4.

Responsabilité sociétale d'entreprise : état de durabilité

4.1	**Informations générales**	**2**
4.1.1	Base de préparation	2
4.1.2	Stratégie	3
4.1.3	Gouvernance	12
4.1.4	Gestion des impacts, risques et opportunités	21
4.2	**Information environnementale**	**26**
4.2.1	Changement climatique (ESRS E1)	26
4.2.1.5	Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)	47
4.2.2	Pollution de l'air (ESRS E2)	54
4.2.3	Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)	58
4.2.4	La Taxonomie Européenne	62
4.3	**Information sociale**	**287**
4.3.1	Personnel de l'entreprise (ESRS S1)	287
4.3.2	Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)	314
4.3.3	Communautés affectées – Gestion des nuisances sonores (ESRS S3)	318
4.3.4	Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)	323
4.4	**Information de gouvernance**	**333**
4.4.1	Conduite des affaires (ESRS G1-1, G1-3 et G1-4)	333
4.4.2	Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5)	343
4.5	**Annexe**	**347**
4.6	**Rapport des auditeurs sur la certification des informations en matière de durabilité**	**368**
4.7	**Suivi de la loi 2017-399 dite loi sur le devoir de vigilance**	**372**

4.1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

4.1.1 Base de préparation

4.1.1.1 Base générale de préparation de l'état de durabilité (BP-1)

L'état de durabilité pour l'exercice 2024 a été préparé conformément à la directive de l'Union européenne 2022/2464 sur l'information durable des entreprises (la Directive dite « CSRD »), telle que transposée en France selon l'ordonnance de transposition n° 2023-1143 du 6 décembre 2023, et présente les informations annuelles en matière de durabilité d'Air France-KLM au 31 décembre 2024, conformément aux normes européennes d'information sur le développement durable (les « normes ESRS ») applicables, à l'article L. 233-28-4 du Code de commerce, et au règlement Taxonomie.

L'état de durabilité d'Air France-KLM a été préparé sur une base consolidée, sur le même périmètre que les états financiers, et inclut ses filiales exemptées de produire un état de durabilité individuel ou consolidé, notamment Air France SA et Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM).

Cet état de durabilité couvre la chaîne de valeur d'Air France-KLM, et plus particulièrement :

- l'évaluation de la matérialité des impacts, des risques et des opportunités a été réalisée sur l'ensemble de la chaîne de valeur en amont et en aval, dans les limites décrites dans la section 4.1.2.1 « Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1) » ;
- Les politiques, actions et objectifs ne s'étendent pas à la chaîne de valeur, sauf indication contraire (voir en particulier la section 4.3.2 « Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2) »).
- Les indicateurs n'incluent pas les données de la chaîne de valeur, sauf indication contraire (voir en particulier la section 4.2.3.3 « Indicateurs – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-5) »).

4.1.1.2 Publication d'informations relatives à des circonstances particulières (BP-2)

Cet état de durabilité a été établi dans le cadre de la première année d'application des dispositions de la CSRD. Air France-KLM s'est efforcée d'appliquer les exigences normatives fixées par les normes ESRS, telles qu'applicables à la date d'élaboration de l'état de durabilité, sur la base des informations disponibles dans le délai d'élaboration de cet état.

Dans ce contexte, Air France-KLM vise à améliorer continuellement ses processus de reporting en matière de durabilité. Sur la base des meilleures pratiques observées et des éventuelles recommandations futures du marché ainsi que des évolutions futures des dispositions réglementaires et normatives, Air France-KLM pourrait être amenée à revoir ses pratiques de reporting et de communication dans ses prochains états de durabilité. Ces évolutions, si elles devaient survenir, seront expliquées et justifiées avec toute la transparence requise.

Horizons temporels

Conformément au cadre d'évaluation des risques d'Air France-KLM, les horizons temporels utilisés dans l'évaluation de ses impacts, risques et opportunités (voir section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ») sont les suivants, sauf précision contraire :

- Court terme : jusqu'à dix-huit mois ;
- Moyen terme : jusqu'à cinq ans ;
- Long terme : plus de cinq ans.

Sources d'incertitude des estimations et des résultats

Ce premier état de durabilité du Groupe se caractérise par des spécificités contextuelles liées à la première année d'application des normes ESRS :

- l'absence de pratiques établies, notamment pour approfondir l'analyse des impacts, des risques et des opportunités ou la définition de seuils de matérialité (voir section 4.1.4 « Gestion des impacts, risques et opportunités » ;
- l'utilisation de limitations de périmètre et de proxies au cas par cas sur certaines données, notamment dans le cas où le Groupe n'est pas en mesure de collecter les données nécessaires au reporting, comme précisé dans les notes méthodologiques jointes aux indicateurs présentés dans les sections thématiques de l'état de durabilité.

Informations découlant d'autres lois

Conformément à l'article 66 de la loi de finances rectificative pour 2020, à la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 et à son décret du 2 novembre 2021 relatif à la Stratégie Nationale Bas Carbone (« SNBC »), des informations spécifiques ont été préparées dans l'état de durabilité d'Air France-KLM (voir section 4.2.1.5 « Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) »).

Incorporation par référence

Les informations contenues dans d'autres sections du Rapport de gestion sont incorporées par référence et identifiées comme telles dans le présent état de durabilité.

Mise en œuvre des dispositions transitoires

Air France-KLM a fait usage de toutes les dispositions transitoires pertinentes énoncées dans l'annexe C de l'ESRS 1 (« Liste des exigences de publication transitoires »), à l'exception des informations suivantes qui sont déjà incluses dans le présent état de durabilité :

- Nombre moyen d'heures de formation (voir section 4.3.1.6.7 « Indicateurs – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-13) »).

4.1.2 Stratégie

4.1.2.1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1)

La stratégie, le modèle économique et la chaîne de valeur d'Air France-KLM sont décrits en cohérence avec l'activité principale du Groupe : le transport aérien de passagers et de fret et la maintenance aéronautique.

Stratégie de développement durable

Le développement durable est une responsabilité collective et Air France-KLM s'engage à jouer son rôle. Le Groupe soutient l'adoption d'objectifs environnementaux ambitieux et plaide pour une transformation de l'industrie qui garantisse des conditions de concurrence équitables à l'échelle mondiale.

Le Groupe est conscient de l'impact du secteur aérien sur le changement climatique et a développé une politique climat qui décrit les principes pour éclairer la prise de décision au sein d'Air France-KLM, propose des leviers pour un plan de transition et fixe des objectifs pour réduire progressivement l'impact climatique de l'entreprise.

Le Plan de Transition[1] du Groupe a pour ambition de réduire les émissions en :

- adaptant ses produits, ses services et ses opérations ;
- accélérant le renouvellement de sa flotte avec des avions plus économes en carburant ;
- remplaçant progressivement les combustibles fossiles par d'autres énergies à plus faibles émissions de GES.

Air France-KLM s'engage dans sa responsabilité sociale, en prenant soin des personnes et des cultures en :

- prenant des mesures pour réduire la pollution sonore, investir dans des avions moins bruyants, élaborer et mettre en œuvre des procédures opérationnelles de réduction du bruit et collaborer avec les aéroports et le contrôle aérien pour réduire l'exposition des communautés au bruit ;
- visant à créer un environnement sûr et motivant pour ses salariés en menant des programmes de diversité et d'inclusion et en développant continuellement les compétences des salariés pour assurer le professionnalisme et l'employabilité ;
- s'efforçant d'ajouter de la valeur économique et sociale dans les zones où elle opère, en collaborant avec des partenaires locaux et en soutenant des projets qui contribuent aux générations futures et aux communautés locales grâce à ses achats.

Modèle d'entreprise : description des produits, services, marchés, clients

L'activité du Groupe rassemble les individus, les économies et les cultures et favorise la croissance économique et le progrès social.

L'ambition première d'Air France-KLM est de devenir un acteur de référence de l'aviation en Europe, soutenant l'actuelle transformation de l'industrie grâce à un Plan de Transition structuré autour de leviers incluant le renouvellement de sa flotte, l'utilisation de SAF, l'amélioration continue de ses mesures opérationnelles et l'intermodalité.

Le portefeuille d'activités du Groupe (voir section 1.3 « Activités en 2024 ») est composé d'une large gamme de services, de produits et de partenariats visant à favoriser la performance économique et la contribution sociale du Groupe.

Le modèle de création de valeur (voir chapitre 1.2.3 « Modèle de création de valeur ») met en évidence les domaines où Air France-KLM crée de la valeur et qui, grâce à ses atouts fondamentaux et à ses avantages concurrentiels uniques, permet de répondre aux défis sociétaux et environnementaux. Dans le cadre de ses activités quotidiennes, le Groupe interagit avec ses parties prenantes (collaborateurs, actionnaires, clients, fournisseurs, autorités, communautés locales et acteurs de la société civile comme les ONG, etc.), alors que ses activités et opérations ont de multiples impacts sur la société au sens large.

Chaîne de valeur

Une description détaillée de la chaîne de valeur du Groupe, couvrant à la fois les aspects en amont et en aval, est fournie ci-dessous :

Principales caractéristiques de la chaîne de valeur en amont

La chaîne de valeur amont d'Air France-KLM est composée de nombreux fournisseurs intervenant dans l'activité principale du Groupe : le transport aérien de passagers et de fret (incluant l'activité réseau – passagers et fret – et l'activité *low cost* – Transavia) et la maintenance aéronautique.

L'exploitation des services de transport aérien d'Air France-KLM s'appuie sur une solide chaîne de valeur amont, composée d'un réseau de fournisseurs et de partenaires dédiés.

Au cœur des activités d'Air France-KLM se trouve sa flotte, fournie par des constructeurs aéronautiques et des loueurs d'avions. Ces appareils constituent la pierre angulaire de ses services de transport de passagers et de fret. Pour maintenir les plus hauts standards de sécurité, les avions sont entretenus grâce à des prestataires de maintenance, de réparation et de révision (MRO). Ce service est en partie internalisé puisque le Groupe possède une activité de maintenance appelée Air France Industries & KLM Engineering & Maintenance (« AFI KLM E&M »). Ainsi, pour mener à bien cette activité, le Groupe s'appuie sur des fournisseurs de pièces de rechange, également appelés fabricants d''équipement d'origine (ou OEM).

L'approvisionnement en carburant et en SAF est un élément essentiel pour les compagnies aériennes. Air France-KLM travaille en étroite collaboration avec les fournisseurs de carburant et de SAF pour assurer un approvisionnement régulier et suffisant en carburant pour sa flotte. L'utilisation de SAF est l'un des principaux leviers de la stratégie de réduction carbone d'Air France-KLM.

[1] *Pour plus de détails sur le Plan de Transition, voir section 4.2.1.3.1 « Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) ».*

Les passagers accèdent aux services d'Air France-KLM par le biais de différentes options de transport, notamment d'autres compagnies aériennes, via des accords interlignes ou de partage de codes, et des solutions de mobilité hybrides telles que les services ferroviaires. Les aéroports font partie de la chaîne de valeur amont du Groupe. Les installations et infrastructures aéroportuaires permettent à Air France-KLM d'accueillir les passagers, le fret et les avions. Les aéroports sont le point de rencontre de la chaîne de valeur amont et aval du Groupe, réunissant les opérations et les clients au même endroit.

D'un point de vue Cargo, les transitaires fournissent au Groupe les marchandises à transporter de l'origine à la destination.

En aéroport, la préparation des avions pour les vols suivants implique plusieurs fournisseurs. Les prestataires de services au sol gèrent les opérations allant du ravitaillement en carburant à la manutention des bagages, tandis que les fournisseurs de restauration livrent les repas directement à l'avion. Les prestataires de services informatiques assurent le bon déroulement des opérations grâce à des solutions logicielles et matérielles avancées. Les prestataires de services de navigation aérienne sont essentiels à la sécurité des opérations aériennes du Groupe.

Il convient de noter qu'Air France-KLM internalise partiellement certains services, dont l'assistance en escale et la restauration.

Principales caractéristiques de la chaîne de valeur en aval

La chaîne de valeur aval d'Air France-KLM est axée sur la fourniture de services à nos clients et aux utilisateurs finaux des services du Groupe.

Dans le transport de passagers, la clientèle du Groupe comprend une large gamme de clients/utilisateurs finaux. Les passagers individuels voyagent pour leurs loisirs ou pour rendre visite à leurs proches tandis que les passagers d'affaires voyagent pour des raisons professionnelles. Air France-KLM répond à leurs besoins par le biais de canaux de vente directs, notamment les agences Air France-KLM, les applications mobiles et les sites Internet, ainsi que par des canaux indirects via les agences de voyages et d'entreprises, disponibles en ligne et hors ligne.

Pour les services de transport de fret, les transitaires sont les principaux clients et utilisateurs finaux d'Air France-KLM. Ces services sont commercialisés via différents canaux de distribution, offrant flexibilité et accessibilité. Les ventes se font directement via les agences Air France-KLM, les applications mobiles et les sites Internet, et indirectement via les transitaires et les agences d'entreprise, en ligne et hors ligne.

L'engagement d'Air France-KLM en faveur de l'excellence s'étend à ses services de maintenance, de réparation et de révision (MRO). Par l'intermédiaire d'AFI KLM E&M, nous fournissons ces services à d'autres compagnies aériennes, qui font ainsi partie de la chaîne de valeur en aval du Groupe.

Principaux acteurs économiques

FOURNISSEURS CLÉS

Principaux fournisseurs	Description / Relation avec AFKL
Installations aéroportuaires	Les infrastructures aéroportuaires et leurs organismes gestionnaires sont responsables de la fourniture et de la surveillance de tous les équipements, pistes et installations dédiés aux avions, aux passagers et au fret. Ces installations permettent à Air France-KLM d'accueillir les avions et les passagers, en utilisant l'infrastructure pour mener à bien ses opérations.
Fournisseurs de carburants et de SAF	Les fournisseurs de carburant et de SAF livrent le carburant indispensable à Air France-KLM pour exploiter ses avions, permettant le transport de passagers et de fret entre deux aéroports.
Agents d'escale	Cela englobe une variété de services liés à l'avion au sol, y compris le repositionnement, la préparation avant et après le vol (comme le ravitaillement, le guidage, le stationnement, le remorquage et la manutention des bagages). Les agents d'escale assistent Air France-KLM dans toutes les opérations au sol, en veillant à ce que l'avion soit correctement géré entre les vols. Cela permet à Air France-KLM de transporter les passagers et le fret de manière efficace , sûre, et dans le respect des horaires.
Prestataires de services de restauration *(catering)*	Cela concerne la production et l'approvisionnement de nourriture pour chaque vol. Les fournisseurs de restauration se chargent de la fourniture de tous les repas à bord des vols d'Air France-KLM, en gérant la production, la livraison de la nourriture à bord des avions et la gestion des déchets après chaque vol.
Fabricants d'équipement d'origine (OEM) ou loueurs d'avions	Constructeurs d'avions ou sociétés de location d'avions. Ils fournissent des avions et/ou des moteurs à Air France-KLM.
Fabricants de pièces détachées	Il s'agit des fabricants de pièces détachées. Ils fournissent les composants essentiels nécessaires à l'entretien et à la réparation des avions, garantissant ainsi le respect de la sûreté et des réglementations en matière de sécurité.
Prestataire de services de navigation aérienne (ANSP)	Organismes fournissant des services de navigation aux aéronefs dans l'espace aérien afin de garantir le passage sûr et efficace des aéronefs à travers le monde. Les ANSP assistent les pilotes d'Air France-KLM dans la navigation, garantissant ainsi que le Groupe transporte les passagers du point A au point B sans rencontrer de problèmes pendant le vol.

Principaux fournisseurs	Description / Relation avec AFKL
Fournisseurs de prestations de maintenance, de réparation et de révision aéronautiques (MRO)	La maintenance, la réparation et la révision aéronautiques (MRO) couvrent toutes les activités qui maintiennent la flotte et les équipements en bon état de navigabilité. Cela comprend les tâches de maintenance de routine et les révisions et réparations majeures. Les prestataires de MRO assurent la navigabilité de la flotte d'Air France-KLM avec les plus hauts standards de sécurité.
Compagnies aériennes – Compagnies ferroviaires	D'autres compagnies aériennes ou ferroviaires transportent les passagers d'Air France-KLM de/vers les aéroports desservis par Air France-KLM grâce à des billets combinés avec le train (mobilité hybride), des accords « *interline* » ou de partage de codes avec des compagnies aériennes tierces.
Fournisseurs de services informatiques	Les services informatiques fournissent des équipements (logiciels et matériels) et des services qui aident le Groupe à mener ses activités.
Transitaires	Entités qui coordonnent et organisent le transport des expéditions pour le compte des expéditeurs. Les transitaires agissent en tant qu'intermédiaires pour le Groupe, générant des revenus pour Air France-KLM. Le Groupe est chargé de garantir la bonne livraison des produits confiés d'un aéroport à l'autre.

CLIENTS CLÉS ET/OU UTILISATEURS FINAUX

Principaux clients	Description / Relation avec AFKL
Passagers individuels	Les personnes voyageant pour des raisons de loisirs ou personnelles. Les passagers paient leur voyage à Air France-KLM et, en échange, Air France-KLM garantit leur transport.
Passagers à motif professionnel	Personnes voyageant pour des raisons professionnelles. Une entreprise paie Air France-KLM pour le voyage d'un salarié et, en contrepartie, Air France-KLM assure son transport.
Transitaires	Entités qui coordonnent et organisent le transport des expéditions pour le compte des expéditeurs. Les transitaires agissent en tant qu'intermédiaires pour le Groupe, générant des revenus pour Air France-KLM. Le Groupe est responsable de la bonne livraison des produits confiés.

CANAUX DE DISTRIBUTION

Principaux canaux de distribution	Description / Relation avec AFKL
Air France-KLM	Le service commercial, les applications mobiles et les sites Internet du Groupe permettent aux passagers particuliers, aux passagers affaires et aux clients cargo de réserver leurs vols directement depuis le système de réservation d'Air France-KLM.
Agents de voyages/ d'entreprise	Les agences accompagnent les voyageurs particuliers et professionnels dans la réservation de leurs voyages, vols et hôtels. Elles constituent l'un des premiers points de contact avec les clients potentiels du Groupe, à la fois source de revenus et élément clé de l'expérience client d'Air France-KLM.
Agences de voyages en ligne (e-travel agents)	Plateformes en ligne qui servent d'intermédiaires entre les fournisseurs de produits de voyage, tels que les compagnies aériennes, les hôtels et les voyagistes. Ces agences en ligne contribuent au chiffre d'affaires du Groupe, en présentant les produits d'Air France-KLM et en servant de canal de distribution pour le Groupe.

Approche pour collecter, développer et sécuriser les ressources

Air France-KLM a conclu divers accords et contrats avec ses différents fournisseurs. Ces accords aident le Groupe à gérer et à sécuriser les ressources nécessaires à la conduite de ses activités, malgré les difficultés potentielles avec certains fournisseurs.

Avantages attendus pour les clients et la société

Les activités d'Air France-KLM permettent de connecter le monde, de rassembler les gens et de faire découvrir de nouveaux lieux et de nouvelles cultures. De plus, les activités du Groupe favorisent le progrès social et la croissance économique en assurant la durabilité des échanges économiques mondiaux.

Air France-KLM contribue à maintenir et développer des emplois en France, aux Pays-Bas et dans les régions où le Groupe est présent. Air France-KLM offre des emplois qualifiés et promeut le développement personnel de ses salariés (voir plus de détails dans le chapitre 1.2.3 « Modèle de création de valeur »).

Tout au long de sa chaîne de valeur, Air France-KLM crée également des emplois indirects et une activité économique indirecte contribuant au dynamisme socio-économique de la France, des Pays-Bas et d'autres régions. La croissance économique est également soutenue par le large réseau du Groupe permettant un transport efficace des personnes et des marchandises. Veuillez trouver plus d'informations dans la section 4.4.2 « Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5) ».

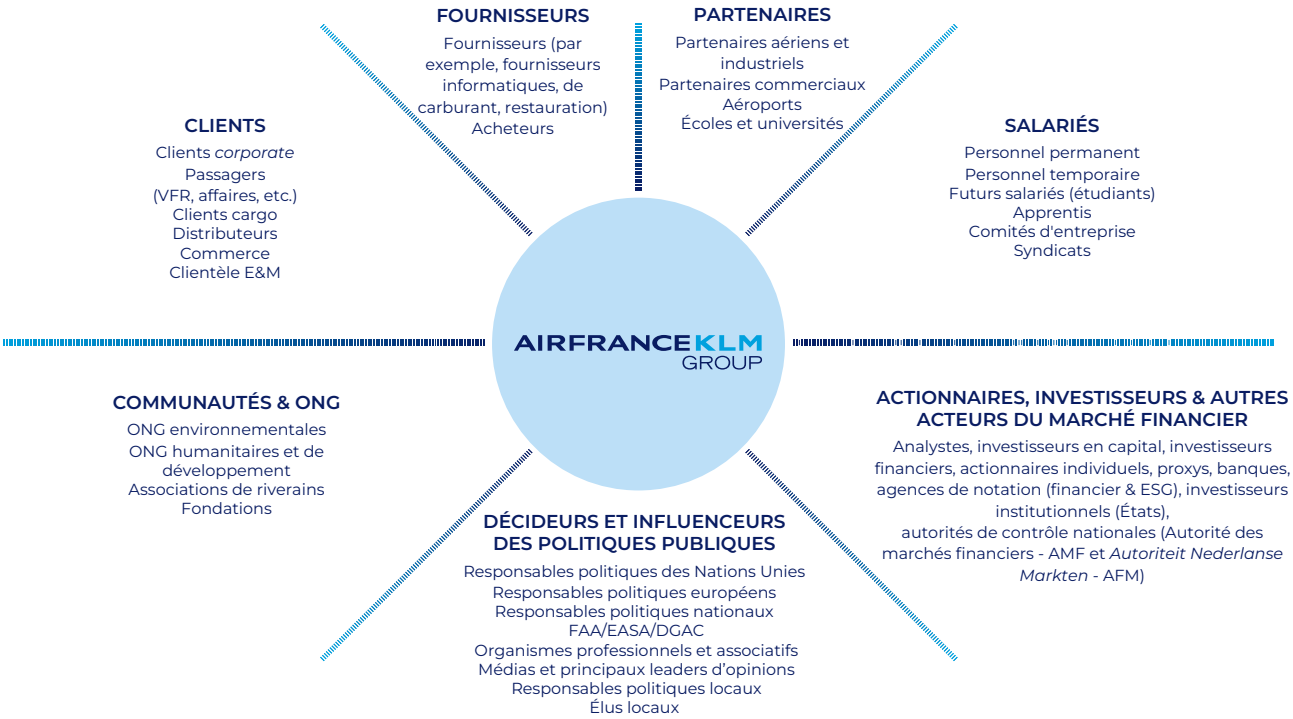
Le Groupe soutient des projets de recherche et d'innovation visant à soutenir la réduction de l'empreinte carbone de l'industrie aéronautique et une utilisation plus efficace des ressources. Le Groupe mobilise activement le secteur pour développer un marché international du SAF, par exemple à travers le programme *Air France-KLM Corporate SAF*.

4.1.2.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2)

L'engagement des parties prenantes est un levier clé pour réussir la transition environnementale, sociale et de gouvernance du Groupe. Un dialogue permanent et une compréhension mutuelle des défis auxquels Air France-KLM et son environnement sont confrontés sont essentiels pour construire des relations à long terme avec les parties prenantes et co-construire et développer des solutions appropriées et innovantes. Le Groupe est en interaction étroite avec différentes parties prenantes et porte une grande attention à leurs attentes. Plusieurs initiatives permettent d'évaluer régulièrement leurs attentes, telles que :

- baromètres internes et rencontres pour recueillir les propositions des salariés ;
- enquêtes de perception et de satisfaction auprès des clients ;
- échanges réguliers avec les actionnaires institutionnels et individuels, les investisseurs traditionnels et les investisseurs ISR (investissement socialement responsable), ainsi que les recommandations des agences de notation extra-financière ;
- discussions lors des assemblées générales annuelles des actionnaires (y compris les discussions préalables avec les conseils en vote et les actionnaires sur les résolutions proposées) ;
- dialogue avec les autorités et les pouvoirs publics ;
- dialogue avec les aéroports ;
- dialogue avec les ONG ;
- dialogue avec les communautés riveraines des aéroports sur la gestion des nuisances sonores ;
- dialogue avec les fournisseurs et évaluation de leur performance de durabilité ;
- dialogue régulier avec les banques de financement (sur des sujets financiers et de durabilité) ;
- échange de bonnes pratiques et groupes de travail au sein de l'industrie et avec d'autres grandes entreprises ;
- opinions et remarques recueillies à partir des adresses e-mail dédiées, des sites Internet et des réseaux sociaux ;
- plusieurs canaux d'écoute mis en œuvre pour permettre aux parties prenantes (notamment les salariés, les clients ou les riverains des aéroports) d'exprimer tout commentaire et éventuel motif d'insatisfaction.

LES PARTIES PRENANTES



Chaque unité opérationnelle, sous la direction de son vice-président, est chargée de rendre compte régulièrement aux organes de gouvernance des interactions et des initiatives du Groupe avec les parties prenantes. Ces mises à jour sont structurées et effectuées régulièrement tout au long de l'année, en particulier, auprès du Comité exécutif du Groupe, du Comité de décarbonisation, du Comité développement durable et conformité et du Conseil d'administration.

Ces rapports résument les engagements clés, exposent les progrès des initiatives collaboratives et mettent en évidence les retours et les préoccupations soulevés par les parties prenantes. Pour plus d'informations sur le processus de gouvernance, veuillez consulter la section 4.1.3.1 « Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1) »).

PRÉSENTATION DES INITIATIVES ENGAGÉES AVEC LES PARTIES PRENANTES EN 2024

PARTIE PRENANTE : CLIENTS

Plateformes et autres moyens d'engagement des parties prenantes :

- interactions régulières entre les clients *corporate* et les équipes commerciales, notamment des réunions mensuelles, etc. ;
- événements sur la durabilité ;
- club de parrainage des clients ;
- groupe de discussion clients sur des sujets spécifiques de durabilité.

Thèmes :

- découverte des activités et de l'organisation du Groupe ;
- présentation de la stratégie de décarbonation ;
- tests et approbations de nouvelles offres incluant des éléments de durabilité ;
- réflexions sur l'évolution des offres commerciales ;
- dialogue sur des sujets spécifiques à la durabilité tel que la création d'un label de développement durable dans les messages publicitaires d'Air France.

Résultats incluant les modifications de la stratégie / du modèle économique :

- besoin de renforcer le programme d'entreprise SAF volontaire ;
- renforcement de la compétitivité et de l'image du Groupe : une approche engageante améliore la réputation du Groupe et aide à le différencier de ses concurrents, à sécuriser la confiance et la préférence des clients ;
- mise à jour et révision des campagnes publicitaires ;
- évolution des offres commerciales incluant des forfaits et options SAF (voir section 4.2.1.3.5 « Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3) »).

Prochaines étapes :

- continuer à améliorer la qualité et le niveau des produits et services du Groupe, offrir une expérience de voyage unique à ses clients et créer des expériences mémorables tout en progressant vers un voyage plus responsable (voir chapitre 1 du Document d'enregistrement universel 2024, section 1.5 « Expérience Client ») ;
- développement et amélioration du programme SAF pour les entreprises – promouvoir les offres B2B du Groupe ;
- évolution des offres commerciales de SAF pour le B2C (voir section 4.2.1.3.5 « Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3) ») ;
- continuer à développer une restauration plus responsable et impliquer nos clients dans le système de précommande à bord pour réduire le gaspillage alimentaire (voir chapitre 1 du Document d'enregistrement universel 2024, section 1.5.3 « Air France et KLM agissent pour un voyage plus responsable »).

PARTIE PRENANTE : FOURNISSEURS

Plateformes et autres moyens d'engagement des parties prenantes :

- département des achats qui travaille notamment sur le « programme Achats Responsables d'Air France-KLM » ;
- *Procurement Academy* (lancée en 2021) ;
- Réunions bimensuelles des équipes Achats néerlandaises/françaises combinées ;
- favoriser l'engagement des fournisseurs en matière de durabilité à travers diverses initiatives :
  - initiative AirPro, lancée en 2023 : le groupe Air France-KLM et d'autres compagnies aériennes en collaboration avec EcoVadis,
  - évaluation du module climat du *Carbon Disclosure Project* (CDP),
  - membre du *Flight Challenge* ;
- encourager la diversité des fournisseurs à travers divers partenariats et initiatives, par exemple : *I am Skyhop Global* et *AAB In Flight*.

Thèmes :

- mise en place d'un processus d'approvisionnement visant à sélectionner des produits, services et partenaires commerciaux plus durables qui s'alignent avec les ambitions de durabilité du Groupe ;
- achats responsables : forte attention portée sur le SAF, exploration de la maintenance des avions et des composants, la manutention aéroportuaire, le transport de fret par camion et les produits à bord ;
- évaluation et sélection des fournisseurs avec EcoVadis pour évaluer leurs performances de durabilité ;
- cours en ligne proposés par la *Procurement Academy* aux acheteurs et autres membres de la Direction des achats. La formation couvre divers sujets de durabilité, y compris des modules d'intégration pour les nouveaux acheteurs ;
- engagement des acheteurs : signature d'un Code de déontologie et formation régulière à l'éthique et à la lutte anti-corruption ainsi que des formations et des ateliers sur divers sujets de durabilité (par exemple EcoVadis, Fresque du climat, projet de divulgation du carbone, plastiques circulaires, changements réglementaires etc.) ;
- *Flight Challenge* : sert de plateforme en réunissant compagnies aériennes, partenaires de l'industrie et organisations environnementales pour développer et présenter de manière collaborative des solutions innovantes visant à réduire l'impact environnemental de l'industrie aéronautique

Résultats incluant les modifications de la stratégie / du modèle économique :

- le Groupe encourage activement tous les fournisseurs à réaliser une évaluation avec EcoVadis. Cette évaluation est obligatoire pour les fournisseurs identifiés comme étant à haut risque en matière de développement durable. Veuillez trouver plus d'informations dans la section « Chaine d'approvisionnement » dans chapitre 4.7 « Suivi de la loi 2017-399 dite loi sur le devoir de vigilance » ;
- l'équipe Achats d'Air France-KLM vise à engager des discussions auprès des fournisseurs en fonction de leur score d'évaluation EcoVadis pour promouvoir l'amélioration de leurs performances en matière de durabilité et/ou cesser de travailler avec des fournisseurs qui ne répondent pas aux exigences du Groupe ;
- l'initiative sectorielle AIRPro vise à introduire des normes similaires pour les achats pour accroître encore la transparence de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur aérien.

Prochaines étapes :

- promouvoir la transparence de la chaîne d'approvisionnement : encourager tous les fournisseurs à réaliser des évaluations de durabilité sur une base volontaire et au-delà des exigences légales ;
- engager activement le département des achats avec les fournisseurs qui s'aligneront sur le programme Achats responsables d'Air France-KLM ;
- mettre à jour la politique d'achats durables et développer l'engagement et les connaissances des acheteurs en matière de durabilité ;
- développer un fil d'actualités interne : bulletin mensuel sur les enjeux de durabilité.

PARTIE PRENANTE : SALARIÉS

Plateformes et autres moyens d'engagement des parties prenantes :

- dialogue continu avec les parties prenantes clés : futurs salariés (étudiants), apprentis, personnel temporaire, personnel permanent, comités d'entreprise, syndicats et unités commerciales ;
- formation obligatoire pour tous les cadres et managers en 2024 dans le cadre du programme *My Climate School* ;
- Formation pour les nouvelles recrues ;
- acculturation au sein des Comités d'entreprise et Comités d'établissement ;
- Comité de prospective d'Air France ;
- *Employee promoter score* (EPS) utilisé par Air France, KLM et Transavia pour mesurer la satisfaction des salariés ;
- réunions régulières avec les représentants des salariés et les Comités d'entreprise au niveau de la compagnie aérienne ;
- feuille de route « Plan de Vol » ;
- outils de communication interne, développement des plateformes de médias sociaux, événements dans les écoles et sur les sites du Groupe et des compagnies aériennes, bulletins d'information, adresses email génériques, etc. ;
- mentorat des stagiaires.

Voir la section 4.3.1 « Personnel de l'entreprise (ESRS S1) » pour plus de détails.

Thèmes :

- fournir une base de connaissances commune sur les défis et les performances de la transition écologique ;
- dialogue social sur la transition écologique ;
- expliquer nos engagements, impacts, actions et résultats en matière de protection de l'environnement ;
- informations sur la performance du management et la diversité et l'inclusion (un lieu de travail sûr pour tous) ;
- porter attention aux attentes des parties prenantes : baromètres internes et réunions pour recueillir les suggestions des salariés, et déploiement de canaux de retour d'information pour permettre aux parties prenantes de communiquer leurs commentaires et plaintes ;
- présenter et discuter du Plan de Vol qui vise à motiver les salariés à travers un plan d'action défini au niveau de chaque division des compagnies aériennes et du Groupe, incluant notamment un engagement continu en faveur de la diversité, de l'inclusion et des relations interpersonnelles, le développement du personnel, le soutien aux initiatives, la promotion de l'esprit d'équipe et de la collaboration ;
- informer, sensibiliser et former les salariés aux enjeux de la transition écologique via une communication interne ;
- donner des orientations, évaluer et impliquer les stagiaires au travers de programmes de mentorat.

Résultats incluant les modifications de la stratégie / du modèle économique :

- engager les salariés à participer à la transition écologique : les salariés sont à la fois acteurs et ambassadeurs de la transformation. Leur soutien est essentiel pour mettre en œuvre la stratégie environnementale du Groupe ;
- identifier et soutenir les changements dans les différentes lignes de métier liés à la transition écologique ;
- les compagnies aériennes sont responsables de créer une culture et un environnement dans lesquels chacun se sent à l'aise et est soutenu de manière appropriée pour faire une différence. L'engagement des salariés est piloté dans toutes les équipes et les secteurs d'activité ;
- favoriser l'engagement et la motivation des salariés en leur offrant des conditions de travail qui leur permettent d'accomplir efficacement leurs tâches professionnelles et, ainsi, de contribuer à la performance du Groupe ;
- la création par KLM, en 2024, d'un calendrier clair d'enquêtes pour obtenir des informations à chaque étape du parcours des salariés et améliorer l'engagement global des salariés ;
- mobiliser les salariés pour agir sur les enjeux environnementaux afin de favoriser l'innovation et la transformation de l'entreprise.

Prochaines étapes :

- lancement de la deuxième phase de la formation obligatoire dans le cadre du programme *My Climate School* en 2025, ouverte à tous les salariés de l'entreprise avec une section personnalisée pour chaque ligne de métier afin de leur permettre d'agir à leur propre niveau ;
- mise à jour régulière de l'enquête EPS par Air France pour sonder les salariés sur diverses questions afin de comprendre leurs attentes ;
- KLM et Transavia enverront une fois par an un questionnaire approfondi pour compléter la mesure de l'EPS ;
- mettre l'accent sur les priorités du Groupe en matière de diversité et inclusion (D&I) : leadership, culture et mesure ;
- création de réseaux d'ambassadeurs de la transition écologique chez Air France et KLM afin de créer un canal RSE pour cibler les salariés souhaitant agir sur des postes à fort impact ;
- renforcement de la marque employeur grâce à des partenariats avec des écoles et des universités ;
- poursuivre le dialogue avec les syndicats sur les questions de transition.

PARTIE PRENANTE : PARTENAIRES

Plateformes et autres moyens d'engagement des parties prenantes :

- groupes de travail ;
- partenariats axés sur l'éducation avec les écoles et les universités : conférences, présentations, salons, participation à des instances consultatives et à des comités, etc. ;
- contribution à la recherche et au développement via des partenariats avec des instituts de savoir et des laboratoires de recherche et mécénat de différentes chaires telles que le mécénat d'Air France de la chaire Novaero lancée par l'ENAC pour former les futurs acteurs de la transformation du secteur des transports et contribuer à relever les grands défis de réduction de l'impact climatique et environnemental de l'aviation et la contribution d'Air France aux travaux de la chaire IPSL sur les effets hors CO_2. KLM participe aussi activement à diverses initiatives telles que l'*Electric Flying Connection, Power Up, Heart Aerospace Advisory Board,* et la *Duurzame Luchtvaarttafel.*

Thèmes :

- accélérer la réduction des émissions du transport aérien en Europe ;
- construire un réseau puissant pour échanger les meilleures pratiques et mutualiser les ressources sur les questions de transition ;
- conclure de nouveaux partenariats pour favoriser la coopération environnementale ;
- partenariats avec des écoles et des universités : sensibiliser les étudiants à la transition écologique dans l'industrie aérienne, à la réduction de l'empreinte carbone et développer l'attractivité de la marque employeur.

Résultats incluant les modifications de la stratégie / du modèle économique :

- impact grâce à la collaboration par le partage des ressources et du savoir-faire, par exemple, rassembler les parties prenantes publiques et privées autour d'un plan de développement pour le SAF, notamment le 23 septembre 2024, Air France-KLM a renforcé son accord d'achat de SAF avec TotalEnergies, qui fournira jusqu'à 1,5 million de tonnes de SAF sur une période de 10 ans (voir le Document d'enregistrement universel 2024, « Faits marquants de l'exercice 2024 ») ;
- amélioration de l'attractivité de la marque employeur et développement des compétences des étudiants ;
- offrir aux clients des solutions pour réduire leur empreinte carbone et soutenir des projets environnementaux pour développer des solutions innovantes, par exemple :
  - former des partenariats plus solides avec les compagnies ferroviaires pour renforcer la compétitivité de l'intermodalité, créer des connexions client efficaces et offrir des solutions de voyage écologiques, comme par exemple le partenariat avec la SNCF (produit « Train + Air » d'Air France) et Eurostar,
  - optimisation des itinéraires et des trajectoires de vol (par exemple partenariats avec Open Airlines et OptiFlight),
  - partenariat entre Air France et Météo France pour établir des modèles météorologiques afin d'adapter les opérations d'Air France à des températures plus élevées,
  - programme de recherche et développement pour la gestion du trafic aérien, SESAR (programme de recherche sur la gestion du trafic aérien du ciel unique européen) ;
- l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol et KLM unissent leurs forces avec l'Université de Technologie de Delft pour l'avenir du travail dans les halls de traitement des bagages ;
- AeroDelft et KLM s'associent pour explorer l'hydrogène dans l'aviation. (pour plus d'informations, voir la section 4.2.1.3.5 « Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3) ».

Prochaines étapes :

- continuer à échanger avec les étudiants et contribuer aux travaux de recherche sur la transition écologique pour sensibiliser, améliorer l'attractivité de la marque, attirer des talents clés et développer de nouveaux métiers (voir section 4.3.1.6.6 « Actions en place ou à venir – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-4) ») ;
- réduire l'impact des déchets à bord des avions en travaillant sur le recyclage avec les partenaires et les fournisseurs ;
- travailler en collaboration avec les constructeurs d'aéronefs afin d'adapter le plan de flotte du Groupe dans le but de réduire les émissions ;
- renforcer la compétitivité du produit intermodal en travaillant sur les temps de correspondance ;
- collaborer avec les partenaires pour gérer les risques opérationnels liés aux crises climatiques ;
- conclure des partenariats stratégiques et investir dans les capacités de production de SAF, développer des solutions innovantes à faibles émissions au sol et dans les airs ;
- sensibiliser aux potentiels défis associés au SAF.

PARTIE PRENANTE : ACTIONNAIRES, INVESTISSEURS ET AUTRES ACTEURS DU MARCHÉ FINANCIER

Plateformes et autres moyens d'engagement des parties prenantes :

- tournées de présentation auprès des investisseurs ;
- journées des marchés financiers ;
- appels individuels et collectifs avec les analystes ;
- participation aux conférences ESG organisées par des courtiers ;
- engagement avec les mandataires avant l'Assemblée générale annuelle (sur la stratégie, les politiques liées à la gouvernance, la rémunération et les nouvelles résolutions d'émission) ;
- discussions avec les agences de notation ;
- discussions avec les banques ;
- Assemblée générale annuelle des actionnaires et tenue du Comité consultatif des actionnaires individuels ;
- rapports : rapport annuel, rapport financier semestriel, publication des résultats trimestriels, etc. ;
- moyens de communication dédiés avec les actionnaires individuels (adresse e-mail générique, Comité consultatif, *newsletter,* site Internet dédié) ;
- visite annuelle avec l'AMF, réunions et échanges spécifiques si nécessaire avec l'AMF ou l'AFM.

(Pour plus d'informations, se référer au chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024, section 2.7.6 « Un dialogue régulier avec les actionnaires individuels et les investisseurs) ».

Thèmes :

- résultats financiers et extra-financiers ;
- stratégie RSE ;
- feuille de route de décarbonation ;
- tout événement spécifique impactant l'activité ou la stratégie du Groupe (Voir également le Document d'enregistrement universel 2024, « Faits marquants de l'exercice 2024 » et « Faits marquants du début de l'exercice 2025 »).

Résultats incluant les modifications de la stratégie / du modèle économique :

- sensibiliser et informer sur le Groupe afin d'attirer les investisseurs à acheter des instruments financiers existants ou nouvellement émis ;
- impact sur le cours de l'action ;
- impact sur le taux d'intérêt, la notation de crédit et le coût de l'emprunt de capital (les objectifs RSE inclus dans les financements impactent l'empreinte carbone de scope 3 des banques en raison des activités du Groupe) ;
- profil de risque de réputation ;
- profil de risque financier.

Prochaines étapes :

- développer davantage des relations avec les agences de notation ESG ;
- améliorer la qualité de la divulgation des informations de durabilité, ce qui a un impact positif sur les notations ESG et l'intérêt des investisseurs ESG ;
- démontrer un leadership plus durable afin d'attirer des investisseurs et de sécuriser le financement.

PARTIE PRENANTE : DÉCIDEURS ET INFLUENCEURS DES POLITIQUES PUBLIQUES

Plateformes et autres moyens d'engagement des parties prenantes :

- associations d'entreprises, industrielles et patronales locales, européennes et internationales, fédérations telles que l'AFEP, le Medef, le VNO-NCW *(Verbond van Nederlandse Ondernemingen en het Nederlands Christelijk Werkgeversverbond),* l'IATA, A4E, la FNAM, le GIFAS et l'ASD ;
- *think tanks* tels qu'EdEn et T&E ;
- les décideurs publics internationaux, européens, français et néerlandais, tels que la Commission européenne, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les cabinets ministériels, les membres du Parlement, la communauté académique, le Secrétariat général français pour la planification écologique, la Direction générale de l'aviation civile française (DGAC), l'Inspection de l'environnement humain et des transports des Pays-Bas (ILT), la Direction générale de l'énergie et du climat française (DGEC), le ministère néerlandais des Affaires économiques et de la Politique climatique *(Ministerie van Economische Zaken en Klimaat),* l'Agence environnementale française, l'Agence de la transition écologique (ADEME), l'Agence néerlandaise pour l'évaluation environnementale (*Planbureau voor de Leefomgeving,* PBL), et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires française (ACNUSA).

Thèmes :

- veille législative et réglementaire ;
- sensibilisation des décideurs publics et des influenceurs aux performances et aux défis du groupe Air France-KLM ;
- défendre les intérêts du Groupe et promouvoir ses actions, en particulier pour parvenir à des conditions de concurrence équitables (voir section 4.4.2 « Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5) ») ;
- explication des initiatives actuelles et futures pour minimiser l'impact environnemental ;
- le Groupe apporte, entre autres, une activité économique, de l'emploi et un transfert de connaissances.

Résultats incluant les modifications de la stratégie / du modèle économique :

- anticiper les changements de normes et les politiques affectant notre modèle économique ;
- alignement avec les attentes sociétales et réglementaires ;
- compréhension par le Groupe du point de vue des principaux acteurs impliqués dans le transport aérien, afin d'adapter les actions visant à réduire les externalités négatives générées par son activité ;
- expliquer les objectifs du Groupe, les actions mises en œuvre pour les atteindre et les contraintes auxquelles il est confronté.

Prochaines étapes :

- poursuivre l'inventaire et établir des contacts avec les parties prenantes sur la durabilité ;
- définir un plan de contact ;
- assurer un dialogue collaboratif en déterminant les messages pour chaque cible et les canaux de communication ;
- détailler davantage l'impact des politiques envisagées afin de permettre des décisions éclairée.

PARTIE PRENANTE : COMMUNAUTÉS ET ONG

Plateformes et autres moyens d'engagement des parties prenantes :

- réunions bilatérales avec des ONG ;
- partenariats avec diverses ONG telles qu'Aviation Sans Frontières, *Acting for Life, Wings of Support* et la Fondation d'entreprise Air France ;
- divers échanges sur le management du bruit avec les communautés locales, se référer à la section 4.3.3 « Communautés affectées – Gestion des nuisances sonores (ESRS S3) »).

Thèmes :

- dialogue pour expliquer les engagements, les actions et les résultats du Groupe en matière de transition environnementale ;
- le Groupe et ses compagnies aériennes s'associent à des ONG locales et mondiales pour étendre leur portée et leur impact positif à grande échelle ;
- la Fondation Air France finance des projets associatifs pour un tourisme plus durable ;
- discussions sur la gestion du bruit.

Résultats incluant les modifications de la stratégie / du modèle économique :

- enrichir la stratégie du Groupe grâce au développement des connaissances issues des projets de recherche ;
- partenariats avec des ONG et soutien financier pour développer le parrainage humanitaire, apporter un soutien aux enfants et aux jeunes, financer des projets éducatifs qui contribuent à promouvoir de nouveaux comportements et une meilleure compréhension des enjeux climatiques, ainsi que des projets de formation et de sensibilisation aux pratiques respectueuses des ressources naturelles et au développement économique et social territorial plus durable ;
- travail bénévole par les salariés actifs et retraités du Groupe.

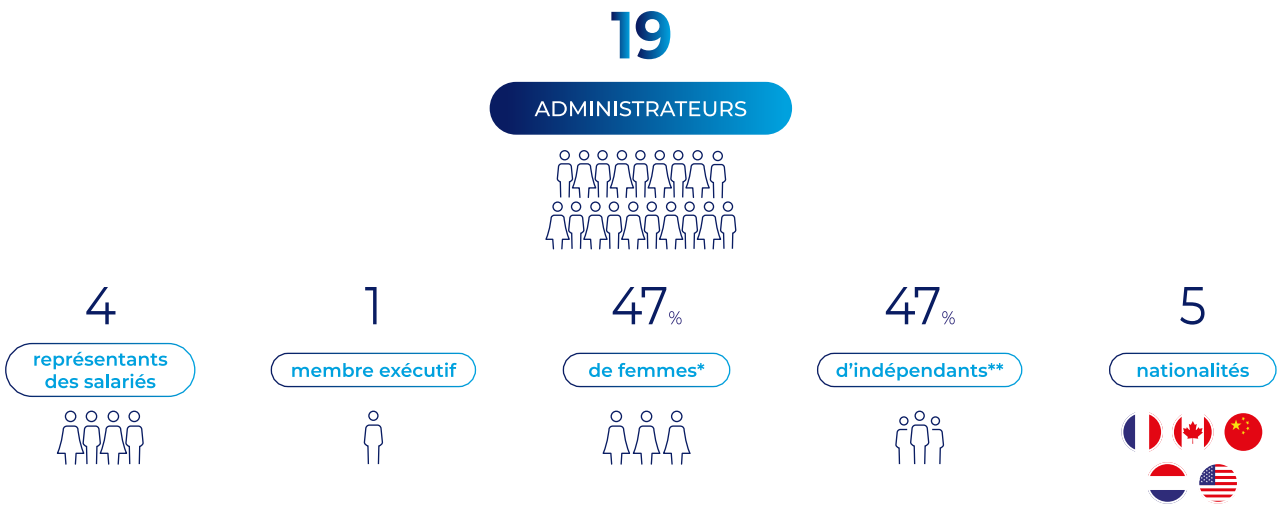
Prochaines étapes :

- poursuivre les partenariats avec les ONG pour sensibiliser à l'environnement, soutenir l'éducation ainsi que l'intégration sociale et professionnelle ;
- financer des projets associatifs qui sensibilisent les enfants et les jeunes ou contribuent à un tourisme plus durable dans la région ;
- créer un « Comité d'amis critiques » en tant que plateforme de dialogue avec les ONG.

