français a été remboursé en totalité, générant un impact net positif de 10 millions d'euros en résultat financier. Il se 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 2024, le résultat de change inclut une perte de change latent de (201) millions d'euros composée principalement :

- d'une perte de (221) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;

- d'un gain de 24 millions d'euros sur la dette nette dont une perte de (20) millions d'euros au titre du dollar US, un gain de 26 millions d'euros au titre du yen japonais, un gain de 7 millions d'euros au titre du franc suisse et d'un gain de 11 millions d'euros sur d'autres devises ;

- d'une perte de (3) millions d'euros sur les autres actifs et passifs, principalement liée au dollar US sur des comptes de ressource en fonds de roulement.

Au 31 décembre 2023, le résultat de change incluait principalement 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 ;
- et d'une perte de (35) millions d'euros sur les autres actifs et passifs, principalement liée au dollar US sur les comptes de ressource en fond de roulement.

Désactualisation des provisions

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants s'élève à 7,3 % en 2024 contre 5,5 % en 2023 (voir Note 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)

	2024	2023
(Charge)/produit d'impôt courant et autres taxes	(31)	(58)
Variation des différences temporaires	(74)	(354)
(Utilisation/désactivation)/activation des déficits fiscaux	21	248
(Charge)/produit d'impôt différé	(53)	(106)
TOTAL	(84)	(164)

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 2024.

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 conservé une position d'impôt différé actif

stable à 456 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 465 millions au 31 décembre 2023. La position d'impôts différés pour pertes fiscales a été portée à 746 millions (contre 707 millions au 31 décembre 2023).

Groupe fiscal néerlandais

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt sur les sociétés est de 25,80 % en 2024. 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. Ainsi, la position d'impôts différés pour pertes fiscales a donc été portée à 314 millions au 31 décembre 2024 (contre 332 millions au 31 décembre 2023).

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2024	2023
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	–	56
Éléments recyclables du résultat global	21	30
Éléments non recyclables du résultat global	1	(2)
<i>Instruments de capitaux propres</i>	2	–
<i>Retraites</i>	(1)	(2)
TOTAL	22	84

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)

	2024	2023
Résultat avant impôt	592	1 147
Taux d'impôt applicable en France	25,83 %	25,83 %
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	(153)	(296)
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(5)	7
Éléments non déductibles ou non imposables	(3)	(2)
Activation / (limitation) des impôts différés non reconnus	94	135
Impact de la CVAE	(4)	(1)
Autres	(13)	(7)
IMPÔT	(84)	(164)
Taux d'impôt réel	14,2 %	14,3 %

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 2024.

13.4 Variations des impôts différés au cours de la période

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement et autres	31 décembre 2024
Immobilisations aéronautiques	(990)	(101)	–	–	–	(1 091)
Droits d'utilisation	(1 023)	(320)	–	–	–	(1 343)
Actifs de retraite	27	1	–	–	–	28
Passifs financiers	494	65	2	–	–	561
Dettes de loyers	817	225	33	–	–	1 075
Titres de transport émis non utilisés	138	(63)	–	–	–	75
Débiteurs et créditeurs divers	26	(39)	(14)	–	(7)	(34)
Provisions	305	71	(1)	–	–	375
Charges financières déductibles	43	8	–	–	–	51
Autres	(187)	80	2	–	–	(105)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 048	20	–	–	–	1 068
IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIF/ (PASSIF) NETS	698	(53)	22	–	(7)	660

(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

Groupe fiscal français

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français s'élèvent à 746 millions d'euros avec pour base 2 888 millions d'euros au 31 décembre 2024. Au 31 décembre 2023, le montant s'élevait à 707 millions d'euros pour une base de 2 737 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 456 millions d'euros (465 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Groupe fiscal néerlandais

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du groupe fiscal néerlandais s'élèvent à 314 millions d'euros avec pour base 1 217 millions d'euros au 31 décembre 2024. Au 31 décembre 2023, le montant s'élevait à 332 millions d'euros avec pour base 1 287 millions d'euros. Cette diminution s'explique par la consommation sur la période d'impôts différés sur pertes fiscales.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal néerlandais est un actif net de 196 millions d'euros (216 millions d'euros d'actif net au 31 décembre 2023).

13.5 Actifs d'impôt différé non reconnus

(en millions d'euros)	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	2 222	574	1 568	405
Pertes fiscales	11 894	3 072	11 685	3 018
TOTAL	14 116	3 646	13 253	3 423

Groupe fiscal français

Au 31 décembre 2024, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 3 572 millions d'euros (soit une base de 13 829 millions d'euros), dont 2 998 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 574 millions au titre des différences temporaires.

Au 31 décembre 2023, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'était traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt 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.

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)

	2024	2023
Résultat net – part du groupe	317	934
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	(73)	(72)
Dividende payé ⁽¹⁾	–	(90)
Résultat net de base – part du groupe	244	772

(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 avait 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 avait été assimilé à un paiement de dividende et a donc été comptabilisé au sein des capitaux propres du Groupe conformément aux principes IFRS. Il avait 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)

	2024	2023
Résultat net de base – part du groupe	244	772
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles et amortissements de la composante capitaux propres	23	31
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	267	803

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

Nombre moyen pondéré :

	2024	2023
■ d'actions ordinaires émises	262 769 869	1 795 295 188
■ d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat et autres actions propres achetées	(125 749)	(908 063)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	262 644 120	1 794 387 125
Nombre d'actions potentiellement dilutives	21 198 607	174 382 295
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	283 842 727	1 968 769 420

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

Suite au remboursement de 452 millions d'euros d'OCEANE réalisé le 25 mars 2024 (voir Note 4.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la

période"), le nombre d'actions potentielles dilutives liées à l'OCEANE 2026 en circulation a été réduit de 4 966 518 actions à 472 580 actions.

Les obligations restantes en circulation pour un montant de 48 millions d'euros dont l'échéance était le 25 mars 2026 ont été remboursées en numéraire le 10 mai 2024 suite à l'exercice de l'option de remboursement anticipé par l'émetteur de l'obligation dans les conditions prévues par le Règlement des OCEANE 2026. Ces obligations restantes ont été remboursées par anticipation. Ce montant résiduel de remboursement équivaut à 2 654 941 obligations.

A l'issue de ces deux opérations, il n'y a plus d'obligations OCEANE en circulation au 31 décembre 2024.

Le nombre d'actions potentiellement dilutives lié aux obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions existantes s'établit à 19 996 070 actions au 31 décembre 2024.

En complément des opérations sur l'OCEANE décrites ci-dessus, la moyenne pondérée des actions potentiellement dilutives s'élève à 21 198 607 au 31 décembre 2024.

La conversion potentielle de ces instruments et ces effets sur le résultat n'ont, en revanche, pas été pris en compte au 31 décembre 2024 pour déterminer le résultat dilué par action. En effet les actions ordinaires potentielles en découlant auraient eu pour effet d'augmenter le bénéfice par action.

Au 31 décembre 2024, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à 0,93 euro et le résultat net dilué par action ressort à 0,93 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	2024			2023		
	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	22	–	22	20	–	20
Autres	5	–	5	5	–	5
TOTAL	226	–	226	224	–	224

15.2 Variation de la valeur nette des goodwill

Au 31 décembre	2024	2023
(en millions d'euros)		
Solde en début de période	224	225
Variation de la conversion	2	(1)
SOLDE EN FIN DE PÉRIODE	226	224

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
VALEUR BRUTE			
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
Acquisitions/Augmentations	–	195	195
Cessions	(2)	(7)	(9)
Transfert	(3)	(1)	(4)
Autres	–	2	2
Montant au 31 décembre 2024	260	2 479	2 739
AMORTISSEMENTS			
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)
Amortissements/Dépréciations de la période	(1)	(167)	(168)
Reprises sur cessions	–	2	2
Transfert	4	–	4
Montant au 31 décembre 2024	(9)	(1 580)	(1 589)
VALEUR NETTE			
Au 31 décembre 2023	253	875	1 128
Au 31 décembre 2024	251	899	1 150

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 2023	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
Acquisitions	798	1 943	457	3 198	33	53	215	21	322	3 520
Cessions	(1 282)	–	(241)	(1 523)	(17)	(19)	(1)	(49)	(86)	(1 609)
Couverture de change	–	(108)	–	(108)	–	–	–	–	–	(108)
Transfert	1 237	(1 713)	173	(303)	61	12	(111)	32	(6)	(309)
Écart de conversion	–	–	–	–	1	2	–	–	3	3
Autres	(45)	65	3	23	–	–	3	(5)	(2)	21
31 décembre 2024	18 450	1 918	2 902	23 270	2 877	1 092	297	1 088	5 354	28 624
AMORTISSEMENTS										
1 ^{er} janvier 2023	(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)
Amortissements de la période	(1 051)	–	(107)	(1 158)	(89)	(43)	–	(50)	(182)	(1 340)
Reprises sur cessions	725	–	158	883	10	18	–	28	56	939
Transfert	(36)	–	(126)	(162)	–	–	–	–	–	(162)
Ecart de conversion	–	–	–	–	–	(2)	–	–	(2)	(2)
Autres	(4)	–	–	(4)	(1)	–	–	–	(1)	(5)
31 décembre 2024	(10 071)	–	(852)	(10 923)	(2 087)	(853)	–	(881)	(3 821)	(14 744)
VALEUR NETTE										
31 décembre 2023	8 037	1 731	1 733	11 501	792	218	191	230	1 431	12 932
31 décembre 2024	8 379	1 918	2 050	12 347	790	239	297	207	1 533	13 880

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)

	2024	2023
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	3 195	3 114
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	322	258
Acquisition d'immobilisations incorporelles	195	176
Variation des passifs sur immobilisations	16	3
TOTAL	3 728	3 551

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 1 419 millions d'euros au 31 décembre 2024 (1 738 millions d'euros au 31 décembre 2023).