4.1.3 Gouvernance

4.1.3.1 Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1)

Composition et diversité des membres du Conseil d'administration



* *Les administrateurs représentant les salariés et les administrateurs représentant les salariés actionnaires désignés conformément aux articles L. 225-23 et L. 225-27-1 du Code du commerce ne sont pas pris en compte dans le calcul de la parité conformément aux dispositions desdits articles.*

** *Conformément aux dispositions de l'article 10.3 du Code AFEP-MEDEF, les administrateurs représentant les salariés actionnaires ainsi que les administrateurs représentant les salariés ne sont pas comptabilisés pour établir ce pourcentage.*

Expériences pertinentes des administrateurs en matière de secteur d'activité, de produits et de zones géographiques

Air France-KLM, société à participation publique de l'État français, comprenant également l'État néerlandais en tant qu'actionnaire, est un acteur majeur du trafic aérien international, disposant d'un réseau mondial comprenant plus de 320 destinations, desservies grâce à ses compagnies aériennes françaises et néerlandaises Air France, KLM et Transavia.

Secteurs d'activité pertinents : transport aérien, transport (GICS 2030 [1]).

Situations géographiques pertinentes : France, Pays-Bas et international.

Les expériences et mandats des administrateurs sont décrites dans le chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024 relatif au rapport sur le gouvernement d'entreprise, section 2.1.2 « Présentation des administrateurs au 31 décembre 2024 ».

SECTEUR D'ACTIVITÉ

Transport aérien	10 Administrateurs	ont occupé des postes à la direction de grandes compagnies aériennes internationales, sont pilote ou personnel navigant commercial, ou encore directeurs de recherche dans le secteur aéronautique d'entreprises privées ou banques internationales.
Transport (GICS 2030*)	5 Administrateurs	ont occupé des postes au sein d'organes de direction et d'administration de grands groupes français du secteur du transport ou un poste de recherche pour ce secteur au sein d'un groupe bancaire étranger.

SITUATION GÉOGRAPHIQUE

France	13 Administrateurs	ont eu des expériences pertinentes en France.
Pays-Bas	8 Administrateurs	ont eu des expériences pertinentes aux Pays-Bas ou dans une société dont les Pays-Bas représentent un secteur géographique important.
International	14 Administrateurs	ont occupé des postes à envergure internationale (au-delà du territoire français ou néerlandais).

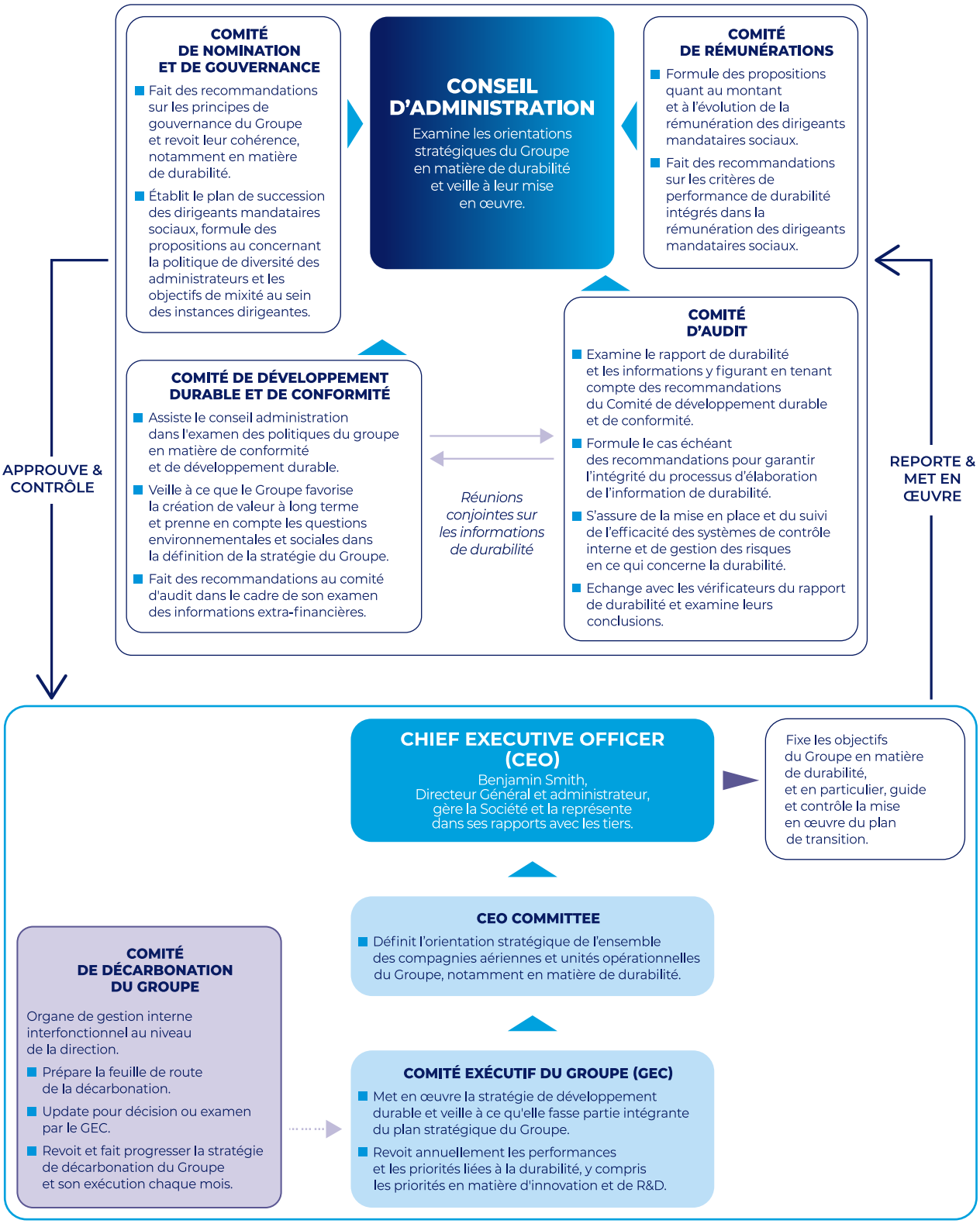
** Global Industry Classification Standard (GICS®) developed by S&P Dow Jones Indices and MSCI, codes niveaux 2 et 3*

[1] Global Industry Classification Standard *(GICS®) développé par S&P Dow Jones Indices et MSCI, niveaux 2 et 3.*

Rôles et responsabilité

La gouvernance liée au développement durable est assurée par les plus hautes instances du Groupe. Le Conseil d'administration, le *CEO Committee* et le Comité exécutif Groupe considèrent les questions de développement durable comme l'une des priorités du Groupe et bénéficient de comptes rendus réguliers de la part des équipes chargées du développement durable. Ils s'assurent que les décisions en matière de durabilité sont pertinentes et prises dans toutes les entités concernées.

Les résultats de l'évaluation de double matérialité du Groupe et les impacts, risques et opportunités (IRO) qui en découlent (voir section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ») sont pris en compte dans le cadre de la définition de la stratégie de durabilité et sa mise en œuvre par les organes de gouvernance du Groupe, conformément au graphique ci-dessous:



Concernant le climat, un Comité de décarbonation a été mis en place en 2021, étant donné l'importance du sujet. Ce Comité, présidé par le Directeur *Sustainability* du Groupe, est composé de la majorité des membres du GEC, ainsi que des Directeurs financiers et responsables *Sustainability* du Groupe et des compagnies aériennes. Il est chargé de la mise à jour de la feuille de route de décarbonation et revoit et approfondit la stratégie de décarbonation du Groupe et son exécution. Dans ce cadre, le Comité de décarbonation formule des recommandations à l'intention du GEC. Les sujets sont ensuite discutés et validés en GEC avant qu'un compte rendu des travaux ne soit présenté au Comité développement durable et conformité et au Conseil d'administration.

Par ailleurs, depuis l'exercice 2024, les missions du Comité d'audit ont été étendues au suivi des questions relatives à l'élaboration, au contrôle et à la publication de l'information de durabilité et, en particulier, à l'établissement de l'état de durabilité (comprenant notamment l'élaboration de la matrice de double matérialité et l'identification des IRO pertinents). Dans ce cadre, des réunions conjointes entre le Comité d'audit et le Comité développement durable et conformité sont organisées pour revoir les informations de durabilité avant l'approbation du rapport annuel CSRD par le Conseil d'administration d'Air France-KLM.

Compétences et expertises des membres du Conseil d'administration

1) L'expertise en matière de durabilité des membres du Conseil d'administration

Le Conseil réunit des compétences et expériences variées et complémentaires, notamment en matière de durabilité, lui ayant permis de mener des travaux majeurs en plaçant les enjeux de durabilité au cœur de la stratégie du Groupe.

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque administrateur, les domaines de compétences en matière de durabilité permettant d'assurer l'efficacité du fonctionnement du Conseil d'administration par rapport aux enjeux de durabilité traités par celui-ci (le tableau présentant l'ensemble des compétences des administrateurs est détaillé dans le chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024, section 2.2.3 « Politique de diversité applicable aux administrateurs »). La revue de ces compétences fait l'objet d'un point spécifique lors de l'évaluation annuelle du Conseil d'administration dans le cadre de l'analyse de la contribution individuelle des administrateurs aux travaux de ce dernier.

Administrateur	Éthique et conformité	Environnement	Ressources humaines	Gouvernance
Anne-Marie Couderc	√	√	√	√
Benjamin Smith	√	√	√	√
Gwenaëlle Avice-Huet		√		√
Leni M.T. Boeren	√	√	√	√
Isabelle Bouillot	√		√	√
Delta Airlines Inc. (représentée par Alain Bellemare)	√	√	√	
Wiebe Draijer	√	√	√	√
Dirk Jan van den Berg	√		√	√
Anne-Marie Idrac	√	√	√	√
Florence Parly				√
Alexander Wynaendts	√	√	√	√
James Wang		√		√
Céline Fornaro				√
Yann Leriche	√	√	√	√
Pascal Bouchiat	√			√
Nicolas Foretz		√	√	
Michel Delli-Zotti		√		
Didier Dague	√	√	√	
Terence Tilgenkamp	√	√	√	
NOMBRE TOTAL D'ADMINISTRATEURS	**13**	**14**	**13**	**14**

Compétences	Lien avec les impacts, risques et opportunités du Groupe
Environnement	L'analyse de double matérialité et des impacts, risques et opportunité a révélé que la contribution à l'atténuation du changement climatique (E1, voir la section 4.2.1 « Changement climatique (ESRS E1) ») est un enjeu matériel pour le Groupe. Le changement climatique peut avoir un impact sur l'avenir du secteur de l'aviation, en fonction de la réglementation actuelle et future ainsi que des coûts et de la disponibilité du SAF, et nécessite de mettre clairement l'accent sur la transition énergétique.
Ressources humaines	Le dialogue social, la diversité, l'égalité et l'inclusion (S1, voir la section 4.3.1 « Personnel de l'entreprise (ESRS S1) ») ont également une importance significative pour le Groupe et font l'objet d'une gestion active. Les négociations conflictuelles des accords de travail, les conflits sociaux ou les grèves pourraient avoir un impact potentiel sur l'engagement des employés, sur la qualité du service client, sur les opérations, sur la réputation du Groupe et son attractivité en tant qu'employeur. Favoriser un dialogue constructif et transparent pour créer une confiance mutuelle, poursuivre une politique basée sur le respect des individus et la responsabilité envers les clients, est donc clé. Le Groupe s'attache à mettre en œuvre une approche volontaire et proactive de la prévention des risques et de la protection de la santé et de la sécurité des employés au travail. Par ailleurs, l'augmentation des coûts sociaux (conflits, absentéisme, démissions), la réduction de la capacité d'innovation due au manque de diversité, la détérioration de la réputation de l'entreprise en tant qu'employeur pourraient avoir un impact financier majeur pour le Groupe. Le Groupe s'efforce ainsi d'assurer un dialogue transparent avec ses salariés, de défendre la diversité, il met en œuvre des processus garantissant l'égalité des chances et lutte contre toutes les formes de discrimination.
Éthique & conformité	En tant que Groupe à dimension internationale, opérant partout dans le monde et employant de nombreux salariés, Air France-KLM s'engage à respecter des valeurs éthiques et les lois qui lui sont applicables en matière de conformité réglementaire (G1, voir la section 4.4.1 « Conduite des affaires (ESRS G1-1, G1-3 et G1-4) »). Des pratiques contraires à l'éthique pourraient survenir dans le cadre des activités du Groupe et pourraient porter atteinte à sa réputation et provoquer des procédures judiciaires liées au non-respect de la réglementation en matière d'éthique des affaires.
Gouvernance	Le Conseil d'administration approuve les orientations stratégiques du Groupe, y compris en matière sociale et environnementale, et les examine dans leur ensemble au moins une fois par an. Dans ce cadre, il supervise l'intégration des exigences de la directive CSRD et des IRO dans la stratégie et les opérations du Groupe (GOV-1 et GOV-2, voir la section 4.1.3.2 « Information transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes »). À cette fin il s'assure de l'adéquation des dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques, de la fiabilité des données de durabilité reportées.

2) Développement de l'expertise des administrateurs : mise en place de formations spécialisées pour superviser les informations de durabilité

En 2024, le Conseil d'administration a placé les préoccupations en matière de durabilité au cœur de ses travaux et a intégré les critères de durabilité dans l'ensemble de son processus décisionnel.

Afin d'assurer une prise de décision éclairée, un programme de formation, mis à jour chaque année, est mis à disposition des administrateurs. Dans ce cadre, des formations sur différents thèmes liés à l'environnement, la gouvernance et le social leur sont proposées, conformément aux dispositions du Code de commerce et du Code AFEP-MEDEF. Ainsi, un administrateur a notamment eu l'opportunité de suivre, au second semestre 2024, une formation certifiante de l'Université Dauphine sur la gouvernance, le climat et la transformation durable.

Lors du séminaire stratégique du Conseil d'administration qui s'est tenu en juillet 2024, le Directeur *Sustainability* du Groupe a effectué une présentation sur l'aviation durable, sur les risques et opportunités associés à la trajectoire de décarbonation du Groupe et a exposé la feuille de route de réduction de l'intensité de CO_2 du Groupe.

Par ailleurs, des entretiens individuels sur le thème du changement climatique ont été organisés au cours du mois de septembre 2024 entre le Directeur *Sustainability* du Groupe et les administrateurs. Sur l'ensemble des sujets abordés lors des entretiens, la grande majorité des administrateurs souhaiterait approfondir leurs connaissances sur la transition énergétique et l'industrie du SAF. À cette fin, pour poursuivre les actions de sensibilisation, une session d'information collective de travail sur le SAF par le Comité de développement durable et conformité sera organisée au printemps 2025. En outre, plusieurs discussions additionnelles ont été planifiées avec les administrateurs à la suite de ces entretiens individuels initiaux, pour des besoins d'information ponctuels et ciblés sur les sujets environnementaux.

Enfin, une première réunion conjointe entre le Comité d'audit et le Comité de développement durable et conformité, en la présence de différents conseils ayant accompagné le Groupe dans la mise en place du reporting de durabilité, s'est tenue le 22 octobre 2024 sous forme d'un atelier dédié à la CSRD. L'objectif de cette réunion était de former les membres du Conseil d'administration aux enjeux liés à la CSRD, d'échanger sur l'évaluation et les résultats de la méthode de la double matérialité menée par le Groupe et d'identifier la manière dont la règlementation « CSRD » peut aider le Groupe à améliorer ses pratiques en matière de développement durable.

4.1.3.2 Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes (GOV-2)

Air France-KLM intègre les sujets liés à la durabilité et en particulier aux impacts, risques et opportunités (IRO) dans la définition de sa stratégie globale. Les grands axes stratégiques du Groupe ainsi que les IRO, sont régulièrement discutés et revus par le Conseil d'administration, le Comité d'audit et le Comité développement durable et conformité, en particulier lors de la revue des résultats trimestriels, semestriels et annuels et la détermination du budget.

Une réunion annuelle spécifique du Conseil d'administration est par ailleurs dédiée à la stratégie du Groupe. Durant cette session, les administrateurs réévaluent notamment la stratégie commerciale et de marques, la maintenance, le cargo, les alliances et partenariats, l'évolution du plan de flotte, ainsi que la trajectoire de décarbonation du Groupe. Les principaux axes stratégiques en lien avec les IRO sont alors définis et impactent particulièrement la trajectoire de décarbonation, l'évolution du plan de flotte, la politique d'achat de SAF, la diversité et l'engagement et la satisfaction des salariés.

En 2023, une première évaluation des IRO a été menée dans le cadre de l'analyse de double matérialité (voir section 4.1.4 « Gestion des impacts, risques et opportunités »). Cette évaluation a été présentée et discutée lors d'un atelier CSRD en octobre 2024 avec le Comité d'audit et le Comité du développement durable et conformité. La liste finale des IRO pour l'exercice 2024, ajustée après ces discussions, a été approuvée par le GEC en novembre 2024 et par le Conseil d'administration début décembre 2024. Pour les exercices futurs, l'actualisation des IRO sera revue et discutée en GEC et soumise à l'approbation du Conseil d'administration sur recommandation des Comités d'audit et de développement durable et conformité. Le Comité de décarbonation reverra, en amont de la revue du GEC, les IRO relevant de sa responsabilité.

Impacts, risques et opportunités matériels traités par le Conseil d'administration et les organes de direction au cours de l'exercice 2024

	E1 – Changement climatique	E2 – Pollution	E5 – Économie circulaire	S1 – Personnel de l'entreprise	S2 – Travailleurs de la chaîne de valeur	S3 – Communautés affectées	S4 – Consom-mateurs et utilisateurs finaux	G1 – Conduite des affaires
Conseil d'administration	√	√		√		√	√	√
Comité d'audit	√	√	√	√	√	√	√	√
Comité de développement durable et de conformité	√	√	√	√	√	√	√	√
Comité de nomination et de gouvernance				√				√
Comité de rémunération	√			√				√
CEO Committee	√			√		√		√
Comité exécutif Groupe	√	√	√	√	√	√	√	√
Comité de décarbonation	√							

Pour plus de détail sur les IRO, voir la section 4.1.4 « Gestion des impacts, risques et opportunités ».

4.1.3.3 Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation (GOV-3)

La rémunération des mandataires sociaux d'Air France-KLM est fixée par le Conseil d'administration, sur recommandation du Comité de rémunération, en conformité avec les dispositions du Code de commerce et du Code de gouvernement d'entreprise AFEP-MEDEF. La politique de rémunération des mandataires sociaux, établie annuellement par le Conseil d'administration, définit les principes et les critères de détermination, de répartition et d'attribution des éléments fixes, variables et exceptionnels composant la rémunération totale et les avantages de toute nature, attribuables à la Présidente du Conseil d'administration, au Directeur général et aux administrateurs, ainsi que leur importance relative. Dans ce cadre, des critères de performance de durabilité quantitatifs et qualitatifs sont intégrés dans la rémunération variable du Directeur général. Le Comité de rémunération a notamment fait évoluer la répartition de critères de performance de durabilité quantitatifs dans les éléments de rémunération variables annuels et de long terme. L'ensemble de ces éléments sont détaillés dans le chapitre 2 du Document

d'enregistrement universel 2024, section 2.5.2 « Rémunération des mandataires sociaux en 2024 ».

4.1.3.4 Déclaration sur la vigilance raisonnable (GOV-4)

ÉLÉMENTS ESSENTIELS DE LA VIGILANCE RAISONNABLE	PARAGRAPHES DANS L'ÉTAT DE DURABILITÉ
a) Intégrer la vigilance raisonnable dans la gouvernance, la stratégie et le modèle économique	4.1.2 Stratégie 4.1.3 Gouvernance 4.1.4.3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3) 4.2.1.2 Gouvernance climatique (ESRS2 GOV-3) 4.2.1.3 Stratégie climat (E1-1, ESRS2 SBM-3) 4.2.1.3.2 Impacts et risques matériels et interaction avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3) 4.3.1.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) 4.3.1.3.1 IRO matériels – Dialogue social (ESRS2 SBM-3) 4.3.1.4.1 IRO matériels – Conditions de travail (ESRS2 SBM-3) 4.3.1.5.1 IRO matériels – Diversité, Équité et Inclusion (ESRS2 SBM-3) 4.3.1.6.1 IRO matériels – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (ESRS2 SBM-3) 4.3.1.7.1 IRO matériels – Droit du travail et droits humains (ESRS2 SBM-3) 4.3.2.1 Interaction entre IRO, stratégie et modèle d'affaires (ESRS2 SBM-2, SBM-3) 4.3.3.1 Interaction entre IRO, stratégie et modèle d'affaires (ESRS2 SBM-2, SBM-3) 4.3.4.2 Interaction entre IRO, stratégie et modèle d'affaires (ESRS2 SBM-2, SBM-3) 4.3.4.3.1 IRO matériels – Engagement client (ESRS2 SBM-3) 4.3.4.4.1 IRO matériels – Sûreté et sécurité des passagers (ESRS2 SBM-3) 4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1) 4.4.1.2 Gouvernance – Culture d'entreprise dans la conduite des affaires (G1 - ESRS 2 GOV-1) 4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4)
b) Dialoguer avec les parties prenantes affectées à toutes les étapes du processus de vigilance raisonnable	4.1.2.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) 4.3.1.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) 4.3.1.3.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Dialogue social (S1-2) 4.3.1.3.4 Canaux permettant au personnel de faire part de ses préoccupations – Dialogue social (S1-3) 4.3.1.4.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Conditions de travail (S1-2) 4.3.1.4.4 Canaux permettant au personnel de faire part de ses préoccupations – Conditions de travail (S1-3) 4.3.1.5.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Diversité, Équité et Inclusion (S1-2) 4.3.1.5.4 Canaux permettant aux salariés de faire part de leurs préoccupations – Diversité, Équité et Inclusion (S1-3) 4.3.1.6.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-2) 4.3.1.6.4 Canaux permettant aux salariés de faire part de leurs préoccupations – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-3) 4.3.1.7.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Droit du travail et droits humains (S1-2) 4.3.1.7.4 Canaux permettant aux salariés de faire part de leurs préoccupations – Droit du travail et droits humains (S1-3) 4.3.2.1.1 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) 4.3.2.2.2 Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur (S2-2) 4.3.3.1.1 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) 4.3.3.2.2 Processus d'engagement – Gestion des nuisances sonores (S3-2) 4.3.4.2.1 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) 4.3.4.3.2 Information et assistance aux passagers en cas d'annulations ou de retards (CE261) 4.3.4.3.3 Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap 4.3.4.3.4 Confidentialité et sécurité des données personnelles 4.3.4.4.2 Politiques – Sûreté et sécurité des passagers (S4-1)

ÉLÉMENTS ESSENTIELS DE LA VIGILANCE RAISONNABLE	PARAGRAPHES DANS L'ÉTAT DE DURABILITÉ
c) Identifier et évaluer les impacts négatifs	4.1.3.5 Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité (GOV-5) 4.1.4.1 Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) 4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) 4.2.2.2.1 Politiques – Pollution de l'air (E2-1) 4.2.3.2.1 Politiques – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-1) 4.3.1.3.2 Politiques – Dialogue social (S1-1) 4.3.1.4.2 Politiques – Conditions de travail (S1-1) 4.3.1.5.2 Politiques – Diversité, Équité et Inclusion (S1-1) 4.3.1.6.2 Politiques – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-1) 4.3.1.7.2 Politiques – Droit du travail et droits humains (S1-1) 4.3.2.2.1 Politiques – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-1) 4.3.2.2.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-3) 4.3.3.2.1 Politiques – Gestion des nuisances sonores (S3-1) 4.3.3.2.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs – Gestion des nuisances sonores (S3-3) 4.3.4.3.2.2Processus d'engagement - Information et assistance aux passagers en cas d'annulation ou de retards (S4-2) 4.3.4.3.3.3Processus pour diminuer les impacts négatifs – Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap (S4-3) 4.3.4.3.4.3 Processus pour remédier aux impacts négatifs – Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-3) 4.3.4.4.4 Processus visant à remédier aux impacts négatifs – Sûreté et sécurité des passagers (S4-3) 4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4) 4.4.1.4 Prévention des pratiques anti-concurrentielles 4.4.1.5 Respect des embargos, des sanctions commerciales et de la règlementation sur le contrôle des exportations 4.4.1.6 Protection des données personnelles 4.4.1.7 Stratégie fiscale

ÉLÉMENTS ESSENTIELS DE LA VIGILANCE RAISONNABLE	PARAGRAPHES DANS L'ÉTAT DE DURABILITÉ
d) Agir pour remédier à ces impacts négatifs	4.2.1.3.5 Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3) 4.2.2.2.3 Actions et ressources – Pollution de l'air (E2-2) 4.2.3.2.3 Actions et ressources – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-2) 4.3.1.3.6 Actions en place ou à venir – Dialogue social (S1-4) 4.3.1.4.6 Actions en place ou à venir – Conditions de travail (S1-4) 4.3.1.5.6 Actions en place ou à venir – Diversité, Équité et Inclusion (S1-4) 4.3.1.6.6 Actions en place ou à venir – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-4) 4.3.1.7.6 Actions en place ou à venir – Droit du travail et droits humains (S1-4) 4.3.2.2.5 Actions en place ou prévues – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-4) 4.3.3.2.5 Actions en place ou prévues – Gestion des nuisances sonores (S3-4) 4.3.4.3.2.5Actions en place ou prévues – Informations et assistance aux passagers en cas d'annulation ou de retards (S4-4) 4.3.4.3.3.5Actions en place ou prévus – Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap (S4-4) 4.3.4.3.4.5 Actions en place ou prévus – Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-4 4.3.4.4.6 Actions en place ou prévues – Sûreté et sécurité des passagers (S4-4) 4.4.1.5 Respect des embargos, des sanctions commerciales et de la règlementation sur le contrôle des exportations 4.4.1.6 Protection des données personnelles 4.4.1.7 Stratégie fiscale
e) Suivre l'efficacité de ces efforts et communiquer	4.2.1.3.4 Cibles – Atténuation et adaptation au changement climatique (E1-4) 4.2.1.4 Indicateurs – Changement climatique (E1-5, E1-6, E1-7, E1-8) 4.2.2.2.2 Cibles – Pollution de l'air (E2-3) 4.2.2.3 Indicateurs – Pollution de l'air (E2-4) 4.2.3.2.2 Cibles – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-3) 4.2.3.3 Indicateurs – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-5) 4.3.1.1 Caractéristiques des salariés Air France-KLM (S1-6) 4.3.1.3.5 Cibles – Dialogue social (S1-5) 4.3.1.3.7 Indicateurs – Dialogue social (S1-8) 4.3.1.4.5 Cibles – Conditions de travail (S1-5) 4.3.1.4.7 Indicateurs – Conditions de travail (S1-10, S1-16, S1-14) 4.3.1.5.5 Cibles – Diversité, Équité et Inclusion (S1-5) 4.3.1.5.7 Indicateurs – Diversité, Équité et Inclusion (S1-9, S1-12, S1-16) 4.3.1.6.5 Indicateurs – Diversité, Équité et Inclusion (S1-9, S1-12, S1-16) 4.3.1.6.7 Indicateurs – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-13) 4.3.1.7.5 Cibles – Droit du travail et droits humains pour le personnel (S1-5) 4.3.1.7.7 Indicateurs – Droit du travail et droits humains (S1-17) 4.3.2.2.4 Cibles – Travailleurs de la chaine de valeur (S2-5) 4.3.2.3 Information spécifique à l'entité 4.3.3.2.4 Cibles – Gestion des nuisances sonores (S3-5) 4.3.3.3 Cibles – Gestion des nuisances sonores (S3-5) 4.3.4.3.2.4Cibles – Informations et assistance aux passagers en cas d'annulation ou de retards (S4-5) 4.3.4.3.3.4Cibles – Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap (S4-5) 4.3.4.3.4.4Cibles – Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-5) 4.3.4.4.5 Cibles – Sûreté et sécurité des passagers (S4-5) 4.3.4.5 Indicateurs – Net Promoter Score (NPS) 4.4.1.3.1 Indicateurs – Prévention de la corruption (G1-4) 4.4.2.1 Indicateurs – Influence politique et aux activités de lobbying (G1-5)

4.1.3.5 Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité (GOV-5)

Le résumé des systèmes de gestion des risques et de contrôle interne mis en œuvre pour la préparation de l'état de durabilité du groupe Air France-KLM est décrit dans le chapitre 3 du Document d'enregistrement universel 2024, en sections 3.2 « Management des risques de l'entreprise » et 3.3.2 « Éléments fondamentaux du Contrôle interne en place dans le Groupe » au paragraphe « Évaluation et suivi du contrôle interne ».

Le périmètre, les principales caractéristiques et les composantes de ces processus sont détaillées dans l'approche d'évaluation des risques et la méthodologie de priorisation. Les principaux risques et leurs stratégies d'atténuation sont identifiés et une explication de la manière dont les constats sont intégrés dans les fonctions et processus internes du Groupe est fournie.

Par ailleurs, le reporting périodique des constats liés aux informations de durabilité aux organes d'administration, de direction et de surveillance d'Air France-KLM est détaillé, soulignant l'engagement du Groupe en matière de transparence et d'amélioration continue.

4.1.4 Gestion des impacts, risques et opportunités

4.1.4.1 Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1)

Air France-KLM a régulièrement mené par le passé des analyses de matérialité, permettant au Groupe d'évaluer quels sujets étaient prioritaires par ses parties internes et externes.

Description des processus d'identification et de notation des IRO

Dans le cadre de l'entrée en vigueur des normes européennes de reporting sur le développement durable (ESRS) applicables à compter du 1er janvier 2024, le Groupe a mené une analyse détaillée avec l'aide d'un cabinet de conseil spécialisé dans le reporting développement durable. Cette analyse vise à identifier les impacts sur les personnes et l'environnement (la matérialité de l'impact), ainsi que les risques et opportunités qui peuvent découler de ces impacts (la matérialité financière).

Cette double évaluation de matérialité a été réalisée selon un processus en cinq étapes dans le but de prioriser les impacts, risques et opportunités (IRO) matériels d'Air France-KLM qui fixent les limites de son reporting développement durable :

- étape 1 : Examen des enjeux de durabilité pertinentes ;
- étape 2 : Identification des impacts, des risques et des opportunités ;
- étape 3 : Notation de chaque impact, risque et opportunité ;
- étape 4 : Engagement auprès des parties prenantes pour discuter de l'évaluation de la matérialité ;
- étape 5 : Examen et validation des impacts, risques et opportunités matériels par la direction et les organes de gouvernance.

Étape 1 : Examen des questions de durabilité pertinentes

Guidé par la liste des questions de durabilité couvertes par l'ESRS thématique (ESRS 1, Annexe 1, AR 16), et sur la base de son évaluation de matérialité préexistante, de ses lignes directrices sectorielles et de ses références par ses pairs, le Groupe a identifié les questions de durabilité pertinentes pour ses activités et son secteur.

En particulier, le Groupe a accordé une attention particulière à la couverture de l'ensemble de ses activités et de ses zones géographiques dans son évaluation de matérialité, y compris toute question sectorielle spécifique et en tenant compte des dépendances issues de ses relations commerciales avec les principaux acteurs de sa chaîne de valeur en amont et en aval.

Étape 2 : Identification des impacts, des risques et des opportunités

Pour chaque problématique de développement durable identifiée comme résultat de l'étape 1, le Groupe a défini les impacts, risques et opportunités pertinents de ses propres activités et de sa chaîne de valeur en amont et en aval. Cette démarche a été réalisée selon une approche transversale, au moyen d'entretiens avec des experts internes de différents départements, ainsi que d'une analyse comparative avec ses pairs et des directives sectorielles.

Chaque impact identifié a été classé comme réel ou potentiel, et comme négatif ou positif.

Étape 3 : Notation de chaque impact, risque et opportunité

Une notation de la matérialité de l'impact sur les personnes et l'environnement, ainsi que de la matérialité financière découlant des risques et opportunités, a été réalisée par des experts internes, conformément au cadre de gestion des risques en place au sein d'Air France-KLM.

Chaque impact, risque ou opportunité a été noté sur une échelle brute, sur la base des critères spécifiés ci-dessous :

- matérialité de l'impact : pour évaluer la sévérité ou la positivité des impacts sur les personnes et/ou l'environnement, l'échelle (de marginale à majeure), le scope (de peu répandue à mondiale), l'irrémédiabilité (de réparable à irrémédiable) et, pour les impacts potentiels, la probabilité (de rare à presque certaine) ont été notées ; dans le cas d'un impact négatif potentiel sur les droits de l'Homme, la gravité de l'impact prime sur sa probabilité ;
- matérialité financière : pour évaluer les effets financiers sur l'entreprise à court (jusqu'à dix-huit mois, équivalent à l'horizon du risque opérationnel), moyen (jusqu'à cinq ans, correspondant à l'horizon du risque stratégique) ou long terme (au-delà de cinq ans), l'ampleur (de non significative à majeure) et la probabilité (de rare à presque certaine) ont été notées.

Étape 4 : Engagement auprès des parties prenantes pour discuter de l'évaluation de la matérialité

Une fois chaque IRO identifié et noté, Air France-KLM a collaboré avec les parties prenantes internes et externes pour discuter des résultats préliminaires et recueillir des commentaires afin d'ajuster l'évaluation de pré-matérialité.

Au total, plus de cinquante entretiens ont été menés auprès de représentants du Groupe et de ses compagnies aériennes (allant des jeunes professionnels aux cadres supérieurs), d'experts du secteur du transport aérien (y compris des fournisseurs et partenaires clés) et d'autres parties prenantes externes (y compris les pouvoirs publics, les investisseurs, des panels clients, les instituts de recherche, les ONG, etc.).

À la suite des entretiens, Air France-KLM a reconsidéré son évaluation de la matérialité si un nombre pertinent de parties prenantes suggéraient que la matérialité d'un certain sujet pourrait être ajustée positivement ou négativement.

Étape 5 : Examen et validation des impacts, risques et opportunités matériels par la direction et la gouvernance

À l'issue des consultations des parties prenantes et d'un examen approfondi par les experts internes, sur la base de leur meilleure compréhension des orientations disponibles sur l'interprétation des exigences ESRS, la liste définitive des enjeux de développement durable pour Air France-KLM et des impacts, risques et opportunités significatifs associés a été établie. Les résultats ont été discutés et approuvés par le Comité exécutif du Groupe, puis présentés et contestés lors d'un atelier conjoint avec les Comités d'audit et de développement durable et de conformité, avant d'être approuvés par le Conseil d'administration d'Air France-KLM.

Processus décisionnel, procédures de contrôle interne et processus de gestion des risques

Suite à la mise en œuvre de l'ESRS, les risques extra-financiers préexistants identifiés via le processus de gestion des risques en place au sein d'Air France-KLM seront davantage alignés et combinés avec les IRO. Par conséquent, les IRO seront davantage intégrés dans le processus de prise de décision autour de la stratégie de développement durable du Groupe et contrôlés via les processus d'audit interne et de contrôle interne en place.

Révision future de l'évaluation de la matérialité

Air France-KLM s'engage à mettre à jour régulièrement son évaluation de matérialité, notamment en cas de circonstances particulières ou de changement significatif de son modèle économique.

4.1.4.2 Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de l'entreprise (IRO-2)

Veuillez vous référer aux informations détaillées fournies dans la section 4.5 « Annexe A – Correspondance des points de données des ESRS avec les exigences des actes législatifs de l'Union (IRO-2) ».

4.1.4.3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3)

Le tableau ci-dessous décrit les principales exigences de divulgation en vertu de la norme ESRS 2, couvrant les impacts, risques et opportunités importants. Il fournit un aperçu structuré des sujets identifiés grâce à l'évaluation de la double matérialité, ainsi que leur portée, les risques et opportunités associés et les horizons temporels pertinents.

Standard ESRS	Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
E1 – Changement climatique	**Atténuation du changement climatique**	N: Les émissions de CO_2 générées par les activités de transport aérien et la chaine de valeur amont (production du carburant) contribuent au changement climatique	OO/VC	R: Risque de transition entraînant des risques financiers en raison du renouvellement de la flotte, de l'utilisation de carburants alternatifs, du prix du CO_2 ou des mécanismes de compensation et de restrictions d'activité	Court/moyen/ long
	Adaptation au changement climatique		OO/VC	R: Risques physiques entraînant des risques financiers en raison de perturbations d'activités, de l'adaptation des procédures de vol et des plans de vol, dans certaines zones exposées aux aléas climatiques	Long
	Énergie (carburant, SAF)	N: Consommation élevée de carburant, contribuant à la réduction des stocks fossiles N: L'utilisation de SAF peut entrer en conflit avec d'autres utilisations en tant que matières premières	OO/VC	R: Risques financiers liés à la dépendance à l'égard des carburants, à la sensibilité aux fluctuations des prix, à la pénurie prévue de combustibles fossiles et de SAF en raison des ambitions sectorielles en matière de réduction des émissions	Moyen/long
E2 – Pollution	**Gestion de la qualité de l'air**	N: Émissions de polluants de l'air relatives aux activités de transport aérien (NO_x, SO_2)	OO	R: Risques financiers liés aux contraintes d'activité ou aux nouvelles règlementations relatives à la pollution de l'air	Moyen/long
E5 – Économie Circulaire	**Gestion des déchets et circularité**	N: Déchets générés par les activités de transport aérien et de maintenance	OO/VC	R: Risques financiers liés aux règlementations relatives au traitement des déchets O: La réduction des déchets peut entraîner une diminution des coûts	Court/moyen

Standard ESRS	Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
S1 – Personnel de l'entreprise	**Dialogue social avec le personnel Air France-KLM**	P: Le dialogue social par l'intermédiaire des instances de représentation a un impact positif sur les conditions de travail du personnel Air France-KLM	OO	R: Risques financiers liés aux négociations d'accords de travail, de conflits sociaux ou de grèves	Court/moyen
	Conditions de travail du personnel Air France-KLM	P: Les conditions d'emploi favorables et protectrices ont un impact positif sur les conditions de vie du personnel Air France-KLM	OO	R: Risques financiers liés à une faible satisfaction du personnel entraînant une augmentation des frais de personnel, de l'absentéisme ou de la rotation du personnel	Court/moyen
		N: L'équilibre vie privée / vie professionnelle et du personnel Air France-KLM pourrait être impacté par des horaires de travail décalés			
		N: Le personnel Air France-KLM pourrait être exposé à des risques physiques sur son lieu de travail			
	Diversité, équité et inclusion	N: Le personnel Air France-KLM pourrait être victime de toutes sortes de discriminations à l'embauche et dans l'évolution de sa carrière	OO	R: Risques financiers liés à la détérioration de la réputation de l'entreprise du fait de pratiques discriminatoires et à l'augmentation des frais de personnel	Court/moyen/ long
				O: Opportunité financière liée à la diversité et à l'inclusion favorisant l'innovation et des pratiques de management diversifiées	
	Formation et développement des compétences et attraction des talents	P: L'employabilité du personnel Air France-KLM pourrait être impactée par la formation et le développement continu de leurs compétences	OO	R: Risques financiers liés au manque de développement des compétences et d'attractivité entraînant des difficultés à trouver les compétences appropriées ou au manque de personnel disposant de qualifications spécifiques	Court/moyen
				O: Opportunité financière liée à l'attractivité de l'entreprise et la qualification du personnel entraînant une meilleure efficacité	
	Droits des salariés et droits humains	N: Les pratiques de management pourraient porter atteinte aux droits du travail et aux droits de l'Homme du personnel Air France-KLM sur son lieu de travail	OO	R: Risques financiers liés à une atteinte à la réputation d'Air France-KLM en cas de non-respect des droits de l'Homme et des droits du travail du personnel Air France-KLM sur son lieu de travail	court/moyen

Standard ESRS	Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
S2 – Travailleurs de la chaîne de valeur	**Conditions de travail et dialogue social du personnel de la chaîne de valeur**	N: Le personnel de la chaîne de valeur d'Air France-KLM pourrait être impacté négativement par les conditions de travail et le dialogue social (y compris les droits du travail et les droits de l'Homme)	VC	R: Risque financier lié aux perturbations dans la chaîne de valeur en raison des conditions de travail et d'un dialogue social conflictuel et aux atteintes à la réputation du Groupe	Court/moyen
S3 – Communautés affectées	**Gestion du bruit**	N: Les nuisances sonores liées aux activités d'Air France-KLM peuvent avoir un impact négatif sur les conditions de vie des communautés proches des hubs Air France-KLM	OO	R: Risque financier lié aux réglementations sur le bruit entraînant des contraintes d'activité (perte de créneaux aéroportuaires) ou une augmentation des coûts	Court/moyen
S4 – Consommateurs et utilisateurs finaux	**Engagement client**	N: Les passagers peuvent être impactés par le manque de transparence des informations et d'assistance en cas de perturbations ou par le manque d'accessibilité des services (passagers en situation de handicap)	OO	O: Gain de réputation et de fidélité des clients pour Air France-KLM en fournissant une information transparente et une assistance aux passagers	Court/moyen
		N: Le droit à la vie privée des passagers peut être impacté en cas d'utilisation abusive ou de fuite de données personnelles	OO/VC	R: Risque financier lié à une atteinte à la réputation d'Air France-KLM ou d'amendes liées à un manque d'assistance, d'accessibilité ou de fuite de données	Court/moyen
	Sécurité opérationnelle et sécurité du transport aérien	N: Les passagers et les marchandises transportées peuvent subir des dommages en cas d'incident ou d'accident	OO	R: Risque financier lié aux dommages potentiels causés aux personnes et aux biens et à la réputation d'Air France-KLM en cas d'incident ou d'accident	Court/moyen
G1 – Conduite des affaires	**Conduite des affaires, anti-corruption, protection des lanceurs d'alerte**	N: Des pratiques contraires à l'éthique peuvent survenir dans le cadre des activités d'Air France-KLM et de sa chaîne de valeur	OO/VC	R: Risque financier lié à l'atteinte à la réputation d'Air France-KLM et aux procédures judiciaires liées au non-respect de la réglementation en matière d'éthique des affaires	Court/moyen
	Engagement politique et activités de lobbying, valeur économique et sociale du transport aérien	P: Contribution positive au bien-être social et au développement économique tant au niveau local que mondial, par le biais d'opportunités économiques et d'emploi directes et indirectes	OO/VC	O: Les activités de lobbying d'Air France-KLM visant à promouvoir l'importance de l'industrie du transport aérien pourraient contribuer à des conditions de concurrence loyales et équitables afin de préserver la position d'Air France-KLM sur le marché ou de saisir des opportunités commerciales	Court/moyen/ long

4.2 INFORMATION ENVIRONNEMENTALE

4.2.1 Changement climatique (ESRS E1)

4.2.1.1 Description des processus permettant d'identifier et d'évaluer les IROs matériels liés au climat (ESRS2 IRO-1)

Veuillez vous référer aux informations détaillées fournies dans la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.2.1.2 Gouvernance climatique (ESRS2 GOV-3)

Pour la gouvernance environnementale (y compris le changement climatique), voir le chapitre 2 « Rapport de gouvernement d'entreprise » du présent Document d'enregistrement universel et les sections 4.1.3.1 « Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1) » et 4.1.3.2 « Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes (GOV-2) ».

Pour l'obligation d'information relative à l'ESRS2 GOV-3 Intégration de la performance en matière de développement durable dans les systèmes d'incitation, se référer à la section 2.5 « Rémunération des mandataires sociaux » et la section 4.1.3.3 «Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation (GOV-3) ».

4.2.1.3 Stratégie climat (E1-1, ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Atténuation du changement climatique	N: Les émissions de CO_2 générées par les activités de transport aérien et la chaine de valeur amont (production du carburant) contribuent au changement climatique	OO/VC	R: Risque de transition entraînant des risques financiers en raison du renouvellement de la flotte, de l'utilisation de carburants alternatifs, du prix du CO_2 ou des mécanismes de compensation et de restrictions d'activité	Court/moyen/long
Adaptation au changement climatique		OO/VC	R: Risques physiques entraînant des risques financiers en raison de perturbations d'activités, de l'adaptation des procédures de vol et des plans de vol, dans certaines zones exposées aux aléas climatiques	Long
Énergie (carburant, SAF)	N: Consommation élevée de carburant, contribuant à la réduction des stocks fossiles N: L'utilisation de SAF peut entrer en conflit avec d'autres utilisations en tant que matières premières	OO/VC	R: Risques financiers liés à la dépendance à l'égard des carburants, à la sensibilité aux fluctuations des prix, à la pénurie prévue de combustibles fossiles et de SAF en raison des ambitions sectorielles en matière de réduction des émissions	Moyen/long

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)

L'ambition d'Air France-KLM est de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) et contribuer à limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, conformément à l'Accord de Paris. Cette ambition est alignée sur l'objectif aspirationnel mondial à long terme de l'Association de l'aviation civile internationale (OACI), à savoir des émissions de carbone nettes nulles d'ici 2050. Pour réaliser cette ambition, le Groupe a élaboré un plan de transition pour l'atténuation et l'adaptation au climat (« le Plan de Transition »).

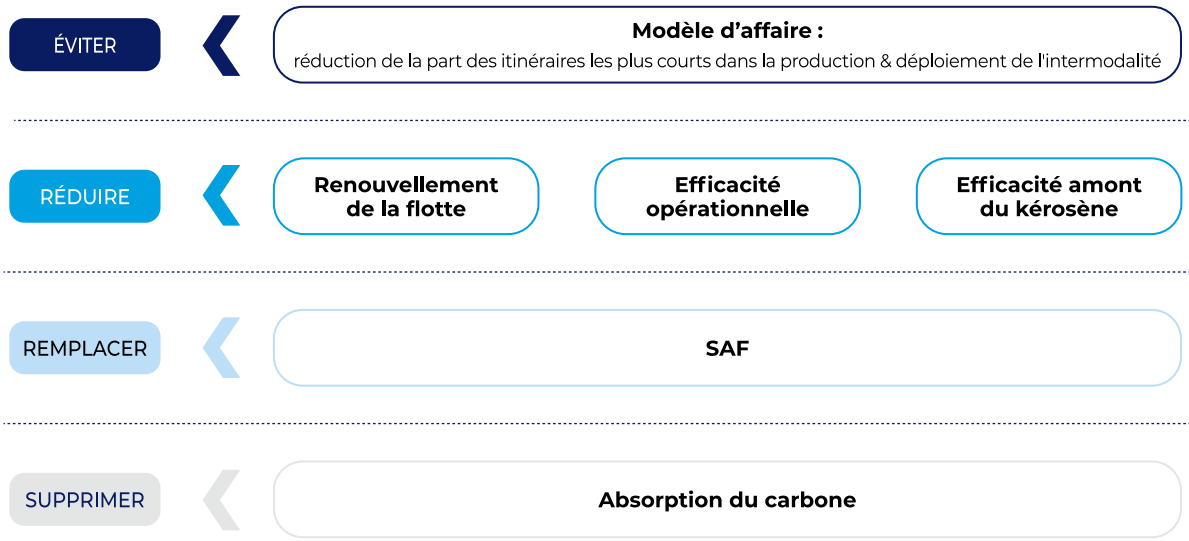
En 2024, les émissions de scope 1 d'Air France-KLM représentent environ 70 % des émissions totales de GES, les émissions de scope 2 représentent environ 0,02 % et les émissions de scope 3 représentent environ 30 % des émissions totales de GES, dont environ 13 % proviennent d'activités non liées au kérosène. Afin d'utiliser efficacement les ressources du Groupe, le Plan de Transition d'Air France-KLM se concentre sur la réduction de ses émissions de scope 1 ainsi que de scope 3.3 (émissions liées au carburant et à l'énergie).