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 libellé 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 2023	2 751	2 031	599	47	5 428
Nouveaux contrats	834	401	86	26	1 347
Modifications de contrats	183	(168)	36	5	56
Transfert	(3)	471	–	–	468
Amortissements	(627)	(435)	(130)	(16)	(1 208)
Autres	–	(135)	–	–	(135)
31 décembre 2023	3 138	2 165	591	62	5 956
Nouveaux contrats	1 223	470	103	17	1 813
Modifications de contrats	355	172	110	2	639
Transfert	(3)	511	–	(1)	507
Amortissements	(681)	(435)	(125)	(17)	(1 258)
Autres	(1)	(64)	–	–	(65)
31 décembre 2024	4 031	2 819	679	63	7 592

Hors opérations de cessions bail réalisées sur la période, la ligne "nouveaux contrats" comprend 823 millions d'euros liés à des contrats portant sur des avions de nouvelle génération (contre 155 millions d'euros au 31 décembre 2023). La ligne "modifications de contrats" comprend 143 millions d'euros liés à des contrats portant sur des avions de nouvelle génération (contre 47 millions d'euros au 31 décembre 2023).

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)

	2024	2023
Loyers variables	64	32
Loyers court terme	195	175
Loyers faible valeur	22	17
TOTAL	281	224

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

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2024			2023		
	Non Courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers – Avions	3 834	780	4 614	2 796	682	3 478
Dettes de loyers – Recharges aéronautiques	115	61	176	79	49	128
Dettes de loyers – Immobilier	712	103	815	655	80	735
Dettes de loyers – Autres	53	15	68	50	18	68
Intérêts courus non échus	–	23	23	1	19	20
TOTAL – DETTES DE LOYERS	4 714	982	5 696	3 581	848	4 429

Afin de financer leurs investissements dans des avions de nouvelle génération, Air France a également conclu des contrats de locations assortis de clauses spécifiques liées au respect de critères environnementaux. Le montant s'établit au 31 décembre 2024 à 497 millions d'euros, comptabilisé sur la ligne "dette de loyers avions".

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

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats	Remboursement	Écart de conversion	Autres	31 décembre 2024
Dettes de loyers – Avions	3 478	1 607	(693)	225	(3)	4 614
Dettes de loyers – Recharges aéronautiques	128	105	(64)	6	1	176
Dettes de loyers – Immobilier	735	194	(116)	1	1	815
Dettes de loyers – Autres	68	19	(18)	–	(1)	68
Intérêts courus non échus	20	–	–	–	3	23
TOTAL	4 429	1 925	(891)	232	1	5 696

(en millions d'euros)	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 – Recharges 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

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

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
N+1	1 278	1 096
N+2	1 081	898
N+3	923	721
N+4	736	609
N+5	610	466
Au delà de 5 ans	2 643	2 028
TOTAL	7 271	5 818
Dont :		
■ Principal	5 696	4 429
■ Intérêts	1 575	1 389

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 ».

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

Variations de la période

(en millions d'euros)	Réseau	Maintenance	Commissariat aérien	Autres	Total
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
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(34)	9	(2)	8	(19)
Distribution de dividendes	(1)	–	–	(3)	(4)
Variation de périmètre	101	–	1	–	102
Autres variations	1	2	(1)	–	2
Variation de juste valeur	4	–	–	–	4
Écart de conversion	–	2	–	–	2
31 décembre 2024	73	59	56	28	216

Participation minoritaire dans le capital de SAS AB (Réseau)

Le 28 août 2024, le Groupe Air France-KLM a finalisé l'acquisition d'une participation minoritaire de 19,90% dans le capital de SAS AB.

Le Groupe a ainsi investi un total de 144,5 millions de dollars US (soit environ 133 millions d'euros) dans SAS AB, dont 109,5 millions de dollars US en actions ordinaires (soit environ 101 millions d'euros).

Après analyse des caractéristiques de la transaction incluant celle du pacte d'actionnaires, le Groupe n'a pas le contrôle de SAS AB, ni au sens du droit européen de la concurrence, ni au sens d'IFRS 10. En revanche et bien qu'ils restent des concurrents sur le plan commercial, le Groupe Air France-

KLM remplit les critères d'IAS 28 pour comptabiliser SAS AB selon la méthode de la mise en équivalence et ce, depuis la date d'acquisition (Voir la Note 4.1 "Événements significatifs intervenus au cours de l'exercice").

Maintenance

Aux 31 décembre 2024 et 2023, 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 % avait été classée en actifs disponible à la vente dans l'attente du paiement étalé sur plusieurs années.

Au 31 décembre 2024, Air France-KLM a reçu 24 millions d'euros correspondant à la vente de 5% des titres. La tranche restante de 10% demeure comptabilisée au sein de actifs disponibles à la vente, dans l'attente du paiement (voir Note 27 « Actifs détenus en vue de la vente »).

Les 20 % restants, ont été quant à eux, 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 2024, le Groupe Servair reste comptabilisé 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 30,0 % 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 2024 et 2023, 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	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Actifs sectoriels	18 108	16 912	6 020	4 986	2 551	2 095	8 220	9 855
Passifs sectoriels	(11 062)	(11 835)	(2 041)	(1 989)	(1 894)	(1 787)	(19 902)	(18 237)
ACTIFS (PASSIFS) NETS SECTORIELS	7 046	5 077	3 979	2 997	657	308	(11 682)	(8 382)

La valeur recouvrable des actifs nets des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 30 septembre 2024 sur la base d'un plan cible à cinq ans du Groupe, présenté par la Direction au Conseil d'administration début décembre 2024. 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 gains de productivité qui permettront d'absorber la hausse des coûts liée à des facteurs externes et aux tensions 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 de nouvelle génération représenteront jusqu'à 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 tonne par kilomètre transportée en 2030 sur les scopes 1 et 3.3 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	2025	2026	2027	2028	2029
Prix du quotas de CO ₂ (EUR/tonne)	68	71	73	75	78
Prix du carburant d'aviation durable (EUR/tonnes métriques)	1 672	1 970	1 815	1 773	1 742
Prix du carburant avant couverture (USD/tonnes métriques)	690/702	701/712	715/727	724/730	726/727

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.

Au 31 décembre	Réseau		Maintenance		Transavia	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
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 %

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).

Par ailleurs, le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital du secteur (WACC), identique sur chacun des métiers :

Coût du capital

	2024	2023
Coût des fonds propres	10,1%	12 %
Coût marginal de la dette après impôt	3,3%	3,9%
PONDÉRATIONS, FONDS PROPRES/DETTE CIBLE		
Fonds propres	47 %	42 %
Dette	53 %	58 %
COUT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL APRES IMPÔT	6,5%	7,4%

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 2023).

Le Groupe a réalisé les tests de sensibilité suivants :

- 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.

Les métiers Réseau et Transavia ne sont pas sensibles à ces paramètres. Les résultats le sont plus pour l'activité de la maintenance. Pour cette UGT toutefois, les actifs testés sont essentiellement constitués d'immobilisations corporelles, incluant pools de pièces détachées ainsi que les moteurs de rechange, et de stocks. La valeur

comptable de ces actifs aéronautiques ne serait alors pas remise en cause eu égard à leur valeur de marché et notamment dans le contexte actuel des difficultés d'approvisionnement qui persistent.

Toutefois, le Groupe ne réalise pas de test de sensibilité aux projections sur les capacités produites (siège-kilomètres offerts) car une réduction de capacités entraîne généralement une hausse de recettes unitaires venant compenser l'effet négatif de la réduction. Il ne teste pas non plus la sensibilité au prix du carburant compte tenu d'une pratique observée sur le secteur de répercussion de l'impact sur les prix de vente des billets d'avion, ni au prix du SAF étant donné sa capacité jusqu'ici démontrée à l'intégrer dans ses tarifs de vente.

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	2024			2023		
	Courant	Non courant	Dont nantis ou bloqués ⁽³⁾	Courant	Non courant	Dont nantis ou bloqués ⁽³⁾
(en millions d'euros)						
INSTRUMENTS DE CAPITAUX PROPRES ⁽¹⁾						
Instruments de capitaux propres ⁽²⁾	–	56	–		52	
Instruments de capitaux propres en juste valeur par résultat global	–	40	–	–	38	–
Instruments de capitaux propres en juste valeur par compte de résultat	–	16	–	–	14	–
ACTIFS FINANCIERS À LA JUSTE VALEUR PAR RÉSULTAT ⁽¹⁾						
Valeurs mobilières de placement	1 046	–	260	1 097	–	207
Obligations	115	944	161	150	816	155
ACTIFS FINANCIERS AU COÛT AMORTI						
Dépôts liés aux contrats de location	8	90	–	7	93	–
Dépôts liés aux passifs financiers	1	96	–	1	106	–
Autres prêts et dépôts	20	215	–	37	224	–
Valeur brute	1 190	1 401	421	1 292	1 291	362
Dépréciation en début d'exercice	–	(29)	–	–	(26)	–
Dotation de l'exercice	–	(6)	–	–	(5)	–
Utilisation/Reprise	–	2	–	–	2	–
Autres	–	1	–	–	–	–
Dépréciation en fin d'exercice	–	(32)	–	–	(29)	–
TOTAL	1 190	1 369	421	1 292	1 262	362

(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.

(2) Voir Tableau de variation des instruments de capitaux propres ci-dessous.

(3) Dont 365 millions d'euros à fin décembre 2024 (361 millions d'euros à fin décembre 2023) dans le cadre du litige de législation anti-trust dans les secteurs du fret aérien (voir Note 30.1.4 "Litiges en matière de législation anti-trust dans les secteurs du fret aérien").

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 2024							
GOL Linhas Aéreas ⁽¹⁾	1	1 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	1 BRL	Décembre 2024
Kenya Airways	13	7,8 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	ND ⁽²⁾	Décembre 2024
Autres	42	–	–	–	–	–	–
TOTAL	56						
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						

(1) Société cotée

(2) Non disponible

VARIATION DES INSTRUMENTS DE CAPITAUX PROPRES

(en millions d'euros)	Instrument réévalué par OCI	Instrument réévalué par P&L	Total
Montant au 31 Décembre 2022	36	9	45
Acquisition monétaire	4	4	8
Variation de juste valeur	-	1	1
Autres	(2)	-	(2)
Montant au 31 Décembre 2023	38	14	52
Acquisition monétaire	1	2	3
Variation de juste valeur	1	-	1
Autres	-	-	-
Montant au 31 Décembre 2024	40	16	56

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 2024, le montant des créances déléguées s'élève à 74 millions d'euros (contre 80 millions d'euros au 31 décembre 2023) et est inclus dans la ligne « dépôts liés aux autres passifs financiers ». L'emprunt associé s'élève à 64 millions d'euros au 31 décembre 2024 (contre 68 millions d'euros 2023).

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		
(en millions d'euros)	2024	2023
Pièces de rechanges aéronautiques	994	889
Autres approvisionnements	197	192
Encours de production	32	27
Valeur brute	1 223	1 108
Dépréciation en début d'exercice	(255)	(252)
Dotation de l'exercice	(28)	(16)
Reprise de dépréciation	19	13
Écart de conversion	(1)	-
Reclassement	1	-
Dépréciation en fin d'exercice	(264)	(255)
VALEUR NETTE	959	853

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)

	2024	2023
Compagnies aériennes	212	231
Autres clients :		
■ Réseau	886	1 032
■ Maintenance	1 010	964
■ Loisir	69	82
■ Autres	37	51
Valeur brute	2 214	2 360
Dépréciation en début d'exercice	(208)	(231)
Dotation de l'exercice	(14)	(10)
Utilisation/Reprise	62	27
Écart de conversion	(7)	6
Reclassement	4	-
Dépréciation en fin d'exercice	(163)	(208)
VALEUR NETTE	2 051	2 152

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 (en millions d'euros)	2024		2023	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	231	–	223	–
État (y compris crédits d'impôts)	173	–	162	–
Quotas de CO ₂	256	214	242	153
Charges constatées d'avance	265	–	262	–
Débiteurs divers	340	–	236	–
Valeur brute	1 265	214	1 125	153
Dépréciation en début d'exercice	(5)	–	(5)	–
Dotation de l'exercice	(1)	–	–	–
Autres	1	–	–	–
Dépréciation en fin d'exercice	(5)	–	(5)	–
TOTAL	1 260	214	1 120	153

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 (en millions d'euros)	2024		2023	
	Total	Dont nantis ou bloqués	Total	Dont nantis ou bloqués
SICAV (actifs – instruments de dettes)	1 442	7	2 450	7
Dépôts (actifs – instruments de dettes) et comptes à termes	1 543	–	1 887	50
Caisses et banques	1 844	–	1 857	–
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 829	7	6 194	57
Concours bancaires	–	–	(13)	–
TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	4 829	7	6 181	57

NOTE 27 ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le poste « Actifs détenus en vue de la vente » inclut 10 % 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 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.

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

Compte tenu de ces opérations et au 31 décembre 2024, 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 2024, 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 2023.

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	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
État français	73 520 630	73 520 630	28,0	28,0	27,5	28,4
État néerlandais	24 000 000	24 000 000	9,1	9,1	13,3	10,3
CMA CGM	23 134 825	23 134 825	8,8	8,8	12,8	8,0
China Eastern Airlines	12 023 544	12 023 544	4,6	4,6	6,7	6,3
Salariés et anciens salariés	8 101 493	8 461 524	3,1	3,2	3,0	3,4
Delta Air Lines	7 340 118	7 340 118	2,8	2,8	4,1	3,8
SPAAK ⁽¹⁾	2 241 065	2 241 065	0,9	0,8	1,2	1,0
Actions détenues par le groupe	111 642	143 608	–	0,1	–	–
Public	112 296 552	111 904 555	42,7	42,6	31,4	38,8
TOTAL	262 769 869	262 769 869	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 2024, 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 2024, le groupe Air France-KLM détient 111 642 actions d'autocontrôle d'une valeur de 27 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.

(en millions d'euros)		Notes	31 décembre 2023	Rembour- sement Nominal	Émission Nominal	Variation monétaire - Coupons	Variation non monétaire	31 décembre 2024
Titres Super Subordonnés 2021	Nominal	28.3.1	–	–	–	–	–	–
	Coupons		–	–	–	–	–	–
Titres Super Subordonnés 2023	Nominal	28.3.2	727	–	–	–	–	727
	Coupons		42	–	–	(51)	53	44
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 À DURÉE INDÉTERMINÉE – PART ATTRIBUABLE AUX PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE			1 076	–	–	(71)	73	1 078
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	–	–	(34)	35	16
Titres Super Subordonnés Novembre 2023	Nominal	28.6.3	1 493	–	–	–	–	1 493
	Coupons		8	–	–	(96)	101	13
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS – PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE			2 524	–	–	(160)	166	2 530
Total des flux de trésorerie		5.2.5		–	–	(231)		

(en millions d'euros)			31 décembre 2022	Rembour- sement Nominal	Émission Nominal	Variation monétaire – Coupons	Variation non monétaire	31 décembre 2023
Notes								
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 À 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 » (voir Note 31.3 "Aides financières de l'État français").

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 avait 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 avait 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 avait permis 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 avait 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).

Le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 51 millions d'euros et au 31 décembre 2024 et le solde du coupon couru s'élève à 44 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 2024 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	2024	2023
Réserve légale		70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies ⁽¹⁾		(430)	(529)
Réserves sur instruments dérivés ⁽¹⁾	28.5	(74)	6
Réserves sur instruments de capitaux propres ⁽¹⁾		(56)	(58)
Réserves sur sociétés mises en équivalence		4	–
Autres réserves		(10 469)	(11 348)
Résultat net – propriétaires de la société mère		317	934
TOTAL		(10 638)	(10 925)

(1) Après impôt différé.