Le Plan de Transition s'applique aux entités opérationnelles d'Air France-KLM, à savoir Air France, KLM Royal Dutch Airlines, Transavia France, Transavia Pays-Bas et Air France KLM Martinair Cargo, ainsi qu'à leurs chaînes de valeur amont et aval. Le Plan de Transition a été approuvé par le Conseil d'administration d'Air France-KLM. Il est intégré dans le plan d'affaires stratégique quinquennal d'Air France-KLM et est revu chaque année. Par ailleurs, le Plan de Transition est régulièrement suivi par un organe spécifique appelé Comité de décarbonisation. Se référer à la section 4.1.3.1 « Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1)) » pour plus de détails sur ces organes de gouvernance.

Le Plan de Transition est divisé en deux axes qui seront mis en œuvre progressivement: *A. Opérations aériennes* et *B. Opérations au sol*.

A. Opérations aériennes

L'axe Opérations aériennes est composé de six leviers visant à *éviter* les émissions en réduisant les itinéraires les plus courts dans la production du Groupe tout en déployant des alternatives intermodales ; à *réduire* les émissions par le renouvellement de la flotte, des mesures d'efficacité opérationnelle et l'efficacité du kérosène en amont ; à *remplacer* progressivement les combustibles fossiles par des alternatives à plus faibles émissions de GES et et enfin *absorber* le CO_2 en compensant les émissions résiduelles qui ne peuvent être évitées ou réduites.



1) **Modèle d'affaire** : réduction structurelle de la part que représentent les itinéraires les plus courts dans la production du Groupe (par exemple, réduction de l'offre sur le marché intérieur français) tout en proposant aux clients, grâce à des partenariats stratégiques avec les opérateurs ferroviaires, des produits intermodaux pour augmenter les possibilités de combiner des modes de transport alternatifs à faibles émissions de GES.
2) **Renouvellement de la flotte** : investir dans le renouvellement de la flotte avec des avions de dernière technologie qui consomment jusqu'à 25 % de carburant en moins qu'un avion de taille équivalente de la génération précédente, selon les informations des constructeurs aéronautiques. Pour le renouvellement de la flotte, une moyenne annuelle de 3 000 à 3 500 millions d'euros jusqu'en 2030 sera nécessaire pour les dépenses d'investissement. Ces montants sont bruts et comprennent les droits d'utilisation des nouveaux contrats de location opérationnelle, et sont calculés avant les opérations de vente et de cession-bail.
3) **Mesures d'efficacité opérationnelle** : mise en place de programmes de réduction des émissions de CO_2 dans toutes les divisions. Ces programmes sont axés sur l'optimisation des trajectoires de vol, politique carburant, éco-pilotage, performances avion, réduction du poids à bord.
4) **Efficacité amont du kérosène** : travailler en étroite collaboration avec les producteurs d'énergie sur l'efficacité de la production du kérosène (scope 3).

5) **SAF** : remplacement progressif du carburant fossile par du SAF qui désigne une alternative au carburant aéronautique classique (kérosène d'origine fossile) et qui inclut les carburants aéronautiques synthétiques issus de l'hydrogène renouvelable et du carbone capturé, les biocarburants aéronautiques avancés et autres, ainsi que les carburants aéronautiques à base de carbone recyclé. Le Groupe adhère à une politique d'approvisionnement stricte de SAF volontaire, visant à acheter des SAF de deuxième génération qui ne concurrencent pas la chaîne alimentaire humaine ou animale, qui sont certifiés RSB ou ISCC+, qui ne sont pas produits à partir d'huile de palme et qui réduisent les émissions de CO_2 d'au moins 65 % sur l'ensemble de leur cycle de vie – de la production à la combustion – par rapport au kérosène fossile [1]. Pour les mandats de SAF, le Groupe se conforme aux règlementations locales.
6) **Absorption du carbone** : pour les émissions résiduelles qui ne peuvent être ni évitées ni réduites et une fois que tous les autres leviers ont été déployés pour réduire les émissions du Groupe, tirer profit d'une compensation carbone de haute qualité, comme les projets qui extraient le CO_2 de l'atmosphère et le stockent en toute sécurité, ainsi que le développement de puits de carbone naturels pour les émissions résiduelles, une fois que tous les autres leviers ont été déployés pour réduire les émissions du Groupe. Ce levier ne contribuera pas à l'objectif 2030.

Un résumé quantitatif de la contribution de chaque levier envisagé pour atteindre l'ambition de décarbonisation du groupe Air France-KLM est présenté dans le chapitre 4.2.1.3.4 « Cibles – Atténuation et adaptation au changement climatique (E1-4) ».

B. Opérations au sol

Réduire les émissions provenant des opérations au sol en disposant d'équipements au sol fonctionnant à l'électricité et en lançant un programme de mesures d'efficacité énergétique visant à réduire la consommation d'énergie des bâtiments, notamment en investissant dans des systèmes de chauffage fonctionnant à l'électricité (systèmes d'échange de chaleur) pour les bâtiments du groupe chaque fois que cela est possible.

La trajectoire du secteur aérien vers le Net Zero

La transition du secteur aérien vers la neutralité carbone nécessitera une collaboration solide et des investissements substantiels de la part de toutes les parties prenantes (compagnies aériennes, constructeurs aéronautiques, producteurs d'énergie, etc.) ainsi que des avancées technologiques continues et l'adoption de pratiques plus durables tout au long de la chaîne de valeur. Par conséquent, le succès du Plan de Transition d'Air France-KLM dépend de facteurs qui échappent au contrôle direct du Groupe. Pour y faire face, il faudra des politiques publiques et des mesures incitatives adaptées, des efforts de recherche et développement dédiés, la transformation de certaines des plus grandes industries du monde et une allocation importante de capitaux entre les secteurs public et privé.

Informations complémentaires sur le Plan de Transition

Émissions de GES potentiellement verrouillées

Les émissions de GES potentiellement verrouillées sont principalement liées aux émissions des avions, puisque les émissions du Groupe sont à 90 % liées au kérosène. La stratégie d'atténuation des émissions de GES potentiellement verrouillées fait partie du Plan de Transition du Groupe et se reflète dans trois des leviers de décarbonisation : le renouvellement de la flotte, les mesures d'efficacité opérationnelle et l'incorporation de SAF. Grâce au renouvellement de la flotte, des avions de nouvelle génération qui consomment moins de carburant (et émettent donc moins de gaz à effet de serre) sont incorporés dans la flotte et remplacent les anciens avions. Les mesures d'efficacité opérationnelle réduisent la consommation de carburant et donc les émissions de gaz à effet de serre. Les volumes de SAF utilisés par le Groupe peuvent réduire les émissions de CO_2 liées aux carburants d'au moins 65 % sur la base du cycle de vie par rapport à l'utilisation de kérosène conventionnel avec le même type d'avion. En 2024, le Groupe a utilisé 1,25 % de SAF sur ses vols.

Les critères de référence de l'UE alignés sur Paris

Le groupe Air France-KLM n'est pas exclu des référentiels européens alignés sur l'Accord de Paris [2].

4.2.1.3.2 Impacts et risques matériels et interaction avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3)

Le secteur de l'aviation, qui représente 2 à 3 % des émissions mondiales de GES [3], est l'un des secteurs de l'économie mondiale les plus difficiles à décarboner. L'analyse de double matérialité d'Air France-KLM a confirmé que la contribution à l'atténuation du changement climatique est un sujet matériel pour le Groupe, avec un large consensus sur son importance. Pour le processus détaillé relatif à l'évaluation globale des impacts, risques et opportunités matériels, reportez-vous à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

Air France-KLM est conscient des risques physiques et de transition associés au changement climatique qui constituent une préoccupation majeur. L'incapacité à anticiper et à s'adapter à ces risques pourrait avoir des conséquences négatives sur la performance financière, la réputation et les activités futures de l'entreprise.

Par conséquent, l'évaluation de la résilience au changement climatique du modèle d'entreprise du Groupe et de sa stratégie fait partie intégrante de la stratégie de gestion des risques de l'entreprise. Elle est suivie au plus haut niveau du Groupe et est incluse dans les revues du Plan d'affaires stratégique à cinq ans du Groupe.

[1] *La qualité des SAF achetés est contrôlée par des auditeurs externes.*
[2] *https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1818*
[3] *Source: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/av-en-1.pdf*

En 2023, Air France-KLM a mené une évaluation des risques climatiques afin de mieux comprendre les risques associés au changement climatique et leur impact sur ses propres opérations. En 2024, cette évaluation a été mise à jour pour inclure la chaîne de valeur amont et aval de l'entreprise. L'évaluation a suivi les recommandations de la *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD) et s'est concentrée sur l'identification des risques physiques et de transition auxquels Air France-KLM sera confrontée et sur l'évaluation de leurs impacts sur les activités du Groupe à des horizons de court, moyen et long terme (respectivement, 2030, 2040 et 2050 pour les risques physiques et 2025, 2030 et 2050 pour les risques de transition).

Pour mener l'évaluation des risques climatiques, Air France-KLM a combiné trois des scénarios RCP *(Representative Concentration Pathways)* du GIEC [1] pour analyser les risques physiques et trois des scénarios SSP *(Socio-Economic Pathway)* partagés du GIEC pour analyser les risques de transition. Les scénarios suivants ont donc été utilisés pour l'évaluation :

Scénario climatique	Voies de concentration représentatives (RCP)	Parcours socio-économique (SSP)
Ordonné	RCP 2.6 – 1.5 °C	SSP 1 Développement durable
Désordonné	RCP 4.5 – 2 to 2.5 °C	SSP 2 Au milieu de la route
Rouge *(Hot-House World)*	RCP 8.5 – 3.6 to 4.4 °C	SSP 5 Développement des énergies fossiles

Le choix du scénario a été fait afin de représenter toute la gamme de possibilités : un scénario dans lequel l'augmentation de la température est maintenue autour de 1,5 °C (Accord de Paris), un scénario dans lequel la température augmente jusqu'à environ 4 °C (scénario le plus extrême) et un troisième scénario se situant entre ces deux scénarios. La combinaison de trois scénarios de référence avec différents niveaux de risques physiques et de transition permet au Groupe de saisir un plus grand nombre de futurs incertains. Pour chaque scénario, les tendances macroéconomiques, la consommation d'énergie et le mix énergétique, ainsi que les hypothèses de déploiement technologique ont été pris en compte.

L'évaluation des activités du Groupe comprenait l'exposition au risque physique de 61 sites (les 50 premières destinations du Groupe, sept aéroports supplémentaires et quatre sites informatiques du Groupe) à 15 aléas climatiques et l'évaluation du risque de transition dans chaque scénario. L'évaluation de la chaîne de valeur a porté sur l'exposition de sept activités en amont aux risques physiques et de transition, tandis que l'évaluation en aval a porté sur l'exposition de 27 destinations aux risques physiques, en explorant les régions géographiques du monde qui devraient subir les impacts les plus importants.

[1] *Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est l'organe des Nations Unies chargé d'évaluer la science relative au changement climatique. Pour plus d'informations sur les scénarios du GIEC, voir : https://www.ipcc.ch/report/emissions-scenarios/*

L'évaluation des risques climatiques a permis d'établir l'univers de risque suivant :

RISQUES PHYSIQUES

SÉVÈRE

- Dégradation/destruction des actifs (aéroports, bureaux, entrepôts, avions) en raison de phénomènes météorologiques extrêmes plus fréquents et plus graves :
  - **Inondations (marémotrices, fluviales, pluviales)**
  - **Cyclones**
  - **Incendies de forêt**
- Perturbation de l'activité et augmentation des retards et des déroutements en raison de la fréquence accrue des **tempêtes et des turbulences**
- Dégradation des conditions de travail pour les opérations sur le terrain en raison des **températures extrêmes et des vagues de chaleur**
- Interruption des opérations en raison de températures extrêmes provoquant un gondolement thermique sur les pistes d'atterrissage
- Perturbation de l'activité et augmentation des retards/déroutements dus à l'augmentation des chutes de neige et aux tempêtes de neige plus fréquentes
- Perturbation des activités d'approvisionnement des aéronefs

CHRONIQUE

- Dégradation des infrastructures (aéroports, bureaux, etc.) due à l'**élévation du niveau de la mer**
- Restrictions sur le poids des avions au décollage en raison de l'**augmentation des températures**
- Perturbation des horaires de décollage et d'atterrissage en raison de la perte de visibilité liée à l'**évolution des régimes d'humidité**
- Augmentation de la consommation de carburant en raison de l'**évolution du régime des vents**
- Perturbation de l'activité et augmentation des retards/routages en raison d'un **risque de givrage** plus fréquent
- Augmentation de l'utilisation des climatiseurs en raison de la **hausse durable des températures**
- **Les faibles débits** dans les canaux et **les événements climatiques aigus** sont les principaux facteurs d'une interruption de l'approvisionnement en carburant et en SAF
- L'attractivité de certaines destinations peut être impactée par **des risques très élevés de stress hydrique**

RISQUES DE TRANSITION

POLITIQUE ET JURIDIQUE

Général
- Augmentation des tarifs d'émissions de GES
- Obligations renforcées de déclaration des émissions (EU ETS, CORSIA)
- Limitation des licences d'exploitation et interdiction des vols court-courriers

Liés au SAF
- De nouvelles taxes carbone ou de nouveaux mandats de SAF pourraient faire augmenter le prix du carburant
- Soutien insuffisant des gouvernements en ce qui concerne le déploiement de SAF et des carburants synthétiques

Liés aux aéronefs
- Une réglementation tardive pourrait ralentir le rythme de développement des nouvelles technologies (avions électriques)
- Soutien insuffisant aux investissements dans le renouvellement de la flotte

RÉPUTATION

Général
- Pression accrue des parties prenantes et des investisseurs pour atteindre les objectifs de durabilité dans un délai plus court
- Exposition accrue aux plaintes de *greenwashing*
- Augmentation du risque de blessure des passagers

Liés au SAF
- Exposition aux litiges liés à la faible crédibilité du SAF pour la décarbonation ou utilisation de matières premières ayant des effets néfastes sur l'environnement

Liés aux aéronefs
- Acceptation sociétale limitée de consommer de l'énergie renouvelable s'il n'est pas démontré qu'elle est supplémentaire

MARCHÉ

Général
- Baisse de la demande due aux transferts modaux et à la stigmatisation du secteur
- Diminution de la demande de vols court-courriers en raison de l'augmentation du travail à distance
- Augmentation du coût des matières premières

Liés au SAF
- Impossibilité d'obtenir des volumes suffisants et/ou des prix compétitifs pour les SAF afin d'atteindre les objectifs publics
- Impossibilité de garantir les volumes de carburants synthétiques

Liés aux aéronefs
- Impossibilité d'accéder à une quantité suffisante d'énergie en raison de la disponibilité limitée de l'hydrogène vert
- Impossibilité d'obtenir suffisamment d'avions électriques

TECHNOLOGIE

Général
- Remplacement des produits et services existants par des options moins polluantes
- Investissements infructueux dans les nouvelles technologies
- Coûts de la transition vers des technologies moins polluantes

Liés au SAF
- La technologie « *Power-to-Liquid SAF* » et d'autres technologies SAF pourrait ne pas permettre d'obtenir les réductions d'émissions escomptées
- La filière technologique des carburants synthétiques pourrait ne pas évoluer comme prévu

Liés aux aéronefs
- Limitations du réseau en raison de l'absence de l'infrastructure requise
- Disponibilité limitée des talents pour l'entretien et l'exploitation des avions de la prochaine génération

Si l'évaluation des risques climatiques a clairement identifié les risques physiques et de transition susceptibles d'influencer la capacité de l'entreprise à gérer et à développer ses activités, le Groupe a également identifié des initiatives à mettre à profit, telles que :

- contribuer au développement d'énergies à plus faible teneur en carbone en soutenant la production industrielle de carburants alternatifs pour l'aviation ;
- mettre en place des partenariats stratégiques pour développer des solutions innovantes à plus faibles émissions au sol et dans les airs ;
- développer le capital des marques du Groupe et gagner des parts de marché en répondant aux attentes des particuliers et des entreprises ;
- renforcer la capacité du Groupe à attirer et à retenir les talents clés ;
- moderniser la flotte du Groupe ;
- réduire le coût du financement.

Afin d'atténuer les risques liés au changement climatique et de poursuivre les initiatives identifiées, Air France-KLM a revu sa stratégie et adapte son modèle économique pour limiter son impact sur le changement climatique et s'adapter aux différents risques climatiques identifiés. En conséquence, le Groupe a élaboré un plan de transition (section E1-1: « Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) ») axé sur sa décarbonation. En mettant en œuvre son Plan de Transition, Air France-KLM vise à gérer et à réduire efficacement ses émissions de GES, en veillant à ce que le Groupe reste sur la bonne voie pour atteindre ses objectifs de réduction des émissions de GES et atténuer les risques liés au climat.

4.2.1.3.3 Politiques – Atténuation et adaptation au changement climatique (E1-2)

Air France-KLM a développé une politique climatique qui vise à répondre aux impacts et risques matériels identifiés liés à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique. Le Plan de Transition du Groupe (voir section 4.2.1.3.1) fait partie intégrante de cette politique. La politique décrit les principes qui guident la prise de décision, fixe des objectifs pour réduire les impacts de l'entreprise liés au climat et propose des leviers pour un Plan de Transition visant l'atténuation de l'impact climatique, l'adaptation et l'efficacité énergétique. La politique définit également les responsabilités au sein du Groupe pour la mise en œuvre de la politique.

La politique climatique s'applique aux entités opérationnelles d'Air France-KLM, à savoir Air France, KLM Royal Dutch Airlines, Transavia France, Transavia Pays-Bas et Air France KLM Martinair Cargo, ainsi qu'à leurs chaînes de valeur amont et aval.

Pour sa gouvernance, voir la section 4.1.3 « Gouvernance » plus spécifiquement développée dans la section 4.1.3.2 « Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes (GOV-2) ». La politique est disponible en interne pour tous les employés du Groupe.

4.2.1.3.4 Cibles – Atténuation et adaptation au changement climatique (E1-4)

Afin de suivre les progrès accomplis dans la réalisation du Plan de Transition d'Air France-KLM, l'objectif à moyen terme suivant a été fixé en 2022, sur la base des conditions prévalant en 2022 pour le secteur et des prévisions à l'horizon 2030 :

- une réduction de 30 % des émissions de GES du carburant du scope 1 et 3 « *well-to-wake* » par tonne-kilomètre transportée (TKT) d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019 ;
- référence pour Air France-KLM en 2019 : 957 gCO_2eq/TKT.

Compte tenu de l'impact de la crise du Covid-19 sur le secteur aérien, l'année de référence retenue est 2019.

L'objectif principal d'Air France-KLM de réduire l'intensité des émissions de GES (gCO_2e/TKT) de 30 % d'ici 2030 couvre les émissions de l'amont à la combustion (*well-to-wake* « WTW »), qui sont déterminées en comptabilisant les émissions de scopes 1 et 3 générées lors de la production de kérosène (production, transport et distribution) par la quantité de fret et de passagers générant des revenus transportés sur une certaine distance. Cela couvre 87 % des émissions de gaz à effet de serre d'Air France-KLM en 2024.

L'objectif exclut les autres émissions du scope 3, non liées au kérosène (13 % des émissions du Groupe en 2024), ainsi que le scope 2 (0,02 % des émissions du Groupe en 2024), conformément à la définition de l'objectif SBTi.

En novembre 2022, l'organisme de référence indépendant *Science-Based Targets initiative* (SBTi) a vérifié et validé l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'Air France-KLM pour 2030, le considérant comme étant conforme à un scénario « bien en dessous de 2,0 °C ». SBTi a publié en 2023 un nouveau rapport technique détaillant une trajectoire intermédiaire de 1,5 °C pour les compagnies aériennes. Cette trajectoire intermédiaire suit la même trajectoire sectorielle que celle « bien en dessous de 2,0 °C » sur la période 2023-2031 et couvre donc également l'objectif du groupe Air France-KLM pour 2030.

Le tableau ci-dessous indique la contribution relative de chaque levier du Plan de Transition pour atteindre cet objectif:

	Modèle d'affaires	Efficacité opérationnelle	Renouvellement de la flotte	Efficacité en amont du carburant pour avions	SAF
2030	1-2 %	12-15 %	40-50 %	1-2 %	35-45 %

Le Plan de Transition du Groupe et l'objectif associé fixé en 2022, en particulier en ce qui concerne l'objectif de réduction des émissions de GES fixé à l'horizon de 2030, ont été établis sur la base des différentes hypothèses et conditions critiques suivantes, nécessaires à sa réussite :

- SAF:
  - offre suffisante disponible sur le marché avec le prix attendu (y compris les nouvelles certifications attendues),
  - les mêmes normes d'éligibilité SAF sont utilisées dans le monde entier, créant des conditions de concurrence équitables,
  - taux d'incorporation réalisés comme prévu dépendant d'une forte demande des clients ;
- les coûts EU-ETS restent stables ;
- pas d'autres problèmes dans la chaîne d'approvisionnement susceptibles d'entraîner des retards importants dans l'afflux d'avions de nouvelle génération ;
- aucune situation géopolitique majeure ne perturbe durablement l'activité du Groupe ;
- des opérations de contrôle aérien plus efficaces soutenues par l'initiative Ciel unique européen ;
- des conditions de concurrence équitables avec les mêmes conditions de marché sur les subventions du SAF et la taxation du CO_2 dans le monde entier et en particulier en Europe afin d'éviter les distorsions de concurrence.

Ces hypothèses sont basées sur les conditions qui prévalaient en 2022 pour l'industrie et sur les prévisions à l'horizon 2030. Parallèlement, depuis 2022, des changements dans les contextes géopolitiques, réglementaires, environnementaux et économiques se sont produits et des obstacles susceptibles d'avoir un impact sur la trajectoire à l'horizon 2030.

En association avec son objectif de réduire l'intensité de ses émissions de GES de 30 % (en gCO_2eq/TKT) en 2030 par rapport à 2019 (carburant scopes 1 et 3) et en l'absence d'événements imprévus perturbant la mise en œuvre du Plan de Transition du Groupe, Air France-KLM estime que ses émissions de GES (carburant scopes 1 et 3) en valeur absolue en 2030 devraient rester inférieures à leur niveau de 2019 (36 millions de tonnes de CO_2).

Pour son reporting développement durable sur l'année 2024, Air France-KLM a revu sa méthodologie de calcul de son indicateur d'intensité GES (en gCO_2/TKT) afin de l'aligner sur la recommandation du standard SBTi qui impose d'inclure les vols non commerciaux et d'exclure les passagers ne générant pas de recette. Les indicateurs relatifs aux années 2019 (référence initiale de 948 gCO_2/TKT) et 2023 (927 gCO_2eq/TKT tel que publié dans le document annuel de référence 2023) ont été retraités selon cette méthodologie actualisée.

En 2024, la performance d'intensité GES est de 928 gCO_2eq/TKT, ce qui représente une baisse de 3,0 % par rapport à 2019 et une baisse de 0,9 % par rapport à 2023.

Air France-KLM et ses compagnies aériennes ont dû faire face à quelques obstacles à l'amélioration de son intensité GES en 2024 en raison d'événements imprévus et extérieurs indépendants de la volonté du Groupe, notamment des retards dans le plan de renouvellement de la flotte en raison de contraintes dans la chaîne d'approvisionnement ; des problèmes de moteurs sur une partie de sa flotte d'avions de nouvelle génération (comme plusieurs Airbus A220) ne permettant pas au Groupe de les exploiter à leur capacité maximale ; une consommation de carburant plus élevée en raison d'un temps de vol plus long sur certaines lignes en raison de différentes circonstances géopolitiques. Ces obstacles sont rencontrés par plusieurs acteurs du secteur aérien.

4.2.1.3.5 Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3)

A. Opérations aériennes

1. Modèle d'affaires

Air France-KLM vise à réduire l'empreinte carbone de ses opérations et à soutenir des alternatives moins émettrices de carbone que l'aviation sur les courtes distances. L'un des éléments clés de la stratégie du Groupe consiste notamment à nouer des partenariats plus solides avec les compagnies ferroviaires. En favorisant le transport intermodal, le Groupe cherche à remplacer les vols plus courts de desserte des hubs par des options moins émettrices de carbone. Air France a structurellement réduit ses opérations sur son réseau domestique, ce qui coïncide avec l'évolution des comportements des clients vis-à-vis des vols de courte distance.

Pour y parvenir, le Groupe s'est associé à la SNCF et Eurostar pour offrir à ses clients la possibilité de réserver l'intégralité de leur voyage, incluant les vols et les trains, sur un seul billet, avec des correspondances garanties. Cette offre relie les principaux marchés de France, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de Belgique aux hubs du Groupe à Paris et Amsterdam. Ces partenariats offrent aux voyageurs une expérience de voyage efficace et une alternative attractive aux vols courts. En s'appuyant sur le réseau de SNCF et d'Eurostar, le Groupe renforce son ambition en faveur du développement durable tout en maintenant des standards élevés de connectivité et de confort pour les voyageurs.

En outre, une nouvelle collaboration avec les CFF/SBB, les chemins de fer fédéraux suisses, vise à offrir des options de transport aérien et ferroviaire intégrées et fluides. Les passagers peuvent ainsi facilement passer d'un vol à l'autre et d'un train à l'autre, réduisant ainsi le besoin de vols de courte distance en Suisse et dans les régions voisines.

Le produit « Train+Air » d'Air France propose 41 lignes aux clients voyageant depuis et vers les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Le parcours client est entièrement digitalisé depuis 2022, les clients pouvant s'enregistrer en ligne tout au long de leur trajet. Un autre produit Air France est « Air & Rail » qui est disponible sur la ligne CDG-Bruxelles et comprend notamment la prise en charge des bagages du train à l'avion. Le produit KLM Air & Rail est disponible pour les clients en correspondance via Amsterdam vers ou depuis Bruxelles et Anvers Central.

2. Renouvellement de la flotte

Dans le cadre de sa stratégie de renouvellement de sa flotte, le groupe Air France-KLM continue de prendre livraison d'avions de nouvelle génération tels que :

- l'Airbus A350, qui consomme 25 % de carburant en moins par passager-kilomètre et est 40 % moins bruyant que l'avion de la génération précédente ;
- la famille d'avions Airbus A320neo, qui consomme 15 % de carburant en moins par passager-kilomètre et est 50 % moins bruyant que la génération précédente ;
- l'Airbus A220, qui consomme 20 % de carburant en moins par passager-kilomètre et est 34 % moins bruyant que l'avion de la génération précédente ;
- l'Embraer 195-E2, qui consomme 9 % de carburant en moins par vol, émet 31 % de CO_2 en moins par passager-kilomètre et est 63 % moins bruyant que l'E-190 qu'il remplace [1].

À la fin de l'année 2024, le Groupe avait 27 % de sa flotte composée d'avions de nouvelle génération. Le Groupe prévoit d'atteindre jusqu'à 80 % de sa flotte avec des avions de nouvelle génération d'ici 2030.

Le détail des commandes de matériels aéronautiques figure en Note 38 aux états financiers.

3. Efficacité opérationnelle

Toutes les compagnies aériennes du groupe Air France-KLM ont mis en place des programmes visant à améliorer l'efficacité énergétique du Groupe et à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Différentes pistes de mesures d'économie de carburant sont identifiées et, lorsque cela est possible, mises en œuvre, dans le strict respect de la sécurité des vols.

Réduction du poids

Le Groupe reconnaît que la réduction du poids des avions est un facteur important pour réduire les émissions de CO_2, car plus l'avion est léger moins il consomme de carburant. Pour y parvenir, les compagnies aériennes du Groupe ont mis en œuvre diverses mesures, telles que la réduction du poids des sièges, du *galley* et des équipements de service, la minimisation de l'utilisation de produits lourds, l'adaptation du volume d'eau potable aux besoins réels et l'optimisation de la restauration à bord. De plus, le poids des équipements nécessaires au transport des charges utiles est pris en compte, avec le remplacement des poutres en bois pour soutenir la cargaison par une version en carton léger et l'utilisation de conteneurs de fret légers.

Optimisation des performances des aéronefs

Dans le cadre du renouvellement de sa flotte, le Groupe adopte des moteurs économes en carburant tels que le LEAP, le P&W 1500 et le GENx pour ses avions. En outre, un processus innovant de lavage des moteurs permet un nettoyage à la sortie de l'avion, ce qui améliore les performances et réduit la consommation de carburant. La collaboration avec les fournisseurs de peinture permet de réduire le poids de la peinture, ce qui améliore la rationalisation et l'efficacité de l'avion. Les améliorations apportées aux ailettes, telles que les ailettes Split Scimitar de Transavia en partenariat avec GKN Fokker Techniek, contribuent également à la réduction de la consommation de carburant.

[1] *Les calculs sont effectués sur la base des informations fournies par les producteurs d'avions. Les diminutions peuvent varier en fonction de l'avion spécifique qu'il remplace.*

Les compagnies aériennes du Groupe sont également engagées dans des études aérodynamiques, y compris le projet Flying V, pour de nouvelles avancées technologiques, notamment à l'Université de technologie de Delft (TU Delft).

Optimisation des routes et des plans de vol

Air France-KLM a mis au point des procédures de décompression et de descente en altitude pour permettre des trajets plus courts autour des espaces aériens fermés, réduisant ainsi l'impact des perturbations de vol. En outre, les pilotes des compagnies aériennes du Groupe appliquent autant que possible des procédures économes en carburant, notamment la précision du plan de vol, les ajustements de vitesse, les trajectoires optimisées et le roulage avec un moteur arrêté.

Le Groupe met également en place de nouveaux outils basés sur l'intelligence artificielle en partenariat avec des start-ups innovantes. Air France et Transavia France se sont associées à OpenAirlines pour déployer l'outil SkyBreathe qui permet un suivi précis des pratiques en matière d'efficacité énergétique. Autre exemple, le partenariat avec OptiFlight Solution de SITA, qui utilise les données de vol et l'apprentissage automatique pour déterminer les scénarios les plus économes en carburant pour toutes les phases d'un vol. En 2024, KLM Cityhopper a mis en place le système OptiClimb, une technologie de pointe conçue pour optimiser la trajectoire de décollage des avions. Ce système innovant calcule la trajectoire de montée la plus efficace.

Les compagnies aériennes du Groupe travaillent en étroite collaboration avec le contrôle aérien français et néerlandais afin d'optimiser leurs descentes et leurs décollages pour une plus grande efficacité. Air France est étroitement associée à la *Green Operation Task Force* menée par le contrôle aérien français, tandis que KLM participe aux discussions sur le *Dutch Airspace Redesign Program* (DARP), qui permet l'utilisation de routes plus efficaces dans l'espace aérien européen et néerlandais. Cette refonte devrait être achevée en 2030, ce qui devrait conduire à une optimisation des itinéraires, à une réduction de la consommation de carburant et à une réduction des nuisances sonores.

Air France-KLM participe également au programme de recherche et développement sur l'ATM (gestion du trafic aérien) du Ciel unique européen (SESAR). Ce programme de 10 ans (2021-2031) vise à fournir des solutions technologiques pour transformer la gestion du trafic aérien en Europe et réduire la consommation de carburant afin de contribuer à l'objectif de réduction de 10 % des émissions de CO_2 du Ciel unique européen [1]. Grâce à SESAR, Air France-KLM peut optimiser ses routes et ses trajectoires de vol afin de réduire la consommation de carburant et les émissions. SESAR couvre l'ensemble de l'impact environnemental de l'aviation, y compris les émissions de CO_2 et autres, le bruit et la qualité de l'air.

Autres mesures d'économie de carburant

Pour atténuer l'impact du ravitaillement en carburant, qui consiste à transporter le carburant excédentaire vers des destinations où il est plus cher, KLM et Transavia ont complètement cessé cette pratique, tandis qu'Air France a mis fin au double emport carburant sur ses liaisons court et moyen-courriers et l'a réduit considérablement sur ses liaisons long-courriers.

En 2024, KLM a mené des essais pour optimiser le centre de gravité de l'avion en ajustant le placement du fret vers l'arrière de l'avion, ce qui permet d'obtenir un profil de vol plus aérodynamique. Cet ajustement réduit la traînée et améliore l'efficacité énergétique. Air France est également dans un processus continu d'optimisation du centre de gravité pour réduire la consommation de carburant.

4. Efficacité amont du kérosène

Des actions sur ce levier seront lancées dans les années à venir en coopération avec les fournisseurs du Groupe.

5. SAF

Incorporation et approvisionnement de SAF à long terme

Des initiatives mondiales sont en cours pour encourager et imposer l'utilisation de SAF, comme le règlement ReFuelEU sur l'aviation, adopté par le Parlement européen en 2023 et entré en vigueur le 1er janvier 2024. Ce règlement impose des objectifs d'incorporation de SAF dans la consommation globale de carburant, visant jusqu'à 70 % d'ici 2050 pour tous les vols à l'intérieur et au départ de l'Europe [2].

Conformément à son objectif de réduction des émissions totales de GES, Air France-KLM ambitionne d'aller au-delà de l'obligation européenne de 6 % pour les vols au départ de l'Europe, en visant à incorporer au moins 10 % de SAF en 2030. En 2024, le Groupe a incorporé 103 milliers de tonnes de SAF, soit 1,25 % de sa consommation totale de carburant.

En outre, le Groupe travaille à accroître la demande et l'utilisation de SAF, en stimulant sa croissance et son développement dans le monde entier. Pour ce faire, il conclut des accords d'approvisionnement pluriannuels et soutient activement ses fournisseurs dans leur démarche visant à atteindre les normes de durabilité les plus élevées.

En 2023, Air-France KLM a investi 4,7 millions de dollars dans DG Fuels, un producteur de SAF aux États-Unis. Cet investissement contribuera au développement d'une nouvelle raffinerie de SAF dans l'État de Louisiane. L'investissement devrait garantir l'accès à 75 000 tonnes de SAF par an à partir de 2029, ce qui vient s'ajouter à l'accord d'absorption précédent signé en octobre 2022 pour l'approvisionnement de 600 000 tonnes de SAF sur la période 2027 à 2036 Ces accords s'appuient sur les accords SAF à long terme d'Air France-KLM avec Neste, SkyNRG et DG Fuels, couvrant un total de 1,75 million de tonnes de 2025 à 2037.

En 2024, Air France-KLM et TotalEnergies ont signé un accord pour que TotalEnergies fournisse du SAF aux compagnies aériennes du Groupe, représentant jusqu'à 1,5 million de tonnes sur une période de 10 ans, jusqu'en 2035.

Garantir la qualité des approvisionnements en SAF

La directive européenne sur les énergies renouvelables définit les critères de durabilité pour les biocarburants destinés à l'aviation, afin de garantir que la production de SAF ne crée pas de demande de terres, tout en encourageant l'utilisation de déchets et de résidus comme matières premières.

---

[1] *Transport aérien : Ciel unique européen | Fiches d'information sur l'Union européenne | Parlement européen : https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/133/air-transport-single-european-sky#:~:text=The%20Single%20European%20Sky%20initiative,initiative%20open%20to%20neighbouring%20countries.*

[2] *https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en*

Air France-KLM a mis en place une politique d'approvisionnement stricte visant à assurer que les sites de production de SAF sélectionnés ont un impact réduit sur l'environnement. Les critères de sélection du SAF incluent la minimisation des changements directs et indirects dans l'utilisation des sols afin de garantir l'absence de concurrence avec l'alimentation humaine et animale, l'exclusion des matériaux dérivés de l'huile de palme et l'exigence d'une certification RSB [1] ou ISCC [2].

Air France et KLM sont membres de RSB depuis 2008, en tant que membres fondateurs du *Sustainable Aviation Fuel Users Group* (SAFUG). Cet organisme prend en compte 12 critères allant de la sécurité alimentaire au développement rural, en passant par la qualité de l'air, des sols et des ressources en eau, et la gestion des déchets.

Soutenir la recherche et le développement de la production de SAF en Europe

Depuis presque 15 ans, Air France-KLM s'implique dans le soutien aux développements de SAF.

En 2011, KLM a été la première compagnie aérienne à effectuer un vol commercial partiellement alimenté par du SAF, tandis qu'en 2014, Air France a lancé la ligne Lab pour l'avenir, effectuant 78 vols partiellement alimentés par du SAF. En 2018, avec ATAG *(Air Transport Action Group),* Air France a contribué à l'établissement de la feuille de route nationale française sur les biocarburants aéronautiques. En 2021, Air France a effectué son premier vol long-courrier alimenté par du SAF entièrement produits en France, tandis que KLM a opéré le premier vol commercial au monde utilisant du carburant synthétique. Au travers du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC), Air France impulse le développement d'une stratégie SAF par la recherche technologique et l'innovation, visant à atteindre les objectifs globaux de la transition écologique.

SkyNRG, cofondée par KLM, a joué un rôle déterminant dans le développement et la fourniture de SAF depuis 2016. Elle approvisionne KLM en SAF à l'aéroport de Los Angeles, produit par la raffinerie locale World Energy. SkyNRG développe actuellement une usine de production de SAF aux Pays-Bas et KLM s'est engagée à prendre livraison de 75% de la production.

Air France-KLM participe à l'Alliance pour la chaîne de valeur des carburants renouvelables à faible teneur en carbone (RLCF), une initiative de l'UE qui se concentre sur l'augmentation de la production et de l'approvisionnement en carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans le secteur de l'aviation. Dans le cadre de cette alliance, Air France-KLM préside officiellement la table ronde 2 sur « les voies de production et la chaîne de valeur dans l'aviation » et est représenté dans les trois autres tables rondes. L'objectif est d'accélérer le développement et la production de SAF en Europe.

Air France-KLM soutient actuellement un grand nombre de projets de production de e-carburants pour l'aviation. Par exemple : « Take kair » en Pays de la Loire, France, développé par EDF, Holcim, IFPEN, et Axens pour aider à créer l'industrie française de l'e-carburant pour l'aviation. Cette nouvelle installation industrielle est l'un des premiers projets de production d'e-carburant en France et permettra d'économiser plus de 100 kilotonnes de CO_2 par an. L'objectif est de démarrer la construction du pilote industriel en 2026 pour une première phase de production en 2028.

En 2024, le projet SkyPower a été lancé et est coprésidé par Air France-KLM. SkyPower a fait des progrès tangibles cette année en cartographiant les obstacles et les solutions à la finançabilité de l'e-SAF en Europe. Le projet a réuni plus de 50 organisations de la chaîne de valeur et 15 PDG de producteurs de carburants, d'entreprises technologiques, de financiers et d'acteurs de l'aviation pour soutenir les efforts de développement de projets e-SAF alignés sur les objectifs climatiques européens. SkyPower a élaboré un plan d'action en dix points qui met en évidence les mesures techniques, financières, réglementaires et de demande nécessaires pour faire de l'e-SAF une réalité commerciale en Europe au cours de cette décennie.

En 2024, Air France a accueilli aux côtés d'Hynamics, du groupe EDF, de Noven et de la Société Générale la troisième édition de « SAF Connect », un événement réunissant les principaux acteurs de la communauté SAF pour échanger des idées et promouvoir la décarbonisation de l'industrie aéronautique. L'événement a rassemblé des experts financiers et technologiques, des chefs de projet, des représentants de l'administration publique et des *off-takers,* qui ont discuté des défis et des opportunités pour la production de SAF en France.

Les discussions ont porté sur la réglementation, les opérations de mélange, le développement de projets SAF en France, ainsi que sur le rôle des institutions financières dans l'écosystème SAF.

Créés en 2010, les Comités stratégiques de filière (CSF) ont pour objectif de développer l'industrie en France. Les CSF réunissent les industriels, l'État et les organisations syndicales au sein du Conseil national de l'industrie, présidé par le Premier ministre. Le CSF Nouveaux Systèmes Énergétiques (CSF NSE) vise à transformer la transition énergétique en une opportunité de réindustrialisation des territoires français. En 2024, un nouveau groupe de travail dédié aux SAF a été lancé au sein du CSF NSE. Ce groupe de travail SAF, présidé par Air France, a pour objectif de faire de la décarbonation du secteur aérien une opportunité de réindustrialisation de la France tout en augmentant la production de SAF en France.

---

[1] *Créée à l'origine en 2007 en tant qu'initiative universitaire pour répondre aux risques de durabilité posés par l'importance croissante accordée aux biocarburants, la RSB a été officiellement enregistrée en 2013 en tant qu'association à but non lucratif - élargissant ainsi sa mission pour faire progresser la transition juste et durable de l'économie biosourcée et de l'économie circulaire.*

[2] *L'*International Sustainability and Carbon Certification *(ISCC) est une initiative multipartite indépendante et un système de certification de premier plan qui soutient des chaînes d'approvisionnement durables, entièrement traçables, exemptes de déforestation et respectueuses du climat. Avec notre certification, nous contribuons à une production durable d'un point de vue environnemental, social et économique.*

Engager les clients et les partenaires

Air France et KLM ont été les premiers transporteurs à proposer à leurs clients un programme SAF pour les entreprises et le fret, sensibilisant ainsi davantage et faisant connaître le SAF et offrant aux entreprises la possibilité de réduire leurs émissions de CO_2 liées aux déplacements professionnels et au transport de fret. Les programmes SAF comptaient plus de 180 entreprises contribuant en 2024. Air France-KLM Martinair Cargo gère une plateforme en ligne appelée goSAF sur laquelle les clients Cargo réservent leurs expéditions et propose une option pour ajouter du SAF en complément de leur réservation Cargo. De plus, dans le cadre du programme bluebiz, les membres peuvent investir leurs crédits bleus dans le SAF. En 2024, 206 clients y ont participé.

Depuis 2022, les clients individuels peuvent également contribuer volontairement à l'augmentation de l'utilisation de SAF lorsqu'ils effectuent une réservation ou jusqu'à l'enregistrement, grâce à l'option SAF. En juin 2024, Air France a lancé des tarifs « extra SAF » pour les clients de La Première, leur permettant de contribuer à l'achat de SAF au début du processus de réservation, augmentant ainsi l'exposition à la contribution volontaire de SAF. La contribution volontaire au SAF des clients d'Air France et de KLM s'ajoutera à la surtaxe SAF (obligatoire) à partir de 2025.

Depuis 2022, le Groupe propose à tous ses membres Flying Blue de payer le SAF également avec des Miles. En guise de récompense ou d'incitation pour les clients à forte valeur ajoutée, leurs contributions comptent pour l'obtention ou le maintien du statut Flying Blue Elite.

Depuis 2024, Air France et KLM sont les premières compagnies aériennes européennes à afficher proactivement, de manière transparente, les émissions de CO_2 associées à un voyage dans la page de sélection des vols sur leurs sites internet. Cet affichage des émissions de CO_2 est associé à des informations détaillées sur l'impact du voyage en avion, les méthodes de calcul et les leviers disponibles pour réduire ses impacts de voyage.

6. Réduction des émissions de carbone

Se référer à la section E1-7 « Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone (E1-7) ».

B. Opérations au sol

Outre la réduction des émissions liées à la combustion du kérosène, responsable de la majeure partie de l'empreinte carbone d'Air France-KLM, le Groupe vise à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre pour ses activités liées aux passagers et au fret dans ses opérations au sol à Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Amsterdam-Schiphol grâce à des initiatives de gestion de la consommation énergétique et d'amélioration de l'efficacité opérationnelle.

La consommation d'énergie dans les opérations au sol, telle que le kérosène utilisé dans le banc d'essai moteur (ETB), les carburants utilisés par les équipements d'assistance au sol, l'électricité, le chauffage, la climatisation et le gaz naturel dans les bâtiments (y compris l'énergie pour la mobilité, la maintenance des avions et les activités tertiaires), génère des émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre (scopes 1, 2 et 3). En 2024, cela représentait 13 % du total des émissions scopes 1, 2 et 3 d'Air France-KLM.

Le Groupe poursuit activement des mesures visant à réduire les émissions de CO_2, y compris des essais impliquant des unités d'alimentation électrique au sol (e-GPU) et des convertisseurs thermiques d'unités de conditionnement d'air (ACU) pour le conditionnement d'air au sol. Le concept « *Aircraft Power Unit* (APU) OFF » qui minimise l'utilisation de l'APU pendant les opérations au sol, est progressivement étendu aux vols moyen-courriers, 100 % des portes d'embarquement moyen-courriers du Terminal 2F de Charles-de-Gaulle ayant été équipées. Une étude est en cours pour étendre progressivement le processus APU OFF aux escales internationales.

En 2024, 69 % des équipements au sol des hubs du Groupe sont alimentés électriquement. Un *Proof Of Concept* de taxibot a été opéré au Terminal 2F de CDG entre décembre 2023 et février 2024 et en décembre 2024, KLM a utilisé le taxibot pour la première fois sur un vol commercial. L'analyse des données a ensuite permis d'identifier les limites d'utilisation de l'équipement et de lancer une nouvelle phase de réflexion à moyen terme, en interne à Air France et en collaboration avec ADP. Un pilote utilisant un GPU à hydrogène a été mené à Schiphol.

En mai 2024, les quatre premiers tracteurs électriques pour gros-porteurs ont été ajoutés au matériel de service aéroportuaire (GSE) de CDG. Depuis le 1er juillet 2024, la flotte GSE de CDG est entièrement alimentée en HVO (huile végétale hydrotraitée), sans conséquence technique ou économique. Du HVO100 a été utilisé pour tous les véhicules à moteur diesel du hub d'Amsterdam-Schiphol. Selon les facteurs d'émission de l'ADEME, le HVO100 réduit les émissions de CO_2 de 77 % par rapport au diesel qu'il remplace [1].

Chez Air France, en juillet 2023, deux contrats (d'une durée de 20 ans) ont été signés avec « EDF Renouvelable » pour contribuer à l'installation de deux fermes photovoltaïques en France (La Charité-Nièvre et Grand Guéret-Creuse). Le potentiel annuel est estimé à 28 GWh, ce qui correspond à 20 % de la consommation actuelle d'électricité d'Air France fournie par EDF.

Les partenariats avec les fournisseurs permettent au Groupe d'améliorer davantage sa stratégie, comme pour Air France Cargo qui a lancé une navette électrique Orly – CDG et testé un camion électrique sur la piste avec l'un de ses prestataires logistiques.

Réduire la consommation d'énergie des installations au sol

Les installations du groupe Air France-KLM ont mis en place différents programmes d'efficacité énergétique qui incluent des mesures telles que l'extinction de l'éclairage, l'arrêt automatique des appareils électroniques, des travaux d'isolation thermique et le réglage des paramètres de température.