Au 31 décembre 2024, 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 2023	Variation de la juste valeur	Recyclage	31 décembre 2024	Rubrique affectée par le recyclage
Carburant	(100)	(82)	66	(116)	Charges externes
Taux	137	26	(55)	108	Coût de l'endettement
Change – Exploitation	(12)	118	(24)	82	Autres produits et charges
Change – Passifs financiers	1	3	(7)	(3)	Autres charges financières
Change – Investissements	30	(11)	–	19	
Chiffre d'affaires	(51)	(178)	22	(207)	Chiffre d'affaires
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(3)	21	–	18	
Impôts différés	4	–	21	25	Impôts sur le résultat
TOTAL	6	(103)	23	(74)	

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 avait 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 2024 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 avait 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.

Le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 34 millions d'euros et au 31 décembre 2024 et le solde du coupon couru s'élève à 16 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 avait 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

Le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 96 millions d'euros et au 31 décembre 2024 et le solde du coupon couru s'élève à 13 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 2024, compte tenu des conditions financières, les régimes de retraite au Royaume-Uni et au Canada se retrouvent en situation de surplus selon la norme IAS19 pour un montant de 66 millions d'euros (contre 45 millions d'euros au 31 décembre 2023).

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)*

	2024	2023
Solde en début de période	45	39
(Charge)/produit de la période	(1)	(1)
Paiement des prestations et cotisations aux fonds	10	10
Reclassement	4	–
Revalorisation à la juste valeur	5	(3)
Écart de conversion	3	–
SOLDE EN FIN DE PÉRIODE	66	45

Passifs de retraite

	Avantages du personnel
<i>(en millions d'euros)</i>	
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
Dotations de l'exercice	154
Reprises de l'exercice	(63)
Revalorisation à la juste valeur	(95)
Écart de conversion	2
Reclassement	3
Montant au 31 décembre 2024	1 686
<i>Dont : non courant</i>	1 686

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 2024, la couverture des engagements par les réserves est de 68 % contre 61 % en 2023.

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 2024, les deux plans français présentés ci-avant représentent 67 % de l'engagement du Groupe (tout comme en 2023) et 45 % des actifs des plans de retraites du Groupe contre 46 % en 2023.

29.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2023 et 2024.

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	2024	2023
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	2,00 %	2,20 %
Royaume-Uni – Duration 20 ans	3,25 %	3,15 %

- 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	2024	2023
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	3,30 %	3,20 %
Royaume-Uni – Duration 20 ans	5,45 %	4,60 %

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 2024, 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 2,90 % pour le Groupe au 31 décembre 2024, contre 3,79 % au 31 décembre 2023 ;
 - le taux de revalorisation des rentes est de 2,43 % pour le Groupe au 31 décembre 2024, contre 2,53 % au 31 décembre 2023.

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 2024	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2023
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	51	54
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(49)	(52)

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 2024	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2023
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(224)	(239)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	257	279

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 2024	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2023
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	39	41
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(37)	(38)

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 2024	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2023
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	16	19
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(15)	(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 2024 et au 31 décembre 2023 :

	Au 31 décembre 2024					Au 31 décembre 2023				
	Pays-Bas	France	UK	Autres	Total	Pays-Bas	France	UK	Autres	Total
(en millions d'euros)										
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	211	1 947	531	107	2 796	206	1 872	503	131	2 712
Coût des services et administratifs	10	84	3	3	100	6	76	3	3	88
Charge d'intérêt	8	61	24	5	98	7	69	24	6	106
Modifications, liquidations et réductions de plans	–	(11)	–	–	(11)	–	(2)	–	–	(2)
Liquidations de régimes	–	–	–	–	–	–	–	–	(14)	(14)
Prestations payées	(21)	(88)	(31)	(15)	(155)	(19)	(82)	(28)	(9)	(138)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	(6)	(42)	(3)	–	(51)	(6)	(27)	(3)	–	(36)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	1	(37)	(50)	3	(83)	3	41	9	(8)	45
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	15	2	3	–	20	15	–	10	2	27
Écart de conversion et autres	(1)	(3)	25	3	24	(1)	–	13	(4)	8
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	217	1 913	502	106	2 738	211	1 947	531	107	2 796
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	–	1 836	502	69	2 407	–	1 881	531	74	2 486
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	217	77	–	37	331	211	66	–	33	310
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	–	532	576	48	1 156	–	509	544	64	1 117
Rendement réel des actifs	–	28	(16)	5	17	–	41	38	2	81
Cotisations de l'employeur	–	33	10	–	43	–	33	11	–	44
Liquidations de régimes	–	–	–	–	–	–	–	–	(14)	(14)
Prestations payées par les actifs	–	(86)	(31)	(5)	(122)	–	(52)	(28)	(6)	(86)
Écart de conversion et autres	–	(1)	27	(1)	25	–	1	11	2	14
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	–	506	566	47	1 119	–	532	576	48	1 156
Engagements financés d'avance	–	–	64	2	66	–	–	45	–	45
Engagements provisionnés	(217)	(1 407)	–	(61)	(1 685)	(211)	(1 415)	–	(59)	(1 685)
Montant net reconnu	(217)	(1 407)	64	(59)	(1 619)	(211)	(1 415)	45	(59)	(1 640)
Coût des services et administratifs	10	84	3	3	100	6	76	3	3	88
Charge (produit) d'intérêts	8	44	(2)	2	52	6	50	(3)	1	54
Modifications, liquidations et réductions de plans	–	(11)	–	–	(11)	–	(2)	–	–	(2)
Écart actuariels reconnus en compte de résultat	12	1	–	–	13	10	–	–	–	10
Charge de la période	30	118	1	5	154	22	124	–	4	150

Modifications, réductions et liquidations de régimes

Au 31 décembre 2024

Au 31 décembre 2024, une provision a été comptabilisée dans le cadre de la restructuration de l'offre domestique au départ d'Orly, et des centres d'appel (se référer à la Note 4 "Événements significatifs"), engendrant une modification des régimes de retraite concernés pour un montant total de 11 millions d'euros.

Au 31 décembre 2023

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

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

- une opération de rachat d'annuités pour le plan au Canada (qui demeurait un plan à prestation définie au 31 décembre 2023 comptabilisé au 31 décembre 2023) ;
- une opération d'achat de police d'assurance partiel pour le fonds de pension en Grande-Bretagne (qui demeurait un plan à prestation définie au 31 décembre 2023 comptabilisé au 31 décembre 2023).

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

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 2024		Fonds investis au 31 décembre 2023	
	France	Autres	France	Autres
Actions	18	6	22	16
Obligations	54	36	51	29
Immobilier	–	2	–	4
Autres	28	56	27	51
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 37 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2025. La *duration* moyenne pondérée de l'obligation est de 8,92 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 note 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 éléments 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	Restructu- ration	Litiges	Provision pour restitution de quotas de CO ₂	Autres	Total
Montant au 1^{er} janvier 2023	3 836	161	192	426	142	132	4 889
<i>Dont : non courant</i>	3 496	147	–	397	–	109	4 149
<i>courant</i>	340	14	192	29	142	23	740
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
Dotations de l'exercice	–	8	74	65	254	6	407
Reprises pour utilisation	(159)	(29)	(62)	(103)	(217)	(10)	(580)
Reprises de provisions devenues sans objet	–	–	(7)	(16)	–	(3)	(26)
Nouveau contrat/ Modification de contrat	459	15	–	–	–	19	493
Écart de conversion	220	1	–	–	–	1	222
Désactualisation	267	8	–	–	–	4	279
Autres	(17)	5	–	2	–	5	(5)
Montant au 31 décembre 2024	4 572	169	87	464	250	132	5 674
<i>Dont : non courant</i>	4 163	153	–	69	–	108	4 493
<i>courant</i>	409	16	87	395	250	24	1 181

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 6,8 % au 31 décembre 2024 contre 7,3 % au 31 décembre 2023 (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

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.

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.

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. Les audiences se sont tenues les 18 et 19 avril 2024. L'avocat général a rendu ses conclusions le 5 septembre 2024 et préconisé le rejet du pourvoi. L'arrêt de la Cour de justice de l'Union Européenne devrait être rendu en 2025. Au 31 décembre 2024, le Groupe a maintenu une provision de 365 millions d'euros pour le montant total des amendes (incluant les intérêts). Des actifs financiers d'un même montant sont nantis (Voir Note 22, "Autres actifs financiers").

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 désignés « Vrachtliegers ». 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 Vrachtliegers 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).

Au 31 décembre 2024, la provision s'établit à 22 millions d'euros (tout comme au 31 décembre 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 encore en cours aux Pays-Bas et en Norvège. Les sociétés du Groupe et les autres compagnies aériennes concernées continuent à s'opposer vigoureusement à ces procédures civiles.

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.

La procédure d'appel se déroulera devant la Cour d'Appel de Paris du 29 septembre au 27 novembre 2025.

Litiges sur les Aides d'État

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

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

Comme pour la plupart des décisions concernant les compagnies aériennes bénéficiant d'une aide d'État dans le cadre de la crise de la Covid 19, les décisions de la Commission européenne accordant les mesures de soutien à Air France et à KLM ont fait l'objet de procédures d'annulation engagées par Ryanair. Le 20 décembre 2023 et le 7 février 2024, le Tribunal de l'Union européenne a annulé les décisions de la Commission européenne mentionnées ci-dessus. Ces annulations se sont faites sur l'unique motif d'une détermination erronée du bénéficiaire de ces aides, celui-ci devant être, d'après le Tribunal, le Groupe en lui-même. Air France-KLM, Air France, KLM et la Commission européenne ont formé des pourvois en annulation devant la Cour de justice de l'Union européenne contre les arrêts du Tribunal. La Cour de justice de l'Union européenne doit encore se prononcer sur ces pourvois.

L'incertitude persiste quant aux conséquences juridiques et financières de l'annulation des décisions d'approbation des aides d'État jusqu'à l'obtention d'un arrêt définitif des juridictions de l'Union.

Il est rappelé que le Groupe a procédé au cours des exercices 2022 et 2023 et en vertu du cadre juridique applicable, au remboursement de l'intégralité des aides d'État susmentionnées et qui étaient grevées des engagements et contraintes précitées (engagements, mesures comportementales, application des intérêts). En conséquence, Air France-KLM, Air France et KLM sont donc totalement libérées des engagements et contraintes précitées qui étaient liées à ces aides de recapitalisation Covid-19. Les conséquences indirectes potentielles de l'annulation de l'approbation des aides d'État (sous réserve d'un succès éventuel des pourvois précités) pourraient inclure une demande de récupération des avantages non remboursés de la part des autorités françaises, limitée dans certains cas aux seuls intérêts d'illégalité.

La Commission européenne a approuvé, à nouveau, le 10 juillet 2024, les aides au renforcement de la liquidité du Groupe dans une décision unique confirmant leur compatibilité avec le droit de l'Union. Cette nouvelle décision n'a pas d'impact sur les pourvois précités.

Enfin, comme elle l'a fait dans des cas similaires, la Commission européenne peut également décider, le cas

échéant, d'entamer une procédure d'examen formelle sur les mesures de recapitalisation au cours de laquelle le Groupe veillera à défendre au mieux ses intérêts.

En janvier 2025, Air France-KLM a été informée du dépôt par Ryanair d'un recours devant le Tribunal administratif de Paris contre l'État français à la suite des arrêts d'annulation précités du Tribunal de l'Union européenne. La demande de Ryanair vise à ce que l'État doive récupérer tout avantage accordé par l'État dont il est allégué qu'il n'aurait pas encore été remboursé auquel s'ajouteraient des intérêts d'illégalité. Le Groupe apportera son soutien à l'État dans le cadre de sa défense.

Si la Cour de justice de l'Union européenne annulait les arrêts précités du Tribunal de l'Union européenne, ce recours de Ryanair deviendrait sans objet.

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

NOTE 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		2024			2023		
		Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
(en millions d'euros)	Notes						
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	31.1.1	123	–	123	128	–	128
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	31.1.2	398	–	398	405	–	405
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	31.2.1	–	–	–	–	498	498
Obligations liées au développement durable	31.2.2	1 000	–	1 000	1 000	–	1 000
Autres emprunts obligataires	31.2.3	1 078	515	1 593	1 381	300	1 681
Dettes de location avec option d'achat avantageuse		3 527	642	4 169	3 475	418	3 893
Autres emprunts	31.4	1 127	421	1 548	1 148	330	1 478
Intérêts courus non échus		1	114	115	1	118	119
TOTAL – PASSIFS FINANCIERS		7 254	1 692	8 946	7 538	1 664	9 202

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 2024 à :

- 581 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne «Autres emprunts» ;
- 1122 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne «Dettes de location avec option d'achat avantageuse».

VARIATION DU PASSIF FINANCIER

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2023	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2024
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	31.1.1 & 31.1.2	533	–	–	(12)	–	521
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	31.2.1	498	–	(500)	–	2	–
Obligations liées au développement durable	31.2.2	1 000	–	–	–	–	1 000
Autres emprunts obligataires	31.2.3	1 681	650	(753)	15	–	1 593
Dettes de location avec option d'achat avantageuse		3 893	660	(441)	10	47	4 169
Autres emprunts	31.4	1 478	299	(236)	2	5	1 548
Intérêts courus non échus		119	–	–	–	(4)	115
TOTAL		9 202	1 609	(1 930)	15	50	8 946

(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
Prêts garantis par les États français et néerlandais	31.3	2 606	–	(2 500)	–	(106)	–
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

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 123 millions d'euros au 31 décembre 2024, 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 2029. 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 398 millions d'euros au 31 décembre 2024.

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 au 31 décembre 2024 s'élevait 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, a été effectué au 25 mars 2024 sur demande des porteurs. Air France-KLM pouvait 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.

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

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

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

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

À l'issue de ces deux opérations, il n'y a plus d'obligation OCEANE en circulation au 31 décembre 2024.

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 (TKT).

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 2024.

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, le versement d'une prime de 750 euros par obligation payable à la date de maturité ;
- pour la tranche 2, une augmentation du coupon de 0,375 % par an pour les coupons dont le paiement interviendra le 31 mai 2027 et le 31 mai 2028.

31.2.3 Autres emprunts obligataires

Obligataire	Date d'émission	Montant émis (en millions)	Montant émis en euros (en millions)	Montant restant à rembourser en euros (en millions)	Date de maturité	Coupon
Obligataire \$ émise en 2016 ⁽¹⁾	15 déc. 2016	\$ 145	€ 146	€ 146	15 déc. 2026	4,35 %
Obligataire € émise en 2020	16 jan. 2020	€ 750	€ 750	€ 515	16 jan. 2025	1,875 %
Obligataire € émise en 2021	1 juil. 2021	€ 300	€ 300	€ 0	1 juil. 2024	3,00 %
Obligataire € émise en 2021	1 juil. 2021	€ 500	€ 500	€ 282	1 juil. 2026	3,875 %
Obligataire € émise en 2024	23 mai 2024	€ 650	€ 650	€ 650	23 mai 2029	4,625 %
Total				€ 1 593		

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

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

Emission d'obligations pour 650 millions d'euros :

Le 23 mai 2024, Air France-KLM a réalisé l'émission d'obligation d'un montant nominal de 650 millions d'euros avec une maturité de 5 ans portant intérêt au taux de 4,625% par an dans le cadre de son programme *Euro Medium Term Notes*. Le produit de l'émission a été utilisé pour finaliser l'opération de rachat d'obligation lancée le 13 mai 2024, tel que décrit dans le paragraphe ci-dessous :

Rachat de deux souches obligataires :

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

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

Sur ces deux tranches, des obligations existantes pour un montant nominal total de 452,7 millions d'euros,

représentant 36,2% des obligations existantes en circulation, ont été apportées à l'offre de rachat et 452,7 millions d'euros ont été acceptés pour rachat, dont 234,8 millions d'euros d'obligations 2025 et 217,9 millions d'euros d'obligations 2026.

Par conséquent, le montant nominal total de ces obligations existantes restant en circulation après la réalisation de l'offre de rachat sera de 797,3 millions d'euros, dont 515,2 millions d'euros d'obligations 2025 et 282,1 millions d'euros d'obligations 2026.

Remboursement de l'emprunt obligataire d'une montant de 300 millions d'euros émis en 2021

Le 1^{er} juillet 2024, Air France-KLM a remboursé l'emprunt obligataire, arrivé à maturité, d'un montant de 300 millions d'euros, souscrit en 2021.

Remboursement de l'emprunt obligataire d'une montant de 750 millions d'euros émis en 2020

Le 16 janvier 2025, Air France-KLM a remboursé le montant restant de l'emprunt obligataire, arrivé à maturité, d'un montant de 515 millions d'euros, souscrit en 2020.

31.3 Aides financières de l'État français

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.

L'évolution des Titres Super Subordonnés 2021 est détaillée dans la Note 28.3.1 « Titres Super Subordonnés 2021 ».

31.4 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2024	2023
VCRP et emprunts hypothécaires	1 336	1 265
Autres emprunts	212	213
TOTAL	1 548	1 478

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 (12) 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 2024 à 581 millions d'euros.