Dans le cadre du plan national 2022 (en commençant par la signature du manifeste EcoWatt, puis de la Charte sobriété tertiaire - plan bâtiment durable le 27 novembre 2023) de réduction des consommations d'énergie, Air France a renforcé ses consignes de température (19 °C-26 °C), cessé d'utiliser l'eau chaude sauf dans les douches, fermé son siège un jour de plus par semaine en favorisant le télétravail, amélioré de nombreux systèmes de pilotage et remplacé les équipements les plus énergivores. Ces efforts ont permis à Air France d'atteindre une réduction de 20,5 % en 2024 par rapport à 2019, supérieure aux objectifs nationaux (-10 %).

[1] *https://base-empreinte.ademe.fr/*

En 2024, KLM a entamé des rénovations durables en commençant par le hangar 10, en installant un système d'échange de chaleur avancé pour éliminer l'utilisation du gaz naturel. Des rénovations similaires débuteront dans le hangar 73 en 2025.

Soutenir la recherche, le développement et le renforcement des capacités dans l'industrie du transport aérien

Pour favoriser l'avancement des technologies bas carbone, Air France-KLM s'engage dans la recherche et le développement de solutions innovantes, la conception, la maintenance aéronautique et la maintenance des moteurs. Le Groupe et ses compagnies aériennes participent à différentes initiatives qui contribuent aux différents leviers de son Plan de Transition :

- Air France-KLM participe à l'initiative *Clean Air Transport,* qui vise à accélérer la transition vers des technologies d'aviation commerciale à zéro émission. Cette initiative implique le développement de nouvelles technologies et infrastructures.
- Air France-KLM participe à l'*Alliance for Zero-Emissions Aviation* (AZEA), qui vise à préparer le marché à l'entrée en service d'avions à zéro émission. L'objectif de cette alliance est de soutenir le développement de technologies, de carburants et d'infrastructures pour des avions sans émissions, et de faciliter le déploiement de ces technologies dans l'industrie aéronautique.
- Air France-KLM Martinair Cargo a rejoint le programme *Smart Freight Centre* (SFC) afin d'accroître la transparence sur les émissions de gaz à effet de serre et d'encourager les mesures de décarbonisation dans le secteur du fret aérien.
- Air France-KLM est un partenaire de l'initiative TU Delft-France et s'est engagé à verser une contribution annuelle de 150 000 euros sur trois ans, à partir de 2024. Lancée en avril 2023, l'initiative vise à créer des solutions innovantes pour décarboner l'industrie aéronautique. Le financement servira à alimenter un fonds universitaire destiné à financer d'ambitieux projets de recherche collaborative entre la France et les Pays-Bas.
- Air France Industry et KLM Engineering and Maintenance ont signé des protocoles d'accord avec des start-ups pour préparer le service après-vente des avions hybrides et hydrogène-électriques et participent au développement de programmes de formation pour les techniciens afin de soutenir l'adoption de nouvelles technologies. Cela garantit que les techniciens sont correctement formés pour prendre en charge les nouvelles technologies des avions et favorise l'adoption sûre et efficace de ces technologies.
- En tant que membre fondateur de l'*Aviation Climate Taskforce* (ACT), Air France-KLM participe à l'accélération des innovations dans les technologies émergentes de décarbonisation, en mettant l'accent sur les SAF synthétiques, l'hydrogène et le captage direct de l'air.
- Air France et KLM sont partenaires du projet HERON, qui vise à démontrer comment l'empreinte environnementale de l'aviation peut être réduite grâce à des procédures innovantes. Le projet est financé par l'Union européenne et se déroule de 2022 à 2025. Il se concentre sur des opérations aériennes plus efficaces et une gestion optimisée du trafic aérien, tant au niveau de la planification des vols que des opérations en temps réel.
- Air France et KLM ont participé au lancement de *The Aviation Challenge* (TAC). L'initiative a été adoptée par l'alliance SkyTeam, 24 compagnies aériennes ayant effectué 33 vols en 2024. Plus de 200 fournisseurs ont relevé le défi en proposant des produits circulaires à bord, des matériaux légers, des solutions SAF et informatiques.
- Air France est un partenaire du projet OLGA, lancé en 2021 par le groupe Aéroports de Paris et composé de quatre aéroports internationaux et de 57 partenaires. Le projet vise à démontrer des solutions environnementales innovantes applicables aux aéroports membres du consortium et susceptibles d'être reproduites à l'échelle européenne. Ces solutions doivent permettre une réduction avérée des émissions de CO_2, une amélioration de la qualité de l'air et une préservation de la biodiversité avec l'implication de l'ensemble de la chaîne de valeur du secteur.
- Air France est co-animateur du Comité Stratégique de Filière – Nouveaux Systèmes Énergétiques (CSF NSE) qui travaille à transformer la transition énergétique en une opportunité de réindustrialisation des territoires. Le comité rassemble les acteurs étatiques, industriels et syndicaux autour d'une feuille de route commune avec deux ambitions principales pour la transition énergétique : conduire une transition énergétique compétitive et développer l'industrie.
- En 2024, Air France, l'ENAC (École nationale de l'aviation civile) et Airbus ont lancé la chaire d'enseignement NovAero visant à développer les compétences nécessaires à la réduction de l'impact environnemental du secteur aéronautique. Les étudiants de l'ENAC auront accès à un cursus spécifiquement dédié aux transitions environnementales et sociétales, avec la mise en place d'un Certificat NovAero.
- KLM a conclu un partenariat avec l'université technologique de Delft, aux Pays-Bas, pour concevoir l'avion Flying-V, un avion long-courrier très économe en énergie, et s'est engagée dans des efforts de collaboration visant à poursuivre le développement de l'avion. Cette conception innovante de l'avion a le potentiel de réduire considérablement les émissions. En outre, KLM soutient AeroDelft, une équipe d'étudiants dont la mission est de prouver qu'une aviation sans émissions est possible en concevant et en construisant l'un des premiers avions à hydrogène liquide au monde.
- KLM est également membre du *Heart Aerospace Advisory Board,* qui soutient la conception et le développement de l'ES-30 ainsi que les étapes du programme en vue de la certification de type de l'appareil.
- KLM est membre à part entière de l'*Electric Flying Connection* (EFC) et du collectif Power Up, qui visent à révolutionner les transports grâce aux avions électriques. L'EFC se concentre sur la mise en place d'un réseau d'organisations dédiées à la création d'une chaîne de valeur pour l'aviation électrique, tandis que Power Up vise à acquérir des connaissances sur la faisabilité, le potentiel et la gestion des vols électriques.
- KLM est partenaire du *Duurzame Luchtvaarttafel,* un groupe de travail qui vise à réduire les émissions de CO_2 de l'aviation. Ce sous-groupe de la table sectorielle sur la mobilité est animé par le ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau, et implique des acteurs du secteur, des instituts de connaissance, des organisations commerciales et des organisations sociales.

- KLM est également partenaire de TULIPS, un consortium financé par l'Union européenne à hauteur de 25 millions d'euros, qui développera des innovations pour les aéroports entre janvier 2022 et décembre 2025. Le projet vise à accélérer le déploiement de technologies de mobilité à faible émission de carbone, à parvenir à des aéroports à zéro émission et zéro déchet d'ici 2030, et à une aviation climatiquement neutre d'ici 2050.
- KLM participe au projet de recherche BeCoM *(Better Contrail Mitigation),* financé par l'Union européenne, qui vise à réduire de manière significative, voire à éliminer, le forçage radiatif moyen global des traînées de condensation. Cela est facilité par une prévision fiable des traînées de condensation persistantes, la réduction des effets radiatifs individuels des traînées de condensation dépendant des conditions météorologiques et l'évitement réussi des traînées de condensation fortement réchauffantes grâce à l'optimisation des trajectoires.
- Depuis 2024, KLM participe au projet de recherche HOPE *(Hydrogen Optimized multi-fuel Propulsion system for clean and silEnt aircraft),* financé par l'Union européenne. Le projet fournira un système de propulsion d'avion intégré comprenant deux turboréacteurs à très haut taux de dilution (UHBR) multicarburants et une unité de propulsion et de puissance auxiliaire à pile à combustible (FC-APPU) entraînant un propulseur à ingestion de couche limite arrière (BLI) basé sur la configuration d'avion à fuselage et à aile. Ce système minimisera la combustion et les émissions sonores lors de l'atterrissage et du décollage, révisera la configuration existante de l'avion et éliminera les risques liés à l'utilisation de l'hydrogène uniquement dans les configurations d'avion à fuselage et à aile existantes.

Engagement du personnel

Air France-KLM engage ses employés à tous les niveaux à contribuer aux efforts collectifs de durabilité dans le secteur de l'aviation, en leur fournissant des informations et des formations.

Air France a lancé « My Climate School », une formation en ligne sur la transition écologique obligatoire pour tous les managers. Cette formation, d'une durée d'1 h 30, contient une sélection de modules pédagogiques et scientifiques du programme AXA Climate School ainsi que des éclairages sur la stratégie de décarbonation d'Air France. Par ailleurs, tous les collaborateurs d'Air France peuvent accéder à la bibliothèque complète d'AXA Climate School, qui contient tout un catalogue de modules pour comprendre les enjeux environnementaux et également des clés sur « comment agir dans mon métier ».

Effets non liés au CO_2

L'impact de l'aviation sur le climat est plus important que les seules émissions de CO_2. Les avions produisent d'autres émissions telles que de la vapeur d'eau, des particules de suie et des oxydes d'azote qui interagissent avec l'atmosphère et contribuent au changement climatique. L'effet non-CO_2 le plus important est dû aux traînées de condensation, ces nuages en forme de ligne qui se forment parfois derrière un avion. Les particules de suie émises par les moteurs favorisent leur formation et elles peuvent persister pendant des dizaines d'heures dans des conditions atmosphériques spécifiques. Les traînées de condensation persistantes pourraient avoir un double impact sur le climat : un effet de refroidissement dû à la réflexion du rayonnement solaire et un effet de serre, qui réchauffe l'atmosphère. La nuit, en l'absence de lumière solaire, toutes les traînées de condensation persistantes se réchauffent. Tous les vols n'ont donc pas le même impact : selon l'heure de la journée, la trajectoire ou la saison, les traînées de condensation peuvent avoir un effet réchauffant, refroidissant ou neutre. En outre, les émissions de NO_x des moteurs d'avion en altitude contribuent à la formation d'ozone et à la destruction du méthane, deux gaz à effet de serre, de sorte que l'on estime que l'effet global est un réchauffement, bien que cela dépende des niveaux de pollution atmosphérique de surface.

De nombreuses incertitudes subsistent dans l'évaluation et la quantification de l'impact climatique des effets non-CO_2, mais les dernières études scientifiques tendent à démontrer qu'ils ont un impact sur le réchauffement, en particulier à court terme, comparable à l'impact du CO_2. Dans l'ensemble, un petit nombre de vols serait responsable de la majeure partie de l'impact climatique causé par les traînées de condensation. En 2019, à l'échelle mondiale, moins de 3 % des vols étaient responsables de 80 % de l'impact climatique lié aux traînées de condensation [1]. Détecter ces vols à l'avance permettra, à l'avenir, de mettre en œuvre des solutions pour réduire leur impact sur le climat. Deux solutions potentielles sont à l'étude : si possible, la modification de la trajectoire des vols et l'amélioration de la qualité des carburants. Pour l'instant, aucune n'est suffisamment mature pour être déployée à grande échelle.

La stratégie la plus prometteuse pour les années à venir semble être la modification des trajectoires de vol afin d'éviter la création de traînées de condensation. Dans la plupart des cas, cette solution pourrait entraîner une consommation supplémentaire de carburant et, par conséquent, des émissions supplémentaires de CO_2. Ces modifications de trajectoires ne devraient donc être mises en œuvre que si elles sont globalement bénéfiques pour le climat. Elles nécessiteront une prévision précise des zones présentant un risque pour le climat, ainsi qu'une comparaison entre le bénéfice à court terme de l'évitement des traînées de condensation et l'effet négatif à long terme des émissions supplémentaires de CO_2 générées par l'évitement. Cette solution peut également poser des problèmes opérationnels lors de sa mise en œuvre, en particulier dans un espace aérien de plus en plus encombré.

Une autre solution pour réduire l'impact des traînées de condensation sur le climat consiste à modifier la composition du carburant. Des études scientifiques ont montré que l'utilisation de mélanges très concentrés de SAF réduisait l'impact climatique des traînées de condensation [2]. Actuellement, les SAF sont utilisés en quantités relativement faibles et diffuses, n'entrainant dès lors pas d'effet notable sur les effets non liés au CO_2 pour le moment. Une deuxième option de carburant, l'hydrotraitement du kérosène fossile pour éliminer les naphtalènes, permet de réduire les émissions de particules de suie, ce qui diminue également l'impact sur le climat des traînées de condensation. Pour l'instant, le kérosène hydrotraité n'est pas disponible sur le marché. Des travaux sont en cours dans l'Union européenne pour étudier la faisabilité d'une nouvelle norme pour le carburant d'aviation.

(1) *Teoh et al., Imperial College*
(2) *https://www.nasa.gov/news-release/nasa-dlr-study-finds-sustainable-aviation-fuel-can-reduce-contrails/*

Bien que l'Union européenne rende obligatoire la déclaration des effets autres que le CO_2 dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (EU ETS) à partir de 2025, il n'existe pas de consensus international sur la méthodologie permettant de convertir les effets autres que le CO_2 en équivalents CO_2 et l'efficacité des différents leviers permettant d'atténuer les effets autres que le CO_2 n'a pas été identifiée, pas plus que le compromis qu'ils requièrent avec le CO_2. Les orientations sectorielles des objectifs scientifiques pour l'aviation (SBTi) n'intègrent pas les effets autres que le CO_2, précisément pour cette raison. Par conséquent, le Plan de Transition du Groupe ne prend pas non plus en compte ces effets autres que le CO_2 pour l'instant Néanmoins, Air France-KLM les intègre dans sa stratégie à long terme et travaille activement avec les centres de recherche, les décideurs politiques et les fournisseurs de solutions pour approfondir la connaissance des effets autres que le CO_2 et accélérer la mise en œuvre des mesures d'atténuation.

- Depuis 2013, Air France participe à l'infrastructure de recherche IAGOS *(In-Service Aircraft for a Global Observing System)* et exploite un avion équipé de capteurs collectant des données atmosphériques.
- Depuis 2021, Air France travaille en étroite collaboration avec Météo France pour l'aider à améliorer ses prévisions de la zone à risque de traînées de condensation. Air France a recueilli plus de 2 700 observations dans le cadre de son programme d'observation des traînées de condensation.
- Air France-KLM participe à la recherche par l'intermédiaire du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC) qui soutient Climaviation, une chaire sur le climat qui se concentre sur les effets non-CO_2 de l'aviation.
- Air France participe à CICONIA, un projet européen de trois ans qui vise à définir et à évaluer de nouvelles procédures pour les compagnies aériennes et le contrôle du trafic aérien afin d'atténuer les effets non-CO_2 à grande échelle. De 2023 à 2026, Air France apportera son expertise au projet et mènera des essais en vol pour évaluer l'efficacité et les impacts opérationnels de l'évitement des traînées de condensation.

En 2024

- KLM est membre du Comité consultatif du projet européen qui étudiera la révision de la directive ETS pour inclure un système MRV (mesure, déclaration et vérification) des effets non liés au CO_2 dans l'aviation.
- Air France a estimé pour la première fois l'impact de ses vols sur les traînées de condensation. Bien que ce travail doive être affiné au fur et à mesure de l'établissement de méthodologies normalisées, il donne déjà des indications précieuses sur les zones ou les vols à cibler pour les futurs essais d'atténuation et confirme les conclusions de la science en ce qui concerne le petit nombre de vols responsables de la majeure partie de l'impact sur le climat.
- Air France et KLM ont présenté leurs travaux sur l'évitement des traînées de condensation et leurs défis lors du premier symposium de l'OACI sur les effets non-CO_2.

4.2.1.4 Indicateurs – Changement climatique (E1-5, E1-6, E1-7, E1-8)

4.2.1.4.1 Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5)

Consommation totale d'énergie et intensité énergétique

Toutes les consommations d'énergie sont exprimées en mégawattheures (MWh) en pouvoir calorifique inférieur (PCI), également appelé pouvoir calorifique inférieur.

Toutes les informations quantitatives relatives à l'énergie sont rapportées comme consommation énergétique finale, se référant à la quantité d'énergie réellement consommée.

Conformément aux dispositions de l'ESRS E1-5 § 38 et § 40, Air France-KLM ayant pour activité principale le transport aérien, la consommation totale d'énergie provenant de sources fossiles est désagrégée par sources et l'intensité énergique est calculée sur le revenu net total du Groupe.

Consommations d'énergie		2024		
En MWh		**Total**	**Opérations en vol**	**Opérations au sol**
Renouvelable	Carburant	1 318 359	1 272 511	45 847
	Dont: SAF	*1 272 511*	*1 272 511*	–
	Électricité, chaleur, vapeur et froid	147 867	–	147 867
	Énergie renouvelable non combustible autoproduite	1 774	–	1 774
	Consommation totale d'énergie renouvelable	**1 468 000**	**1 272 511**	**195 489**
	Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie	**1,44 %**	**1,25 %**	**38,59 %**
Fossile	Carburant	100 533 677	100 363 490	170 186
	– Provenant du charbon et produits à base de charbon	–	–	–
	– Provenant du pétrole brut et produits pétroliers	100 427 061	100 363 490	63 571
	Dont: kérosène	*100 409 691*	*100 363 490*	*46 200*
	– Provenant du gaz naturel	106 615	–	106 615
	– Provenant d'autres sources fossiles	–	–	–
	Électricité, chaleur, vapeur et froid	45 087	–	45 087
	Consommation totale d'énergie produite à partir de sources fossiles	**100 578 764**	**100 363 490**	**215 273**
	Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation d'énergie totale	**98,47 %**	**98,75 %**	**42,50 %**
Nucléaire	**Consommation totale d'énergie produite à partir de sources nucléaires**	**95 789**	**–**	**95 789**
	Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie	**0,09 %**	**–**	**18,91 %**
Consommation totale d'énergie		**102 142 552**	**101 636 001**	**506 551**

L'intensité énergétique du groupe Air France-KLM, rapprochée du chiffre d'affaires net reconnu dans les états financiers, est la suivante :

Intensité énergétique	**2024**
Revenu net total tel que reporté dans les états financiers (€ millions)	31 459
dont: Revenus tirés de la distribution de carburant fossile [2]	*8*
Intensité énergétique (en MWh/k€)	**3,25**

[2] *publication spécifique conformément au standard ESRS 2 SBM-1 40d i)*

En 2024, Air France-KLM a consommé 3,25 MWh d'énergie pour chaque millier d'euros généré en chiffre d'affaires net.

4.2.1.4.2 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6)

Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et totales

Les émissions directes et indirectes de CO_2eq sont déclarées conformément au protocole sur les gaz à effet de serre (Protocole GES – *Green House Gas Protocol*).

Émissions de GES de scope 1

Les émissions brutes totales de GES de scope 1 d'Air France-KLM sont les émissions directes de GES des actifs détenus ou contrôlés par le Groupe et ses filiales.

Émissions de GES de scope 1 provenant des opérations aériennes

Les émissions brutes de GES du scope 1 des opérations aériennes correspondent aux émissions directes liées à la consommation de kérosène et de SAF par les avions lors des vols opérés par le Groupe et ses compagnies aériennes, pour le transport de passagers et de fret. Les calculs sont effectués en utilisant un facteur d'émission de 3,16 tonnes de CO_2 émises pour 1 tonne de carburant consommé (correspondant à la norme OACI). Les émissions de l'année de référence (2019) ont été retraitées en utilisant ce facteur d'émission standard. Compte tenu des très faibles niveaux de CH_4 et de N_2O produits par les moteurs d'avions modernes, le Groupe considère dans cette situation que le CO_2 émis est similaire à l'équivalent CO_2.

Émissions de GES de scope 1 provenant des opérations au sol

Les émissions brutes de scope 1 des opérations au sol correspondent aux émissions directes résultant de la consommation d'énergie utilisée dans les opérations au sol d'Air France-KLM et de ses filiales, et notamment de l'utilisation de gaz naturel et de carburant des bancs d'essais moteurs, des véhicules et des équipements de support au sol.

Les émissions de scope 1 sont calculées en multipliant les données d'activité (consommation d'énergie) par le facteur d'émission associé (en prenant uniquement en compte la partie combustion du facteur d'émission). Les facteurs sont basés sur des normes nationales ou sont fournis par les fournisseurs d'énergie.

Pourcentage du scope 1 provenant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés (ETS)

Le pourcentage des émissions de GES de scope 1 provenant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés (ETS) comprend les émissions couvertes par le mécanisme européen EU-ETS ou tout autre système national d'échange de quotas d'émission hors EU-ETS au cours de l'année de référence.

Émissions de GES de scope 2

Les émissions brutes totales de GES de scope 2 d'Air France-KLM correspondent aux émissions indirectes de GES liées à l'utilisation de l'électricité, de la vapeur, du chauffage et du refroidissement achetés, et sont calculées sur la base du volume de consommation et des facteurs d'émission correspondants. Le calcul des émissions de scope 2 est effectué selon les deux méthodes décrites par le Protocole GES, l'une basée sur le marché et l'autre sur la localisation géographique :

- méthode basée sur la localisation : cette méthode prend en compte les émissions moyennes liées à la production d'électricité dans la zone où elle est consommée. Les facteurs d'émission utilisés sont principalement issus des bases de données *CO_2 emissiefactoren* et de l'ADEME ;
- méthode basée sur le marché : cette méthode prend en compte les accords contractuels en vertu desquels l'entreprise s'approvisionne en électricité à partir de sources spécifiques, telles que les énergies renouvelables. Il devient obligatoire de fournir des certificats d'origine garantissant que l'électricité a été produite à partir d'une source d'énergie renouvelable et injectée dans le réseau électrique. Les réductions d'émissions de CO_2 résultant de l'achat de ces certificats pour l'électricité renouvelable sont soustraites du total. Les tarifs des énergies renouvelables sont communiqués par les fournisseurs.

Émissions de GES de scope 3

Air France-KLM a mené une analyse approfondie de son empreinte carbone globale afin d'identifier les catégories de scope 3 pertinentes compte tenu des activités du Groupe et des caractéristiques de sa chaîne de valeur, conformément aux normes du Protocole GES.

Les catégories suivantes sont reportées :

- **Catégorie 1 « Biens et services achetés » (basée sur les dépenses)** : ces émissions proviennent de biens et services achetés par le Groupe et pour lesquels les émissions ne sont pas déjà reportées dans le cadre des catégories de scope 1, 2 ou de toute autre catégorie de scope 3. Les émissions sont dérivées des dépenses externes reportées dans le système de consolidation financière du Groupe, auxquelles est appliqué le facteur d'émission monétaire correspondant de la base de données de l'ADEME.
- **Catégorie 2 « Biens d'investissement » (basée sur les dépenses)** : ces émissions sont issues de la fabrication des biens d'équipement acquis par le Groupe. Les émissions sont déduites de leur valeur comptabilisée dans les états financiers du Groupe à laquelle est appliqué le facteur d'émission monétaire correspondant de la base de données ADEME. Pour la flotte, les biens d'investissement comprennent les avions nouvellement acquis ou loués au cours de la période auxquels un facteur d'émission spécifique est appliqué, déterminé sur la base des informations publiques disponibles provenant des constructeurs aéronautiques.

- **Catégorie 3 « Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie » (basée sur l'activité)** : Ces émissions sont générées lors de la production, du transport et de la distribution de carburants d'aviation conventionnels et de SAF. Conformément à la méthodologie SBTi, Air France-KLM utilise un facteur d'émission de GES de 0,80422 tonne CO_2eq émise pour 1 tonne de carburant consommée pour calculer ses émissions de scope 3, déterminé à partir du facteur d'émission défini par l'OACI (89 gCO_2e/MJ) pour l'ensemble du cycle de vie du kérosène et du pouvoir calorifique du kérosène (44,5 MJ/kg). Cela correspond à un facteur de 0,2545 des émissions de scope 1 correspondantes.
- **Catégories 4 et 9 « Transport et distribution amont et aval » (basée sur les dépenses)** : ces catégories regroupent les émissions liées au transport et à la distribution des produits achetés (hors carburant et énergie) (catégorie 4) et au transport et à la distribution des produits vendus (catégorie 9). Les émissions sont issues des dépenses de transport payées par le Groupe auxquelles est appliqué le facteur d'émission monétaire de la base de données ADEME. Seules les dépenses payées par les entités juridiques Air France et KLM sont prises en compte.
- **Catégorie 5 « Déchets produits lors de l'exploitation » (par activité)** : ces émissions sont issues de l'élimination et du traitement des déchets générés par les activités du Groupe. Ces émissions sont calculées à partir des volumes de déchets et des facteurs d'émission correspondants issus de la base de données ADEME.
- **Catégorie 6 « Déplacements professionnels » (hybride)** : ces émissions sont liées au transport et à l'hébergement des salariés du Groupe lors de leurs déplacements professionnels. En fonction de la disponibilité des données, la distance réellement parcourue et le nombre de nuitées d'hôtel sont utilisés, ou les dépenses associées, auxquelles sont appliqués les facteurs d'émissions de la base de données ADEME ou du gouvernement néerlandais.
- **Catégorie 7 « Déplacements domicile-travail » (hybride)** : ces émissions sont liées au transport aller-retour des salariés du Groupe vers leur lieu de travail. En fonction de la disponibilité des données, la distance réellement parcourue ou les dépenses remboursés sont utilisées, auxquels sont appliqués les facteurs d'émissions pertinents pour chaque moyen de transport de la base de données de l'ADEME ou du gouvernement néerlandais.
- **Catégorie 15 « Investissements » (hybride)** : cette catégorie comptabilise les émissions des entités dans lesquelles Air France-KLM détient une participation minoritaire (sociétés mises en équivalence et coentreprises) ; les émissions sont estimées sur la base de la part du chiffre d'affaires net généré par l'entité correspondant à la participation d'Air France-KLM à laquelle est appliqué le facteur d'émission monétaire le plus pertinent de la base de données ADEME. Plus spécifiquement pour SAS AB, les émissions réelles ont été prises en compte.

Émissions de GES

Le tableau suivant présente les émissions totales de GES du groupe Air France-KLM :

(en $ktCO_2eq$)	Année de référence (2019)	2023	2024	2030
Émissions brutes de GES du scope 1				
Opérations aériennes	28 320	24 704	25 693	*en dessous du niveau de l'année de référence*
Kérosène	28 317	24 681	25 656	
SAF	3	23	37	
Opérations sol		39	33	
Total des émissions brutes de GES du scope 1		**24 743**	**25 727**	
Pourcentage des émissions brutes de GES du scope 1 provenant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés (en %)			**23 %**	
Émissions de GES du scope 2				
Total des émissions brutes de GES du scope 2 basées sur la localisation		**45**	**19**	
Total des émissions brutes de GES du scope 2 basées sur le marché		**15**	**9**	
Émissions de GES du scope 3				
1. Biens et services achetés		*non reporté*	2 514	
2. Biens d'investissement		*non reporté*	1 271	
3. Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie	7 207	6 287	6 550	*en dessous du niveau de l'année de référence*
Kérosène	*7 207*	*6 281*	*6 530*	
SAF	*1*	6	9	
Opérations sol		*non reporté*	*11*	
4 & 9. Transport et distribution amont et aval		412	426	
5. Déchets produits lors de l'exploitation		*non reporté*	18	
6. Voyages d'affaires		*non reporté*	77	
7. Déplacements domicile-travail des salariés		*non reporté*	85	
15. Investissements		*non reporté*	259	
Total des émissions brutes de GES du scope 3		**6 699**	**11 200**	
Émissions totales de GES				
Total des émissions brutes de GES basées sur la localisation		**31 487**	**36 945**	
Total des émissions brutes de GES basées sur le marché		**31 457**	**36 935**	

À compter de 2024, conformément à l'ambition d'Air France-KLM d'inclure toutes les catégories d'émissions de GES pertinentes, plusieurs nouvelles catégories de scope 3 ayant un impact sur les émissions totales de GES ont été ajoutées dans les émissions totales de GES déclarées au titre de l'exercice 2024. Le total des émissions de GES déclarées au titre de l'année 2024 ne peut donc pas être directement comparé au total des émissions de GES déclarées au titre de l'année 2023.

Intensité des émissions de GES

L'intensité des émissions de GES est calculée en divisant les émissions brutes totales de GES par le revenu net total déclaré dans les états financiers.

Intensité des GES	**2024**
(en $tCO_2eq/k€$)	
Revenu net total (en millions d'euros)	31 459
Intensité brute des émissions de GES basée sur la localisation	**1,17**
Intensité brute des émissions de GES basée sur le marché	**1,17**

En 2024, Air France-KLM a émis 1,17 tonne de GES pour chaque millier d'euros généré en chiffre d'affaires net.

Indicateurs spécifiques d'intensité GES

Empreinte GES du transport de passagers

Cet indicateur représente l'efficacité énergétique de l'activité de transport de passagers d'Air France-KLM, exprimée en grammes d'émissions de CO_2 par passager-kilomètre payant (gCO_2eq/PKT).

Cet indicateur porte sur les émissions de CO_2 de scope 1 (correspondant à la consommation directe de carburant du Groupe), divisées par les PKT (Passager-Kilomètre Transporté). La distance PKT est calculée selon l'*Air Flight Distance* (AFD), qui est une dérivation standard de la distance orthodromique (*Great Circle Distance* – GCD) et est, en moyenne, environ 6 % plus longue que la GCD, pour mieux refléter les trajectoires de vol opérationnelles suivies par les avions en raison de diverses contraintes (zones d'exclusion aérienne, contrôle aérien local, conditions météorologiques, etc.)

Il convient de noter que l'économie de CO_2 résultant de l'incorporation de SAF n'est pas incluse dans le calcul de l'efficacité énergétique pour le transport de passagers.

Intensité GES (norme SBTi)

L'intensité CO_2 correspond à la norme SBTi à laquelle Air France-KLM a adhéré et correspond aux émissions de CO_2 des activités de transport de passagers et de fret d'Air France-KLM, exprimées en grammes d'équivalent CO_2 par Tonne Kilomètre Transportée (gCO_2eq/TKT).

Cet indicateur couvre les émissions d'équivalent CO_2 de scope 1 (correspondant à la consommation directe de carburant du Groupe) et de scope 3 catégorie 3 (correspondant aux émissions en amont de la production du carburant consommé par le Groupe) divisées par la somme des TKT (Tonne-Kilomètre Transportée) et PKT (Passager-Kilomètre Transporté), représentant l'ensemble des segments d'activité dans lesquels opère le groupe Air France-KLM. Le PKT est converti en TKT en utilisant un poids standard de 100 kilos par passager utilisé par le secteur du transport aérien. Les TKT et PKT sont calculés selon la distance orthodromique (GCD), qui est la norme de l'industrie.

La consommation de carburant provenant des vols non commerciaux est incluse dans le calcul, tandis que les passagers non commerciaux sont exclus des données d'activité, conformément aux recommandations de la norme SBTi. Les données des années de référence et précédente ont été retraitées selon cette nouvelle méthodologie standard.

La compensation carbone et les émissions évitées ne sont pas incluses dans le calcul de l'indicateur afin de se conformer à la méthodologie et au cadre SBTi.

Les indicateurs spécifiques d'intensité GES suivis par Air France-KLM sont présentés dans le tableau ci-dessous, ainsi que le détail des performances respectives des sous-groupes Air France et KLM :

		Groupe Air France-KLM			Groupe Air France		Groupe KLM	
Indicateur de performance	**Cible (2030)**	**2024**	**2023**	**Référence (2019)**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Empreinte GES du transport de passagers (en gCO_2eq/PKT)	n/a	75	76	n/a	77	78	72	73
Intensité GES (standard SBTi)[1] (en gCO_2eq/TKT)	-30% (vs. 2019)	928	936	956.9	962	977	883	880

[1] Données retraitées, voir note en section 4.2.1.3.4 ; sans retraitement, la performance aurait été de 920 gCO_2eq/TKT en 2024, correspondant à une baisse de 2,9% comparée à la référence 2019 de 948 gCO_2eq/TKT pour Air France-KLM

Air France-KLM et ses compagnies aériennes ont dû faire face à quelques obstacles à l'amélioration de son intensité GES en 2024 en raison d'événements imprévus et extérieurs indépendants de la volonté du Groupe, notamment des retards dans le plan de renouvellement de la flotte en raison de contraintes dans la chaîne d'approvisionnement ; des problèmes de moteurs sur une partie de sa flotte d'avions de nouvelle génération (comme plusieurs Airbus A220) ne permettant pas au Groupe de les exploiter à leur capacité maximale ; une consommation de carburant plus élevée en raison d'un temps de vol plus long sur certaines lignes en raison de différentes circonstances géopolitiques. Ces obstacles sont rencontrés par plusieurs acteurs du secteur aérien.

4.2.1.4.3 Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone (E1-7)

En vertu de l'article 147 de la loi climat et résilience, Air France-KLM est tenue de compenser les émissions de gaz à effet de serre de ses vols intérieurs métropolitains. Ce mécanisme de compensation obligatoire s'applique aux émissions intérieures émises depuis le 1er janvier 2022 et son périmètre est progressivement passé de 50 % des émissions intérieures en 2022 à 70 % en 2023 et 100 % en 2024.

En 2023, afin de couvrir l'obligation de compensation d'émissions de 518 milliers tonnes de CO_2, un portefeuille de projets a été audité et communiqué aux autorités françaises, dont 35 % des tonnes de CO_2 provenant de projets situés dans l'Union européenne. Ce processus est vérifié par l'auditeur tiers Verifavia avant restitution à la DGAC.

En 2024, l'obligation d'émissions de CO_2 devrait être d'environ 700 000 tonnes, dont 50 % devront être couverts par des projets européens et les 50 % restants par des projets internationaux. Les projets européens sont nettement plus coûteux que les projets internationaux. Les projets français s'appuient sur la méthodologie du Label Bas Carbone développée par le gouvernement français.

Air France a confié à Oklima, filiale d'EDF reconnue pour son expertise en matière de stratégie de décarbonation, la sélection des différents projets devant respecter les principes de compensation carbone (mesurable, vérifiable, permanent et additionnel). 100 % des projets du Groupe répondent à des standards de qualité reconnus. Avec Oklima, Air France construit un portefeuille complet pour respecter l'horizon 2024.

En 2023, Air France a sélectionné le projet *Greenfield Solar Power Mission* de Fortum India (VERRA VCS 2069) comme projet international. L'objectif principal de ce projet est de produire de l'électricité propre grâce à une source d'énergie solaire renouvelable. Le projet comprend l'installation d'un projet d'énergie solaire de 250 MW au Rajasthan, en Inde. Le projet contribue directement aux efforts de l'Inde pour développer l'accès aux énergies renouvelables, améliorer la vie et les conditions de vie des populations tout en créant des emplois et des opportunités d'éducation.

Parmi les compagnies aériennes opérant en France et soumises au dispositif de la loi climat et résilience, Air France a été l'une des rares compagnies à diversifier son offre de projets avec une part significative de projets agricoles en plus des projets forestiers. En 2023, 23 des 67 projets financés par Air France ont bénéficié du « bonus biodiversité » accordé par l'administration française.

Air France travaille actuellement avec des partenaires clés pour étudier comment l'entreprise peut financer à court terme des projets qui s'inscrivent dans sa chaîne de valeur : par exemple en finançant des projets agricoles déjà intégrés dans le *sourcing restauration* de ses fournisseurs.

Air France-KLM conclut des accords d'achat pour une livraison future de crédits et annule les crédits une fois utilisés pour des projets internationaux conformément à l'article 147. Le Groupe n'a pas encore acheté de crédits carbone pour sa future conformité CORSIA.

Montant total des crédits carbone en dehors de la chaîne de valeur d'Air France-KLM

Les crédits carbone déclarés sont ceux acquis pour compenser les émissions au titre des exercices précédents et qui sont annulés au cours de l'année de référence.

Sont inclus les crédits carbone obligatoires et volontaires achetés par Air France-KLM, tels que les compensations apportées par le groupe Air France pour couvrir ses émissions domestiques (conformément à l'article 147 de la loi climat et résilience), tandis que les quotas d'émissions carbone reçus ou apportés par le groupe Air France-KLM via ses compagnies aériennes dans le cadre des programmes ETS (principalement EU-ETS) ne sont pas inclus.

Crédits carbone (en ktonnes de GES)	2024
Crédits relatifs aux années précédentes qui ont été annulés dans l'année de référence	380
Crédits prévus d'être annulés dans les années futures	1 017
Part des crédits répondant à des standards de qualité reconnus	*100 %*
Part des projets au sein de l'UE	*50 %*
Part des crédits considérés comme des ajustements correspondants	*– %*

4.2.1.4.4 Tarification interne du carbone (E1-8)

La tarification interne du carbone est un outil utilisé par Air France-KLM pour prendre en compte le coût des émissions de CO_2 dans les décisions commerciales, telles que les arbitrages opérationnels et les investissements. Pour ce faire, une valeur monétaire est attribuée aux émissions de CO_2, appelée prix du carbone (prix indicatif), ce qui aide le Groupe à évaluer l'impact financier des décisions affectant ses émissions de CO_2.

La tarification interne du carbone a été progressivement utilisée par Air France-KLM depuis 2022 et est inscrite dans la procédure d'investissement du Groupe, avec une tarification différenciée entre les émissions liées aux opérations aériennes et les émissions liées aux opérations au sol.

Pour les émissions liées aux opérations aériennes, le prix stratégique est un outil d'aide à la décision supplémentaire à afficher séparément de l'évaluation économique des décisions d'affaires, qui inclut déjà le prix réglementaire.

Les différents tarifications internes du carbone décrites ci-dessous sont cohérentes avec les hypothèses utilisées par le Groupe lors de l'évaluation de la durée de vie utile et de la valeur résiduelle de ses actifs et des tests de dépréciation.

	Opérations aériennes		Opérations sol
Périmètre	Décisions d'investissement ayant un impact direct sur la consommation contrôlable de carburant d'aviation		Décisions d'investissement ayant un impact direct sur les émissions de GES contrôlables autres que provenant de la consommation de carburant d'aviation
Type	Prix réglementaire	Prix stratégique	Prix opérations sol
Principe	Coût réglementaire des émissions de CO_2 pris en compte dans l'évaluation économique des décisions d'investissement	Coût des émissions de CO_2 lié à l'atteinte de l'objectif de décarbonation d'Air France-KLM, plus ambitieux que réglementaire	Coût des émissions de CO_2 pour les émissions de opérations sol, basé sur les normes sectorielles
Valeur	Jusqu'à 740 € par tonne d'émissions de CO_2		120 € par tonne d'émissions de CO_2

Pour l'année 2024, Air France-KLM estime que la part de ses émissions totales couvertes par les systèmes de tarification interne du carbone correspond à environ 30 % (scopes 1 et 3.3).

4.2.1.4.5 Indicateurs spécifiques – Changement climatique

Les indicateurs environnementaux suivants sont utilisés par Air France-KLM pour suivre ses progrès dans ses efforts de réduction des émissions.

Part des avions de nouvelle génération dans la flotte

L'indicateur fait référence à la part des avions de nouvelle génération dans la flotte du groupe Air France-KLM en exploitation.

Les avions suivants sont considérés comme des avions de nouvelle génération : Embraer E195-E2 (et E190-E2), Airbus A220, famille Airbus A320neo (y compris A320neo et A321neo), Airbus A350 et Boeing B787.

La flotte en exploitation comprend les aéronefs exploités et temporairement hors exploitation (en maintenance ou en préparation pour une future exploitation).

Au 31 décembre	2024	2023
Part des avions de nouvelle génération dans la flotte du Groupe Air France-KLM	26,9 %	20,3 %

Pour soutenir ses efforts de réduction des émissions, Air France-KLM investit dans le renouvellement de sa flotte pour introduire des avions de nouvelle génération, plus efficaces en termes de consommation de carburant et donc d'émissions de CO_2, et moins bruyants. En 2024 le Groupe comptait 26,9 % d'avions de nouvelle génération dans sa flotte, contre 20,3 % en 2023.

Les détails de la flotte Air France-KLM sont mentionnés dans la section 1.4 du présent Document d'enregistrement universel.

Électrification des véhicules de services aéroportuaires

Afin de réduire l'empreinte carbone de ses opérations au sol dans leurs principaux hubs, Air France et KLM investissent dans l'électrification de leur flotte de véhicules de services aéroportuaires:

Au 31 décembre	2024	2023
Electrification de la flotte de véhicules de services aéroportuaires	68,7 %	64,0 %

En 2024, le Groupe a opéré 68,7 % de véhicules de services aéroportuaires électrifiés dans ses hubs de Paris et Amsterdam, contre 64,0 % en 2023.

Taux d'incorporation de SAF

La réduction des émissions de CO_2 résultant de l'utilisation de SAF est calculée sur la base de la moyenne pondérée du pourcentage spécifique de réduction des émissions de CO_2 des différents batchs de SAF livrés et leurs volumes respectifs. L'économie de CO_2 du SAF est basée sur les informations fournies par les fournisseurs à partir des PTD (*Post Transfer Document* ou bordereaux de livraison).

	Groupe Air France-KLM		Groupe Air France		Groupe KLM	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Consommation de SAF (en ktonnes)	103	87	46	38	57	49
Taux d'incorporation de SAF	1,25 %	1,10 %	0,94 %	0,80 %	1,71 %	1,50 %
Réduction des émissions de CO_2 liées au SAF (scope 1 & 3) (en ktonnes de CO_2)	(363)	(315)	(154)	(136)	(206)	(179)

En 2024, le Groupe a incorporé 103 milliers de tonnes de SAF, représentant 1,25 % de la consommation totale de carburant, contre 87 milliers de tonnes représentant 1,10 % de la consommation totale de carburant en 2023. La réduction de CO_2 liée à la consommation de SAF par rapport au carburant conventionnel s'est élevée à (363) milliers de tonnes de CO_2 en 2024, contre (315) milliers de tonnes de CO_2 en 2023.

4.2.1.5 Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)

4.2.1.5.1 Introduction

Air France-KLM publie le présent rapport sur sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le périmètre France métropolitaine et outre-mer en application des dispositions de l'article 66 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 et du décret-loi du 2 novembre 2021.

À noter que le périmètre SNBC considéré représente environ 6 % des émissions de CO_2 du Groupe.

La transition environnementale fait partie des priorités stratégiques d'Air France-KLM, et le Groupe est reconnu pour ses ambitions et actions en matière de développement durable.

- C'est un immense enjeu pour le secteur aérien qui joue un rôle sociétal essentiel : le transport aérien rapproche les peuples, les cultures et les économies. Il contribue à développer la tolérance et la compréhension de l'autre par le voyage. Il relie les territoires et contribue au développement de nombreuses économies. Pour plus d'informations sur les impacts sociaux et économiques d'Air France-KLM, veuillez vous référer à la section 4.4.2 « Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5) ».
- Pour continuer à jouer ce rôle, le secteur doit réussir sa décarbonation : c'est une attente forte des clients et des collaborateurs du Groupe et une exigence de la société dans son ensemble, qui mobilise l'ensemble de l'industrie aérienne. Tout au long de son histoire, le secteur a su accompagner les transitions technologiques et opérationnelles vers un transport aérien plus sûr et plus abordable, grâce notamment à des avions et des moteurs plus économes en énergie, moins bruyants et moins polluants. Toutes les compétences de l'industrie sont mobilisées pour accompagner la réussite de la transition du secteur.

4.2.1.5.2 La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) : rappel des grands principes

Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)

La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) est la feuille de route de la politique française en matière d'atténuation du changement climatique. Elle fournit des orientations pour permettre la transition vers une économie bas carbone dans tous les secteurs d'activité. Elle fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour la France à court/moyen terme sous la forme de budgets carbone, c'est-à-dire de plafonds d'émissions à ne pas dépasser par période de cinq ans [1].

Les bilans carbone prennent en compte les émissions enregistrées en France métropolitaine, en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à la Réunion, à Saint-Martin et à Mayotte, ainsi que les émissions liées aux transports entre ces zones géographiques. Les émissions liées aux liaisons aériennes et maritimes internationales ne sont pas prises en compte dans ces relevés.

Le scénario AMS [2] pour le transport aérien

La Stratégie nationale bas carbone s'appuie sur un scénario de référence AMS élaboré à partir d'un exercice de modélisation également utilisé dans la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Ce scénario AMS détaille l'ensemble des mesures de politiques publiques, en complément de celles déjà en place, qui permettront à la France de respecter ses objectifs climatiques et énergétiques à court, moyen et long terme. Il esquisse une trajectoire possible de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050, qui sert de base à la définition des budgets carbone. Le scénario AMS du transport aérien repose sur un certain nombre d'hypothèses relatives à la croissance du trafic, à l'amélioration de l'efficacité énergétique du transport aérien et à l'intégration de davantage de carburants renouvelables. La dernière version du scénario AMS du transport aérien, prenant en compte les données les plus récentes disponibles sur le site du ministère de la Transition écologique, fournit les chiffres et révisions suivants par rapport à 2015 :

AMS scenario ($MtCO_2$)	2015	2025	2030	2050
National air transportation	4,6	4,7	4,6	1,9
Change	0 %	2 %	0 %	-59 %

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Guide%20art.%2066%20LFR3.pdf

Comme indiqué dans ce guide, les taux d'évolution des émissions projetés entre 2015 et l'année cible du scénario AMS servent de référence pour définir les trajectoires des entreprises, et permettent donc de vérifier la compatibilité des objectifs de réduction des émissions de ces entreprises avec la Stratégie Nationale Bas Carbone.
Les projections d'émissions de l'AMS pour l'aviation sont basées, entre autres, sur les hypothèses suivantes pour l'incorporation de SAF :

Taux d'incorporation de SAF	2015	2020	2025	2030	2050
Scénario AMS	0,0 %	0,5 %	2,4 %	4,3 %	50,0 %

(1) *Voir section 4.2.4 « La taxonomie européenne » : « Le groupe Air France-KLM n'est pas exclu des référentiels européens alignés sur l'Accord de Paris ».*
(2) *Scénario AMS, Avec Mesures Supplémentaires.*

4.2.1.5.3 Cohérence de la feuille de route des émissions de CO_2 d'Air France-KLM avec les objectifs de la SNBC

Principales hypothèses retenues

Dans la définition de la trajectoire d'émissions de CO_2 d'Air France-KLM pour le périmètre SNBC, un certain nombre d'hypothèses ont été retenues. Certaines de ces hypothèses sont implicites dans la feuille de route de décarbonisation d'Air France-KLM au niveau mondial tandis que d'autres sont spécifiques à la construction de cette trajectoire SNBC.

Raisonnement utilisé pour la feuille de route et le champ d'application organisationnel couvert

La construction de la trajectoire SNBC d'Air France-KLM ne correspond pas à une part de la feuille de route globale des émissions du groupe Air France-KLM mais à une construction dédiée au périmètre d'activité en France métropolitaine et dans les DOM-TOM.

Le modèle de la trajectoire est basé sur :

- l'activité exprimée en SKO (Sièges-Kilomètres Offerts), conformément au plan de flotte ;
- le niveau de consommation en gFuel/SKO des avions constituant la flotte, étayé par les données « réalisées » sur les avions actuellement dans la flotte et les hypothèses des constructeurs et de la direction de la flotte d'Air France pour les avions non exploités actuellement.