31.5 Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2024	2023
Échéances en		
N+1	2 065	2 089
N+2	1 848	1 866
N+3	823	2 013
N+4	1 132	755
N+5	1 481	1 082
Au delà de 5 ans	3 188	3 263
TOTAL	10 537	11 068
Dont :		
■ Principal	8 946	9 202
■ Intérêts	1 591	1 866

Au 31 décembre 2024, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 373 millions d'euros pour l'exercice 2025, 753 millions d'euros pour les exercices 2026 à 2029, et 465 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2024, 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, 2021 et 2024 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)

	2024	2023
Euro	7 003	7 513
Dollar US	652	574
Franc Suisse	409	416
Yen	882	699
TOTAL	8 946	9 202

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 SAF, entre autres).

Air France-KLM et Air France

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

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

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

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

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

Le montant total disponible pour le Groupe au 31 décembre 2024 s'élève à 2,5 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 2024 et 2023 ;
- par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires.

Toutefois, les montants estimés aux 31 décembre 2024 et 2023 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	2024		2023	
	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée
<i>(en millions d'euros)</i>				
Titres à durée indéterminée	521	451	533	444
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	–	–	498	492
Obligations liées au développement durable	1 000	1 090	1 000	1 104
Autres emprunts obligataires	1 593	1 602	1 681	1 654
Dettes de location avec option d'achat avantageuse	4 169	5 106	3 893	4 694
Autres emprunts	1 378	1 371	1 475	1 470
Autres passifs financiers	285	285	122	122
TOTAL – PASSIFS FINANCIERS	8 946	9 905	9 202	9 980

NOTE 32 DETTE NETTE

Au 31 décembre			
(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Passifs financiers courants et non courants	31	8 946	9 202
Dettes de loyers courantes et non courantes	19	5 696	4 429
Intérêts courus non échus	31 & 19	(138)	(138)
Dépôts relatifs aux passifs financiers	22	(97)	(107)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	22	(98)	(100)
Impact des dérivés devise/dettes		(45)	(1)
Passifs financiers (I)		14 264	13 285
Trésorerie et équivalent trésorerie	26	4 829	6 194
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	22	1 046	1 097
Obligations	22	1 057	966
Concours bancaires courant	26	–	(13)
Liquidités nettes (II)		6 932	8 244
DETTE NETTE (I-II)		7 332	5 041

Au 31 décembre 2024, les liquidités nettes comprennent 428 millions d'euros (contre 419 millions d'euros au 31 décembre 2023) nantis ou bloqués (voir Notes 22 "Autres actifs financiers" et 26 "Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires").

Par ailleurs, le Groupe s'est engagé à maintenir un niveau de trésorerie dans certaines filiales opérationnelles. Au 31 décembre 2024, cela représente un montant total de 725 millions d'euros (contre 625 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Au 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023 retraité ⁽¹⁾
Dettes nettes à l'ouverture		5 041	6 337
Flux de trésorerie libre d'exploitation	37.1	(446)	(922)
Intérêts payés et reçus	37.1	379	481
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 & 28.6	231	92
Émission nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'État Français	28.3.2	–	(727)
Remboursement des titres subordonnés à l'État Français	28.3.1	–	595
Acquisition de titres SAS (société mise en équivalence)	4.1	88	–
Autres achats de titres		5	–
Titres subordonnés – Participations ne donnant pas le contrôle (Apollo)	28.6	–	(1 991)
Augmentation de capital – Participations ne donnant pas le contrôle (Apollo)	28.6	–	(9)
Augmentation de capital réservée aux employés	28.1	–	(35)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	4.1	(32)	–
Nouveaux/modifications contrats de location	19	1 925	1 265
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global		156	(124)
Effet des dérivés sur la dette nette		(45)	23
Effet du taux d'intérêt effectif sur prêts avec l'État Français		–	(106)
Variation de la conversion en résultat		10	(34)
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		–	11
Autres variations non monétaires de la dette nette		20	94
DETTE NETTE À LA CLÔTURE		7 332	5 041

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

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.

Dans le cadre des refacturations de Miles entre les partenaires du programme, la marge réalisée sur les ventes de Miles aux autres partenaires du programme est rapportée immédiatement au résultat.

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)	2024	2023
Flying Blue	831	802
BlueBiz	75	97
TOTAL	906	899

Au 31 décembre 2024, le montant correspondant aux points de fidélisation (Miles) du programme Flying Blue prévus d'être utilisés est de 831 millions d'euros, après prise en compte d'un taux de rédemption.

Le programme Flying Blue se décompose de la manière suivante :

Flying Blue – Produits différés

(en millions d'euros)	2024	2023
Au 1^{er} janvier	802	792
Accumulation « Revenu différé »	486	419
Rédemption « Reconnaissance du revenu »	(457)	(409)
Au 31 décembre	831	802

NOTE 34 AUTRES PASSIFS

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2024		2023	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	469	413	412	637
Taxes aériennes	879	–	908	–
Dettes sociales	1 409	328	1 991	597
Passifs sur immobilisations	47	9	56	7
Produits constatés d'avance	982	29	919	32
Avances et acomptes reçus	576	–	464	–
Dettes diverses	306	125	252	103
TOTAL	4 668	904	5 002	1 376

Les produits constatés d'avance sont principalement liés aux contrats de l'activité Maintenance (Voir note 39.3 Carnet de commandes).

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 2024, 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	27	22	5	–	–	–	–
		Passif	(115)	(110)	(5)	–	–	–	–
Instruments dérivés – Taux	35.2	Actif	78	27	6	2	–	2	41
		Passif	(21)	–	–	(3)	–	–	(18)
Instruments dérivés change – Dette	35.3	Actif	36	19	11	5	1	–	–
		Passif	–	–	–	–	–	–	–
Instruments dérivés change – Operating	35.3	Actif	93	62	31	–	–	–	–
		Passif	(22)	(17)	(5)	–	–	–	–
Instruments dérivés change – Achat d'avion	35.3	Actif	137	100	16	12	4	3	2
		Passif	(9)	(8)	(1)	–	–	–	–
Instruments dérivés – Crédit carbone	35.4	Actif	19	19	–	–	–	–	–
		Passif	(2)	(2)	–	–	–	–	–
Instruments dérivés – Autres		Actif	53	–	–	53	–	–	–
		Passif	–	–	–	–	–	–	–
TOTAL		ACTIF	443	249	69	72	5	5	43
		PASSIF	(169)	(137)	(11)	(3)	–	–	(18)

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 2023, 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	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.

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 1^{er} 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 2024		Échéances entre 1 et 5 ans						
(en millions d'euros)	Nominal	Échéances -1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	Mtm ⁽¹⁾
OPÉRATIONS D'EXPLOITATION EN COUVERTURE DE FLUX FUTURS								
Achats à terme	54	54	–	–	–	–	–	1
Options	2 835	2 507	328	–	–	–	–	(71)
Autres	278	241	37	–	–	–	–	–
Sous total	3 167	2 802	365	–	–	–	–	(70)
Créances/dettes sur couvertures carburant	–	–	–	–	–	–	–	(18)
TOTAL	3 167	2 802	365	–	–	–	–	(88)
Prix après couverture dollar/tonne (*)	–	797	–	–	–	–	–	–

(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 2024.

Au 31 décembre 2023		Échéances entre 1 et 5 ans						
(en millions d'euros)	Nominal	Échéances -1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	Mtm ⁽¹⁾
OPÉRATIONS D'EXPLOITATION EN COUVERTURE DE FLUX FUTURS								
Swap	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	–	858	–	–	–	–	–	–

(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 :

	2024		2023	
	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	387	(418)	220	(228)

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 2024 (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	2 539		561	230	109	31	70	1 538	53
Swap de taux	2 112	Passifs financiers	561	130	59	31	70	1 261	59
Options	427	Passifs financiers	–	100	50	–	–	277	(6)
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	34		22	12	–	–	–	–	4
Swap de taux	34	N/A	22	12	–	–	–	–	4
TOTAL	2 573		583	242	109	31	70	1 538	57

(1) Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

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 transactions	45		12	21	12	–	–	–	1
Swap de taux	45	N/A	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.

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	2024		2023	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
(en millions d'euros)				
Passifs financiers à taux fixe	10 744	12 136	9 862	11 518
Passifs financiers à taux variable	3 780	2 388	3 665	2 009
Passifs financiers sans taux	(260)	(260)	(242)	(242)
Total Passifs financiers	14 264	14 264	13 285	13 285
Liquidités nettes à taux fixe	2 046	2 046	2 560	2 560
Liquidités nettes à taux variable	3 715	3 715	4 430	4 430
Liquidités nettes sans taux	1 171	1 171	1 254	1 254
Total Liquidités nettes	6 932	6 932	8 244	8 244
Dette nette à taux fixe	8 698	10 090	7 302	8 958
Dette nette à taux variable	65	(1 327)	(765)	(2 421)
Dette nette sans taux	(1 431)	(1 431)	(1 496)	(1 496)
TOTAL – DETTE NETTE	7 332	7 332	5 041	5 041

Les éléments constitutifs des passifs financiers et des liquidités nettes sont détaillés en Note 32 « Dette nette ».

Au 31 décembre 2024, les liquidités sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie comme au 31 décembre 2023.

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 17 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2024, contre 20 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2023.

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 2024, 78 % 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 10 %, le dollar américain pour 7 % et le franc suisse pour 5 % (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 2024 (en millions d'euros)	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	3 013		1 963	1 050	–	–	–	–	71
Options de change	1 656	N/A	1 043	613	–	–	–	–	31
Achats à terme	1 010	N/A	632	378	–	–	–	–	53
Ventes à terme	347	N/A	288	59	–	–	–	–	(13)
Couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur	3 343		2 353	334	240	137	108	171	128
Achats à terme	2 904	Engagements hors bilan	1 945	303	240	137	108	171	137
Ventes à terme	439	Engagements hors bilan	408	31	–	–	–	–	(9)
Couverture des flux de trésorerie sur dettes	177		31	–	146	–	–	–	2
Achats à terme	31	N/A	31	–	–	–	–	–	–
Cross Currency Swap	146	Passifs financiers	–	–	146	–	–	–	2
Couverture de la juste valeur des dettes	453		139	133	103	78	–	–	22
Achats à terme	453	Dettes de loyers	139	133	103	78	–	–	22
Opérations sur dettes qualifiées en juste valeur par résultat	189		118	56	15	–	–	–	12
Achats à terme	189	N/A	118	56	15	–	–	–	12
TOTAL	7 175		4 604	1 573	504	215	108	171	235

(1) Mtm = marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Au 31 décembre 2023 (en millions d'euros)	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)
Cross Currency Swap	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.

Sensibilité des couvertures de change

La contre-valeur en euros des actifs et passifs monétaires est présentée ci-dessous :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Actifs monétaires		Passifs monétaires	
	2024	2023	2024	2023
Dollar US	1 165	1 161	5 613	4 995
Livre sterling	47	86	16	20
Yen	27	19	866	723
Franc suisse	12	11	414	425
Autres	15	21	21	10

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 (en millions d'euros)	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(178)	(148)	10	(28)	(83)	(68)
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	676	559	(79)	(42)	(12)	(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

(en millions d'euros)

	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	174	85	3	(6)	81	74
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(595)	(441)	40	50	11	14

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 2024, le Groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO₂ de la manière suivante :

Au 31 décembre 2024

(en millions d'euros)

Au 31 décembre 2024		Échéances	Échéances					
(en millions d'euros)	Nominal	- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	Mtm (1)
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	240	235	5	–	–	–	–	17
Achat à terme	240	235	5	–	–	–	–	17
TOTAL	240	235	5	–	–	–	–	17

(1) Mtm = marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Au 31 décembre 2023

(en millions d'euros)

Au 31 décembre 2023		Échéances						
(en millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	Mtm ⁽¹⁾
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs		12	12	–	–	–	–	(3)
Achat à terme		12	12	–	–	–	–	(3)
TOTAL		12	12	–	–	–	–	(3)

(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.

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 :

		Niveau 1 – cours cotés et disponibilités		Niveau 2 – modèle interne avec paramètres observables		Niveau 3 – modèle interne avec paramètres non-observables		Total	
Au 31 décembre									
(en millions d'euros)	Notes	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Instruments de capitaux propres	22	42	33	14	19	–	–	56	52
Instruments de dettes	22	1 062	1 002	1 007	1 061	34	–	2 103	2 063
Instruments dérivés actifs	35	–	–	443	270	–	–	443	270
Équivalents de trésorerie	26	–	–	2 985	4 337	–	–	2 985	4 337
Caisses et banques	26	1 844	1 857	–	–	–	–	1 844	1 857
TOTAL ACTIFS		2 948	2 892	4 449	5 687	34	–	7 431	8 579
Instruments dérivés passifs	35	–	–	(169)	(195)	–	–	(169)	(195)
Concours bancaires	26	–	(13)	–	–	–	–	–	(13)
TOTAL PASSIFS		–	(13)	(169)	(195)	–	–	(169)	(208)

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

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre			2023
(en millions d'euros)	Notes	2024	retraité ⁽¹⁾
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		3 496	3 606
Investissements corporels et incorporels	18	(3 728)	(3 551)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		678	867
Flux de trésorerie libre d'exploitation	32	446	922
Paievements exceptionnels réalisés/(reçus) ⁽²⁾		1 095	346
Intérêts (payés) et reçus	32	(379)	(481)
Paievements de dettes de loyers	19	(891)	(833)
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté		271	(46)

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

(2) Les paiements exceptionnels réalisés/(reçus), retraités du flux de trésorerie libre d'exploitation pour le calcul du flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté correspondent au remboursement des charges sociales, des cotisations retraites et des taxes sur les salaires différés pendant la période du Covid-19, voir Note 37.3 « Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement ».

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			
<i>(en millions d'euros)</i>			
	Notes	2024	2023 retraité ⁽¹⁾
Variation des provisions sur restructuration		(6)	(109)
Variation des provisions pour retraite et actifs de retraite		93	55
Variation des autres provisions		(98)	77
Modification des plans de retraites	29.3	(11)	(2)
Paielements fondés sur des actions		3	33
Autres		5	7
TOTAL AUTRES ÉLÉMENTS NON MONÉTAIRES		(14)	61
Perte de valeur sur la flotte		–	1
TOTAL – PERTES DE VALEUR		–	1

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

37.3 Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement

Au 31 décembre			
<i>(en millions d'euros)</i>			
	Notes	2024	2023 retraité ⁽¹⁾
(Augmentation)/diminution monétaire des stocks	23	(111)	(135)
(Augmentation)/diminution monétaire des créances clients	24	163	(330)
Augmentation/(diminution) monétaire des dettes fournisseurs		148	(23)
Augmentation/(diminution) monétaire des billets émis non utilisés		250	130
Augmentation/(diminution) monétaire des miles du programme de fidélisation	33	7	(2)
Variation monétaire des autres actifs	25	(202)	(214)
Variation monétaire des autres passifs	34	(734)	127
VARIATION DE LA RESSOURCE EN FONDS DE ROULEMENT		(479)	(447)

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

La ligne « Variation monétaire des autres passifs » est impactée par le remboursement de charges sociales différées pendant la période Covid (1 095 millions d'euros en 2024 et 346 millions d'euros en 2023).

Les écarts entre les différents postes de bilan et les variations monétaires indiquées dans ce tableau sont principalement liés aux effets du change.

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		
<i>(en millions d'euros)</i>		
	2024	2023
Année N+1	2 505	1 496
Année N+2	2 398	2 853
Année N+3	3 682	2 706
Année N+4	3 087	3 743
Année N+5	2 064	2 612
Au-delà de 5 ans	661	1 825
TOTAL	14 397	15 235

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

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 31 décembre 2024 a diminué de 19 unités par rapport au 31 décembre 2023, du fait des 19 livraisons sur la période, et s'élève à 191 appareils.

Calendrier de livraison au 31 décembre 2024

	Année de livraison						
Type avion	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
FLOTTE LONG COURRIER – PASSAGE							
A350	6	8	13	12	14	3	56
B787	4	–	–	–	–	–	4
FLOTTE LONG COURRIER – CARGO							
A350F	–	–	4	3	1	–	8
FLOTTE MOYEN COURRIER							
A220	13	8	6	–	–	–	27
A320 Neo / A321 Neo	9	17	33	32	5	–	96
TOTAL	32	33	56	47	20	3	191

NOTE 39 AUTRES ENGAGEMENTS

39.1 Engagements donnés

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2024	2023
Engagements d'achats/ souscription titres	–	11
Engagements de locations d'avions, non encore mis en service	1 253	1 421
Engagements sur la cession des titres Servair	97	97
Avals, cautions et garanties donnés	393	389
Passifs financiers garantis par des actifs nantis ou hypothéqués	5 547	5 215
Autres engagements	180	248

Engagements donnés soumis à conditions variables non valorisés

Suite à l'acquisition de SAS AB (Voir note 4.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période"), les membres du Consortium ont convenu de dispositions spécifiques permettant à Air France-KLM d'augmenter sa participation de manière à devenir un actionnaire de contrôle après un minimum de deux ans et sous réserve, entre autres, de certaines conditions réglementaires et de performances financières.