Hypothèses communes à la feuille de route globale et au champ d'application de la SNBC

- **Facteur d'émission relatif à la combustion du kérosène :** pour 1 tonne de kérosène brûlée, 3,16 tonnes de CO_2 sont émises. Ce facteur d'émission est conforme au système CORSIA de l'OACI utilisé dans le cadre du système EU ETS.
- **Pourcentage d'incorporation de SAF** (carburant aviation durable) par rapport au volume total de carburant :
  - 2025 : objectif de 2 % d'incorporation de SAF sur le périmètre de la SNBC.
  - D'ici 2030, le groupe Air-France-KLM aspire à intégrer au moins 10 % de SAF au niveau mondial, soit un pourcentage supérieur à l'exigence réglementaire française et européenne.
  - Au moment de la rédaction de ce document, il n'y a pas de différence entre les hypothèses d'incorporation de SAF dans la trajectoire SNBC spécifique ci-dessous et celles de la feuille de route globale de décarbonisation d'Air France-KLM.
- **Gains obtenus grâce à l'optimisation des opérations aériennes :** l'hypothèse est un gain de 4 % d'ici 2050 par rapport à 2019. Cette hypothèse est volontairement relativement conservatrice puisqu'elle dépend de facteurs exogènes (par exemple, la mise en œuvre du projet de Ciel unique européen).
- **Taux d'activité prévisionnels:** Les taux d'activité prévisionnels qui sous-tendent la trajectoire de réduction des émissions d'Air France-KLM sont en ligne avec les prévisions de la feuille de route du secteur aérien français dont le lien figure ci-dessus, sur le périmètre national agrégé du transport aérien : à savoir un taux de croissance annuel moyen modeste de 0,8 % pour la période 2019-50.

Hypothèses spécifiques au champ d'application de la SNBC

- **Le programme d'activité** exprimé en Sièges-Kilomètres Offerts (SKO), défini avec la granularité suivante, correspondant au périmètre d'activité SNBC du groupe Air France-KLM :
  - Air France (AF) – Longs-courriers : Outre-mer : vols entre Paris et Cayenne/Réunion/Pointe-à-Pitre/Fort-de-France et vols entre les territoires français d'outre-mer ;
  - Air France – Hub : vols en France métropolitaine alimentant le hub de Paris-CDG ;
  - Air France – Point à point : Vols domestiques France de/vers Paris-Orly et vols transversaux ;
  - Transavia France – Domestique : Activité domestique de Transavia France.

Ce calendrier est étayé par des projections d'activité par compagnie jusqu'à fin 2029 à la date de rédaction du présent document, puis au-delà, par une projection d'activité à un niveau normatif établi par la direction de la stratégie du groupe Air France-KLM.

- **Les données de taux de remplissage des avions**, précisées sur la base des segments d'activité mentionnés ci-dessus. L'hypothèse actuelle retenue pour cette trajectoire est un retour, en 2024, aux taux d'occupation des avions constatés en 2019, sur le périmètre SNBC.
- **Le plan de flotte** exprimé en nombre d'avions par type d'avion et par année sur la base des segments d'activité susmentionnés. Plusieurs éléments sont essentiels au plan de flotte spécifique de la SNBC :
  - Air France – Long-courrier : en tenant compte du fait que les destinations long-courrier du périmètre SNBC sont aujourd'hui principalement desservies par des Boeing 777-300ER, en configuration densifiée. Selon les prévisions actuelles, ce sera le cas au moins jusqu'en 2029.
  - Air France – Activité Hub et Point à Point : la flotte de la famille Airbus A320 est progressivement remplacée par des Airbus A220 de nouvelle génération. Ces avions permettent une réduction d'environ 20 % des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant par rapport à la génération précédente,
  - Transavia France – Domestique : Transavia France exploite historiquement des Boeing 737-800. La composition de la flotte retenue dans le cadre de la SNBC pour Transavia comprend l'introduction de la nouvelle génération d'Airbus A320Neo à partir de 2024. Ces avions permettent une réduction d'environ 15 % des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant par passager-kilomètre par rapport aux avions de la génération précédente.

Pour la réduction des émissions, se référer au point 4.2.1.3.5 « Actions et ressources – Politiques de lutte contre le changement climatique (E1-3) ».

Type d'émissions

Scopes 1, 2, 3

L'essentiel des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'Air France-KLM est généré par ses activités directes (scope 1) et principalement par les opérations aériennes qui représentent 99,7 % des émissions directes totales du Groupe. Les opérations au sol (bancs d'essais moteurs, véhicules de piste, etc.) représentent 0,1 % des émissions directes. Les activités tertiaires génèrent également des émissions de gaz à effet de serre à travers la consommation d'énergie dans les bâtiments (électricité et climatisation) (scope 2).

Les émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 3) proviennent principalement de la phase amont (extraction, production, distribution, etc.) du kérosène d'aviation. Les autres principales composantes des émissions indirectes sont l'achat de biens et de services, la fabrication d'avions, les voyages d'affaires et les déplacements des salariés.

La trajectoire d'émissions de CO_2 du groupe Air France-KLM ci-dessous est basée sur les émissions de CO_2 scope 1, c'est-à-dire prenant en compte uniquement les émissions liées à la combustion de carburants, afin de rester cohérente avec les objectifs spécifiques assignés au transport aérien dans la SNBC, et la comptabilisation des émissions du secteur aérien par le CITEPA (Centre technique interprofessionnel d'études sur la pollution de l'air) (cf. OMINEA_2023.pdf (https://www.citepa.org/wp-content/uploads/publications/ominea/OMINEA_2023.pdf)). Les émissions additionnelles liées à l'extraction, au raffinage et au transport des carburants ne sont pas prises en compte ici. Ces émissions additionnelles sont cependant bien comptabilisées dans d'autres secteurs par la SNBC. À titre indicatif, les émissions liées à la fabrication et au transport de carburants peuvent être calculées en appliquant un facteur de 0,2545 aux émissions liées à la combustion du kérosène. Ce facteur multiplicateur est issu des recommandations de l'initiative *Science-Based Targets* dans son document sur le secteur aérien.

Le plan de transition d'Air France-KLM, pour sa part, figurant dans ce document au chapitre 4.2.1.3.1 « Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) », inclut les scopes 1 et 3.3 (émissions de kérosène en amont).

Émissions de gaz à effet de serre et l'accent mis sur les émissions de CO_2

La trajectoire décrite ci-dessous est basée sur les émissions de CO_2, conformément au scénario AMS pour l'aviation.

Les autres émissions de gaz à effet de serre (par exemple N_2O, CH_4) qui sont généralement présentées sous forme d'équivalent (CO_2eq) sont marginales par rapport aux émissions de CO_2 des avions, avec une contribution de l'ordre de 1 %, comme le montrent les données du CITEPA (https://www.citepa.org/fr/secten/).

	Industrie du transport aérien		
	2021	**% du total**	**% 2021/90**
NO_X (Gg)	6,0	0,79	(8,9)
COVNM (Gg)	0,62	0,05	(72)
CO (Gg)	7,3	0,27	(45)
HFC (Gg CO_2e)	0,11	0,0	–
CO_2 (Tg)	3,80	1,2	(8,8)
CO_2e (Tg CO_2e)	3,80	0,92	(8,8)
As (Mg)	–	–	–
Cd (Mg)	–	–	–
Cr (Mg)	–	–	–
Cu (Mg)	–	–	–
Hg (Mg)	–	–	–
Ni (Mg)	–	–	–
Pb (Mg)	2,8	3,3	(48)
Se (Mg)	–	–	0
Zn (Mg)	–	–	0
PM10 (Gg)	0,11	0,04	(34)
PM2,5 (Gg)	0,08	0,04	(41)
PM1,0 (Gg)	0,03	0,02	(61)
BC (Gg)	0,02	0,06	(54)
HAP (Mg)	–	–	–
PCDD-F (g-ITEQ)	–	–	–

Ci-dessous, les volumes d'émissions de GES d'Air France-KLM 2024 montrant les proportions entre les différents GES et confirmant la faible proportion des émissions de gaz à effet de serre autres que le CO_2:

	Émissions d'Air France-KLM en 2024	
	kTonnes	%
CO_2 (scope 1)	25 727	99,96 %
NOX (< 3,000 ft)	9	0,04 %
SO2 (< 3,000 ft)	1	– %
TOTAL	**25 736,62**	**100 %**

Effets non liés au CO_2

L'impact de l'aviation sur le climat est plus important que les seules émissions de CO_2. Les avions produisent d'autres émissions telles que de la vapeur d'eau, des particules de suie et des oxydes d'azote qui interagissent avec l'atmosphère et contribuent au changement climatique. L'évaluation et la quantification de l'impact climatique des effets non-CO_2 sont encore entachées de nombreuses incertitudes mais les dernières études scientifiques s'accordent à dire qu'ils ont un impact significatif sur le réchauffement, en particulier à court terme, comparable à l'impact du CO_2. Bien que l'Union européenne rende obligatoire la déclaration des effets non liés au CO_2 dans le cadre du SCEQE à partir de 2025, il n'existe pour l'instant aucun consensus international sur la méthodologie permettant de convertir les effets non-CO_2 en équivalents CO_2. En outre, l'efficacité des différents leviers permettant d'atténuer les effets non liés au CO_2 n'a pas encore été identifiée, pas plus que le compromis qu'ils requièrent avec le CO_2.

Pour plus d'information concernant les effets non-CO_2, se référer à la section 4.2.1.3.5 « Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3) ».

Base de référence

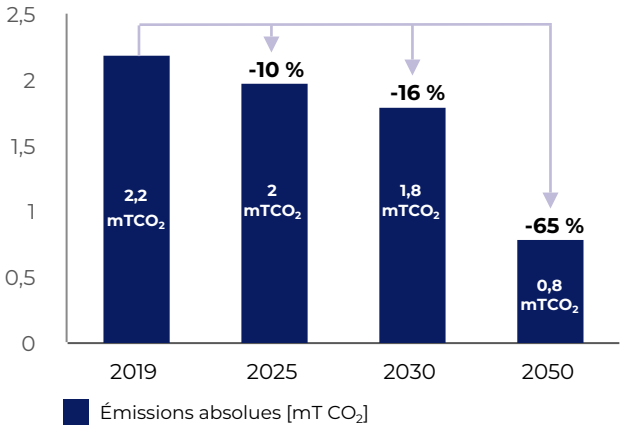
Compte tenu de l'impact de la crise du Covid-19 sur l'industrie aéronautique, la base de référence généralement utilisée pour la trajectoire de décarbonation est 2019. Dans ce document, nous fournissons également quelques chiffres basés sur 2015, conformément à l'année de référence du scénario AMS.

Objectifs de réduction des émissions d'Air France-KLM à court, moyen et long terme

Le groupe Air France-KLM s'est fixé comme objectif de réduire l'intensité de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30 % d'ici 2030 par rapport à la référence 2019 (gCO_2eq/TKT [tonne-kilomètre transportée]. Cet objectif a été validé par l'initiative *Science-Based Targets* (SBTi) en novembre 2022 pour le groupe Air France-KLM, ainsi que pour Air France et KLM.

Sur le périmètre SNBC, c'est-à-dire le transport aérien national, le groupe Air France-KLM s'est fixé les ambitions suivantes à court, moyen et long terme pour réduire les émissions de CO_2 en valeur absolue (hors compensation carbone) :

- **à court terme (2025), une réduction de 10 % par rapport à 2019 ;**
- **à moyen terme (2030), soit une réduction de 16 % par rapport à 2019 ;**
- **à long terme (2050), soit une réduction de 65 % par rapport à 2019.**



TRAJECTOIRE DES ÉMISSIONS DU GROUPE AIR FRANCE KLM SUR LE PÉRIMÈTRE SNBC

EN VALEUR ABSOLUE ET PAR RAPPORT À LA BASE DE RÉFÉRENCE 2019	2019	2023	2024	2025	2030	2050
Objectifs absolus d'émissions d'Air France-KLM *($mTCO_2$)*	2,2			2	1,8	0,8
Objectifs d'émissions relatifs d'Air France-KLM *(base 100 / 2019)*	100			90	84	35
Variation de l'objectif d'émissions relatives d'Air France-KLM / 2019				-10 %	-16 %	-65 %
Résultats absolus des émissions d'Air France-KLM *($mTCO_2$)* [1]	2,2	1,8	1,7			
Air France-KLM résultats d'émissions relatives variation / 2019		-24 %	-28 %			

(1) Les chiffres sont indicatifs à ce stade, car ils dépendent des résultats de l'audit en cours du processus ETS et de la répartition géographique finale du SAF.

Pour définir ces objectifs, le groupe Air France-KLM a réalisé un exercice de prévision des émissions de CO_2 en tenant compte des effets attendus des différentes mesures qui contribueront à leur réduction : réduction du niveau d'activité, renouvellement de la flotte, incorporation de carburant aviation plus durable, amélioration de l'efficacité opérationnelle liée à l'optimisation du contrôle aérien et de la gestion des vols.

Il est à noter que ces objectifs à court et moyen terme sont basés sur les prévisions actuelles de croissance du trafic d'Air France-KLM, sur les ambitions du Groupe en matière de SAF et sur l'état actuel de ses positions sur le marché. Pour d'autres hypothèses critiques, se référer à la section 4.2.1.3.4.

Par ailleurs, l'objectif à long terme des émissions du groupe Air France-KLM (2050) repose sur des hypothèses par nature incertaines concernant notamment la disponibilité de SAF à des prix compétitifs, les avancées technologiques dans le développement d'avions moins émetteurs de gaz à effet de serre, ou encore la mise en œuvre de mesures d'optimisation du contrôle du trafic aérien. La stratégie française de construction d'une filière nationale de production de SAF sera donc une condition essentielle à la réussite de la décarbonisation du groupe Air France-KLM et de l'industrie aéronautique française dans son ensemble – comme détaillé dans la feuille de route de décarbonation de l'industrie aéronautique française : Proposition de feuille de route décarbonation transport aérien [1].

Le principal facteur de réduction des émissions sur le périmètre SNBC, de 2,2 $MtCO_2$ en 2019 à 1,7 $MtCO_2$ en 2024, est la réduction des niveaux d'activité, en particulier sur les opérations domestiques en France. En effet, dans le périmètre SNBC, le renouvellement de la flotte et l'incorporation de SAF (1,25 % en 2024) n'ont pas été les principaux leviers de réduction des émissions à ce jour. Cependant, il est important de souligner qu'à l'avenir, le rôle du renouvellement de la flotte et de l'incorporation de SAF devrait devenir prédominant dans la réduction des émissions de carbone, tandis que la contribution des niveaux d'activité diminuera.

Un résumé quantitatif de la contribution de chaque levier envisagé pour atteindre les objectifs de décarbonisation du groupe Air France-KLM est présenté dans la section 4.2.1.3.1 « Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) ».

Les différentes technologies qui sous-tendent le Plan de Transition d'Air France-KLM dans le périmètre SNBC concernent principalement les technologies aéronautiques contribuant à l'amélioration de la performance énergétique et l'utilisation de SAF. Air France-KLM n'est pas directement responsable de ces technologies et ne contrôle pas leur degré de maturité, bien que le Groupe soit impliqué, dans une certaine mesure, dans leur développement avec différentes parties prenantes comme Skypower, CSF NSE (Comité stratégique de filière). Pour plus d'informations, voir la section 4.2.1.3.5 « Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3) ». L'ensemble du secteur de l'aviation nécessite une forte collaboration et des investissements substantiels de la part de toutes les parties prenantes (compagnies aériennes, fabricants d'avions, producteurs d'énergie, etc.), ainsi que des avancées technologiques constantes, comme expliqué au chapitre 4.2.1.3.1 « Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) ».

Conscient des défis liés à la disponibilité et au prix du SAF, Air France-KLM a intégré les variables SAF dans sa stratégie d'approvisionnement en termes de disponibilité, de qualité et de recherche et développement du SAF. Voir la section 4.2.1.3.5 « Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3) », sous-chapitre 4 « S'engager dans l'incorporation de SAF et l'approvisionnement à long terme », « Garantir la qualité des approvisionnements en SAF » et « Soutenir la recherche sur les SAF et le développement de la production de SAF en Europe ».

Les hypothèses qui sous-tendent les projections relatives à la technologie, aux prix et à la disponibilité sont mentionnées dans le chapitre 4.2.1.3.4 « Cibles – Atténuation et adaptation au changement climatique (E1-4) ».

Un tableau complet et détaillé des émissions de gaz à effet de serre du groupe Air France-KLM, couvrant toutes les catégories d'émissions, est fourni dans la section 4.2.1.4.2 « Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6) ».

En ce qui concerne les émissions de CO_2 évitées, bien que ces calculs fassent partie intégrante de sa stratégie de décarbonisation, Air France-KLM ne publie pas encore de rapport détaillé sur ses résultats en matière d'émissions de CO_2 évitées. Les méthodes de mesure des émissions de CO_2 évitées sur une base annuelle et par levier ne sont en effet pas encore suffisamment robustes ou harmonisées dans le secteur pour faire l'objet d'un rapport annuel publié.

La SNBC d'Air France-KLM fait partie de notre Plan de Transition, qui est suivi au plus haut niveau du Groupe et inclus dans les révisions du plan d'affaires stratégique quinquennal du Groupe. Ceci assure un suivi régulier de ses performances et de la mise en œuvre effective de ses mesures. Ses résultats seront publiés dans les prochains rapports.

Les informations détaillées concernant les investissements prévus pour la mise en œuvre des mesures de décarbonisation figurent au chapitre 5.3, Note 2.2 « Investissements et financements durables ».

Air France-KLM reconnaît l'importance du label bas carbone dans sa stratégie environnementale. Conformément à l'article 147 de la loi climat et résilience, Air France-KLM a mis en place des projets de compensation carbone basés sur le label bas carbone, garantissant que les projets qu'Air France-KLM finance sont de haute qualité et contribuent réellement à la réduction des émissions de CO_2. Cependant, la soumission à la DGEC d'un rapport de compensation au titre de nos obligations en vertu de l'article 147 de la loi sur le climat et la résilience n'est pas directement liée à la SNBC. La SNBC, dans sa construction, ne prend pas en compte l'annulation de crédits pour couvrir la première moitié de cette obligation (sur des projets internationaux), ni le financement de projets européens de contribution carbone de type agriculture/forêt/transport. Ces réductions d'émissions sont comptabilisées dans les différents secteurs et non dans le secteur de l'aviation. Notre conformité à l'article 147 n'a donc pas d'impact comptable sur la trajectoire SNBC d'Air France-KLM.

Selon la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), la compensation carbone n'est pas considérée comme un levier actif de réduction des émissions nettes dans des secteurs spécifiques. En effet, la méthodologie de la SNBC ne permet pas aux secteurs d'utiliser la compensation carbone comme un quelconque levier. Chaque secteur doit donc se concentrer sur la réduction directe de ses propres émissions. Dans l'exercice SNBC présenté, les compensations carbone souscrites par Air France-KLM ne sont donc pas valorisées, ni prises en compte.

[1] *https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Proposition%20de%20feuille%20de%20route%20d%C3%A9carbonation%20transport%20a%C3%A9rien.pdf*

ÉMISSIONS D'AIR FRANCE-KLM

La trajectoire d'Air France-KLM sur le périmètre SNBC est cohérente avec l'année de référence pour le secteur aérien dans le scénario AMS – confirmant la compatibilité et la performance des objectifs d'Air France-KLM, qui vont au-delà des objectifs sectoriels :

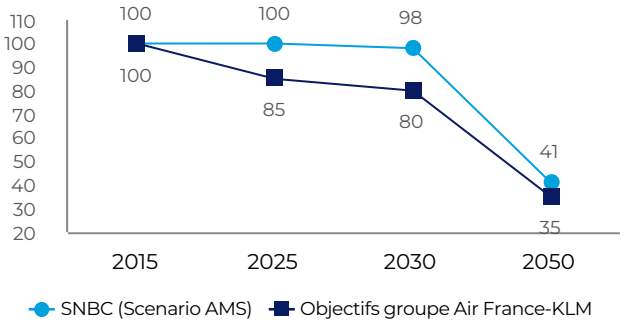
TRAJECTOIRE DES ÉMISSIONS D'AIR FRANCE KLM PAR RAPPORT AU SCÉNARIO AMS

(BASE 100 PAR RAPPORT À L'ANNÉE DE RÉFÉRENCE 2015)	2015	2023	2024	2025	2030	2050
Objectifs d'émissions absolues de la SNBC (scénario AMS) *(mTCO$_2$)*	4,6	0	0	4,7	4,6	1,9
Objectifs absolus d'émissions d'Air France-KLM *(mTCO$_2$)*	2,3			2	1,8	0,8
Résultats absolus des émissions d'Air France-KLM *(mTCO$_2$)*	2,3	1,8	1,7			

À noter que, sur le périmètre SNBC, le groupe Air France-KLM a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 5 % en valeur absolue entre 2015 et 2019 (2,26 MInT de CO_2 en 2015 contre 2,16 MInT en 2019).

L'efficacité du plan de mise en œuvre du Groupe sera évaluée par la publication annuelle des résultats d'Air France-KLM. Les premiers résultats des années 2023 et 2024 reflètent une forte performance par rapport au scénario AMS (diminution de 26 % des émissions absolues en 2024 par rapport à 2015 pour un scénario AMS de 2,2 % de baisse en 2025 par rapport à 2015).

SCENARIO AMS ET TRAJECTOIRE D'ÉMISSIONS RELATIVES D'AIR FRANCE-KLM



L'implication d'Air France-KLM en matière de trafic international

Alors que le transport aérien domestique est inclus dans la comptabilité nationale des émissions de CO_2 et est régi par les objectifs de la SNBC, le transport aérien international est soumis au cadre légal de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), auquel Air France-KLM se conforme.

L'OACI a également mis en place le programme CORSIA, adopté par la plupart des pays, dont la France. Ce programme consiste à compenser, par des projets certifiés de réduction de CO_2, tout dépassement – par rapport à la référence de 85% des émissions de 2019 – des émissions de gaz à effet de serre produites par les vols commerciaux. Toutes les compagnies du groupe Air France-KLM participent à ce programme international.

Le SBTi *(Science-Based Target initiative)* spécifie et valide la compatibilité des objectifs d'émissions de CO_2 d'une entreprise avec les objectifs climatiques de la manière la plus rigoureuse possible. En l'occurrence, avec la validation de cet objectif, Air France-KLM s'engage sur une trajectoire de décarbonisation en ligne avec un objectif climatique « *Well below 2°C* » selon l'initiative *Science Based Targets* [1].

Les leviers de la trajectoire de décarbonation d'Air France-KLM

Les principaux leviers de décarbonation d'Air France-KLM sont le renouvellement de la flotte, l'incorporation progressive de SAF et les mesures d'efficacité opérationnelle. Ces leviers sont développés au chapitre 4.2.1.3.5 « Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3) ».

- Sur le périmètre SNBC, centré sur le trafic domestique, l'intermodalité joue également un rôle significatif, en favorisant le report modal vers le rail, notamment auprès des clients affaires, qui adaptent leurs politiques de déplacements. L'intermodalité en France apporte une réponse aux enjeux croissants d'approvisionnement des hubs, de régulation et d'environnement. Pour maximiser ce potentiel, le renforcement de la connectivité des hubs aéroportuaires au réseau ferroviaire est un enjeu crucial. Pour atteindre ces objectifs, Air France, en collaboration avec ADP et la SNCF, a établi une feuille de route pour un développement plus poussé de l'intermodalité. Les principaux enjeux consistent à proposer des alternatives aux vols court-courriers, à étendre le réseau aux villes non desservies par l'avion, à accompagner la stratégie de décarbonation. Deux produits principaux sont proposés : Air & Rail, reliant CDG à BRU avec 140 900 clients en 2024, et Train + Air, reliant CDG et ORY à 41 lignes avec 111 000 clients en 2024. 41 lignes sont actuellement desservies, avec une croissance significative sur les trois dernières années (+8 lignes en 2021 et +8 lignes en 2023). Le nombre de passagers transportés a augmenté d'environ 5 % en 2024 par rapport à 2023. Le parcours client est totalement digitalisé depuis 2022, les clients ayant la possibilité de s'enregistrer en ligne tout au long de leur trajet.

La trajectoire SNBC d'Air France-KLM présentée intègre plusieurs leviers de sobriété, notamment la présentation des émissions de CO_2 dès la réservation des billets, l'offre intermodale train + avion privilégiant les alternatives ferroviaires sur les trajets courts, et un message de sobriété évoqué à la fin d'une publicité efficace depuis l'été 2024 : « Pour continuer à voyager demain, repensons notre façon de voyager aujourd'hui ».

[1] *https://www.airfranceklm.com/fr/newsroom/les-objectifs-de-reduction-des-emissions-de-co2-dair-france-klm-pour-2030-ont-ete*

Comparaison de l'intensité en CO_2 d'Air France-KLM avec celle du secteur

Il n'existe pas actuellement d'étude comparative à laquelle les compagnies aériennes peuvent se comparer.

Cependant, l'initiative indépendante *Science-Based Targets* a mis à disposition des compagnies aériennes un outil leur permettant précisément d'évaluer l'intensité en CO_2 de leurs opérations et de les comparer à l'ensemble du secteur, en tenant compte des types de marché sur lesquels elles opèrent (court-courrier/long-courrier et fret).

Selon cet outil [1], l'intensité CO_2 exprimée en gCO_2e/TKT, était de 957 pour Air France-KLM en 2019. Selon le benchmark SBTi, l'intensité d'Air France-KLM est donc inférieure à celle de l'ensemble du secteur (à périmètre d'activité comparable).

Il convient de noter que, dans le cadre du référentiel SBTi, ces intensités de CO_2 sont calculées sur la base des émissions de scope 1+3 du carburant, connues sous le nom de *well-to-wake*.

Thèmes	Sujet	Référence URD 2024
Stratégie	Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
Leviers de décarbonisation	Modernisation de la flotte	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
	Allégement du poids à bord	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
	Optimisation des performances des avions	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
	Optimisation des itinéraires et des trajectoires de vol	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
	Intermodalité	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
	Carburants d'aviation durables (SAF *Sustainable Aviation Fuels*)	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
	Analyse de risques	3.1.2.2 Risques liés au climat*
Impacts	Effets non liés au $C0_2$	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
	Impacts	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
	Risque lié au crédit carbone	3.1.2.5 Risque du crédit Carbone
Investissements	Lien entre la stratégie d'investissement et la trajectoire de décarbonisation	Chapitre 5.3 Note 2.2 Investissements et financements durables
Engagement interne	Modalités d'appropriation des engagements de réduction des émissions dans la gouvernance et par les employés	4.1.2.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2)
Engagement externe	Les engagements de l'entreprise vis-à-vis des parties prenantes, en amont et en aval de la chaîne de valeur, pour prendre en compte les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre	4.1.2.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2)
	Achats durables	4.1.2.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) 4.3.2 Workers in the value chain (ESRS S2)
Engagement du client	Contribution des clients d'Air France-KLM à sa trajectoire de décarbonation	4.1.2.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2)

[1] *https://sciencebasedtargets.org/resources/files/SBTi_Aviation_ Outil_v1.1_verrouillé.xlsx*

4.2.2 Pollution de l'air (ESRS E2)

4.2.2.1 IRO matériels - Pollution de l'air (ESRS2 IRO-1)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Gestion de la qualité de l'air	N: Émissions de polluants de l'air relatives aux activités de transport aérien (NOx, SO2)	OO	R: Risques financiers liés aux contraintes d'activité ou aux nouvelles règlementations relatives à la pollution de l'air	Moyen/long

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

L'analyse de double matérialité d'Air France-KLM a confirmé que la gestion de la qualité de l'air était l'une des questions matérielles pertinentes pour les activités d'Air France-KLM et qu'elle concernait les émissions de polluants atmosphériques liées aux activités de transport aérien, émises à basse altitude, ainsi que les effets des émissions d'oxyde d'azote (NO_x) à haute altitude dans la création d'ozone et la décomposition du méthane, ce qui est inclus dans le chapitre 4.2.1.3.5 « Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3) – Effets non liés au CO_2 ».

Les risques d'Air France-KLM liés à la qualité de l'air sont des risques financiers découlant des réglementations relatives à la pollution de l'air et ont été évalués comme des risques à moyen et long terme.

En ce qui concerne la pollution de l'air, l'analyse s'est limitée aux activités propres d'Air France-KLM. Par conséquent, les activités de maintenance d'Air France-KLM ont été prises en compte alors que le stockage de carburant géré par les fournisseurs n'a pas été pris en compte dans cette analyse.

L'identification des impacts matériels sur l'environnement (dont la pollution de l'air) s'effectue par le biais du système de surveillance réglementaire et des analyses environnementales annuelles réalisées par site, sur la base de la norme ISO 14001. Chaque site d'activité est passé au crible pour tous ses aspects environnementaux afin d'identifier les impacts matériels et les risques et de vérifier la conformité aux normes réglementaires. Les risques environnementaux potentiels sont examinés sur la base d'une liste de situations, y compris les risques de pollution de l'air, du sol et de l'eau.

Les communautés affectées par la pollution de l'air générée par les activités aéroportuaires des hubs d'Air France-KLM (Roissy et Orly à Paris et Schiphol à Amsterdam) sont consultées et informées par le biais des plateformes « AirParif [1] » association agréée par le ministère français de la Transition écologique et solidaire, du site internet « Entre voisins [2] » du groupe ADP, et de « bezoekbas.nl » géré par « Bewoners Aanspreekpunt Schiphol » [3] Ces plateformes jouent un rôle crucial en facilitant la communication et la collaboration entre les aéroports et les riverains. Elles permettent aux habitants des régions situées à proximité des principaux hubs d'Air France-KLM d'accéder à des informations détaillées sur la qualité de l'air, les émissions et les mesures prises pour réduire l'impact environnemental des aéroports. En fournissant des données transparentes, en décrivant les efforts de réglementation et de collaboration, en permettant aux utilisateurs de signaler des plaintes, de poser des questions et d'accéder à des rapports réguliers, ces plateformes facilitent une communication ouverte et continue entre les communautés locales et les autorités aéroportuaires, en impliquant les résidents dans les initiatives de protection de l'environnement.

(1) *https://www.airparif.asso.fr/*
(2) *https://entrevoisins.groupeadp.fr/donnees/mesure-de-la-qualite-de-lair/surveillance-de-la-qualite-de-l-air*
(3) *https://bezoekbas.nl/*

4.2.2.2 Pollution de l'air (E2-1, E2-3, E2-2)

4.2.2.2.1 Politiques – Pollution de l'air (E2-1)

La qualité de l'air est une préoccupation sanitaire et environnementale et un aspect important des efforts de développement durable d'Air France-KLM. Air France-KLM a pour objectif de réduire les impacts négatifs sur la santé des personnes travaillant et vivant à proximité de la plate-forme aéroportuaire, de fournir une transparence totale sur les polluants atmosphériques générés par ses activités et de se conformer aux réglementations européennes strictes en matière de qualité de l'air.

Signataire du Pacte mondial des Nations Unies depuis 2003, Air France-KLM vise à promouvoir une plus grande responsabilité environnementale en favorisant des pratiques qui réduisent les effets néfastes sur l'environnement. Les Principes d'Air France-KLM [1] reflètent l'ambition du Groupe à concilier efficacité opérationnelle et responsabilité environnementale, en assurant un transport aérien plus responsable et respectueux des communautés locales.

En plus d'être signataire du Pacte mondial des Nations unies et d'avoir publié les principes d'Air France-KLM, le Groupe a développé une politique de lutte contre la pollution de l'air qui prend en compte les impacts matériels et les risques liés à la pollution de l'air dans le cadre de ses activités. Cette politique souligne qu'Air France-KLM vise à jouer un rôle dans le développement durable et à améliorer la qualité de l'air dans le secteur européen de l'aviation, en se concentrant sur la réduction des émissions des vols à basse altitude (NO_x et SO_2) et des émissions liées aux opérations au sol (NO_x).

Air France-KLM se réfère à des études sectorielles telles que celles de IATA pour le choix des polluants atmosphériques à déclarer pour une compagnie aérienne et de l'OACI pour les facteurs d'émission. Les deux polluants sélectionnés par l'IATA à déclarer sont les NO_x à basse altitude et les SO_2.

Le niveau le plus élevé dans l'organisation du Groupe, responsable de la mise en œuvre de cette politique est le Comité exécutif du groupe Air France-KLM. La gouvernance des politiques environnementales est détaillée dans la 4.1.3 « Gouvernance » et plus spécifiquement GOV1-3 dans l'ESR S2. Cette politique est disponible en interne et s'applique à l'ensemble des activités d'Air France-KLM, à savoir Air France, KLM Royal Dutch Airlines, Transavia France, Transavia Pays-Bas, Air France KLM Martinair Cargo, et Air France Industries KLM Engineering & Maintenance.

Air France-KLM travaille activement à limiter son impact sur la pollution de l'air en engageant un dialogue avec les résidents et les autres parties prenantes à proximité de ses opérations. Le Groupe collabore avec les communautés locales, les autorités aéroportuaires et de navigation aérienne, ainsi qu'avec les représentants d'organismes spécialisés tels que les comités consultatifs de l'environnement dirigés par les préfectures départementales françaises et les groupes consultatifs de l'environnement ou services de l'environnement pour les Pays-Bas (commissions *Overleggroepen of Omgevingsdiensten*).

Air France et KLM s'appuient sur leur système de gestion environnementale ISO 14001 pour identifier leurs risques de pollution atmosphérique et mettre en place des mesures d'atténuation et de protection en cas de seuils anormaux, ainsi que des actions de réduction de leurs émissions. Ce système d'amélioration continue est vérifié par des auditeurs tiers. La norme ISO 14001 est une norme internationalement reconnue pour les systèmes de management environnemental (SME), élaborée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Elle fournit un cadre permettant aux organisations de gérer leur impact sur l'environnement, d'améliorer leurs performances et de se conformer aux exigences légales. Les éléments clés sont la politique environnementale, la planification, la mise en œuvre, la surveillance et l'amélioration continue.

Les risques environnementaux sont gérés par des comités de pilotage organisés deux fois par an pour examiner les risques et les plans d'action correctifs, ainsi que les progrès et les stratégies mises en œuvre. Des examens annuels de la gestion environnementale de l'entreprise sont effectués au niveau le plus élevé de la direction, ainsi qu'aux niveaux opérationnel et de support, afin d'évaluer les performances globales du système environnemental. Cela permet à chaque département de contrôler ses plans d'actions locaux et de suivre la réalisation des objectifs dans les domaines concernés. Les incidents environnementaux sont signalés chaque semaine par l'intermédiaire de comités de retour d'information sur les événements à risques multiples, afin de traiter et de gérer tout risque ou incident environnemental immédiat.

Pour atteindre les objectifs de cette politique, des plans d'action présentant des initiatives spécifiques et des échéances sont déployés sur l'ensemble d'Air France-KLM. Les cadres dirigeants du Groupe sont engagés dans la réalisation des progrès en matière d'environnement et leurs rémunérations variables sont alignées sur la réalisation de ces plans.

4.2.2.2.2 Cibles – Pollution de l'air (E2-3)

Depuis 2005, Air France-KLM mesure ses émissions de NO_x et de SO_2 provenant de ses opérations aériennes et au sol. Ce suivi, associé aux engagements de renouvellement de sa flotte et à la mise en œuvre de mesures opérationnelles, a permis de réduire les émissions de NO_x et de SO_2 sur la période. Le Groupe n'a pas défini d'objectifs distincts pour ses émissions de NO_x et de SO_2, ceux-ci étant intégrées dans l'objectif global de réduction des gaz à effet de serre (GES) (voir section 4.2.1.3.4 « Cibles – Atténuation et adaptation au changement climatique (E1-4) ».

[1] *https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/2022-12/AFKLM%20Principles_2021_EN.pdf*

4.2.2.2.3 Actions et ressources – Pollution de l'air (E2-2)

Air France-KLM suit ses émissions de NO_x et de SO_2 pour ses opérations aériennes et au sol sur ses principales bases aéroportuaires (hubs de CDG, ORY et SPL) en les calculant à basse altitude, en dessous de 3 000 pieds, conformément aux recommandations du *IATA Airlines Sustainability Reporting Handbook* [1]. La plupart de ces émissions proviennent des mouvements d'avions, des équipements au sol et des tests de moteurs d'avions dans le cadre des activités de maintenance.

Les émissions de NO_x et de SO_2 sont publiées annuellement par Air France-KLM depuis 2005. Le calcul des émissions est basé sur les données fournies par les fabricants d'équipements aéronautiques et de produits industriels (pour la méthodologie de calcul, voir la section 4.2.2.3).

Air France-KLM respecte les réglementations européennes et locales en matière de qualité de l'air visant à protéger la population comme la directive européenne (CE) n° 166/2006 [2] listant les polluants à déclarer selon les seuils d'émission définis listés à l'annexe II, la directive 2008/50/CE [3] fixant les types de polluants à surveiller et les limites à ne pas dépasser, et la directive (UE) 2016/2284 NEC-2 [4] relative à la réduction des émissions nationales Directive UE 2008/50/CE révisée en avril 2024.

Pour les émissions relatives aux activités industrielles et de maintenance du Groupe, la France et les Pays-Bas disposent d'un cadre réglementaire [5] pour encadrer ces activités et prévenir leurs impacts sur l'environnement et la sécurité. Air France-KLM est soumis à ces dispositions, qui consistent en des analyses détaillées de ses activités et un suivi de leurs émissions.

Air France-KLM est soumis à des normes et réglementations strictes en matière de pollution de l'air et d'évaluation et de prévention de la santé au travail, et déclare ses émissions de polluants atmosphériques. Les expositions aux polluants sont évaluées conformément aux règles du Code du travail français et néerlandais. Elles sont contrôlées par des audits et des tests effectués par le département santé dans le cadre des protocoles de santé et de sécurité des employés. Les mesures correctives et la prévention des risques sur le lieu de travail relèvent de la responsabilité de chaque unité opérationnelle, avec l'appui du département des risques.

Le plan d'action d'Air France-KLM sur la pollution de l'air est aligné sur le plan de transition détaillé au chapitre 4.2.1.3.1 « Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) », visant notamment des mesures opérationnelles qui réduisent la consommation de combustibles fossiles pour parvenir à une réduction de la pollution de l'air. Outre les mesures opérationnelles, le renouvellement de la flotte du Groupe a dans certains cas contribué à la réduction des émissions de NO_x pendant la phase d'atterrissage et de décollage (LTO). Bien qu'il ne soit pas possible d'établir une corrélation directe définitive entre les avions de nouvelle génération et la réduction des émissions de NO_x, l'analyse globale de la flotte Air France-KLM indique que les avions de nouvelle génération émettent légèrement moins de NO_x pendant la phase LTO que les modèles plus anciens qu'ils remplacent. Les ressources mises en place pour soutenir ce plan d'action se trouvent au chapitre 5, Note 2.2 « Investissements et financements durables ».

En France, Air France participe au plan stratégique environnemental d'Aéroports de Paris (ADP) « 2025 Pioneers [6] », qui vise à renforcer l'engagement d'ADP en matière de responsabilité sociale et environnementale en s'associant à l'ensemble de la chaîne de valeur. En ce qui concerne la pollution atmosphérique, ce programme se concentre sur la réduction de l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU) des avions, grâce à l'installation d'équipements d'alimentation électrique à quai, au développement du roulage avec un seul moteur (« roulage n-1 ») et à la surveillance et à la mesure des émissions atmosphériques dans l'environnement de l'aéroport, y compris des études sur les particules ultrafines.

L'exposition aux polluants atmosphériques et le nombre d'habitants concernés autour des principales plates-formes aéroportuaires d'Air France (CDG et ORY) sont évalués par Airparif. Des évaluations en continu de l'ozone (O_3), du dioxyde d'azote (NO_2), des particules fines (PM2,5 et PM10) sont réalisées et rendues publiques, ainsi que des cartes annuelles montrant la surface et la population affectées par les dépassements réglementaires. Les dernières cartes de polluants atmosphériques disponibles pour les aéroports de Paris (CDG et ORY) montrent que les niveaux de NO_2, PM10, PM2.5, O_3 et benzène n'ont pas dépassé les valeurs réglementaires, à l'exception du NO_2, dont les dépassements sont localisés le long de l'autoroute.

Aux Pays-Bas, en collaboration avec Schiphol, KLM mène une étude exploratoire sur l'exposition des salariés aux particules ultrafines (UFP) et sur les sources de cette exposition. Dans le cadre du « Minder Hinder [7] », KLM s'est engagée à participer à ce programme et à contribuer aux plans locaux de réduction des émissions du gouvernement et de Schiphol concernant les particules ultrafines et l'azote. KLM travaille avec des partenaires industriels pour mesurer les particules ultrafines (UFP) et trouver des moyens de réduire l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU) et d'augmenter le roulage n-1.

---

(1) *Directive européenne NEC-2 directive (UE) 2016/2284 fixant les objectifs de réduction des pays européens(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2016.344.01.0001.01.ENG.*
(2) *https://flyaware.iata.org/documents/airline-sustainability-reporting-handbook-edition-2.*
(3) *(CE) n° 166/2006 établissant un registre public de données sur les polluants provenant des grandes installations industrielles afin de promouvoir la transparence et d'améliorer la protection de l'environnement(https://eur-lex.europa.eu).*
(4) *Directive européenne 2008/50/CE visant à définir des normes de qualité de l'air afin de protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets de la pollution atmosphérique. énonçant les 12 polluants réglementés (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0050).*
(5) *Code de l'environnement (https://www.legifrance.gouv.fr) pour la France,* Wet milieubeheer *(https://wetten.overheid.nl)* Omgevingswet *(https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl).*
(6) *https://www.parisaeroport.fr/groupe/strategie/2025-pioneers*
(7) *https://minderhinderschiphol.nl/*

4.2.2.3 Indicateurs – Pollution de l'air (E2-4)

Pollution de l'air - émissions de NO_X et de SO_2

Émissions de NO_x – Opérations aériennes

Air France-KLM calcule ses émissions de NO_X pour ses opérations aériennes pendant les phases d'atterrissage et de décollage (LTO) correspondant aux phases d'émissions à basse altitude (c'est-à-dire en dessous de 3 000 pieds) des vols, comme recommandé par les lignes directrices de l'IATA en matière d'information de durabilité des compagnies aériennes.

La méthodologie s'appuie sur le cycle LTO et sur les données moteurs communiquées par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), qui sont ensuite appliquées au carburant consommé par les moteurs de chaque avion [1].

Émissions de NO_X – Opérations au sol

Air France-KLM publie ses rapports sur les émissions de NO_x de ses opérations au sol. Les émissions proviennent principalement des bancs d'essais moteurs (ETB) utilisés dans le cadre des activités d'ingénierie et de maintenance, ainsi que de la combustion de carburant de ses équipements d'assistance au sol (GSE) et des véhicules de piste utilisés dans le cadre des activités de manutention dans ses hubs.

Les émissions de NO_x liées aux essais moteurs en banc d'essai moteur (ETB) sont calculées sur la base d'une méthodologie similaire à celle utilisée pour les opérations de vol (phases LTO).

Pour les engins GSE et de piste, les méthodologies s'appuient sur les normes européennes EURO 1 à 6 pour les véhicules légers et lourds, et *Stages* I à IV pour les GSE (directive européenne 97/68/CE relative aux engins mobiles non routiers), fixant les limites d'émissions en fonction de la puissance du moteur pour Air France, et par mesures directes, à partir de données constructeurs ou de bases de données externes pour KLM.

Émissions de SO_2 – Opérations aériennes

Air France-KLM calcule ses émissions de SO_2 pour ses opérations aériennes en phase LTO. Le calcul est basé sur la teneur moyenne en soufre du carburant embarqué dans ses avions. Les teneurs en soufre sont fournies par la société SMCA pour Air France et ses filiales et AFS pour KLM et ses filiales, respectivement en charge de la logistique du kérosène sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle (CDG) et d'Amsterdam-Schipol (SPL). Les teneurs moyennes en soufre calculées pour CDG et SPL sont ensuite appliquées respectivement au total du carburant consommé au cours de l'année par les compagnies aériennes du groupe Air France-KLM lors de leurs opérations LTO.

Les quantités de NO_x et de SO_2 émises par Air France-KLM dans le cadre de ses opérations sont présentées dans le tableau ci-dessous :

(en ktonnes)	2024
Émissions de NO_x - Opérations aériennes	9,2
Émissions de NO_x - Opérations sol	0,2
TOTAL DES ÉMISSIONS DE NO_x	**9,4**
TOTAL DES ÉMISSIONS DE SO_2	**0,8**

En 2024, les émissions totales de NO_x s'élevaient à 9,4 milliers de tonnes, tandis que les émissions totales de SO_2 s'élevaient à 0,8 millier de tonnes.

[1] *https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/icao-aircraft-engine-emissions-databank*

4.2.3 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)

4.2.3.1 IRO matériels – Gestion des déchets et économie circulaire (ESRS2 IRO-1)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Gestion des déchets et circularité	N: Déchets générés par les activités de transport aérien et de maintenance	OO/VC	R: Risques financiers liés aux règlementations relatives au traitement des déchets	Court/moyen
			O: La réduction des déchets peut entraîner une diminution des coûts	

L'analyse de double matérialité d'Air France-KLM a identifié les déchets générés par ses activités de transport aérien et de maintenance comme un sujet matériel pour le Groupe en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire. En conséquence, la bonne gestion des déchets générés par les opérations de ces deux activités constitue une priorité pour Air France-KLM.

Pour plus d'informations concernant l'identification des IROs matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.2.3.2 Gestion des déchets et économie circulaire (E5-1, E5-3, E5-2)

4.2.3.2.1 Politiques – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-1)

Air France-KLM suit les principes directeurs de la norme ISO 14001 pour ses actions de gestion des déchets et cette norme est la base de sa politique de gestion des déchets, fournissant un cadre à la compagnie pour améliorer sa performance environnementale grâce à une utilisation plus efficace des ressources et à la réduction des déchets.

La norme ISO 14001 est une norme internationalement reconnue pour les systèmes de management environnementaux (SME), élaborée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Elle fournit un cadre permettant aux organisations de gérer leur impact sur l'environnement, d'améliorer leurs performances et de se conformer aux exigences légales. Les éléments clés sont la politique environnementale, la planification, la mise en œuvre, la surveillance et l'amélioration continue.

La politique de gestion des déchets d'Air France-KLM est principalement axée sur la mise en œuvre d'initiatives visant à réduire les déchets et à améliorer les pratiques de gestion des déchets. Cette politique comprend l'adaptation des services à bord, la mise en œuvre d'une gestion rigoureuse des stocks ainsi que l'intégration des principes de l'économie circulaire et l'amélioration des pratiques de recyclage dans la mesure du possible.

Le Groupe a également pour ambition de réduire l'impact environnemental des produits en plastique à usage unique (SUP) dans ses activités par le biais de plusieurs leviers : éliminer les SUP dans la mesure du possible ; les remplacer par d'autres matériaux lorsque des alternatives plus durables sont disponibles ; revoir la conception des articles pour réduire l'utilisation de matériaux, en utilisant du plastique recyclé ; et veiller à ce que les SUP soient recyclés dans la mesure du possible.

Cette politique s'applique à l'ensemble des activités d'Air France-KLM, à savoir Air France, KLM Royal Dutch Airlines, Transavia France, Transavia Pays-Bas, Air France-KLM Martinair Cargo, et Air France Industries KLM Engineering & Maintenance, y compris leurs chaînes de valeur en amont et en aval.

Pour atteindre les objectifs de cette politique, des plans d'action proposant des initiatives spécifiques et des échéances sont déployés dans l'ensemble d'Air France-KLM. Le Groupe est continuellement engagé dans un dialogue avec les autorités locales et les différents fournisseurs pour la mise en œuvre de ces plans d'action.

Pour la gouvernance de la politique, voir la section « Gouvernance » « Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes (GOV-2) ». La politique est disponible pour un usage interne.

4.2.3.2.2 Cibles – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-3)

Air-France-KLM contrôle l'efficacité de sa politique et de ses actions dans le cadre de la norme ISO 14001, avec un audit de certification tous les trois ans, certifié par une partie indépendante, et des audits annuels de suivi de ses plans d'action.

Toutes les entités en France font l'objet d'un système de traçabilité complet en application du décret du 25 mars 2021 sur la traçabilité des déchets transcrit dans le Code de l'environnement (Art. R. 541-43 et R. 541-45). Toutes les entités du Groupe aux Pays-Bas sont soumises à la réglementation néerlandaise sur les déchets *(Wet Milieubeheer)*.

Air-France-KLM travaille actuellement à la révision de son objectif de gestion des déchets et prévoit de fixer un nouvel objectif en 2025. Le champ d'application du reporting sur les déchets ayant évolué en 2024, avec de nouvelles entités désormais incluses dans le périmètre, et de nouvelles catégories de déchets (principalement les déchets *catering* et cabine) et de traitement, un nouvel objectif sera établi à l'avenir.

4.2.3.2.3 Actions et ressources – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-2)

Air France-KLM traite de nombreuses formes de déchets provenant de la direction services en vol et de la maintenance, en se conformant à des exigences réglementaires strictes dans les différents pays où il opère. Le sujet est géré au niveau de chaque entité opérationnelle du Groupe par un représentant de l'équipe de développement durable et la responsabilité de l'exécution incombe aux différents départements de l'entreprise qui produisent effectivement les déchets.

Déchets en vol

Les principales actions d'Air France-KLM pour optimiser la restauration à bord et minimiser le gaspillage alimentaire comprennent l'ajustement des commandes de produits périssables et le maintien d'une politique rigoureuse de gestion des stocks de marchandises afin de réduire le gaspillage de produits frais non consommés sur tous ses vols ; le don des produits non consommés à des associations caritatives lorsque cela est possible ; la présélection de repas chauds (disponible uniquement pour les vols long-courriers d'Air France en cabine affaires).

Air France-KLM doit relever le défi d'améliorer ses performances en matière de gestion des déchets en raison du cadre législatif strict de l'Union européenne. Cette situation est illustrée par les réglementations qui limitent le recyclage de la plupart des déchets de restauration provenant des vols intercontinentaux entrant dans l'UE. En 2021, Air France et KLM ont lancé une initiative et ont finalement rejoint une coalition avec d'autres compagnies aériennes européennes pour sensibiliser les législateurs à cette question. L'objectif est de surmonter les obstacles réglementaires et d'améliorer les pratiques de gestion des déchets dans l'ensemble du secteur de l'aviation. Grâce à ces efforts, la Commission européenne a publié en 2024 des orientations supplémentaires sur ce qui peut être considéré comme des déchets de catégorie 1 (déchets de restauration provenant de vols intercontinentaux entrant dans l'UE). Sur la base de ces nouvelles orientations, toutes les compagnies aériennes du Groupe peuvent désormais recycler les contenants de jus et de boissons et le marc de café, au lieu de les incinérer [1].

Déchets aéronautiques

Pièces de moteur, sièges d'avion, palettes de fret et valises cassées ne sont que quelques exemples des déchets de production générés par l'ingénierie et la maintenance du Groupe, le fret et les opérations aériennes. Bien que la plupart des déchets aéronautiques soient soumis à une réglementation stricte, Air France-KLM a mis en œuvre de nombreuses initiatives pour réduire les déchets de production non recyclés.

L'ingénierie et la maintenance évitent le gaspillage de composants aéronautiques en développant des réparations alternatives. Lorsque la réparation n'est plus viable, les composants aéronautiques sont considérés comme n'étant plus économiquement réparables (BER). Ces composants, ainsi que d'autres éléments des déchets aéronautiques, sont alors envoyés à l'équipe interne chargée de la récupération et de la mise au rebut. Cette équipe s'occupe des procédures de réutilisation et de recyclage des pièces détachées et d'autres formes de déchets.

Chaque fois que les règles et réglementations le permettent, le principe du berceau à berceau *(Cradle to Cradle)* est appliqué pour réintégrer les déchets dans un nouveau cycle de production. Les déchets qui ne peuvent pas être intégrés dans les cycles de production propres au Groupe et les composants qui sont régis par des réglementations strictes, et qui ne sont donc pas réutilisables, sont collectés par des partenaires externes et soit détruits, soit transformés en matières premières secondaires. Le processus prévoit des procédures de réutilisation et de recyclage des pièces détachées. Ce programme a été étendu à d'autres types de déchets : meubles, équipements, palettes et couvertures.

Chez Air France, la montée en gamme des cabines moyen et long-courrier avec l'installation de nouveaux sièges s'est accompagnée de la mise en place d'un processus de recyclage et de démantèlement des anciens sièges, incluant la réutilisation et le recyclage des composants et la récupération des mousses et des métaux.

Les déchets dangereux issus des activités de maintenance font l'objet d'un système de traçabilité complet et leur traitement est harmonisé dans les différents sites de maintenance. Le département Ingénierie et Maintenance d'Air France-KLM a mis en place un programme spécifique visant à optimiser la gestion des stocks de substances chimiques. Cette initiative a pour but d'empêcher les produits chimiques d'atteindre leur durée de vie, réduisant ainsi la quantité de déchets chimiques générés.

Chez Air France Industries KLM Engineering & Maintenance, l'expertise du Groupe dans les opérations de MRO permet de prolonger la durée de vie des pièces et des composants grâce à des programmes de réparation et de maintenance innovants. Cela permet de réduire les besoins en matières premières et en énergie pour la fabrication de nouvelles pièces, de diminuer les expéditions de pièces de rechange, et donc de réaliser des économies.

Fin de vie des aéronefs

Les avions qui sont en fin de service pour le groupe Air France-KLM sont retournés aux bailleurs ou sont vendus à des tiers si l'avion appartient au Groupe, pour poursuivre leur exploitation . Air France-KLM demande aux tiers de se conformer à la réglementation européenne concernant le démantèlement des avions en fin de vie.

Les moteurs et les composants utilisés dans et sur les aéronefs « en fin de vie » ont leur propre cycle de vie. Les pièces relativement neuves ou récemment révisées ne seront pas traitées comme des déchets mais seront retirées pour servir à d'autres avions dans le respect des réglementations [2], des exigences, de la forme, de l'ajustement et de la fonction, sans compromettre la sécurité ou la fiabilité. Les autres pièces et la coque seront démantelées et recyclées, un processus pour lequel les compagnies aériennes du Groupe ont passé des contrats avec des entreprises spécialisées qui respectent les normes environnementales les plus strictes.

---

(1) *Air France avait déjà une autorisation et recycle ces éléments depuis 2019 sur Vol vers Paris.*
(2) *EASA* Part M *et* Part 145 *ainsi que les règlements de la FAA.*

4.2.3.3 Indicateurs – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-5)

Flux de ressources sortants (E5-5)

Air France-KLM présente les déchets générés par ses propres activités, répartis entre déchets dangereux et non dangereux, et selon les différents types de traitement de ces déchets. La répartition entre les différentes catégories est basée sur les codes EURAL utilisés dans ses systèmes de gestion des déchets et par les prestataires de gestion des déchets.

Flux de déchets et matériaux

Les flux suivants ont été identifiés au sein des opérations d'Air France-KLM :

- ***Catering*** : les déchets de *catering* (services en vol) désignent généralement les déchets générés par le service de restauration et de boissons et les plateaux-repas fournis aux passagers pendant le vol. Il peut s'agir de déchets tels que les restes de nourriture, les couverts et la vaisselle jetables, les gobelets, les serviettes et autres matériaux d'emballage utilisés pour le service des prestations de restauration. Les déchets de *catering* sont collectés par l'équipage. Les déchets de restauration sont déclarés sur la base des données réelles relatives aux déchets de restauration générés ou collectés dans les principaux hubs du Groupe. Dans les hubs de Paris, les données sur les déchets sont communiquées par les prestataires sur la base des déchets totaux générés par leur activité et du nombre de plateaux-repas chargés à bord des vols d'Air France-KLM, et sont rapportées sur une période de douze mois s'étalant du dernier trimestre de l'année précédente au troisième trimestre de l'année de référence. Pour les déchets de *catering* collectés en escales, les estimations sont dérivées des déchets collectés ou estimés dans les hubs et appliqués au nombre de passagers transportés vers ces destinations.
- **Cabine (nettoyage)** : les déchets de cabine désignent généralement les déchets générés par les passagers pendant leur vol. Il peut s'agir de déchets tels que des mouchoirs usagés, des emballages, des journaux et des magazines, ainsi que d'autres objets personnels jetés par les passagers. Les déchets sanitaires sont également considérés comme des déchets de cabine. Les déchets de cabine sont généralement collectés par l'équipe de nettoyage de l'assistance au sol. Les déchets de cabine sont déclarés sur la base des données réelles sur les déchets fournies par les prestataires de services de nettoyage dans les principaux hubs du Groupe, et sont estimés pour les déchets de cabine collectés dans les escales.
- **Maintenance** : les déchets de maintenance désignent généralement les fluides utilisés dans les activités de maintenance des avions et des pièces aéronautiques, et incluent également les déchets aéronautiques préparés pour être réutilisés ou éliminés. Les déchets de maintenance sont déclarés en fonction du poids réel ou estimé à partir du volume de déchets générés par les activités et traités par les prestataires de gestion des déchets.
- **Fret** : les déchets de fret sont généralement constitués des déchets générés par la préparation, la manutention et le transport du fret. Il s'agit principalement de matériaux tels que des palettes en bois, du carton et des films plastiques utilisés pour emballer les marchandises transportées par le Groupe dans le cadre de ses activités de fret. Les déchets de fret sont déclarés sur la base du poids réel généré par les entreprises et traités par les prestataires de gestion des déchets.
- **Bureau** : les déchets de bureau sont généralement constitués de matériaux tels que du papier, des gobelets en plastique ou en carton, des emballages en carton ou de petits objets jetés à la poubelle par les employés du Groupe dans le cadre de leurs activités professionnelles. Les déchets de bureau sont déclarés sur la base du poids réel déclaré par les prestataires de gestion des déchets.

Poids total détourné de l'élimination

Les types de traitement suivants ont été identifiés au sein des opérations d'Air France-KLM :

- La préparation en vue du réemploi désigne les opérations de contrôle, de nettoyage ou de réparation de valorisation par lesquelles des produits ou des composants de produits devenus des déchets sont préparés de manière à pouvoir être réutilisés sans autre prétraitement.
- Le recyclage est défini comme toute opération de valorisation par laquelle les déchets sont retraités en produits, matières ou substances utilisés pour l'usage initial ou à d'autres fins. Il comprend le retraitement des matières organiques mais n'inclut pas la valorisation énergétique et le retraitement en matériaux destinés à être utilisés comme combustibles ou pour des opérations de remblayage.
- Les autres opérations de valorisation sont définies comme toute opération dans laquelle les déchets servent directement ou sont préparés pour servir à une fin utile en remplaçant d'autres matériaux qui auraient autrement été utilisés pour remplir une fonction particulière, au sein des opérations du Groupe ou dans l'économie au sens large.

Poids total destiné à l'élimination

Les types de traitement suivants ont été identifiés au sein des opérations d'Air France-KLM :

- L'incinération est définie comme la combustion contrôlée de déchets à haute température avec ou sans récupération d'énergie.
- La mise en décharge est définie comme une méthode d'élimination des déchets qui consiste à déposer ou enfouir les déchets sur un site dédié.
- Les autres déchets éliminés représentent les déchets qui n'ont pas été détournés de l'élimination par le recyclage, la réutilisation ou d'autres opérations de valorisation, ni incinérés ou mis en décharge.

Déchets radioactifs

Air France-KLM ne produit pas de déchets radioactifs, tels que définis à l'article 3(7) de la directive 2011/70/Euratom du Conseil, dans le cadre de ses propres activités

Déchets non recyclés et non réutilisés

La quantité totale et le taux de déchets non recyclés et non réutilisés correspondent à la somme des déchets destinés à l'élimination et des déchets détournés de l'élimination par d'autres opérations de valorisation.

Par principe, lorsqu'il n'est pas possible de savoir si les déchets ont été recyclés ou incinérés avec récupération d'énergie, ils sont classés dans les autres opérations de valorisation et comptabilisés dans les déchets non recyclés.

Les déchets générés par les activités d'Air France-KLM sont reportés dans le tableau suivant, par type de déchets et par type de traitement :

Au 31 décembre 2024	**2024**		
(en tonnes)	**Total**	**Déchets dangereux**	**Déchets non dangereux**
Déchets détournés de l'élimination			
Préparation en vue d'une réutilisation	301	11	289
Recyclage	7 402	765	6 637
Autres opérations de valorisation	22 264	634	21 630
Total déchets détournés de l'élimination	**29 966**	**1 410**	**28 556**
Déchets éliminés			
Incinération	13 358	576	12 782
Mise en décharge	579	142	437
Autres opérations d'élimination	8 314	1 592	6 721
Total déchets éliminés	**22 250**	**2 311**	**19 940**
Quantité totale de déchets radioactifs	**–**		
Quantité totale de déchets produits	**52 217**	**3 721**	**48 496**
Quantité totale de déchets non recyclés & non réutilisés	**44 514**	**2 944**	**41 570**
% de déchets non recyclés & non réutilisés	***85 %***	***79 %***	***86 %***

In 2024, Air France-KLM a généré un total de 52 milliers de tonnes de déchets, dont 30 milliers de tonnes ont été détournées de l'élimination et 22 milliers de tonnes ont été dirigées vers l'élimination. Au total, 45 milliers de tonnes de déchets n'ont pas été recyclées ou réutilisées, ce qui représente 85 % du total des déchets générés par les activités du Groupe. Il convient de noter qu'à la suite de changement dans le périmètre de reporting (principalement l'inclusion des déchets *catering* et cabine), les chiffres de l'année 2024 ne peuvent pas être comparés à la quantité de déchets publiée par le Groupe au titre des dernières années.

4.2.4 La Taxonomie Européenne

4.2.4.1 Cadre général de la Taxonomie Européenne

Air France-KLM publie dans cette section les informations annuelles requises par le règlement Taxonomie (UE 2020/852) et par les actes délégués pris pour son application. Ce texte fondateur s'inscrit dans l'objectif de neutralité carbone en 2050 défini dans le Pacte vert européen appelé « *Green Deal* ». Partie intégrante de la politique de finance durable européenne, ce règlement vise à orienter les flux de capitaux et les investissements vers des activités durables au sens de la Commission européenne. Ainsi ce système de classification est destiné à fournir aux entreprises et aux investisseurs un langage commun pour identifier dans quelle mesure les activités économiques peuvent être considérées comme durable sur le plan environnemental.

Rappel du contexte réglementaire

La publication suivante a été établie conformément aux textes ci-dessous décrivant les règles de mise en œuvre du reporting Taxonomie :

- Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 établissant un cadre pour faciliter l'investissement durable et modifiant le Règlement (UE) 2019/2088 ;
- Règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission européenne du 4 juin 2021 complétant le Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil (Acte délégué climat) ;
- Règlement délégué (UE) 2021/2178 de la Commission européenne du 6 juillet 2021 dit article 8, spécifiant les modalités d'application des dispositions de l'article 8 du règlement Taxonomie ;
- Règlement délégué (UE) 2022/1214 de la Commission européenne du 9 mars 2022 modifiant le Règlement délégué (UE) 2021/2139 en ce qui concerne les activités économiques exercées dans certains secteurs de l'énergie (nucléaire et gaz) ;
- Règlement délégué (UE) 2023/2485 de la Commission européenne du 27 juin 2023 modifiant le Règlement délégué (UE) 2021/2139 sur les annexes climat (modification de l'appendice C notamment) et **introduisant notamment les activités de transport aérien** ;
- Règlement délégué (UE) 2023/2486 de la Commission européenne du 27 juin 2023 complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil introduisant les quatre nouveaux objectifs environnementaux.

Il s'ajoute également les documents de référence suivants :

- les différents documents questions/réponses (FAQ) et *Staff Working Document* publiés depuis février 2022 par la Commission européenne pour clarifier le contenu des actes délégués et faciliter leur mise en œuvre.

Principes généraux

Le règlement Taxonomie liste les activités économiques dites durables sur le plan environnemental. Pour être alignées elles doivent répondre à quatre conditions cumulatives : être éligibles (description dans les règlements délégués), contribuer de façon substantielle (CS) à l'un des six objectifs environnementaux ci-dessous, sans causer de préjudice aux cinq autres (« DNSH ») tout en respectant les garanties minimales en matière de droits de l'homme, de corruption, de fiscalité et de droit de la concurrence.

Les six objectifs environnementaux sont les suivants :

- atténuation du changement climatique (CCM) ;
- adaptation au changement climatique (CCA) ;
- utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines (WTR) ;
- transition vers une économie circulaire (CE) ;
- prévention et contrôle de la pollution (PPC) ;
- protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes (BIO).

Dans ce cadre, les entreprises doivent communiquer la part de leur chiffre d'affaires (CA), de leurs dépenses d'investissement (Capex) et de leurs dépenses d'exploitation (Opex) associées à des activités économiques dites « éligibles » ainsi que la part « alignée » sur les six objectifs environnementaux.

Évolution du champ d'application pour le groupe Air France-KLM

À compter de l'exercice 2021, la mise en œuvre progressive de la Taxonomie prévoyait que seuls les objectifs liés au climat (CCM et CCA) devaient être reportés. Puis, la Commission européenne a publié l'acte délégué environnemental sur les quatre autres objectifs environnementaux ainsi que des amendements à l'acte délégué climatique introduisant notamment le **transport aérien**, qui sont entrés en vigueur à compter de l'exercice 2023. Dans ce cadre le périmètre du reporting Taxonomie a progressivement puis largement évolué pour le Groupe entre 2021 et 2024.

Lien avec la stratégie environnementale du Groupe

L'ambition du Groupe est de réduire l'intensité de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30 % d'ici 2030 par rapport à 2019, en TKT (Tonnes-Kilomètres Transportées). Elle s'inscrit dans un objectif « nettement en dessous de 2° C » tel que déterminé par l'Accord de Paris signé en 2015, et validé par SBTi en novembre 2022. Le Groupe prévoit d'atteindre cette réduction au moyen de trois leviers principaux : le renouvellement de sa flotte, l'incorporation de SAF et l'amélioration continue des mesures opérationnelles. Le règlement Taxonomie ne permet pas à ce jour de rendre pleinement compte des actions mises en place par le Groupe dans le cadre de sa stratégie de décarbonation. En effet :

- Le renouvellement de la flotte par des avions de nouvelle génération moins consommateurs en carburant n'est que partiellement reconnu par le règlement Taxonomie, notamment au travers l'application d'un ratio de remplacement [1] qui limite le pourcentage d'alignement du chiffre d'affaires généré par ces avions. Par ailleurs les avions de nouvelle génération qui participent à la croissance nette de la flotte ne sont pas alignés à la Taxonomie.
- L'achat de SAF n'est que partiellement pris en compte dans le règlement Taxonomie. Ce n'est pas une dépense durable au sens du règlement et n'est pas reportée dans l'indicateur Opex au numérateur et dénominateur. Cependant le règlement prévoit que l'utilisation de SAF par des avions de nouvelle génération est un critère de contribution substantielle s'il est possible de leur attribuer de façon théorique une quote-part minimum de SAF (fixée à 9 % en 2024) de leur consommation annuelle de carburant.
- Les mesures d'efficacité opérationnelles (allègement du poids à bord des avions, optimisation des routes et plan de vol, mesure d'amélioration de l'aérodynamisme des avions etc.) ne sont pas ou très peu tracées dans les ratios taxonomiques.

4.2.4.2 Résultats

Activités principales

À compter de l'exercice 2023, la Commission européenne a élargi le champ d'application de la Taxonomie pour y inclure, dans l'objectif « atténuation du changement climatique », les activités aéronautiques et plus particulièrement les activités 3.21 « Fabrication et maintenance d'aéronefs », 6.19 « Transport aérien de passagers et de fret » et 6.20 « Services d'assistance en escale pour le transport aérien », qui sont les trois activités principales du Groupe. En 2023, seule leur éligibilité à la taxonomie devait être évaluée, au regard des descriptions d'activités et des codes NACE spécifiés dans les actes délégués. En 2024, il est obligatoire de rendre compte de l'alignement de ces nouvelles activités aux critères techniques spécifiques définis dans le règlement de l'UE, de vérifier qu'elles ne nuisent pas de manière significative aux autres objectifs environnementaux et qu'elles sont exercées dans le respect des garanties minimales.

Ainsi les pourcentages d'éligibilité des activités sont significatifs pour le Groupe. En 2024 ils s'établissent à des niveaux élevés tant au niveau du chiffre d'affaires (98,0 %) que des Capex (94,8 %) et des Opex considérés [2] (85,1 %)

Mesures individuelles

En complément des activités principales du Groupe, le règlement permet d'évaluer les dépenses liées à des activités annexes (ou mesures individuelles) contribuant de manière substantielle aux objectifs d'atténuation du changement climatique (CCM) ou d'adaptation au changement climatique (CCA), plus globalement visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'alignement de ces activités est évalué suivant les critères techniques spécifiques définis dans le règlement de l'Union européenne, elles ne doivent pas nuire de manière significative aux autres objectifs environnementaux, et elles doivent être exercées dans le respect des garanties minimales. Elles concernent principalement les activités 7.2 « Rénovation de bâtiments existants », 7.3 « Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique », 7.5 « Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments ».

En 2023, le périmètre s'est élargi aux activités contribuant aux quatre autres objectifs environnementaux, sur la seule analyse d'éligibilité. À compter de l'exercice 2024, il est obligatoire de rendre compte de l'éligibilité et de l'alignement aux six objectifs environnementaux.

Résultats d'éligibilité et d'alignement pour l'exercice 2024

La synthèse des résultats d'éligibilité et d'alignement du Groupe sur l'exercice 2024 est présentée ci-dessous ainsi que la réconciliation avec les données financières issues des comptes consolidés au 31 décembre 2024 (paragraphe 4.2.4.3).

N.B. : Le double comptage des activités et des indicateurs clés a été évité en associant le chiffre d'affaires, les dépenses d'investissement et les dépenses d'exploitation éligibles à une seule activité éligible.

(1) *Le ratio de remplacement est calculé sur la base de la proportion d'aéronefs définitivement retirés de l'exploitation par rapport aux aéronefs livrés au niveau mondial, en moyenne sur les dix années précédentes, comme l'attestent les données vérifiées disponibles auprès de fournisseurs de données indépendants. Pour l'année 2024 il est de 0,48, publié sur le site de l'AESA et calculé à partir de la base de données de Cirium.*

(2) *Définition des Opex taxonomiques.*

SYNTHÈSE DE LA RÉPARTITION DES ACTIVITÉS ÉLIGIBLES ET ALIGNÉES

Activités économiques	Montant de chiffre d'affaires *(en millions d'euros)*	Part de chiffre d'affaires *%*	Montant de Capex *(en millions d'euros)*	Part de Capex *%*	Montant de Opex *(en millions d'euros)*	Part de Opex *%*
2024						
Activités éligibles	30 837	98,0 %	4 970	94,8 %	3 383	85,1 %
dont activités alignées	7 250	23,0 %	2 549	48,6 %	736	18,5 %
TOTAL (éligibles et non éligibles)	**31 459**	**100 %**	**5 241**	**100 %**	**3 974**	**100 %**
2023						
Activités éligibles	29 393	98 %	3 313	93.3 %	3 189	95,9 %
dont activités alignées	0	— %	53	1,5 %	73	2,2 %
TOTAL (éligibles et non éligibles)	**30 017**	**100 %**	**3 551**	**100 %**	**3 325**	**100 %**

Évolution par rapport à l'exercice précédent

Les taux d'alignement étaient faibles en 2023, compte tenu du fait que seules les mesures individuelles avaient fait l'objet d'une évaluation aux critères d'alignement, notamment les activités de constructions et de rénovations immobilières. En 2024, les évolutions sont majoritairement liées à l'élargissement du périmètre réglementaire et à l'alignement des activités 3.21, 6.19 et 6.20. De ce fait les pourcentages d'alignement évoluent significativement entre ces deux exercices pour les trois indicateurs : chiffre d'affaires, Capex et Opex. Il n'y a pas eu sur cet exercice d'autres faits majeurs d'évolution tels que la hausse du volume d'activité ou l'acquisition de nouvelles activités, ou des évolutions méthodologiques pour la qualification des activités et/ou l'identification des agrégats financiers éligibles/alignés.

Chiffre d'affaires

Résultat de l'éligibilité

La part du chiffre d'affaires **éligible** du Groupe pour l'année 2024 s'élève à 98,0 % sur un total de chiffre d'affaires consolidé de 31 459 milliards d'euros. Il est stable entre 2023 et 2024, puisque dès 2023 la quasi-totalité des activités du Groupe est entrée dans le champ d'application de la Taxonomie européenne, ce qui explique un pourcentage d'éligibilité significatif.

Le taux d'éligibilité du Groupe est principalement porté par l'activité de transporteur aérien, comprenant les secteurs d'activité **Réseau** (transport de passagers et de cargo sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du Groupe hors Transavia), **Transavia** (transport « loisir » de passagers réalisé par Transavia) et **Maintenance** (services de maintenance fournis au Groupe et à d'autres compagnies aériennes et clients dans le monde). Ces activités sont décrites dans la Note 6 « Informations sectorielles ».

Résultat de l'alignement

En 2023, il n'était pas réglementairement requis de faire l'analyse d'alignement du chiffre d'affaires sur les activités 3.21, 6.19 et 6.20 introduites par le règlement (UE) 2023/2485 d'où un ratio à 0 % en 2023.

En 2024, le pourcentage d'alignement du chiffre d'affaires s'élève à 23 % limité eu égard à l'éligibilité (98,0 %) car les critères d'alignement des activités aéronautiques 3.21 et 6.19 sont très stricts et seuls **les avions de nouvelle génération** peuvent être totalement ou partiellement alignés (voir ci-après la section 4.2.4.4 les critères de contribution substantielle et notamment l'application du ratio de remplacement et le pourcentage de SAF requis).

Capex

Résultat de l'éligibilité

Le ratio d'éligibilité du Groupe est stable entre 2023 et 2024 et s'établit à 94,8 %. Depuis 2023 la quasi-totalité des activités du Groupe est entrée dans le champ d'application de la Taxonomie européenne, ce qui explique un pourcentage d'éligibilité significatif.

Résultat de l'alignement

En 2023, il n'était pas réglementairement requis de faire l'analyse d'alignement sur les activités 3.21, 6.19 et 6.20 introduites par le règlement (UE) 2023/2485. Ainsi seules les mesures individuelles liées au secteur immobilier du Groupe généraient un alignement à hauteur de 1,5 % des Capex.

En 2024, le pourcentage d'alignement s'établit à 48,6 % et est principalement porté par les activités 6.19 et 3.21. En application du règlement (UE) 2023/2485 seules les acquisitions d'actifs liées à des avions de nouvelle génération (non limitées par le ratio de remplacement) peuvent être considérées comme alignées. Le règlement, dans son considérant (11), précise que le ratio de remplacement ne s'applique qu'au calcul du chiffre d'affaires généré par les activités qui respectent les critères de contribution substantielle.

Opex

Résultat de l'éligibilité

Le ratio d'éligibilité du Groupe s'établit à 85,1 % pour l'exercice 2024. Depuis 2023 la quasi-totalité des activités du Groupe est entrée dans le champ d'application de la Taxonomie européenne, ce qui explique un pourcentage d'éligibilité significatif.

Résultat de l'alignement

En 2023, il n'était pas réglementairement requis de faire l'analyse d'alignement sur les activités 3.21, 6.19 et 6.20 introduites par le règlement (UE) 2023/2485. Ainsi seules les mesures individuelles liées au secteur immobilier du Groupe généraient un alignement à hauteur de 2,2 % des Opex.

En 2024 le pourcentage d'alignement s'établit à 18,5 % et est principalement porté par l'activité de maintenance aéronautique. En application du règlement (UE) 2023/2485 seules les dépenses d'entretien (pour compte propre et compagnies tierces) liées à des avions de nouvelle génération (non limitées par le ratio de remplacement), peuvent être considérées comme alignées. Le règlement, dans son considérant (11), précise que le ratio de remplacement ne s'applique qu'au calcul du chiffre d'affaires généré par les activités qui respectent les critères de contribution substantielle.

Évolutions futures

Les avions de nouvelle génération intègrent des avancées technologiques permettant de réduire la consommation de carburant et le bruit. Le programme de renouvellement de la flotte qui se poursuit sur les années à venir doit concourir à l'amélioration des indicateurs d'alignement sur les prochains exercices. Néanmoins en l'absence actuelle d'alternatives technologiquement et économiquement réalisables à faible émission de carbone (avions électriques ou à hydrogène), les pourcentage d'alignement du Groupe resteront limités.

La Taxonomie européenne a fixé des niveaux ambitieux d'incorporation de SAF, moins émetteur de CO_2 que le carburant conventionnel. Le Groupe aspire à augmenter progressivement son taux d'incorporation de SAF avec un objectif d'au moins 10 % de SAF à horizon 2030. Le règlement Taxonomie a fixé en 2030 des critères d'alignement en termes de pourcentage d'incorporation de SAF très ambitieux :

- 15 % de SAF minimum (et +2 % par an au-delà) pour les avions de dernière génération certifiés être en capacité d'opérer avec 100 % de SAF et qui n'accroissent pas la flotte. Cela équivaudrait par exemple à 12 % pour l'ensemble de la flotte si elle était constituée à 80 % d'avions de nouvelle génération certifiés 100 % SAF ;
- 21 % de SAF minimum (et +2 % par an au-delà) pour l'ensemble des avions de dernière génération (les avions d'ancienne génération ne satisfont pas les critères DNSH et ne peuvent pas être qualifiés avec 21 % de SAF).

Dans ces conditions les pourcentages d'alignement du Groupe resteront limités et ne représenteront que partiellement les efforts financiers et opérationnels de décarbonation du Groupe.

4.2.4.3 Eligibilité – Méthodologie relative à la construction des indicateurs Chiffre d'affaires, CapEx et OpEx

Rappel des indicateurs et réconciliation avec les états financiers

Les informations fournies dans le cadre de la Taxonomie européenne sur les indicateurs clés concernant le chiffre d'affaires, les dépenses d'investissement et les dépenses d'exploitation sont basées sur les informations financières consolidées du Groupe, telles qu'elles sont présentées dans les états financiers consolidés et préparées sur les bases décrites dans la Note 1 « Base de préparation des états financiers consolidés » de la section 5.3 « Notes aux états financiers consolidés ». La méthodologie de calcul du chiffre d'affaires, des dépenses d'investissement et des dépenses d'exploitation reste cohérente par rapport à la période précédente. Chaque activité éligible a été évaluée en fonction d'un seuil de matérialité pour les dépenses d'investissement et les dépenses d'exploitation, en deçà duquel les activités économiques sont considérées comme non significatives aux fins de l'établissement du reporting. Les seuils ont été fixés sur la base de chiffres absolus, en tenant compte de la valeur moyenne des transactions par activité économique. Le seuil des Capex a été fixé à 100 000 euros, ce qui représente 0,002 % du total des dépenses d'investissement du Groupe, tandis que le seuil des Opex a été fixé à 50 000 euros, ce qui représente 0,001 % du total des dépenses d'exploitation taxonomiques du Groupe.

Chiffre d'affaires

Définition

La part du chiffre d'affaires visée à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 est obtenue en divisant la partie du chiffre d'affaires net tirée de produits ou de services associés à des activités économiques éligibles et alignées à la Taxonomie (**numérateur**) par le chiffre d'affaires net (**dénominateur**) tel que reporté dans les états financiers consolidés établis en application du règlement européen n° 1606-2002 du 19 juillet 2002, conformément aux normes IFRS *(International Financial Reporting Standards)* telles qu'adoptées par l'Union européenne et applicables à la date de clôture de l'exercice.

Le chiffre d'affaires couvre principalement les activités de transport régulier ou de loisir de passagers et de transport de fret ainsi que la maintenance aéronautique pour tiers. Pour l'activité de transport aérien les revenus éligibles excluent les commissions, revenus additionnels sur réservations, vente de carburant, revenus des couvertures en devises, et la vente de prestations non aériennes.

Réconciliation

Le chiffre d'affaires total retenu **(dénominateur)** s'établit à 31 459 millions d'euros et correspond au montant figurant au compte de résultat consolidé du Groupe, tel que présenté dans les états financiers consolidés.

Capex

Définition

Le **dénominateur** correspond à l'augmentation en valeur brute des immobilisations corporelles, incorporelles et de la nouvelle dette de loyer IFRS 16 (des actifs en location opérationnelle), y compris les entrées de périmètre de l'exercice. Les acquisitions d'avions faisant sur le même exercice l'objet d'une opération de cession-bail sont retraitées afin de ne pas être comptées deux fois, une fois en acquisition d'actif et une fois en nouveau contrat de location opérationnelle. Les acomptes versés pour des livraisons futures sont inclus dans le dénominateur et le numérateur et peuvent être assimilés à un plan de Capex au sens de la Taxonomie.

Le **numérateur** éligible se base sur les dépenses d'investissement incluses dans le dénominateur et remplissent l'une des conditions suivantes :

- ces dépenses sont liées à des actifs ou processus associés à des activités économiques éligibles à la Taxonomie (type a) ;
- ces dépenses font partie d'un plan visant l'expansion d'activités économiques alignées à la Taxonomie ou visant à permettre à des activités économiques éligibles à la Taxonomie de s'aligner sur celle-ci (type b) ;
- ces dépenses sont liées à l'achat de production d'activités économiques éligibles à la Taxonomie et à des mesures individuelles permettant aux activités ciblées de devenir sobres en carbone ou d'aboutir à des réductions d'émissions de gaz à effet de serre ou d'avoir une contribution aux quatre autres objectifs environnementaux (type c).

Réconciliation

Le dénominateur Capex est réconciliable avec les états financiers consolidés en suivant les indications présentées ci-dessous :

(en million d'euros)	2023	2024	Réconciliation aux états financiers
Immobilisations corporelles et incorporelles	**3 551**	**3 728**	**5.2.5 Tableau des flux de trésorerie consolidés**
Acquisitions	3 551	3 728	détail Note 18 « Investissements corporels et incorporels »
Variation de la dette de loyer (*)	**751**	**1 513**	**Note 19 « Droits d'utilisation et dettes de loyer »**
nouveaux contrats	1 041	1 435	nouveaux contrats
modification de contrats	224	490	renouvellement de contrats
retraitement S&LB s/avions acquis dans l'année	-514	-412	
TOTAL	**4 302**	**5 241**	

(*) Non pris en compte dans le dénominateur en 2023.

Dépenses d'exploitation

Définition

Le dénominateur est égal aux coûts d'exploitation non capitalisés supportés par le Groupe, liés aux activités de recherche et développement, aux mesures de rénovation des bâtiments et à leur entretien quotidien, aux achats de consommables de maintenance aéronautique, aux charges de personnel liées à ces activités et aux contrats de location à court terme.

Le **numérateur** admissible comprend les dépenses d'exploitation incluses dans le dénominateur, qui sont liées aux principales activités et aux mesures individuelles admissibles à la Taxonomie.

Réconciliation

Ces charges sont incluses dans les charges énumérées dans la Note 7 des états financiers « Charges externes », notamment la ligne « Achats et consommations de maintenance aéronautique ». Les charges de personnel de la division Maintenance aéronautique sont incluses dans la Note 8 « Frais de personnel et effectifs ». La maintenance capitalisée est incluse dans la Note 9 « Autres produits et charges d'exploitation courants » sous le poste « Production capitalisée ».

4.2.4.4 Alignement – Méthodologie relative à l'évaluation des activités et à la construction des KPIs au regard des critères de Contribution Substantielle (CS)

Cette section traite de l'analyse de l'alignement des activités éligibles et de la construction des numérateurs alignés.

Les annexes I et II du Règlement délégué (UE) 2020/852 de la Commission européenne du 4 juin 2021 et l'annexe III du Règlement délégué (UE) 2023/2486 de la Commission européenne du 27 juin 2023 complétant le règlement Taxonomie fixent les critères d'examen technique environnementaux à respecter pour chaque activité éligible afin d'être considérée comme alignée sur les six objectifs. Ces critères ont une double fonction : vérifier la contribution substantielle des activités à chaque objectif environnemental, et s'assurer que ces activités ne portent pas atteinte de manière significative à tous les autres objectifs environnementaux.

L'analyse de l'ensemble des activités du Groupe a été menée de manière détaillée en collaboration avec les directions RSE, financière et juridique et les équipes opérationnelles de chaque métier. La revue des activités éligibles et de leur alignement a été réalisée conformément aux actes délégués cités ci-dessus. Les ratios taxonomiques ont été basés sur les données des états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 qui ont été préparés conformément aux normes internationales d'information financière telles qu'adoptées par l'Union européenne. Ils sont présentés au niveau du Groupe. Le Groupe, par la nature de ses activités, est essentiellement concerné par l'objectif « atténuation du changement climatique » qui est un des piliers de sa stratégie environnementale.

Les critères d'examen technique ont été présentés à chaque contributeur lors d'ateliers dès 2023 et en 2024. Pour les mesures individuelles, chaque contributeur a rempli une matrice de collecte personnalisée permettant le reporting des données d'éligibilité et l'analyse des différents critères identifiés pour l'alignement – projet par projet ou ligne de Capex par ligne de Capex. Ces matrices ont ensuite fait l'objet d'une consolidation. Pour les activités principales l'analyse a été menée en lien direct avec les équipes financières et de développement durable notamment pour l'analyse des DNSH.

Chiffre d'affaires

La part alignée du chiffre d'affaires correspond à l'exercice des activités de transport (6.19) et de maintenance (3.21) sur des avions de nouvelle génération répondant aux critères de contribution substantielle et limitée par l'application du ratio de remplacement.

Activité 6.19 Transport aérien de passagers et de fret : Les critères de contribution substantielle s'appliquent aux avions opérés. Les avions de nouvelle génération exploités par le Groupe sont identifiés en fonction de leur efficacité énergétique et de leur performance en matière d'émissions de gaz à effet de serre par rapport aux marges ICAO de nouveau type (NT) et différenciés en trois classes d'avions en fonction de leur masse maximale au décollage. Cette analyse des avions, respectant les critères d'émission de CO_2, de bruit et d'émission de particules (NO_x et nvPM) a été réalisée par des experts internes et également en relation avec les constructeurs. La liste des avions ainsi obtenue a été confrontée au rapport publié par ICF (conseil spécialiste de l'industrie aéronautique) fin décembre 2024 (« *EU Taxonomy for aviation eligible aircraft technology* »).

Le taux d'alignement des avions qualifiés dépend de leur date d'acquisition. Ceux acquis avant le 11 décembre 2023, se voient systématiquement appliqués le ratio de remplacement (0,48 pour 2024). Ceux acquis après le 11 décembre 2023 comptent pour :

- 1 s'ils remplacent un avion d'ancienne génération définitivement sorti d'usage, c'est-à-dire sorti de la flotte du Groupe pour être démantelé et ne plus pouvoir être utilisé pour son usage initial ;
- 0,48 s'ils remplacent un avion d'ancienne génération sorti de flotte, c'est-à-dire qu'il peut être utilisé par un autre transporteur aérien ;
- 0 s'ils participent à la croissance de la flotte du Groupe.
- Le règlement prévoit également que l'utilisation de SAF par des avions de nouvelle génération est un critère de contribution substantielle s'il est possible de leur attribuer une quote-part minimum de SAF (fixée à 9 % en 2024) de leur consommation annuelle de carburant. Ainsi le SAF consommé, en 2024, par les compagnies aériennes du Groupe a pu être alloué de façon théorique à des avions de nouvelle génération, dont le taux initial était limité à 0,48 ou 0 dans une proportion de 9 % de leur consommation de fuel sur l'année 2024.

La flotte du Groupe a été analysée immatriculation par immatriculation afin d'attribuer à chaque avion, en fonction de sa date d'acquisition (avant ou après le 11 décembre 2023) et de sa génération (ancienne ou nouvelle génération) et de son utilisation théorique de SAF un coefficient de 1, 0,48 ou 0. Les pourcentages d'avions alignés sont consolidés par type de courrier (long-courrier, moyen-courrier, régional, loisir, tout cargo) et appliqués aux revenus générés par les réseaux courts et moyens courriers, longs courriers, loisir et tout cargo.

N.B. : les types avions moyen-courrier pouvant être exploités sur des lignes domestiques ou européennes, les revenus des réseaux courts et moyens courriers ont été additionnés pour être rapportés au pourcentage d'alignement des flottes moyen-courrier et régionales.

En 2024, en nombre d'avions, 21,9 % de la flotte du Groupe est aligné aux critères de contribution substantielle définis par le règlement (UE) 2023/2485 de la Commission européenne du 27 juin 2023. L'activité de transport aérien de passagers et de fret sur ces avions a généré un chiffre d'affaires aligné de 22,4 %.

Activité 3.21 Maintenance aéronautique : les critères de contribution substantielle s'appliquent aux avions qui font l'objet d'entretien ou de maintenance. Ces critères qualifient comme alignés l'entretien et la maintenance des avions de nouvelle génération, après application du taux de remplacement sur les revenus générés. Pour le chiffre d'affaires, l'activité a été analysée au type avion et/ou au type moteur entretenu pour compagnies tierces afin de déterminer la part de chiffre d'affaires alignée qui se voit systématiquement appliquer le ratio de remplacement (0,48 pour 2024). L'activité de maintenance aéronautique pour tiers sur des avions alignés, a généré un chiffre d'affaires aligné de 0,7 %.

Activité 6.20 Service d'assistance en escale pour le transport aérien : le critère de contribution substantielle est l'utilisation de matériels en escale qui n'émettent pas de . Il n'a pas été possible d'évaluer la quote-part de revenu générée par l'activité d'assistance pour compagnie tierces réalisée avec du matériel 0 émission, dans la mesure où les revenus incluent également des prestations non liées à ces actifs.

Capex

La part alignée des investissements s'élève à 48,6 % des Capex totaux du Groupe et correspond aux investissements engagés pour acquérir et entretenir une flotte d'avions de nouvelle génération répondant aux critères de la taxonomie.

Activité 6.19 : La quasi-totalité des investissements aéronautiques de l'année 2024 portent sur des avions de nouvelle génération (solde à la livraison et paiement d'acomptes) en relation avec l'objectif de renouvellement de la flotte du Groupe. Seules quelques modifications ou extensions de location opérationnelle concernent des avions d'ancienne génération.

Ainsi les avions de nouvelle génération acquis en 2024 (paiement des soldes à la livraison) comptent pour :

- 1 s'ils remplacent un avion d'ancienne génération sorti de flotte (le ratio de remplacement de 0,48 ne s'applique pas aux Capex) ou définitivement sorti d'usage ;
- 1 s'ils se voient attribuer 9 % de SAF sur leur consommation annuelle de carburant ;
- 0 s'ils participent à la croissance de la flotte du Groupe et s'ils ne sont pas qualifiés par le critère SAF.

Les montants des soldes à la livraison sont suivis par immatriculation et en lecture directe dans les comptes.

L'alignement des acomptes a été analysé au regard du plan de flotte moyen terme. En termes de méthodologie, les montants des acomptes sont suivis par type avion et en lecture directe dans les comptes. Ils ont été associés à des mouvements futurs d'entrée/sortie d'avions respectivement de nouvelle et d'ancienne génération. Les acomptes versés pour des livraisons futures destinées à remplacer des avions d'ancienne génération sont alignés à 100 % (ils remplaceront un avions sorti de flotte ou sorti d'usage) ou 0 % (les livraisons futures viennent accroître la flotte).

Le pourcentage d'alignement de l'activité 6.19 s'établit à 38,7 % des Capex totaux.

L'activité 3.21 de maintenance aéronautique concerne dans une grande majorité des avions plus anciens et donc pour la plupart d'ancienne génération qui ne sont pas alignés aux critères de contribution substantielle. Ainsi les Capex engagés à la fois pour la maintenance des avions du Groupe (incluant la maintenance capitalisée) et la maintenance des avions des compagnies tierces sont alignés à hauteur de 9,3 % des Capex totaux.

Les acquisitions de moteurs de rechange ont été analysées au type moteur associé à un type avion. Les travaux de maintenance capitalisée ont, soit, fait l'objet d'une traçabilité à la famille d'avion ou, lorsque celle-ci n'était pas disponible, le pourcentage d'alignement de la flotte a été appliqué.

Activité 6.20 : Les critères de contribution substantielle s'appliquent aux matériels roulant, d'élévation, de traction en escale et uniquement les équipements électriques sont considérés comme alignés. Seuls les hubs de Paris et d'Amsterdam ont fait l'objet d'un recensement des actifs sol à propulsion électrique acquis en 2024. Le pourcentage d'alignement de l'activité s'établit à 0,3 % des Capex totaux et représente 18 millions d'euros d'investissements en matériels de piste électriques à émission nulle, acquis en 2024.

Activités 7 relatives aux activités immobilières et d'efficacité énergétiques : Pour les mesures individuelles chaque contributeur a rempli une matrice de collecte personnalisée permettant le reporting des données d'éligibilité et l'analyse des différents critères identifiés pour l'alignement – projet par projet ou ligne de Capex par ligne de Capex. Les critères de contribution substantielle s'appliquent aux bâtiments rénovés et/ou équipés (par exemple de bornes de recharge électrique, de système de production d'énergie renouvelable) suivant des normes environnementales et/ou énergétiques alignées à la Taxonomie.

Le pourcentages d'alignement de l'ensemble des mesures individuelles s'établit à 0,2 % des Capex totaux.

Opex

La part alignée des Opex correspond, en majeure partie, à l'exercice de l'activité de maintenance (3.21) sur des avions de nouvelle génération répondant aux critères de contribution substantielle. À fin 2024, le pourcentage d'alignement de l'activité de maintenance aéronautique s'établit à 18,2 % des Opex taxonomiques du Groupe.

Concernant les dépenses d'entretien des avions, une clef d'allocation basée sur l'activité pour compte propre et l'activité pour tiers a été appliquée aux coûts éligibles (achats de matières et de matériels, coûts de mains d'œuvre). Puis, pour chacune de ces deux catégories, la part alignée a été déterminée par application d'une clef d'allocation :

- basée sur le pourcentage de chiffre d'affaires aligné, pour les coûts engagés pour l'activité pour tiers ;
- basée sur le pourcentage d'alignement de la flotte pour l'activité pour compte propre.