- Neste : le contrat porte sur 0,85 million de tonnes de SAF sur la période 2025 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 ;
- TotalEnergies: le contrat prévoit jusqu'à 1,5 million de tonnes sur la période 2025 à 2035.

Dans le cadre de sa stratégie de décarbonation, le Groupe Air France-KLM a conclu des contrats d'approvisionnement en SAF avec les partenaires suivants :

Le détail des nantissements et sûretés réelles du Groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2024 :

(en millions d'euros)	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	–	1 150	– %
Immobilisations corporelles	5 602	13 880	40,4 %
Autres actifs financiers	625	2 559	24,4 %
TOTAL	6 227	17 589	35,4 %

39.2 Engagements reçus

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2024	2023
Avals, cautions et garanties reçus	12	97
Engagements d'achat des titres Servair	97	97

En 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, qui ont cessé en 2024.

39.3 Carnet de commandes

Contrats à long terme de l'activité Maintenance

Au 31 décembre 2024, les produits restant à comptabiliser une fois les obligations de performance satisfaites s'établissent à 7 526 millions d'euros. Le Groupe estime qu'environ 59 % 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)

	2024
Carnet de commande de la maintenance selon la définition comptable	7 526
Contrats sans obligation client	1 011
Encaissements non reconnus en chiffre d'affaires ⁽¹⁾	(202)
CARNET DE COMMANDE DU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL⁽²⁾	8 335

(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 6 « Information par secteur d'activité », le Groupe a choisi d'utiliser les exemptions prévues par IFRS 15 étant donné la durée de validité des billets d'avion et des bons de transport de fret aérien.

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)	2024	2023
Avantages du personnel à court terme	9,8	10,3
Avantages postérieurs à l'emploi	2,0	0,4
Paielements fondés sur des actions	2,8	1,8
TOTAL	14,6	12,5

La rémunération de la Présidente non-exécutive du Conseil d'Administration pour 2024 s'élève à 0,2 million d'euros.

Les jetons de présence accordés aux administrateurs, comptabilisés en charges au 31 décembre 2024 s'élèvent à 0,8 million d'euros, contre 0,8 million d'euros au 31 décembre 2023.

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)	2024	2023
ACTIF		
Créances clients	206	309
Autres actifs courants	10	17
Autres actifs non courants	2	3
TOTAL	218	329
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Titres subordonnés à durée indéterminée	1 033	1 033
Dettes fournisseurs	179	185
Autres passifs courants	232	276
Autres passifs non courants	(1)	6
TOTAL	1 443	1 500

Au 31 décembre

(en millions d'euros)	2024	2023
Chiffres d'affaires	323	322
Redevances aéronautiques	(449)	(408)
Autres frais	(10)	(22)
Services aux passagers	(310)	(343)
Autres	(225)	(235)
TOTAL	(671)	(686)

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,
- 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 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 2024 et 2023, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 358 millions d'euros et 335 millions d'euros ;

- 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 2024 et 2023, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 203 millions d'euros et 176 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 72 millions d'euros au 31 décembre 2024, contre 82 millions d'euros au 31 décembre 2023 ;

■ **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 aéroports 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 87 millions d'euros au 31 décembre 2024, contre 81 millions d'euros au 31 décembre 2023 ;

■ **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'élevaient à (20) millions d'euros ; Air France-KLM et CMA CGM ont décidé de mettre fin aux accords signés en mai 2022 à compter du 31 mars 2024. CMA CGM a quitté le Conseil d'administration d'Air France-KLM le 31 mars 2024.

■ **China Eastern Airlines**

Pour les exercices clos le 31 décembre 2024 et 2023, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élève respectivement à 12 millions d'euros et 8 millions d'euros ;

■ **Delta Air Lines**

Pour les exercices clos le 31 décembre 2024 et 2023, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élève respectivement à 191 millions d'euros et 179 millions d'euros ;

■ **États français**

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, la ligne « titres subordonnés à durée indéterminée » correspond au solde des titres subordonnés à durée indéterminée accordé par l'État français (voir Note 28.3.2 « Titres Super Subordonnés 2023 ») ;

■ **Westjet**

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, le chiffre d'affaires avec Westjet est non significatif.

NOTE 41 HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

KPMG	2024				2023			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre (en millions d'euros)								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	2,1	78 %	1,6	89 %	2,1	81 %	1,7	89 %
■ Air France-KLM S.A.	0,6		–		0,6		–	
■ Filiales intégrées globalement	1,5		1,6		1,5		1,7	
Honoraires de vérification de l'état de durabilité	0,4	15 %	–	– %	–	– %	–	– %
■ Air France-KLM S.A.	0,4		–		–		–	
Services autres que la certification des comptes ⁽¹⁾	0,2	7 %	0,2	11 %	0,5	19 %	0,2	11 %
■ Air France-KLM S.A.	0,1		–		0,2		–	
■ Filiales intégrées globalement	0,1		0,2		0,3		0,2	
TOTAL – AIR FRANCE-KLM	2,7		1,8		2,6		1,9	

PwC	2024				2023			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre (en millions d'euros)								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	1,8	75 %	1,4	100 %	1,8	95 %	1,5	100 %
■ Air France-KLM S.A.	0,6		–		0,6		–	
■ Filiales intégrées globalement	1,2		1,4		1,2		1,5	
Honoraires de vérification de l'état de durabilité	0,4	17 %	–	– %	–	– %	–	– %
■ Air France-KLM S.A.	0,4		–		–		–	
Services autres que la certification des comptes ⁽¹⁾	0,2	8 %	–	– %	0,1	5 %	–	– %
■ Air France-KLM S.A.	0,2		–		0,1		–	
■ Filiales intégrées globalement	–		–		–		–	
TOTAL – AIR FRANCE-KLM	2,4		1,4		1,9		1,5	

(1) Les services autres que la certification des comptes concernent essentiellement l'émission d'attestations et pour 2023, également le rapport sur la Déclaration de Performance Extra-Financière.

NOTE 42 PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2024, le périmètre comprend 87 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
AIR FRANCE BRAND HOUSE	France	Réseau	100	100
AIRTRADE HOLDINGS B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
AIRTRADE HOLLAND B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
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 Tchèque	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
CYGNIFIC CURACAO B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
FLYINGBLUE MILES SAS	France	Réseau	98	98
HABADO SAS	France	Réseau	100	100
HADABA B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
HOP!	France	Réseau	100	100
IASA INCORPORATED	Philippines	Réseau	100	49
INTERNATIONAL 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 LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Réseau	100	100
REGIONAL JET CENTER B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
SNC CAPUCINE BAIL	France	Réseau	100	100
SNC OTTER BAIL	France	Réseau	100	100
SODEXI	France	Réseau	65	65
STICHTING STUDENTENHUISVESTINGVLIEGVELD 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

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de droit de vote
AIR FRANCE COMPONENT ASSET MANAGEMENT	France	Maintenance	98	98
AIR FRANCE INDUSTRIE US	Etats Unis	Maintenance	100	100
AIR FRANCE KLM COMPONENT SERVICES CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AIR ORIENT SERVICES	France	Maintenance	100	100
ALPHA COMPONENT SOLUTIONS	France	Maintenance	100	100
BARFIELD INC	Etats Unis	Maintenance	100	100
BARFIELD PRECISION ELECTRONICS INC	Etats Unis	Maintenance	100	100
CRMA	France	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT	Pays-Bas	Maintenance	100	49
KLM E&M INDIA	Inde	Maintenance	100	49
KLM E&M MALAYSIA SDN BHD	Malaysie	Maintenance	100	49
KLM LINE MAINTENANCE NIGERIA LTD.	Nigeria	Maintenance	100	49
KLM UK ENGINEERING LTD.	Royaume-Uni	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 XI	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XII	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XVI	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XVII	France	Autres	100	100
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
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
WEBLOK 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
ADM BLUE SENEGAL SA	Sénégal	Réseau	40	40
SAS SCANDINAVIAN AIRLINES	Suède	Réseau	20	20
AAF SPARES LIMITED	Irlande	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
BONUS TECH SERVICES	Etats Unis	Maintenance	50	50
BONUS TECH	Etats Unis	Maintenance	50	50
IGO SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	33	33
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
SHS TECHNICS	Sénégal	Maintenance	49	49
SINGAPOUR COMPONENT SOLUTIONS PTE	Singapour	Maintenance	50	50
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
TURBINE SUPPORT INTERNATIONAL LLC	Etats Unis	Maintenance	50	50
XCELLE AMERICAS LLC	Etats Unis	Maintenance	50	50
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND	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	30	30
TERMINAL ONE GROUP ASSOCIATION	Etats-Unis	Autres	25	25

42.3 Activité conjointe

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIRFOILS ADVANCES SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	49	49