4.2.4.5 Alignement – Méthodologie relative à l'évaluation des activités au regard des DNSH (Do No Significant Harm)

Dans le cadre de la vérification du respect des DNSH transverses, il convient de notre queles compagnies Air France et KLM sont **certifiées ISO 14001**: il s'agit d'une norme de certification environnementale internationale, définie par l'organisation mondiale de normalisation (ISO, *International Standard Organisation*) qui est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation regroupant environ 140 pays. Elle constitue un cadre définissant des règles d'intégration des préoccupations environnementales dans les activités de l'organisme afin de maîtriser les impacts sur l'environnement et ainsi concilier les impératifs de fonctionnement de l'organisme et le respect de l'environnement.

Le respect de ces exigences nécessite de mettre en place un système de management environnemental qui inclut :

- une analyse environnementale permettant de dresser un état des lieux des activités, de la réglementation applicable à ces dernières et des impacts environnementaux qu'elles induisent ;
- une politique environnementale comportant un engagement d'amélioration continue et de prévention de la pollution, de conformité à la législation et à la réglementation environnementales applicables et aux autres exigences auxquelles l'organisme a souscrit ;
- la structure organisationnelle, les activités de planification, les responsabilités, les pratiques, les procédures, les procédés et les ressources pour élaborer, mettre en œuvre, réaliser, passer en revue et maintenir la politique environnementale de l'organisme.

La mise en place d'un système de management environnemental selon le référentiel de la norme ISO 14001 repose sur une démarche volontaire qui doit permettre :

- de mieux connaître les impacts environnementaux générés par les activités de l'organisme ;
- de garantir le respect de la réglementation et d'être à même d'anticiper sur les évolutions à venir de cette dernière ;
- d'être en mesure d'améliorer les pratiques dans une logique de progrès continu dans le sens d'une réduction des impacts environnementaux.

Le système de management environnemental participe directement d'une inscription des activités de l'entreprise dans une logique de développement durable.

La certification est obtenue à l'issue d'un audit effectué par un organisme agréé indépendant. Le maintien ultérieur de la certification est subordonné à la vérification régulière (annuelle) de la conformité du système avec la norme et au renouvellement (tous les trois ans) de la certification par un organisme indépendant.

Adaptation au changement climatique

Le Groupe est conscient des risques associés aux changements climatiques sur ses activités. Par conséquent, l'évaluation de la résilience du modèle économique du Groupe face aux changements climatiques fait partie intégrante du risque de l'entreprise, est suivie au plus haut niveau du Groupe et est incluse dans ses plans stratégiques. Dans la section 4.2.1 « Changement climatique (ESRS E1) », le Groupe détaille son Plan de Transition face au changement climatique.

En 2023, Air France-KLM a mené une étude d'évaluation des risques climatiques et évalué leurs répercussions sur ses opérations. En 2024, cette évaluation a été mise à jour pour inclure la chaîne de valeur en amont et en aval de l'entreprise. L'analyse des risques physiques à long terme ainsi réalisée détaille les conséquences sur les escales du Groupe dans le monde, dues à des phénomènes climatiques extrêmes, ayant des impacts sur les conditions d'exploitation de ses opérations, sur les conditions de travail de ses employés, sur l'attractivité commerciale de la destination. Une liste de 50 aéroports a été étudiée ainsi que cinq sites principaux du Groupe sur des horizons de temps à court (2030), moyen (2040) et long terme (2050), avec différents scénarios de réchauffement climatique (RCP 2.6 / RCP 4.5 / RCP 8.5).

Les aéronefs (éléments de base de l'alignement à la Taxonomie) ne sont pas soumis, en tant que tels, aux risques identifiés car ce sont des actifs mobiles qui peuvent être déplacés sur d'autres destinations en cas d'impacts climatiques majeurs sur une escale. Le plan d'adaptation du Groupe, en cours d'élaboration, mettra l'accent sur les mesures d'adaptation à moyen et long terme de son réseau et de son programme et le choix d'autres destinations desservies.

Dans la section 4.2.1 « Changements climatique (ESRS E1) », le Groupe détaille son Plan de Transition face au changement climatique.

L'étude a également démontré que les actifs au sol sur nos hubs (Paris et Amsterdam) ne sont pas à risque à moyen terme. Par ailleurs, ces deux aéroports ont eux-mêmes menés des analyses de risques sur leurs infrastructures. Notamment, les études menées par ADP en 2023 et poursuivies en 2024 attestent de sa proactivité pour rendre les aéroports franciliens résilients au risque climatique et que les actions réalisées et futures visent à transformer ces défis en opportunités, renforçant la durabilité, la résilience et la performance opérationnelle des infrastructures aéroportuaires.

Utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines

DNSH générique : Air France et KLM ont mis en place un dispositif de gestion des risques et de solutions sur la thématique de l'eau au travers un SME (Système de management environnemental) certifié ISO 14001. Différentes actions sont mises en place afin de réduire toute incidence sur les ressources en eaux, telles que celles décrites ci-après.

Concernant **l'activité 3.21**, la maintenance aéronautique du groupe Air France est réalisée conformément aux exigences réglementaires des arrêtés préfectoraux (arrêté du 2 février 1998) en lien avec les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Les eaux industrielles sont traitées au sein de trois stations d'épuration pour lesquelles des analyses des rejets sont effectuées régulièrement et transmises à l'autorité de tutelle. Pour le groupe KLM, les opérations d'utilisation et de rejet d'eau sont strictement encadrées par les procédures internes et, notamment, le « Registre des aspects environnementaux ». La compagnie Transavia Pays-Bas sous-traite ses activités de lavage des moteurs à un prestataire qui recycle 80 % des eaux usées, qui sont filtrées puis réutilisées dans le process. Les 20 % restants sont vaporisés lors du procédé de nettoyage.

DNSH spécifique : procédure de dégivrage des avions en aéroport – Activité 6.20 : Pour le groupe Air France, les opérations de dégivrage et d'antigivrage des avions (en propre ou sous-traitées) s'inscrivent, depuis la mise à disposition des produits utilisés jusqu'à leur collecte et traitement, dans le circuit de traitement des eaux pluviales des plateformes d'Aéroports de Paris (ADP). ADP a mis en place un système de management interne qui assure l'utilisation des produits de dégivrage les plus respectueux en termes de pollution, de préservation des ressources en eau, d'impact sur la santé humaine. Les procédures ADP s'appliquent dans le respect des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement), du Comité de loi sur l'eau, des normes et arrêtés préfectoraux. Pour le groupe KLM, les procédures de dégivrage et d'antigivrage des avions respectent les critères de préservation des ressources aquatiques et sont parties intégrantes des procédures internes.

Transition vers une économie circulaire

Activité 3.21 Maintenance aéronautique : Les moteurs et les composants des avions en fin de vie ont leur propre cycle de vie. Les pièces relativement neuves ou récemment révisées ne deviendront pas des déchets mais seront retirées pour servir à d'autres avions en conformité avec les réglementations (EASA *Part M* et *Part 145* ainsi que les réglementations de la FAA), les exigences, la forme, l'ajustement et la fonction sans compromettre la sécurité ou la fiabilité. Les pièces restantes et la coque seront démantelées et recyclées. Pour ce faire, les compagnies aériennes du Groupe ont fait appel à des entreprises spécialisées qui respectent les normes environnementales les plus strictes, telles que Tarmac Aerosave en France. Tarmac Aerosave recycle environ 90 % des matériaux de l'avion. De plus, 8 % sont des fluides, comme les huiles qui sont réutilisées pour produire de l'énergie, laissant seulement 2 % de l'ensemble de l'avion à éliminer. Les déchets dangereux issus des activités de maintenance font l'objet d'un système de traçage complet et leur gestion est harmonisée dans les différents sites de maintenance.

Ainsi les exigences de catégorisation des déchets (y compris l'isolement des déchets dangereux), le traitement de ces déchets dangereux avec une filière particulière, le traitement des déchets électroniques avec une filière particulière et le tri et recyclage du reste de ces déchets sont une préoccupation tout au long de l'exploitation d'un avion et ce jusqu'à sa fin de vie

Activité 6.19 Transport aérien de passagers et de fret : Dans la phase d'utilisation des avions, le Groupe a mis en place des mesures visant à traiter les déchets à bord. Le Groupe s'est engagé à limiter les déchets et à augmenter la proportion de déchets recyclés ou incinérés avec récupération d'énergie lorsque cela est possible. Le Groupe gère de nombreuses formes de déchets provenant des opérations aériennes en se conformant à des exigences réglementaires strictes. À titre d'exemple toutes les entités en France font l'objet d'un système de traçabilité complet conformément au décret du 25 mars 2021 sur la traçabilité des déchets transcrit dans le Code de l'environnement (articles R. 541-43 et R. 541-45). Sur l'ensemble de ces actions voir également la section ESRS E5 de l'état de durabilité.

Les avions en fin de service sont restitués à leurs loueurs, ou vendus à des tiers pour poursuivre leur exploitation. Les avions en fin de vie économique sont démantelés par les loueurs, les acheteurs ou sous la gestion du Groupe lui-même. Les contrats de ventes des avions en fin de vie contiennent une clause qui spécifie que l'avion doit être démantelé conformément aux règles en vigueur du pays dans lequel il est démantelé. En pratique la très grande majorité des avions sont démantelés dans des pays de l'Union européenne mais aussi en Grande-Bretagne, pays dont les réglementations en vigueur répondent aux exigences de la Taxonomie.

Activité 6.20 Service d'assistance en escale pour le transport aérien : Pour Air France, les matériels nécessaires à l'activité d'assistance en escale font l'objet d'entretien et de révision tout au long de leur cycle d'exploitation. Les équipements en fin de vie (anciens matériels aéroportuaires GSE) sont réformés en France conformément aux exigences réglementaires en matière de traitement des déchets. Les matériels peuvent être ferraillés ou vendus pour démantèlement et récupération de pièces détachées en vue d'une revente d'occasion. Par ailleurs, des actions de remotorisation de matériel thermique en matériel électrique du parc de tapis bagages et escaliers sont favorisées.

KLM opère essentiellement du matériel de piste (véhicules et équipements) en location opérationnelle, à la suite de la cession de sa filiale KES. Dans ce cadre, ce sont les loueurs qui doivent avoir mis en place des mesures d'économie circulaire afin de traiter la fin de vie des équipements dans le respect des exigences réglementaires .

Prévention et contrôle de la pollution – respect de l'annexe C au règlement (UE) 2020/852

Le règlement (UE) 2020/852 précise dans son annexe C la liste des substances dont l'utilisation ou la présence dans le cadre de l'activité économique sont restreintes au regard de la Taxonomie.

Le Groupe a mis en place des procédures qui permettent d'identifier l'utilisation ou la non-utilisation de substances mentionnées dans l'annexe C et en cas d'utilisation, de les répertorier et d'en justifier l'usage soit par dérogations réglementaires nationales ou européennes, soit par application des manuels constructeurs. Ces substances sont de plusieurs ordres :

- **les substances listées aux alinéas a) à d) de l'annexe C** sont restreintes au regard de la Taxonomie. Les substances énumérées de a) à d) sont régies par des réglementations européennes, telles que celles sur les polluants organiques persistants (POP) et la protection de la couche d'ozone, permettant des exemptions lorsqu'identifiées comme nécessaires. La Taxonomie ne mentionne pas clairement la possibilité d'avoir recours à ces exemptions.
  - **Alinéa a)** Le Groupe utilise dans le cadre de dérogations françaises et/ou néerlandaises, accordées à l'aéronautique civile (dérogation à l'annexe I du règlement (UE) 2019/2021) deux POP *(Persistant Organic Polluant)* nécessaires à l'opération ou l'entretien de ses avions dans la mesure où aucune autre solution n'est disponible dans les mêmes conditions d'utilisation et de sécurité.
  - **Alinéa b)** Le Groupe n'utilise aucune des substances listées dans l'article 2 du règlement (UE) 2017/852 concernant le mercure et composés de mercure.

- **Alinéa c)** Le Groupe utilise une substance listée dans les annexes I et II du règlement (UE) 1005/2009 concernant les substances ayant un impact sur l'appauvrissement de la couche d'ozone (alinéa c). Son utilisation est autorisée par une dérogation contenue dans ce même règlement et est nécessaire à l'entretien et l'usage des extincteurs d'incendie à bord des avions.
- **Alinéa d)** le Groupe n'utilise aucune des substances listées dans l'annexe II de la directive (UE) 2011/65 concernant les substances dangereuses des équipements électriques et électroniques.

En résumé, malgré le fait que les exemptions ne soient pas reprises explicitement par le règlement Taxonomie, le Groupe considère que l'alignement de ses activités n'est pas remis en question par l'utilisation de ses substances, indispensables aux activités du secteur.

- **les substances listées à l'alinéas e) de l'annexe C** concernant les substances énumérées à l'annexe XVII du règlement (UE) 1907/2006 sont non alignées à la Taxonomie, sauf si les conditions énoncées dans cette annexe sont pleinement respectées. Cette règlementation est plus communément connue sous le nom de REACH *(Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals)*. Le Groupe exerce son activité de maintenance aéronautique conformément à la règlementation REACH et confirme l'utilisation de substances listées dans l'annexe XVII conformément aux restrictions applicables.
- **Les substances listées à l'alinéa f) de l'annexe C,** concernant les substances répondant aux critères de l'article 57 de la réglementation REACH (et qui ont été identifiées conformément à l'article 59(1) dudit règlement) et sur la liste des substances candidates à une autorisation auprès de l'ECHA (Agence européenne des produits chimiques) peuvent être alignées s'il peut être démontré qu'il n'existe pas de substances ou de technologies de remplacement appropriées sur le marché et qu'elles sont utilisées dans le respect de la santé humaine et de l'environnement. Il s'agit plus communément des substances dites SVHC *(Substance of Very High Concern)*.
- **Les substances listées à l'alinéa f') de l'annexe C,** concernant d'autres substances répondant aux critères de l'article 57 de la réglementation REACH, et ne figurant pas encore sur la liste des substances candidates à l'autorisation de l'ECHA, telles quelles ou contenues dans des mélanges ou des articles peuvent être alignées s'il peut être démontré que leur utilisation est essentielle pour l'entreprise, qu'aucune substance ou technologie de remplacement appropriée n'est disponible sur le marché et qu'elles sont utilisées dans le respect de la santé humaine et de l'environnement.

  Les procédures en place au sein du Groupe, qui encadrent l'exercice de l'activité de maintenance, de transport aérien et d'opérations d'assistance en escale répertorient toutes les substances concernées et non concernées par la réglementation REACH et leurs règles d'utilisation. Elles sont régulièrement mises à jour pour tenir compte des substances candidates à une autorisation. Le Groupe peut être amené à utiliser des SVHC (alinéa f) ou d'autres substances (alinéa f') dans la stricte application des exigences et recommandations des constructeurs aéronautiques et dans le respect des normes nationales et européennes en matière de transport aérien. S'il existe une alternative compatible avec les règles constructeurs, le Groupe choisira la substance la moins polluante. Le Groupe ne peut remplacer une substance que si elle est autorisée par le manuel constructeur. Lorsqu'il n'existe pas d'alternative les procédures en place prévoient un encadrement strict de l'usage des produits, notamment eu égard à la santé humaine et la préservation de l'environnement.

En conclusion, l'annexe C du règlement Taxonomie a fait l'objet d'une analyse approfondie de l'ensemble des substances mentionnées. Le Groupe reconnait l'usage de substances pour lesquelles les dérogations et conditions d'utilisation ont pu être apportées. Le Groupe reconnait les incertitudes du règlement Taxonomie sur le recours aux dérogations. Dans ces conditions le Groupe considère que l'alignement de ses activités n'est pas remis en cause.

Prévention et contrôle de la pollution – respect des seuils d'émission en matière de bruit et d'émission moteur (NO_x, HC, CO)

Sur la base d'analyses menées auprès d'experts en internes et d'échanges avec les groupes de travail sectoriels, il a été conclu que les avions de nouvelle génération respectent les critères de bruit et d'émission moteur requis par la réglementation pour être alignés et notamment l'amendement 13 du volume I (bruit), le chapitre 14 de l'annexe 16 de la Convention de Chicago ainsi que l'amendement 10 du volume II (émission moteur), chapitre 2 et 4, de l'annexe 16 de la Convention de Chicago.

Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes (BIO)

Le DNSH biodiversité concerne **l'activité 3.21 Maintenance aéronautique.** La réglementation requiert l'identification des zones de biodiversité à risque et la mise en œuvre d'actions pour préserver, protéger ou restaurer la biodiversité et les écosystèmes.

L'activité de maintenance aéronautique n'appartient pas aux catégories listées dans l'annexe II de la directive (UE) 2011/92. Une EIE (évaluation des incidences sur l'environnement) n'est pas réglementairement requise.

La maintenance d'Air France réalise une évaluation de la « sensibilité au milieu » conformément à sa procédure interne qui décrit la méthode de gestion des risques environnementaux ainsi qu'au travers des travaux requis pour la certification ISO 14001. L'identification, menée par Air France, des zones situées à l'intérieur ou à proximité des zones sensibles du point de vue de la biodiversité s'appuie sur la plateforme INPN (Inventaire national du patrimoine naturel) qui permet, notamment, d'identifier les zones concernées par les directives (UE) 2009/147 « Directive Oiseaux » et (UE) 92/43 « Directive Habitats ». Les travaux d'évaluation sont documentés dans le fichier annexe à la procédure interne. Des mesures sont mises en œuvre pour éliminer ou réduire l'impact d'un risque environnemental identifié lors de cette revue. La traçabilité des actions est assurée via des outils internes dont l'outil Evalutéo ainsi que dans le cadre de la certification du système de management environnemental d'Air France selon la norme ISO 14001.

KLM opère ses activités de maintenance sur l'aéroport de Schiphol. L'aéroport est tenu d'obtenir un permis pour ses activités en vertu de la loi sur la préservation de la nature aux Pays-Bas. Le gouvernement néerlandais a délivré ce permis à Schiphol après avoir analysé les activités de l'aéroport et leur impact sur les zones sensibles du point de vue de la biodiversité situées à proximité (zones Natura 2000 aux Pays-Bas). Selon ce rapport, il a été conclu que les activités de maintenance n'affectaient pas ces zones.

4.2.4.6 Alignement – Méthodologie relative à l'évaluation des activités au regard des garanties minimales (MS Minimum Safeguards)

Le Groupe doit se conformer aux garanties minimales en matière de droits sociaux et de gouvernance, telles que définies par les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme. Ces garanties incluent le respect des droits de l'homme et des normes du travail, le respect des intérêts du consommateur, la lutte contre la corruption et les pratiques fiscales agressives, le respect des règles de concurrence. La conformité aux garanties minimales a été évaluée au regard des critères énoncés dans le règlement européen relatif à la Taxonomie (UE) 2020/852, articles 3 et 18, alignés sur les normes internationales.

Le Groupe reconnaît et applique les normes internationales applicables aux personnes morales en matière d'éthique et de conformité, notamment le Pacte mondial des Nations Unies et les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT) et les Droits de l'enfant et les Principes de conduite des affaires de l'UNICEF. Le Groupe a suivi les recommandations énoncées dans le rapport final du PSF *(Platform on Sustainable Finance)* sur les garanties minimales relatives aux recommandations des États membres. Cela s'étend également au respect du devoir de vigilance en matière de respect des droits de l'Homme. Cela inclut la protection des droits de l'Homme et la lutte contre toutes les formes de travail des enfants et de travail forcé, la lutte contre la corruption, la fraude fiscale et l'évasion fiscale, ce qui a été démontré par la mise en œuvre d'une diligence raisonnable sur ces quatre thèmes, comme l'exige le rapport final du FSP susmentionné. La cartographie des éléments de diligence raisonnable est présentée au chapitre 3 « Risques et gestion des risques ».

Le Groupe a mis en place une politique d'évaluation de ses fournisseurs afin de se conformer aux réglementations applicables en matière de conformité et d'éthique des affaires. Dans ce cadre, si des infractions sont détectées un plan d'actions est élaboré, si nécessaire avant ou au terme du contrat.

En matière de risques accrus d'exposition aux plaintes de *greenwashing,* le Groupe met tout en œuvre pour respecter la réglementation européenne en matière de pratiques commerciales déloyales notamment dans le cadre de l'application de la directive (UE) 2005/29 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005.

En matière de droit à la concurrence, un programme de formation annuelle et obligatoire à destination des salariés est mis en place depuis plusieurs années, notamment à la suite du litige en matière de législation antitrust dans le secteur du fret aérien. (voir sur ce point le chapitre des risques financiers). Le Manuel de conformité au droit de la concurrence à destination des salariés met l'accent sur les objectifs d'intégrité et de transparence et contient des instructions sur la prévention des accords anticoncurrentiels et de l'abus de pouvoir de marché. Les projets d'opérations d'alliance et de coopération commerciale sont revus et analysés en amont par le département juridique en charge des problématiques du droit de la concurrence et ce afin d'évaluer leur faisabilité et les potentiels engagements nécessaires à leur réalisation.

En matière de prévention de la corruption, le Code de conduite anticorruption et ses politiques associées affirme l'engagement du groupe Air France-KLM à mener ses affaires avec loyauté, équité, transparence, honnêteté et intégrité et dans le strict respect des lois anticorruption partout où ses filiales exercent leurs activités. Le Code de conduite anticorruption établit les lignes directrices pour la prévention de la corruption, l'identification et le traitement des situations à risque, à la lumière de la législation anticorruption, avec des exemples tirés de la cartographie des risques ou des dilemmes signalés. Ces documents font l'objet d'examens réguliers afin d'être mis à jour et améliorés chaque fois que cela est jugé nécessaire.

Les éléments liés à la cartographie des risques, les mesures d'atténuation prises et le dispositif de suivi des mesures déployées se trouvent dans le chapitre 3 du présent Document d'enregistrement universel. Les éléments inhérents au contrôle interne et à la prévention de ces risques sont également présents dans le chapitre 3.

Résultats de la Taxonomie européenne pour l'exercice 2024

Le tableau ci-dessous présente la part des activités éligibles et alignées. Les tableaux complets, tels qu'ils figurent à l'annexe II du règlement délégué 2021/2178 de la Commission européenne, sont présentés plus loin dans cette section.

	Proportion du chiffre d'affaires/chiffre d'affaires total	
	Aligné sur la Taxonomie par objectif	**Taxonomie éligible par objectif**
CCM	23,0 %	98,0 %
CCA	0 %	0 %
WTR	0 %	0 %
CE	0 %	0 %
PPC	0 %	0 %
BIO	0 %	0 %

	Proportion des dépenses d'investissement/dépenses d'investissement totales	
	Aligné sur la Taxonomie par objectif	**Taxonomie éligible par objectif**
CCM	48,6 %	94,7 %
CCA	0 %	0,1 %
WTR	0 %	0 %
CE	0 %	0 %
PPC	0 %	0 %
BIO	0 %	0 %

	Proportion des dépenses d'exploitation/dépenses d'exploitation totales	
	Aligné sur la Taxonomie par objectif	**Taxonomie éligible par objectif**
CCM	18,5 %	85,1 %
CCA	0 %	0 %
WTR	0 %	0 %
CE	0 %	0 %
PPC	0 %	0 %
BIO	0 %	0 %

RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE D'ENTREPRISE : ÉTAT DE DURABILITÉ 4
Information environnementale

Proportion du chiffre d'affaires provenant de produits ou de services associés à des activités économiques alignées sur la Taxonomie – déclaration couvrant l'année 2024

Exercice fiscal 2024		2024		Critères de contribution substantielle						DNSH critères (qui ne causent pas de préjudices importants)									
Activités économiques	Code	Chiffre d'affaires en M€	Proportion du chiffre d'affaires, année 2024	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau et ressources marines	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité et écosystèmes	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau et ressources marines	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité et écosystèmes	Garanties minimales	Proportion du chiffre d'affaires aligné (A.1.) ou éligible (A.2.) année 2023	Catégorie activité habilitante	Catégorie activité de transition
A. TAXONOMIE-ACTIVITÉS ÉLIGIBLES																			
A.1. Activités écologiquement durables (alignées sur la Taxonomie)																			
Fabrication et maintenance d'aéronefs	CCM 3.21	219	0,7 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			T
Transport aérien de passagers et de fret	CCM 6.19	7 031	22,4 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			T
Chiffre d'affaires des activités écologiquement durables (alignées sur la Taxonomie) (A.1)		**7 250**	**23,0 %**	**23,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**		**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**			
Dont habilitantes		**0**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**									**E**	
Dont de transition		**7 250**	**23,0 %**	**23,0 %**															**T**
A.2 Activités éligibles à la Taxonomie mais non écologiquement durables (non alignées sur la Taxonomie)																			
Fabrication et maintenance d'aéronefs	CCM 3.21	1 867	5,9 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								5,7 %		
Transport aérien de passagers et de fret	CCM 6.19	21 239	67,5 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								90,7 %		
Services d'assistance en escale pour le transport aérien	CCM 6.20	481	1,5 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,5 %		
Chiffre d'affaires des activités éligibles à la Taxonomie mais non écologiquement durables (non alignées sur la Taxonomie) (A.2)		**23 586**	**75,0 %**	**75,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**97,9 %**		
A. Chiffre d'affaires des activités éligibles à la Taxonomie (A.1+A.2)		**30 837**	**98,0 %**	**98,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**97,9 %**		
B. TAXONOMIE-ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES																			
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la Taxonomie		**622**	**2,0 %**																
TOTAL (A. + B.)		**31 459**	**100 %**																

RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE D'ENTREPRISE : ÉTAT DE DURABILITÉ 4
Information environnementale

Proportion des dépenses d'investissement provenant de produits ou de services associés à des activités économiques alignées sur la Taxonomie – déclaration couvrant l'année 2024

Exercice fiscal 2024		2024		Critères de contribution substantielle						DNSH critères (qui ne causent pas de préjudices importants)									
Activités économiques	Code	Dépenses d'investissement en M€	Proportion des investissements année 2024	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau et ressources marines	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité et écosystèmes	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau et ressources marines	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité et écosystèmes	Garanties minimales	Proportion des dépenses d'investissement alignés (A.1.) ou éligibles (A.2.) année 2023	Catégorie activité habilitante	Catégorie activité de transition
A. TAXONOMIE-ACTIVITÉS ÉLIGIBLES																			
A.1. Activités écologiquement durables (alignées sur la Taxonomie)																			
Fabrication et maintenance d'aéronefs	CCM 3.21	488	9,3 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			T
Construction, extension et exploitation de réseaux de captage, de traitement et de distribution	CCM 5.1	1	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,1 %		
Transport aérien de passagers et de fret	CCM 6.19	2 029	38,7 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			T
Service d'assistance en escale pour le transport aérien	CCM 6.20	18	0,3 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			
Construction de bâtiments neufs	CCM 7.1	0	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,2 %		
Rénovation de bâtiments existants	CCM 7.2	0,4	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,5 %		T
Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	CCM 7.3	10	0,2 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,3 %	E	
Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments	CCM 7.4	0,2	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,1 %	E	
et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétiques des bâtiments	CCM 7.5	1	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,0 %	E	
Installation, maintenance et réparation de technologies liées aux énergies renouvelables	CCM 7.6	1	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,0 %	E	
Dépenses d'investissement des activités écologiquement durables (alignées sur la Taxonomie) (A.1)		**2 549**	**48,6 %**	**48,6 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**1,2 %**		
Dont habilitantes		**12**	**0,2 %**	**0,2 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**0,4 %**	**E**	
Dont de transition		**2 518**	**48,0 %**	**48,0 %**						**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**0,5 %**		**T**
A.2 Activités éligibles à la Taxonomie mais non écologiquement durables (non alignées sur la Taxonomie)																			
Démolition et démantèlement de bâtiments et d'autres structures	CE 3.3	0,3	0,0 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL										
Fabrication et maintenance d'aéronefs	CCM 3.21	1 452	27,7 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Réseaux de chaleur/de froid	CCM 4.15	2	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	CCM 6.5	9	0,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Transport aérien de passagers et de fret	CCM 6.19	606	11,6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Services d'assistance en escale pour le transport aérien	CCM 6.20	58	1,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Construction de bâtiments neufs	CCM 7.1	215	4,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Rénovation de bâtiments existants	CCM 7.2	65	1,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Rénovation de bâtiments existants	CCA 7.2	3	0,1 %	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	CCM 7.3	1	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											
Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments	CCM 7.4	0,3	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											
Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	CCM 7.5	0,5	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Traitements de données, hébergement et activités connexes	CCM 8.1	9	0,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Dépenses d'investissement des activités éligibles à la Taxonomie mais non écologiquement durables (non alignées sur la Taxonomie) (A.2)		**2 422**	**46,2 %**	**46,1 %**	**0,1 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**91,8 %**		
A. Dépenses d'investissement des activités éligibles à la Taxonomie (A.1+A.2)		**4 970**	**94,8 %**	**94,7 %**	**0,1 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**93,0 %**		
B. TAXONOMIE-ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES																			
Dépenses d'investissement des activités non éligibles à la Taxonomie		**271**	**5,2 %**																
TOTAL (A. + B.)		**5 241**	**100 %**																

RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE D'ENTREPRISE : ÉTAT DE DURABILITÉ 4
Information environnementale

Proportion des dépenses d'exploitation provenant de produits ou de services associés à des activités économiques alignées sur la Taxonomie – déclaration couvrant l'année 2024

Exercice fiscal 2024		2024		Critères de contribution substantielle						DNSH critères (qui ne causent pas de préjudices importants)									
Activités économiques	Code	Dépenses d'exploitation en M€	Proportion des dépenses d'exploitation, année 2024	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau et ressources marines	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité et écosystèmes	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau et ressources marines	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité et écosystèmes	Garanties minimales	Proportion des dépenses d'exploitation alignés (A.1.) ou éligibles (A.2.) année 2023	Catégorie activité habilitante	Catégorie activité de transition
A. TAXONOMIE-ACTIVITÉS ÉLIGIBLES																			
A.1. Activités écologiquement durables (alignées sur la Taxonomie)																			
Fabrication et maintenance d'aéronefs	CCM 3.21	722	18,2 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI			T
Collecte et transport de déchets non dangereux triés à la source	CCM 5.5	1	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,02 %		
Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique	CCM 6.4	1	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,03 %		
Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	CCM 7.3	11	0,3 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	1,3 %	E	
Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments	CCM 7.4	0,3	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,1 %	E	
Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	CCM 7.5	0,3	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,3 %	E	
Installation, maintenance et réparation de technologies liées aux énergies renouvelables	CCM 7.6	0,03	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,2 %	E	
Solutions fondées sur des données en vue de réductions des émissions de GES	CCM 8.2	0,5	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,0 %	E	
Services spécialisés en lien avec la performance énergétiques des bâtiments	CCM 9.3	1	0,0 %	OUI	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	0,04%	E	
Dépenses d'exploitation des activités écologiquement durables (alignées sur la Taxonomie) (A.1)		**736**	**18,5 %**	**18,5 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**		**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**1,9 %**		
Dont habilitantes		**13**	**0,3 %**	**0,3 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**		**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**1,9 %**	**E**	
Dont de transition		**722**	**18,2 %**	**18,2 %**							**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**OUI**	**– %**		**T**
A.2 Activités éligibles à la Taxonomie mais non écologiquement durables (non alignées sur la Taxonomie)																			
Fabrication et maintenance d'aéronefs	CCM 3.21	2550	64,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Démolition et démantèlement de bâtiments et d'autres structures	CE 3.3	1	0,0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL										
Réseaux de chaleur / de froid	CCM 4.15	1	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	CCM 6.5	1	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Transport aérien de passagers et de fret	CCM 6.19	77	1,9 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Services d'assistance en escale pour le transport aérien	CCM6.20	3	0,1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Rénovation de bâtiments existants	CCM 7.2	12	0,3 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	CCM 7.3	0,1	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments	CCM 7.4	0,03	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	CCM 7.5	0,3	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Dépenses d'exploitation des activités éligibles à la Taxonomie mais non écologiquement durables (non alignées sur la Taxonomie) (A.2)		**2 646**	**66,6 %**	**66,6 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**93,7 %**		
A. Dépense d'exploitation des activités éligibles à la Taxonomie (A.1+A.2)		**3 383**	**85,1 %**	**85,1 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**95,7 %**		
B. TAXONOMIE-ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES																			
Dépenses d'exploitation des activités non éligibles à la Taxonomie		**591**	**14,9 %**																
TOTAL (A. + B.)		**3 974**	**100 %**																

ACTIVITÉS LIÉES A L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE ET AU GAZ FOSSILE

Ligne	Activités liées à l'énergie nucléaire	
1	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de recherche, de développement, de démonstration et de déploiement d'installations innovantes de production d'électricité à partir de processus nucléaires avec un minimum de déchets issus du cycle du combustible.	NON
2	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction et d'exploitation sûre de nouvelles installations nucléaires de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, y compris leurs mises à niveau de sûreté, utilisant les meilleures technologies disponibles.	NON
3	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités d'exploitation sûre d'installations nucléaires existantes de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, à partir d'énergie nucléaire, y compris leurs mises à niveau de sûreté.	NON
	Activités liées au gaz fossile	
4	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction ou d'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	NON
5	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état et d'exploitation d'installations de production combinée de chaleur/froid et d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	NON
6	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état ou d'exploitation d'installations de production de chaleur qui produisent de la chaleur/du froid à partir de combustibles fossiles gazeux.	NON

4.3 INFORMATION SOCIALE

4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1)

Les salariés d'Air France-KLM, présents partout dans le monde, sont le principal atout du Groupe. Ils donnent vie aux marques du Groupe dont ils sont le visage auprès de leurs clients. Grâce à leur engagement collectif et à leur professionnalisme, le Groupe est en mesure d'offrir à ses clients des services hauts de gamme et un parcours attentionné, favorisant des relations durables tout en opérant ses activités de manière efficace et sûre. Air France-KLM a pour objectif d'offrir l'un des meilleurs environnements, où il fait bon travailler, en créant un cadre sûr et motivant pour ses salariés et en pilotant avec attention sa performance et l'engagement de ses collaborateurs. Le Groupe continue à investir dans le développement du capital humain et dans la formation pour développer le niveau de compétence des salariés, leur donner davantage d'autonomie, développer la diversité et l'inclusion, afin de leur permettre d'aller au-devant des attentes des clients.

La relation qui relie le groupe Air France-KLM à ses collaborateurs repose sur quatre valeurs : la confiance, le respect, la transparence et la confidentialité.

Chaque politique concernant notre personnel évoquée dans le chapitre suivant, est sous la responsabilité de la Directrice ou du Directeur des ressources humaines de chaque société du Groupe.

Les indicateurs relatifs aux salariés d'Air France-KLM sont reportés en effectifs, sur la base de la relation contractuelle avec l'entité sous laquelle ils sont reportés. Les indicateurs sont analysés à la date de référence, qui est le dernier jour de la période de reporting (31 décembre de l'année), sauf indication contraire.

4.3.1.1 Caractéristiques des salariés Air France-KLM (S1-6)

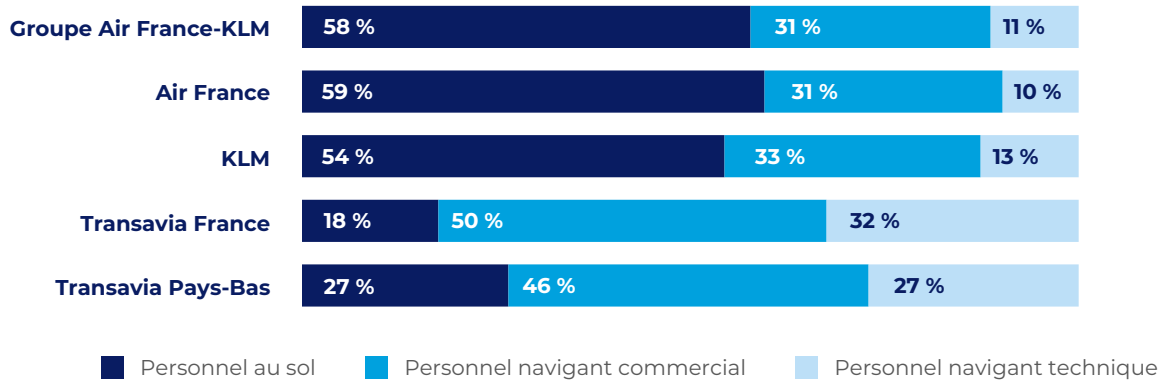
Les caractéristiques des salariés d'Air France-KLM sont détaillées dans les tableaux suivants, présentant le nombre total de salariés avec la répartition pertinente, conformément aux exigences ESRS et aux pratiques courantes de reporting social dans le secteur aérien.

Nombre total de salariés

Les salariés sont les individus qui ont une relation de travail avec Air France-KLM, conformément à la législation ou aux pratiques nationales. Il s'agit de tous les salariés qui travaillent pour l'une des entités consolidées dans l'état de durabilité du Groupe.

Le tableau ci-dessous présente le nombre de salariés, par catégorie de personnel, pour le Groupe et ses quatre principales compagnies aériennes :

Catégorie de personnel	2024				
	Groupe Air France-KLM	Air France	KLM	Transavia France	Transavia Pays-Bas
Personnel au sol	51 626	26 651	15 479	564	754
Personnel navigant commercial	27 289	13 643	9 292	1 589	1 292
Personnel navigant technique	10 194	4 333	3 586	1 035	762
Total	**89 109**	**44 627**	**28 357**	**3 188**	**2 808**



Réconciliation avec les états financiers

Le nombre total de salariés tel que présenté dans l'état de durabilité (reporté en effectif) est rapproché du nombre moyen de salariés présenté dans les états financiers (reporté en équivalent temps plein) dans le tableau ci-dessous :

	2024
Nombre total de salariés à la date de clôture (en effectif)	**89 109**
Différences de périmètre et de méthodologie	(8 379)
Effectifs moyens de la période (en ETP)	**80 730**

Répartition des salariés par région et par pays

Conformément aux exigences de la norme ESRS 2 SBM-1 40 a) iii) et S1-16, et conformément à ses pratiques de gestion, Air France-KLM divulgue le nombre de salariés dans les six zones géographiques où elle opère. Le détail est donné au niveau des pays où le Groupe a un niveau d'emploi significatif, défini comme au moins 10 % du nombre total de salariés, et un minimum de 50 salariés.

Les salariés sont reportés dans le pays où la loi régissant leur contrat de travail est applicable.

En tant que groupe international avec des fonctions centralisées, Air France-KLM ne compte que des effectifs significatifs dans ses deux pays d'origine, la France et les Pays-Bas, qui représentent plus de 90 % du nombre total de salariés. Les 10 % d'effectif restants sont basés dans plus de 100 pays, répartis dans les régions suivantes :

Pays	**2024**
France	48 131
Pays-Bas	32 882
Région	
Europe (hors France et Pays Bas)	2 495
Asie et Moyen Orient	1 786
Amérique du Nord	1 224
Caraïbes et Océan Indien (incluant les territoires d'outre mer de la France et des Pays-Bas)	1 135
Amérique latine et Amérique centrale	813
Afrique	643
Total	**89 109**

Répartition des salariés par type de contrat

Pour la répartition des salariés par type de contrat, une distinction est faite entre les salariés permanents, temporaires et au nombre d'heures non garanti. Les définitions pouvant différer selon les pays, les lois nationales régissant le contrat de travail sont déterminantes.

Type d'emploi	2024					
	Total	%	Femme	Homme	Autre	Non déclaré
Salariés permanents	82 343	92,4 %	37 195	45 146	1	1
Salariés temporaires	6 594	7,4 %	3 330	3 264	–	–
Salariés au nombre d'heures non garanti	172	0,2 %	67	105	–	–
Total	**89 109**	**100,0 %**	**40 592**	**48 515**	**1**	**1**

En 2024, Air France-KLM comptait plus de 92 % de ses salariés en contrat à durée indéterminée, sans différence significative entre femmes et hommes.

Taux de turnover des salariés

Le taux de turnover du personnel est calculé en divisant le nombre de salariés ayant quitté l'entreprise au cours de la période, quelles qu'en soient les raisons, par le nombre total de salariés à la fin de la période de référence.

Turnover des salariés	2024
Nombre de salariés ayant quitté l'entreprise au cours de la période	6 687
Nombre total de salariés en fin de période	89 109
Taux de turnover des salariés	**7,5 %**

Le taux de turnover des salariés d'Air France-KLM s'établit à 7,5 % à fin 2024.

4.3.1.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2)

Pour comprendre comment Air France-KLM engage un dialogue dynamique avec ses parties prenantes, en prenant en compte leurs points de vue à travers de multiples canaux, veuillez vous référer aux informations plus détaillées fournies dans la section 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) ».

4.3.1.3 Dialogue Social

4.3.1.3.1 IRO matériels – Dialogue social (ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Dialogue social avec le personnel Air France-KLM	P: Le dialogue social par l'intermédiaire des instances de représentation a un impact positif sur les conditions de travail du personnel Air France-KLM	OO	R: Risques financiers liés aux négociations d'accords de travail, de conflits sociaux ou de grèves	Court/moyen

Pour plus d'informations concernant l'identification des IROs matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.3.1.3.2 Politiques – Dialogue social (S1-1)

Le Groupe respecte la liberté d'association, le droit à la négociation collective et le droit de tous les salariés de former des syndicats ou d'y adhérer, conformément à la législation locale.

Le Groupe s'efforce de respecter et de promouvoir la déclaration de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux au travail et ses conventions fondamentales.

Les responsables des ressources humaines de chaque entité du Groupe veillent à la promotion du dialogue social.

En outre, le Comité d'entreprise européen du Groupe, réunit les représentants du personnel dont les sièges sociaux ou les entités sont situés dans la Communauté européenne.

La négociation des accords dans les différentes compagnies aériennes du groupe Air France-KLM s'est poursuivie tout au long de l'année 2024, pour répondre aux enjeux de santé, d'inclusion, et de performance économique qui engendrent des besoins de réactivité et de flexibilité.

4.3.1.3.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Dialogue social (S1-2)

Le Groupe communique et négocie activement avec le personnel et leurs représentants afin d'améliorer continuellement les conditions de travail, notamment en élaborant des conventions collectives.

Pour témoigner de l'engagement de la Direction générale à l'égard de ses propres travailleurs, Benjamin Smith (Directeur général d'Air France-KLM), Marjan Rintel (Présidente-Directrice générale de KLM) et Anne Rigail (Directrice générale d'Air France) organisent régulièrement des réunions avec les salariés des différents sites, afin d'engager un dialogue sur les sujets d'actualité.

4.3.1.3.4 Canaux permettant au personnel de faire part de ses préoccupations – Dialogue social (S1-3)

Toutes les compagnies aériennes du Groupe organisent des réunions régulières avec leurs représentants du personnel et leurs comités d'entreprise. Les salariés peuvent s'adresser aux représentants des travailleurs à tout moment et aborder n'importe quel type de préoccupation.

4.3.1.3.5 Cibles – Dialogue social (S1-5)

L'objectif est de maintenir des réunions régulières du Comité d'entreprise au cours de l'année, dans la confiance et le respect mutuels et de continuer à négocier des accords majeurs pour les entreprises du Groupe, couvrant tous les salariés.

4.3.1.3.6 Actions en place ou à venir – Dialogue social (S1-4)

Instances Dialogue social

En 2024, Air France a réalisé deux réunions avec le Comité de Groupe français, deux réunions avec le Comité de Groupe européen, 13 réunions avec le Comité social et économique central (CSEC) et des dizaines de réunions dans les différents établissements.

KLM a organisé 10 réunions avec les comités d'entreprise, quatre réunions de consultation avec d'autres représentants des salariés et 10 réunions avec les comités de santé et de sécurité.

Au total, en 2024, Transavia Pays-Bas a convoqué 12 réunions des comités d'entreprise et quatre des comités d'hygiène et de sécurité et Transavia France, 13 réunions des comités d'entreprise et 12 des comités d'hygiène et de sécurité.

Ces interactions témoignent du dialogue permanent entre l'employeur et les organisations professionnelles, essentiel pour s'adapter aux défis auxquels l'entreprise et le secteur sont confrontés.

Principaux accords

Chez Air France, les négociations salariales avec les syndicats d'Air France ont abouti à un accord en février sur les mesures salariales pour 2024. En matière de partage de la valeur, deux accords de participation et d'intéressement ont été signés en juin.

Suite à l'annonce en octobre 2023 de la réorganisation du réseau domestique, un accord a été signé avec les syndicats de pilotes et avec les syndicats de personnels au sol pour préciser l'accompagnement des salariés.

Par ailleurs, un accord triennal sur la gestion des emplois et des parcours professionnels, ainsi qu'un accord sur les mesures catégorielles pour les personnels au sol ont été signés début 2024, des accords sur les conditions de travail des personnels navigants commerciaux et des pilotes ont été signés respectivement en février 2024 et en octobre 2024.

Fin 2024, des discussions ont été lancées sur l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, les parcours professionnels des représentants du personnel au sol, la qualité de vie et conditions de travail (QVCT) pour le personnel au sol ainsi que le compte épargne temps pour le personnel navigant commercial.

Chez KLM, en 2023, trois accords collectifs de travail ont été signés avec le personnel au sol, le personnel navigant commercial et le personnel navigant technique, incluant une augmentation de salaire sur la période allant de mars 2023 à février 2025. En définissant une augmentation mensuelle minimale, KLM a établi une norme sociale élevée sur le marché néerlandais, permettant aux fonctions opérationnelles dont les salaires sont les plus bas de bénéficier d'une augmentation salariale allant jusqu'à 12,5 % pour 2023, non loin du taux d'inflation.

En outre, ces accords améliorent encore les conditions de travail, avec une politique révisée à l'égard des seniors, des facilités de transport, des compensations pour le travail à domicile et des réglementations concernant les temps de travail et de repos. Toutes ces mesures ont un impact positif sur les salariés du Groupe.

Transavia Pays-Bas a conclu des accords avec les syndicats sur quatre conventions collectives, dont trois ont été renouvelées au second semestre 2024, pour le personnel navigant technique, le personnel navigant commercial et le personnel au sol. Ces accords ont amélioré les salaires et les mesures visant à répondre à la pression du travail et ont continué à prendre des mesures en faveur d'une politique de mobilité durable et d'une convention collective inclusive. Grâce aux accords signés, Transavia Pays-Bas investit dans les conditions d'emploi d'aujourd'hui et de demain.

Transavia France a signé un nouvel accord QVCT (qualité de vie et conditions de travail) en avril 2024, pour l'ensemble des salariés du personnel au sol et du personnel navigant commercial. Transavia a reçu le Trophée du dialogue social de l'ONDS (Observatoire pour un nouveau dialogue social) pour cet accord.

4.3.1.3.7 Indicateurs – Dialogue social (S1-8)

Couverture de la négociation collective et du dialogue social

Le taux de couverture des négociations collectives est un indicateur de la proportion de salariés auxquels s'appliquent une ou plusieurs conventions collectives.

Le taux de couverture de la représentation sur le lieu de travail indique la proportion de salariés qui sont représentés par des représentants syndicaux ou des représentants dûment élus.

Le périmètre du taux de couverture des négociations collectives et du dialogue social couvre les pays de l'EEE dans lesquels le Groupe a une présence significative en matière d'emploi (voir également 4.3.1.1 « Caractéristiques des salariés d'Air France-KLM (S1-6) – Effectifs par pays) ».

Les taux de couverture sont calculés en divisant le nombre de salariés couverts par le nombre total de salariés du groupe Air France-KLM.

Les tableaux suivants présentent, pour le premier, les taux de couverture pour tous les salariés et répartis par catégorie de personnel de l'ensemble du Groupe, pour le deuxième, les taux de couverture de l'ensemble des salariés pour la France et les Pays-Bas :

Catégorie de personnel	Couverture des négociations collectives Salariés	Dialogue social Représentation sur le lieu de travail
Personnel au sol	98,6 %	99,8 %
Personnel navigant commercial	100,0 %	100,0 %
Personnel navigant technique	100,0 %	100,0 %
Total	**99,3 %**	**99,9 %**

Taux de couverture	Couverture des négociations collectives Salariés – EEE	Dialogue social Représentation sur le lieu de travail – EEE
	France	France
80-100%	Netherlands	Netherlands

Le taux de couverture globale des négociations collectives est de 99,3 %, et la proportion du total des salariés représentés par des délégués du personnel est de 99,9 %.

4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM

4.3.1.4.1 IRO matériels – Conditions de travail (ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Conditions de travail du personnel Air France-KLM	P: Les conditions d'emploi favorables et protectrices ont un impact positif sur les conditions de vie du personnel Air France-KLM	OO	R: Risques financiers liés à une faible satisfaction du personnel entraînant une augmentation des frais de personnel, de l'absentéisme ou de la rotation du personnel	Court/moyen
	N: L'équilibre vie privée / vie professionnelle et du personnel Air France-KLM pourrait être impacté par des horaires de travail décalés			
	N: Le personnel Air France-KLM pourrait être exposé à des risques physiques sur son lieu de travail			

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.3.1.4.2 Politiques – Conditions de travail (S1-1)

Pour le groupe Air France-KLM, les conditions de travail sont une priorité majeure sur laquelle il ne peut y avoir de compromis.

Toute personne travaillant pour ou avec le groupe Air France-KLM a droit à un environnement de travail sain et sûr qui prend en compte son bien-être physique et mental.

En outre, l'expérience salarié est un élément clé de sa stratégie en matière de ressources humaines et un pilier de sa stratégie de développement durable. « Notre personnel est à l'origine de l'expérience de nos clients » et c'est grâce à cette politique que l'entreprise peut surpasser ses concurrents. La feuille de route (« *Flight Plan* ») définissant les priorités stratégiques vise à motiver les salariés au moyen de plans d'action définis.

4.3.1.4.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Conditions de travail (S1-2)

Santé et sécurité

Au sein d'Air France, les directions Santé et Qualité de Vie au Travail et Multi-Risques sont chargées de piloter et d'animer les réseaux Santé, Sécurité et Qualité de Vie au Travail. Ces Directions sont représentées dans toutes les unités opérationnelles de la compagnie, ce qui permet un déploiement coordonné de la politique, des actions et des objectifs. L'analyse des accidents permet d'ajuster la politique et les actions visant à protéger la santé et la sécurité des personnes. Le suivi des indicateurs permet d'assurer l'adaptation continue des initiatives.

À Air France, un réseau d'acteurs engagés présent sur site, composé de médecins, psychiatres, infirmiers, assistants sociaux, préventeurs et conseillers en santé, sécurité et qualité de vie au travail, accompagne les salariés et veille à leur bien-être et à leur santé au travail dans toutes les entités de l'entreprise. Ils sont les personnes à contacter lorsqu'un salarié souhaite exprimer une préoccupation concernant la santé et la sécurité en général. Ils sont également compétents pour faire face à une situation potentiellement préjudiciable ou à une question liée aux horaires décalés.

Air France met en œuvre plusieurs initiatives pour surveiller la santé mentale de ses salariés travaillant sous pression et/ou à domicile. Chaque mois, un échantillon de 1 000 salariés est interrogé pour évaluer leur niveau de stress, de dépression et d'anxiété. Cet observatoire des risques psychosociaux est géré par la médecine du travail et les résultats de l'enquête sont partagés avec le Comité exécutif et le Comité central de santé, ce qui conduit à la mise en œuvre de plans d'action spécifiques.

KLM a mis en place un système central de gestion de la santé en 2024. Ce système crée une stratégie globale et coordonnée pour promouvoir un environnement de travail sain et sûr, avec des représentants des ressources humaines, de la Direction des ressources humaines et de la Direction de la santé, le Centre d'expertise santé, le département sécurité et les services de santé de KLM qui travaillent ensemble pour optimiser l'employabilité durable, prévenir les congés de maladie et traiter l'absentéisme à un stade précoce.

En 2024, KLM a élargi son portail MyHealth, qui propose plus de 110 interventions de santé de haute qualité axées sur sept thèmes de santé. Ces thèmes comprennent la vitalité, le bien-être physique, la dépendance, la nutrition, le bien-être social, le bien-être mental et le sommeil. Les interventions vont des activités de remise en forme et des espaces de travail ergonomiques aux cours (en ligne) sur la gestion du stress et la pleine conscience, en passant par l'accès à des services de conseil. Avec l'ajout de nouvelles interventions de haute qualité, le portail offre désormais une gamme encore plus complète de soutien aux salariés.

Qualité de vie au travail

Le Groupe s'engage à fournir une flexibilité par catégorie de personnel, en cohérence avec les contraintes de l'entreprise, avec une offre diversifiée et régulièrement évolutive d'organisation du travail : jours de congés annuels supplémentaires par rapport aux droits légaux ; année supplémentaire de congé parental possible à Air France, par rapport aux lois applicables ; flexibilité sur les heures de travail (pendant la vie professionnelle et aussi les années précédant la retraite) ; possibilité de télétravail pour les postes éligibles.

Chez Air France, sur une *Learning Channel* dédiée lancée à l'été 2022, des contenus de formation sont proposés pour prévenir les risques psychosociaux, les conduites addictives, les incivilités, le harcèlement et les comportements sexistes, organiser le télétravail, gérer l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée et connaître le droit à la déconnexion. Des vidéos, des fiches pratiques et des cours interactifs sont disponibles. Cette bibliothèque numérique de formation encourage chaque salarié à être acteur de la santé et de la qualité de vie au travail.

Engagement des salariés

Tout au long de l'année, les entités et les divisions du Groupe ont organisé de nombreux événements à l'intention des salariés afin de favoriser leur engagement. Ces événements étaient interactifs et informatifs afin de promouvoir les échanges entre les salariés. Les membres du Comité exécutif ont fréquemment organisé des webcasts afin d'entrer en contact avec le personnel, de le tenir informé des développements pertinents et d'être disponibles pour répondre à ses questions. En outre, les départements des ressources humaines ont multiplié les points de contact avec les salariés et les cadres.

Pour mesurer le niveau d'engagement des salariés, Air France, KLM et Transavia (France et Pays-Bas) utilisent l'*Employee Promoter Score* (EPS), l'équivalent interne du *Net Promoter Score* qui mesure le niveau de satisfaction des clients. Dans les trois compagnies, une sélection aléatoire de salariés est régulièrement interrogée pour savoir s'ils recommanderaient Air France, KLM ou Transavia en tant qu'employeurs à leurs amis et à leur famille. Cette méthode permet (théoriquement) à tous les salariés de s'exprimer environ deux fois par an et les résultats sont communiqués à l'ensemble du personnel.

4.3.1.4.4 Canaux permettant au personnel de faire part de ses préoccupations – Conditions de travail (S1-3)

Santé et sécurité

Depuis 2021, Air France propose au personnel confronté à des difficultés personnelles ou professionnelles un programme de soutien et de conseil psychologique totalement anonyme et confidentiel avec un numéro d'appel 24h/24 et 7j/7 (d'une société extérieure). Une plateforme numérique est également disponible sur ordinateur, tablette et téléphone portable pour une mise en relation rapide avec un psychologue ou un accès à des informations sur la santé psychologique. De plus, en 2024, un nouveau psychiatre Air France a été embauché (passant de deux à trois psychiatres Air France) spécialisé dans les addictions.

Un dispositif d'écoute dédié aux pilotes et au personnel de cabine a été mis en place en 2021 : le *Critical Incident Response Program* facilite le retour au fonctionnement nominal des personnes ayant vécu des incidents critiques dans le cadre de leur mission. Un programme dédié s'appuyant sur le soutien par les pairs avec des salariés spécifiquement formés est disponible pour les personnels navigants en situation de fragilité professionnelle.

L'association « Amitié Entraide d'Air France » (AEAF) aide les salariés en situation difficile du fait d'une addiction (alcool ou autres drogues).

Les experts en santé des lignes commerciales de KLM jouent un rôle crucial dans l'identification des problèmes de santé. Ils conseillent et créent des programmes de santé personnalisés, spécifiquement conçus ou adaptés pour répondre aux besoins, aux préférences et aux spécifications de l'entreprise. Ils fournissent des informations sur les problèmes de santé des différents groupes cibles, suivent les tendances émergentes en matière de santé et d'absentéisme et aident les entreprises à prendre des décisions éclairées en matière d'employabilité durable.

Qualité de vie au travail

Tous les travailleurs qui souhaitent faire part de leurs préoccupations concernant la qualité de vie au travail peuvent s'adresser à leurs supérieurs et/ou aux responsables de la prévention et/ou aux conseillers en matière de santé, de sécurité et de qualité de vie au travail, qui sont chargés d'apporter leur soutien et leur attention au bien-être et à la santé sur le lieu de travail, dans toutes les entités de l'entreprise (voir section 4.4.1.3 « Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4)) ».

4.3.1.4.5 Cibles – Conditions de travail (S1-5)

Santé et sécurité

Sur une base annuelle, Air France-KLM mesure et reporte les indicateurs relatifs à la santé et à la sécurité au travail : absentéisme, nombre d'accidents du travail, taux de fréquence et taux de gravité des accidents du travail (voir section « Santé et sécurité (S1-14)) ». L'objectif est de maintenir les taux les plus bas possibles.

Qualité de vie au travail

Plus que jamais, la stratégie commune à tous les métiers du groupe Air France-KLM reste de favoriser l'engagement et la motivation des salariés, en leur offrant des conditions de travail qui leur permettent de remplir efficacement leur mission professionnelle, qu'ils travaillent en horaires décalés ou réguliers, et de contribuer ainsi à la performance du Groupe.

Engagement des salariés

Chacun est responsable de la création d'une culture et d'un environnement dans lesquels chaque collègue se sent à l'aise et est soutenu de la bonne manière pour faire la différence. L'engagement des salariés est piloté dans toutes les équipes des différentes entités des entreprises du Groupe.

L'engagement des salariés étant un atout essentiel pour la performance du Groupe, l'accent est mis sur le redressement de l'EPS à long terme. Au niveau du Groupe, l'EPS consolidé a connu une baisse globale entre 2020 et la mi-2022 et a amorcé une tendance à la reprise depuis l'été 2022, sans toutefois atteindre son niveau d'avant la crise Covid.

En outre, le score EPS est pris en compte dans l'évaluation annuelle d'un certain nombre de cadres, y compris l'encadrement supérieur.

4.3.1.4.6 Actions en place ou à venir – Conditions de travail (S1-4)

Santé et sécurité

Air France-KLM adapte et enrichit en permanence ses actions de prévention en matière de santé et de sécurité.

En 2024, Air France et ses équipes médicales ont poursuivi l'intensification des campagnes de prévention pour la santé des salariés, grâce au financement de la mutuelle d'Air France (MNPAF) et du « Fonds d'action sociale prévoyance ». Ce fonds, en collaboration avec la caisse de prévoyance AXA, a financé l'achat d'appareils pour les services médicaux d'Air France : tonomètre à rebond pour le dépistage du glaucome, tympanomètres, électrocardiographe (tous les services médicaux d'Air France en sont désormais équipés), Tremoflo pour le dépistage de la broncho-pneumopathie chronique obstructive (BPCO), pour n'en citer que quelques-uns. Ces nouveaux appareils renforceront encore les actions de prévention.

Pour améliorer la santé, développer la prévention et réduire les absences de longue durée, KLM propose des bilans de santé réguliers à ses salariés par le biais d'une enquête de vitalité personnelle appelée « My Vitality Check » et d'un examen médical préventif (PME).

Par ailleurs, au sein du Groupe, les initiatives de promotion de l'activité physique et/ou sportive sont nombreuses et variées.

À Air France, la promotion des activités sportives est assurée par les CSE (Comités sociaux et économiques).

KLM promeut le sport via les canaux de communication traditionnels (par exemple NewsApp, My Health) et organise également des événements sportifs pour ses salariés, par exemple un camp d'entraînement le jour de la fête du roi, un tournoi de football pour les équipes des opérations aériennes ou le cinquième *KLM Urban Trail* à Utrecht.

KLM a organisé une semaine de la vitalité à l'échelle de la compagnie en septembre 2024 pour sensibiliser les salariés à leur santé et à leur bien-être, principalement par le biais d'activités en ligne. Des ateliers, des webinaires et des défis portent sur des sujets tels que l'exercice, l'alimentation saine, la relaxation et la gestion du stress. En participant en ligne, les salariés peuvent facilement s'engager à stimuler leur vitalité, tant au travail qu'à la maison.

Transavia Pays-Bas a sensibilisé le public lors de la Semaine de la vitalité en septembre 2024. En outre, des membres de l'équipe de santé ont participé à deux événements d'équipage en juin et en novembre, au cours desquels les offres de Transavia liées à des thèmes de bien-être tels que le sommeil, la nutrition, la santé mentale et le bien-être physique ont été mises en évidence.

Qualité de vie sur le lieu de travail

Le Groupe s'engage à fournir autant de flexibilité que possible par catégorie de personnel, en cohérence avec les contraintes de l'entreprise, avec une offre diversifiée d'arrangements de flexibilité au travail, régulièrement évolutive.

Air France et KLM offrent toutes deux la possibilité aux salariés dont le poste est éligible de travailler à domicile.

En juin 2024, année des Jeux Olympiques, Air France a organisé la Semaine de la qualité de vie au travail, avec des ateliers conçus et animés par des infirmières en santé au travail sur des thèmes variés (sommeil, bilan de santé, exercices cardiovasculaires, sport, test de matériel sportif, etc.), un parcours expérimental sur les effets de l'alcool et des substances illicites sur la motricité et la capacité d'attention et des menus sains dans les restaurants d'entreprise. Suite à cette semaine, des forums itinérants ont été organisés tout au long de l'année sur plusieurs sites de l'entreprise.

En 2024, Transavia Pays-Bas a évalué la méthode de travail hybride 2-3-2 introduite en 2022 dans l'organisation des bureaux pour tous les salariés qui ne travaillent pas sur des postes ou au sein d'équipes opérationnelles et qui, en fonction des exigences de leur poste, travaillent (aussi) à domicile. Le personnel de bureau apprécie grandement la possibilité de travailler au bureau et à domicile. Cela contribue à un bon équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

Engagement des salariés

Le plan d'actionnariat « *Partners for the Future* » du groupe Air France-KLM, déployé fin 2023, a constitué une étape solide dans l'alignement de toutes les équipes vers l'amélioration de la performance et la création de valeur à long terme. Il a attiré 17 000 participants dans 19 pays, signe d'un fort engagement, car cela représente environ 22 % de l'effectif total du Groupe, pour une souscription totale de plus de 46 millions d'euros.

Par ailleurs, une feuille de route complète a été élaborée afin d'améliorer l'EPS *(Employee Promoter Score)*.

L'implication des salariés d'Air France dans l'initiative « Mon engagement citoyen » est toujours forte. Depuis son lancement, 5 312 salariés d'Air France se sont inscrits sur la plateforme « Mon Engagement citoyen », témoignant de l'intérêt suscité. Au total, plus de 1 600 salariés ont relevé au moins un défi ou réalisé une action volontaire (pendant ou en dehors du temps de travail).

Les Jeux Olympiques et Paralympiques, organisés à Paris durant l'été 2024, ont représenté l'opportunité pour Air France de partager une communication régulière auprès des salariés afin de mettre en avant l'expertise et la fierté de ses métiers. Ces communications ont également porté sur la promotion des sujets liés à la diversité et à l'inclusion (D&I). 1 000 places ont été offertes aux salariés pour assister aux compétitions et cérémonies, prouvant que ces événements sportifs peuvent aussi fédérer les équipes.

Air France met régulièrement à jour son enquête EPS afin d'interroger les salariés sur différentes questions permettant de comprendre leurs attentes. Les managers sont fortement encouragés à être à l'écoute des spécificités et des besoins locaux. Ils disposent de ressources pour trouver des solutions aux problèmes locaux soulevés par les salariés, pour co-construire ensemble l'amélioration et le suivi des irritants sur le terrain (disponibilité du matériel informatique, problèmes immobiliers, etc.), l'amélioration des conditions de travail (réduction des dispenses cabines, etc.), l'organisation de moments de convivialité ou de célébration, etc. Un budget dédié est mis à la disposition des managers afin d'agir sur le renforcement de la cohésion des équipes.

En juin 2024, KLM a complété la mesure hebdomadaire de l'EPS par « KLM Connect ». KLM Connect reste une enquête hebdomadaire qui mesure l'engagement des salariés, tout en suivant les progrès réalisés sur les priorités identifiées dans l'enquête de 2023, auprès des salariés, tant au niveau de KLM que des divisions. KLM Connect comprend environ 15 questions. Cela permet de suivre les progrès entre les enquêtes bisannuelles et de s'assurer que des améliorations continues sont apportées. Les résultats de KLM Connect sont accessibles via le tableau de bord de KLM Connect dans Qualtrics. Tous les partenaires commerciaux des RH, les responsables de l'engagement et les partenaires commerciaux de la communication ont accès à ce tableau de bord et peuvent partager les résultats des divisions au sein de leurs équipes respectives.

En plus de l'enquête bisannuelle sur l'engagement des salariés et de l'enquête hebdomadaire KLM Connect, une enquête d'intégration a été introduite en janvier 2024. Cette enquête est envoyée à tous les nouveaux salariés de KLM à leur 5^{e} et 90^{e} jour de travail. Elle permet d'évaluer la façon dont les nouveaux salariés perçoivent leur expérience d'intégration et d'identifier les points à améliorer.

À partir de novembre 2024, KLM lancera également une enquête sur les départs. Cette enquête permettra de recueillir des informations sur les raisons pour lesquelles les salariés quittent KLM, ce qui aidera la compagnie à identifier les possibilités d'améliorer la fidélisation. À partir de décembre 2024, les responsables de l'engagement recevront des comptes dans Qualtrics pour envoyer des enquêtes spécifiques aux divisions. Ces enquêtes permettront de recueillir des informations plus approfondies sur des sujets pertinents pour leur division et de mieux comprendre leurs facteurs d'engagement. Une boîte à outils de communication a été créée pour aider chaque division à maintenir une communication régulière.

Chez Transavia France, les résultats de l'indice d'expérience salarié démontrent une satisfaction globale des salariés, notamment sur le projet d'entreprise (contexte de croissance et de transformation), la fierté de travailler pour Transavia, l'ambiance de travail, les missions et les responsabilités. En conséquence, Transavia poursuit ses actions autour de la qualité de vie et des conditions de travail (signature d'un accord en avril 2024, récompensé par le Prix du dialogue social la même année), de la structuration des équipes et de la fidélisation et du développement des talents.

4.3.1.4.7 Indicateurs – Conditions de travail (S1-10, S1-16, S1-14)

Salaires décents (S1-10)

Air France-KLM respecte les lois sur le salaire minimum dans tous les pays où elle opère. Cela garantit que tous les salariés reçoivent au moins le salaire minimum légal.

L'entreprise adhère aux normes et réglementations en vigueur en matière d'emploi qui régissent les horaires de travail, les heures supplémentaires et d'autres questions liées aux salaires. Air France-KLM applique une stratégie salariale adéquate en équilibrant l'équité interne, la compétitivité du marché, la conformité réglementaire et les avantages supplémentaires.

Ratio de rémunération totale (S1-16)

Ratio de rémunération totale annuelle

Le ratio de rémunération totale annuelle est calculé sur les médianes des rémunérations totales annuelles des salariés d'Air France, de KLM et de la Holding Air France-KLM, travaillant en France et aux Pays-Bas.

Les médianes sont ensuite calculées en fonction du nombre relatif de salariés de ces entités.

Le ratio de rémunération totale annuelle d'Air France-KLM est présenté dans le tableau ci-dessous :

	2024
Ratio de rémunération annuelle totale	**56**

Le ratio de rémunération totale annuelle entre l'individu le mieux payé et le niveau de rémunération médian est de 56 pour l'année 2024.

Santé et sécurité (S1-14)

Système de gestion de la santé et de la sécurité

La définition d'un système de gestion de la santé et de la sécurité est soumise à des exigences légales locales et/ou à des normes ou lignes directrices reconnues.

Décès

Les décès sont signalés lorsqu'ils sont liés au travail des salariés, dans les limites fixées par les règles nationales, locales ou conventionnelles applicables.

Accidents

Les accidents du travail sont définis selon les règles nationales, locales ou conventionnelles applicables aux salariés. Le taux d'accidents du travail est calculé comme un ratio d'accident pour un million d'heures travaillées (suivant les indications disponibles dans la norme ESRS S1-14 AR 89).

Le total des heures travaillées est calculé sur la base du temps de travail réel et, lorsque les données ne sont pas disponibles, sur la meilleure estimation basée sur le temps de travail contractuel après déduction des congés payés ou des absences (suivant les indications disponibles dans la norme ESRS S1-14 AR 90).

Santé et sécurité	2024
Pourcentage de salariés couverts par un système de gestion santé et sécurité au travail	95,6 %
Nombre de décès	2
Nombre d'accidents du travail comptabilisables	4146
Taux d'accidents du travail comptabilisables (pour un million d'heures travaillées)	34,6

Employee Promoter Score (EPS)

L'EPS est la note attribuée à Air France, Transavia France et KLM en leur qualité d'employeurs par leurs salariés.

Cet indicateur est mesuré de manière hebdomadaire, auprès d'un échantillon aléatoire de salariés sous la forme d'une question envoyée par mail : « Quelle est la probabilité que vous recommandiez Air France-KLM comme employeur à vos amis et à votre famille ? », sur une échelle de 0 à 10. L'EPS correspond à la différence entre le pourcentage de salariés promoteurs (score de 8 à 10) de la marque employeur et le pourcentage de détracteurs (scores de 0 à 5).

Le périmètre de l'EPS concerne les salariés sous contrat français ou néerlandais d'Air France, Transavia France et KLM.

L'indicateur mesuré est la variation annuelle de l'EPS consolidé.

L'évolution annuelle de l'EPS d'Air France-KLM est reportée dans le tableau ci-dessous :

Employee Promoter Score (EPS)	2024
Variation annuelle de l'EPS	+27,9 %

En 2024, l'EPS d'Air France-KLM a augmenté de 27,9 %.

4.3.1.5 Diversité, Équité et Inclusion

4.3.1.5.1 IRO matériels – Diversité, Équité et Inclusion (ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Diversité, équité et inclusion	N: Le personnel Air France-KLM pourrait être victime de toutes sortes de discriminations à l'embauche et dans l'évolution de sa carrière	OO	R: Risques financiers liés à la détérioration de la réputation de l'entreprise du fait de pratiques discriminatoires et à l'augmentation des frais de personnel	Court/moyen/long
			O: Opportunité financière liée à la diversité et à l'inclusion favorisant l'innovation et des pratiques de management diversifiées	

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.3.1.5.2 Politiques – Diversité, Équité et Inclusion (S1-1)

Culture de la diversité et de l'inclusion (D&I)

En tant que signataire du Pacte mondial des Nations Unies, Air France-KLM s'engage à respecter les principes universels relatifs au respect des droits de l'Homme.

Dans les Principes d'Air France-KLM, le Groupe affirme son engagement à favoriser un climat de confiance et de respect mutuel dans un environnement de travail où aucune forme de discrimination, de micro-agression ou de harcèlement n'est tolérée. Diverses initiatives ont été mises en œuvre dans les compagnies aériennes pour soutenir cet engagement.

L'engagement fort d'Air France dans de nombreuses actions en faveur de la diversité et de l'inclusion se traduit dans sa politique contractuelle : 12e accord triennal sur l'emploi et le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap et 6e accord professionnel triennal sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et leurs résultats concrets. Ces actions sont au cœur des valeurs de l'entreprise et font l'objet d'un travail quotidien des équipes et d'une dynamique d'amélioration continue.

Air France s'est saisie du sujet de la prévention du sexisme dès 2018 en adhérant à la démarche « Stop au sexisme ordinaire en entreprise » (#StOpE) et en signant la Charte Stop Sexisme. Transavia France a également rejoint la démarche en 2021. Cette même année entrait en vigueur en France la loi Rixain qui comporte plusieurs mesures visant à une plus grande égalité entre les femmes et les hommes dans les entreprises de plus de 1 000 salariés. Air France se conforme à cette loi et calcule et publie, chaque année, les écarts éventuels de représentation entre les femmes et les hommes parmi ces cadres dirigeants et les membres de ces instances dirigeantes.

En 2019, la Directrice générale d'Air France, Anne Rigail, a signé la Charte d'engagement LGBT+ de l'association L'Autre Cercle.

En 2020, Air France et les syndicats ont signé un accord pour « agir et prévenir la violence et le harcèlement sur le lieu de travail » et depuis lors, les actions et les résultats ont été régulièrement suivis avec les organisations professionnelles.

La charte « *Talent to the Top* », signée par la Présidente-Directrice générale de KLM en mars 2019, contient des lignes directrices et des accords clairs qui aident KLM à travailler de manière ciblée pour obtenir des résultats durables et efficaces, en améliorant l'égalité entre les hommes et les femmes, avec un suivi des progrès autour de critères définis et un programme de mentorat croisé inter-entreprises pour les femmes. KLM reste affiliée à *Talent to the Top* et participe à son programme annuel de mentorat et de tutorat.

En signant la déclaration d'Amsterdam de *Workplace Pride* en 2021, KLM s'est engagée à développer un environnement de travail où l'ouverture et l'égalité sont fondamentales et où il existe une conscience explicite de la diversité, de l'inclusion et de la communauté LGBTIQ+.

Chez KLM, conformément à la loi néerlandaise, tous les salariés ont les mêmes droits sur le lieu de travail. Il est interdit de faire des différences entre les salariés sur la base d'un handicap ou d'une maladie chronique.

Au début de l'année 2022, la loi sur l'équilibre entre les genres *(Gender Balance Act)* est entrée en vigueur aux Pays-Bas et le Conseil économique et social néerlandais (SER) veille désormais à son respect. Cette loi sur l'équilibre entre les genres fournit des directives strictes pour :

- un quota d'au moins un tiers d'hommes et un tiers de femmes au sein des Conseils de surveillance des sociétés néerlandaises cotées en bourse. Cette règle ne s'applique pas à KLM, mais cette dernière a décidé de se conformer volontairement au Code néerlandais de gouvernance d'entreprise ;
- un objectif autodéterminé et une obligation d'information pour les « grandes » entités, applicables à KLM. Un objectif approprié et ambitieux a été fixé pour promouvoir la diversité des genres au sein du Conseil d'administration et du Conseil de surveillance de KLM, ainsi que pour la population exécutive. Chaque année, KLM doit rendre compte de la mise en œuvre et des progrès réalisés au SER.

4.3.1.5.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Diversité, Équité et Inclusion (S1-2)

L'amélioration de la diversité et de l'inclusion est une évolution au cours de laquelle le Groupe porte une attention constante à la manière dont ses salariés vivent cette transformation culturelle. L'évolution de leur perception de leur propre inclusion au sein de leurs équipes guidera le Groupe sur la voie à suivre. À l'issue de sa première enquête sur la diversité et l'inclusion, 76 % des personnes interrogées se sont déclarées d'accord avec l'affirmation suivante : « Je me sens bienvenu(e) et inclus(e) au sein de mon équipe ».

Les priorités du Groupe sont basées sur les besoins des parties prenantes, les points d'amélioration et les bonnes pratiques externes et concernent principalement les dimensions du leadership, de la culture et de la mesure. Les résultats ont été analysés au début de l'année 2022, ce qui a permis d'obtenir des informations approfondies sur la perception des salariés en matière de D&I; ils constituent désormais des éléments reconnus de la base de référence du Groupe.

Air France, consciente de sa responsabilité sociale et sociétale en tant que premier employeur privé de la région Île-de-France, se mobilise à tous les niveaux pour lutter contre toutes les formes de discrimination et promouvoir l'égalité des chances, l'équité et l'inclusion pour l'ensemble du personnel. La compagnie aérienne est soutenue par une équipe D&I centralisée qui définit les orientations, lance les actions et interagit étroitement avec tous les niveaux de management pour incarner le changement et le rendre tangible dans tous les domaines de l'entreprise.

KLM a également une importante responsabilité sociale et sociétale, étant l'un des plus gros employeurs des Pays-Bas. La compagnie aérienne dispose d'un cercle D&I chargé de définir la stratégie et de garantir la qualité globale et l'exécution de la feuille de route. Un écosystème D&I indépendant a été mis en place, avec un responsable central du programme D&I, des représentants des différentes activités, des responsables D&I ainsi que des groupes de ressources du réseau d'employés (ERG) qui fournissent des informations sur les groupes sous-représentés, augmentent la prise de conscience et améliorent les discussions.

4.3.1.5.4 Canaux permettant aux salariés de faire part de leurs préoccupations – Diversité, Équité et Inclusion (S1-3)

Le Groupe applique une politique de tolérance zéro à l'égard de toute forme de discrimination et de traitement inéquitable. Il s'engage à accroître la sensibilisation à la protection et à améliorer les mesures de prévention.

Une procédure d'alerte est disponible, offrant à tout salarié des entités françaises du Groupe la possibilité de signaler (via une plateforme dédiée) toute information relative à des violations ou des violations potentielles, des lois et règlements applicables ou, plus généralement, toute situation contraire à nos valeurs et à notre règlement intérieur (qui peut concerner tout type de discrimination ou de harcèlement, de sexisme, de racisme, d'âgisme, ou autre situation).

Depuis 2021, Air France propose aux personnels confrontés à des difficultés personnelles ou professionnelles un programme de soutien et de conseil psychologique totalement anonyme et confidentiel avec un numéro d'appel 24h/24 et 7j/7. Une plateforme numérique est également disponible sur ordinateur, tablette et téléphone portable pour une mise en relation rapide avec un psychologue ou un accès à des informations sur la santé psychologique.

Chez KLM, une procédure de traitement des plaintes pour comportement inapproprié (qui peut concerner tout type de discrimination ou de harcèlement, de sexisme, de racisme, d'âgisme...) a été mise en place avec un groupe de conseillers confidentiels qualifiés et un Comité de plaintes. Ils offrent aux salariés une consultation indépendante, des conseils sur la manière de gérer les comportements inappropriés et une assistance pour le dépôt de rapports ou de plaintes.

Une gamme d'options de formation est disponible, depuis les ateliers de développement d'équipe jusqu'aux interventions en cas de problèmes graves au sein des équipes. La Direction peut également faire appel à des experts externes ou demander une médiation. Les experts du service social de l'entreprise restent disponibles pour toute forme de soutien psychologique.

4.3.1.5.5 Cibles – Diversité, Équité et Inclusion (S1-5)

Air France-KLM est convaincue qu'une main-d'œuvre diversifiée et inclusive a un impact positif sur la performance de l'organisation, en attirant plus de talents et en étant plus orientée vers le client, en ayant des niveaux plus élevés d'engagement des salariés, en prenant de meilleures décisions et en étant plus innovante et créative. Ainsi, le Groupe continue de soutenir toutes les formes d'action visant à encourager l'égalité des chances, l'égalité entre les hommes et les femmes, les LGBTIQ+ et les groupes sous-représentés, l'intégration professionnelle des jeunes, la transmission des connaissances et des compétences et le maintien de l'emploi et le recrutement des personnes en situation de handicap.

Sur la base des évaluations internes réalisées en septembre 2021, la feuille de route a été élaborée pour poursuivre le déploiement de la diversité et de l'inclusion. Les évaluations ont été alignées. L'objectif était d'améliorer et d'encourager une culture et un leadership inclusifs, de consolider l'approche de la lutte contre toutes les formes de discrimination et d'inégalité, de rendre nos progrès plus mesurables sur la base de données pertinentes, d'informations et de bonnes pratiques. Le développement de cette culture d'intégration est mis en œuvre à travers les principales étapes du parcours du salariéé, telles que le recrutement et l'évolution de sa carrière.

Air France-KLM s'est fixée comme objectif à long terme d'atteindre la parité entre les hommes et les femmes au sein du Comité exécutif du Groupe et parmi les 10 % de cadres les plus élevés.

En outre, parallèlement à la réalisation par les entités françaises de leurs objectifs de diversité dans les délais fixés par la loi française, des objectifs à moyen terme d'un minimum de 40 % de femmes au sein du Comité exécutif du Groupe et de 40 % des 10 % de postes de direction les plus élevés occupés par des femmes d'ici à 2030 ont également été fixés par le Conseil d'administration.

Air France s'engage à recruter au moins 50 personnes en situation de handicap sur la période 2024-2026 et mène environ 250 actions par an pour maintenir les personnes en situation de handicap dans l'emploi.

KLM s'engage également en faveur de la diversité des genres et de l'égalité des chances pour tous ses salariés. Pour ce faire, KLM avait développé des objectifs de diversité et d'inclusion en matière de genre au sein du Conseil de surveillance et du Directoire, qui ont été atteints en 2024, avec une représentation féminine de 33,3 % au sein du Conseil de surveillance et de 40 % au sein du Directoire. Pour 2025, KLM a formulé de nouveaux objectifs pour la population dirigeante et travaille en permanence sur ses politiques pour atteindre et maintenir ces objectifs .

4.3.1.5.6 Actions en place ou à venir – Diversité, Équité et Inclusion (S1-4)

Comme évoqué, le Groupe applique une politique de tolérance zéro à l'égard de toute forme de discrimination et de traitement inéquitable. Les brimades, le harcèlement et tout autre comportement préjudiciable découlant de la discrimination n'ont pas leur place au sein du Groupe et de sa culture d'entreprise. Nous ne tolérons aucune forme de harcèlement, qu'il soit de nature sexuelle, verbale, physique ou psychologique.

Pour ancrer la diversité et l'inclusion dans la vie quotidienne des salariés et des équipes au sein de l'entreprise, la première étape du plan pluriannuel a été la sensibilisation sur le sujet, le partage de notre ambition et la compréhension profonde de notre point de départ. Conformément à ce plan, les plateformes d'apprentissage couvrent désormais des sujets tels que les préjugés et les biais dans le recrutement (préjugés inconscients et moyens d'éliminer les barrières structurelles et les préjugés systématiques), la diversité des religions au sein des entreprises, la discrimination, le racisme, les troubles psychologiques, la sensibilité organisationnelle et les micro-agressions.

Air France-KLM lutte également contre les discriminations liées à l'orientation sexuelle et à l'identité de genre dans le cadre professionnel. Favoriser un environnement de travail inclusif dans lequel tous les salariés peuvent être eux-mêmes représente un engagement fort de l'entreprise.

Les compagnies aériennes du groupe Air France-KLM sont actives dans la promotion des vocations aéronautiques pour les femmes. Air France-KLM est membre de l'initiative mondiale « 25by2025 » menée par l'Association internationale du transport aérien (IATA) pour renforcer la diversité, l'équité et l'inclusion dans l'industrie de l'aviation. Créée en 2019, 25by2025 met l'accent sur l'importance d'adopter les meilleures pratiques pour favoriser une plus grande diversité et inclusion et un meilleur équilibre entre les genres dans le secteur de l'aviation.

Un plan d'action a été déployé avec un accent plus fort sur les carrières et la promotion des profils féminins à tous les niveaux de management. En outre, en 2024, le projet sur l'égalité salariale a été lancé par le Groupe et sera renforcé.

Depuis 2021, Air France organise des évènements autour de la diversité tels que des webinaires, forums, expositions et challenges qui rappellent les ambitions de l'entreprise en matière de diversité et explorent le sujet. La participation aux fresques de la diversité est proposée aux salariés, un atelier d'intelligence collective pour sensibiliser et questionner sur les enjeux de la discrimination et de l'inclusion au sein des organisations. 300 personnes ont suivi cette fresque en 2024.

En 2023, Air France a lancé une formation en ligne sur le thème « Prévenir et combattre le sexisme ordinaire au travail » pour comprendre ce qu'est le sexisme ordinaire au travail, comment il se manifeste et comment y réagir. En outre, Air France a réalisé un webinaire intitulé « Démasquer le sexisme au travail ». Depuis 2022, un livret « Prévenir et agir contre les violences et le harcèlement sexuel et moral au travail » est disponible suite à la réaffirmation du principe de tolérance zéro par le Comité exécutif d'Air France.

Afin d'intensifier notre politique de tolérance zéro à l'égard du harcèlement et du sexisme potentiels, nos processus et procédures seront renforcés en 2025, notamment avec l'aide d'experts externes et feront l'objet d'un suivi spécifique au niveau de la Direction générale.

Parce que les violences faites aux femmes dans la sphère privée ont également un impact sur la vie professionnelle (stress, absentéisme, isolement, etc.), Air France s'engage à prévenir, aider à comprendre et accompagner les victimes de violences conjugales. En 2022, Air France a rejoint le réseau « One in 3 Women », premier réseau européen d'entreprises engagées dans la lutte contre les violences faites aux femmes. Cela se traduit par l'organisation de quatre événements en 2024.

Pour encourager les femmes à accéder aux postes de direction les plus élevés, des initiatives de coaching et de mentorat sont en place pour favoriser leur progression de carrière. Depuis 2015, 250 femmes ont bénéficié du programme de coaching « Femmes de Talent ». Un nouveau programme « Défi 100 jours » sera lancé en 2025 pour les managers expérimentés, ainsi qu'un programme « Développez votre potentiel » pour les managers nouvellement promues. En outre, Air France a organisé des déjeuners d'échanges avec les membres du Comex, auxquels ont participé 170 femmes de l'entreprise en 2024. De plus, un réseau d'égalité professionnelle Wo&Men a été relancé, avec plus de 200 membres. Air France est membre du réseau externe « Elles Bougent », dont les marraines encouragent les jeunes filles à s'orienter vers les métiers de l'ingénierie et de la technique.

En 2022, Air France s'est associée aux associations locales « Article 1 » et « Nos Quartiers Ont du Talent » pour parrainer des lycéens et jeunes diplômés issus de milieux socioéconomiques défavorisés et les aider à réussir leurs études ou leur insertion professionnelle. Une cinquantaine de cadres de l'entreprise parrainent ces élèves et, en novembre 2024, l'entreprise a organisé un atelier de rencontre de parrainage en faveur de l'égalité des chances à son siège, avec l'aide de sept associations partenaires.

Air France continue de prendre une part active aux initiatives de sensibilisation et participe depuis des années à la Semaine européenne pour l'emploi des personnes en situation de handicap, par le biais de webinaires et de sessions d'information, ainsi qu'aux *DuoDays*.

À travers son accord couvrant la période 2024-2026, Air France réaffirme sa volonté de mener une politique ambitieuse en maintenant le recrutement de personnes en situation de handicap et en poursuivant des actions sur leur employabilité, leur formation et leur accompagnement professionnel via notamment le coaching et le codéveloppement. Les évolutions portent également sur un accompagnement professionnel adapté, la mise en place de mesures en faveur des aidants familiaux et plus particulièrement des salariés parents d'enfants en situation de handicap.

Air France a également été partenaire des Jeux Paralympiques (août-septembre 2024), permettant à 600 élèves des départements d'outre-mer de vivre les Jeux à Paris. Par ailleurs, 50 jeunes en situation de handicap ont pu assister à des événements grâce à la Fondation Air France. Ces actions soulignent l'engagement fort d'Air France en faveur des personnes en situation de handicap, qu'il s'agisse de salariés, de futurs salariés ou de clients.

Air France soutient fortement les fournisseurs qui emploient des personnes en situation de handicap. Ainsi, une soixantaine d'organismes extérieurs ont signé des conventions avec Air France, pour couvrir des activités telles que la blanchisserie des couvertures ou le boulonnage dans la maintenance des avions. En 2024, le budget consacré à ces activités s'élevait à 22,2 millions d'euros, ce qui fait de la compagnie l'une des plus engagées dans la promotion de l'emploi des personnes en situation de handicap.

Chez KLM, la sensibilisation à la diversité et à l'inclusion (D&I) et la compréhension de l'ambition de la compagnie en la matière constituent un point de départ essentiel de la démarche D&I. L'accent est mis sur la sensibilisation et la formation, qui sont essentielles pour lutter contre les stéréotypes et prévenir les situations de discrimination. Ces efforts se poursuivent au fur et à mesure que de nouveaux collaborateurs rejoignent nos entreprises et doivent être sensibilisés à la D&I. Au sein de KLM, les entités ont mis en place plusieurs modules de formation en présentiel ou en e-learning, dont certains sont spécifiquement destinés aux dirigeants, au recrutement et au réseau RH.

Les entités ont également sensibilisé le public de différentes manières en fonction de leur pays et de leur culture, comme le montrent des initiatives spécifiques telles que : la conférence interactive « Êtes-vous un collègue inclusif ? », le podcast sur la D&I pour l'ensemble de l'entreprise, le *speed coaching* et le mentorat pour les jeunes issus de milieux socioéconomiques difficiles, un défi amusant et interactif pour aborder et comprendre le handicap, l'exposition de photographies « Duos intergénérationnels », des ateliers de leadership dédiés à la D&I pour former les dirigeants à la mise en œuvre de la D&I au sein des équipes, le *Personal Inclusion Scan* (plus de 600 cette année), c'est-à-dire une évaluation personnelle de la pensée et de l'action inclusives basée sur une approche scientifique de l'Université de Leiden.

KLM donne la priorité à un environnement de travail sûr et accueillant pour tous les salariés et a mis en place des mesures pour prévenir et répondre efficacement aux brimades, à la violence, au harcèlement et à la discrimination. En janvier 2023, KLM a lancé une vaste campagne contre les comportements indésirables, en utilisant divers canaux de communication et d'intervention pour sensibiliser et éduquer les salariés. Cette campagne comprenait des modules d'apprentissage en ligne pour l'auto-apprentissage et des ateliers d'équipe avec 1 400 participants en 2024, ainsi qu'une formation sur les microagressions, le racisme et la discrimination par l'ERG Connecting Colours. En outre, KLM a créé un point central de conseil et de signalement des comportements indésirables, élargi l'équipe de conseillers de confiance et mis en œuvre une nouvelle procédure de plainte avec un comité des plaintes. Ces parcours d'apprentissage se sont poursuivis en 2024 et ne sont pas terminés. Cette même année, la procédure de signalement des comportements indésirables a été rationalisée et simplifiée.

KLM organise des événements trimestriels sur le thème du développement et de l'intégration, qui sont autant d'occasions d'apprendre et de progresser grâce à des intervenants extérieurs ou à des entreprises qui partagent leurs meilleures pratiques et politiques. KLM a également établi un calendrier annuel de D&I qui a été lancé pour célébrer les cultures, les religions et mettre en lumière des sujets importants tels que l'autisme, la Journée de la femme, Keti Koti, Diwali, la Journée internationale des pilotes, etc. En 2024, KLM a également célébré la Semaine de la diversité, qui a coïncidé avec la Journée de la diversité du 1er octobre. La Semaine comprenait trois ateliers sur les préjugés, une session sur la diversité culturelle, une table ronde sur le soutien, un atelier sur les générations et un événement axé sur la Journée du *coming out*. Ces événements étaient ouverts à tous les collègues.

Chez KLM, les équipes de recrutement continuent d'élargir leurs portails de main-d'œuvre en se rendant dans différentes écoles et en approchant diverses fraternités universitaires et agences de recrutement qui emploient des candidats handicapés ou ayant des besoins particuliers. Les équipes de recrutement ont participé à des ateliers sur les préjugés qui leur ont permis d'affiner leurs connaissances sur les préjugés inconscients et de rationaliser les pratiques d'entretien. Le service de recrutement a également nommé un responsable informel de la D&I qui continue à former l'équipe de recrutement et à la tenir informée de la D&I.

KLM a également adapté ses systèmes RH pour inclure les pronoms de ses collègues, décidé de l'extension du congé de partenaire pour la naissance d'un enfant et la mise à jour de la correspondance RH avec un langage inclusif. Un groupe de travail a également été créé en 2024 pour étudier le processus de transition et la manière dont les RH peuvent soutenir ce processus au moyen d'une politique. En 2024 également, KLM a participé au Projet sur l'égalité salariale lancé par le Groupe.

KLM est membre de *Workplace Pride* depuis onze ans et a renforcé son statut d'ambassadeur en 2024. Pour la troisième année consécutive, la compagnie a été officiellement considérée comme un précurseur en matière de diversité et d'inclusion LGBTIQ+. Le réseau « Over the Rainbow » a également obtenu la troisième place sur le prix de l'*employee resource group* (ERG) de l'année 2024.

KLM a créé un document sur la communication inclusive pour aider son personnel de première ligne, comme les centres d'appel et le personnel au sol, à communiquer verbalement et par écrit avec nos clients.

Comme précédemment, au cours du troisième trimestre 2024, KLM s'est concentrée sur le thème de l'égalité des droits sur le lieu de travail (y compris l'intégration des salariés en situation de handicap), en faisant appel à des experts externes pour sensibiliser et éduquer le personnel de KLM. Une session de *brainstorming* a été organisée pour trouver des idées d'amélioration sur ce sujet et des moyens de s'assurer que l'entreprise continue à être accessible et inclusive pour ses salariés actuels ou futurs.

Cette année, KLM a travaillé en étroite collaboration avec SkyTeam afin de partager les meilleures pratiques et d'enrichir l'approche de chacun en matière de développement et d'intégration. La PDG de KLM a parrainé le programme SkyTeam RISE, conçu pour promouvoir l'égalité entre les hommes et les femmes. Cette coopération et cette analyse comparative se poursuivront.

Dans cette perspective, une campagne de communication visant à encourager l'augmentation du nombre de femmes dans le leadership a été menée par les RH et relayée par l'ERG « *Women on Board* », en créant des événements sur le sujet et en fournissant des conseils et des astuces en rapport avec les points sensibles liés aux parcours de carrière des femmes (oser postuler à des emplois, négocier le salaire). Un atelier dédié au leadership féminin vise à responsabiliser les femmes de KLM et en 2024 il y a eu plus d'une centaine de participants. Par l'intermédiaire de *Women on Board,* un programme de mentorat est mis en place chaque année pour une période de six mois.

Transavia France sensibilise et forme ses salariés tout au long de leur carrière dès leur entrée dans l'entreprise via des modules obligatoires et des modules complémentaires sur la plateforme LMS.

En 2023, Transavia France a lancé une formation en ligne intitulée « Prévenir et combattre le sexisme ordinaire au travail » pour comprendre ce qu'est le sexisme ordinaire au travail, comment il se manifeste et comment y réagir.

En 2024, Transavia France organise le Mois de la diversité, avec une série d'initiatives telles que des campagnes de sensibilisation aux comportements sexistes, des ateliers sur la tolérance, ou encore l'accueil de salariés en situation de handicap.

À l'occasion de sa semaine en faveur des personnes en situation de handicap, Transavia France a proposé un parcours sensoriel de sensibilisation au handicap et a participé aux *DuoDays*.

Chez Transavia France, la prévention des comportements pouvant être source de difficultés au travail a été intégrée au règlement intérieur.

Transavia Pays-Bas a intégré la dimension D&I dans sa politique, son recrutement et ses campagnes. En 2024, Transavia Pays-Bas a atteint l'objectif minimum de 30 % de femmes aux postes de direction fixé par la loi néerlandaise. La compagnie aérienne a également intégré une mesure annuelle de D&I dans son enquête de satisfaction des salariés. Les résultats montrent que les salariés se sentent les bienvenus et peuvent être eux-mêmes.

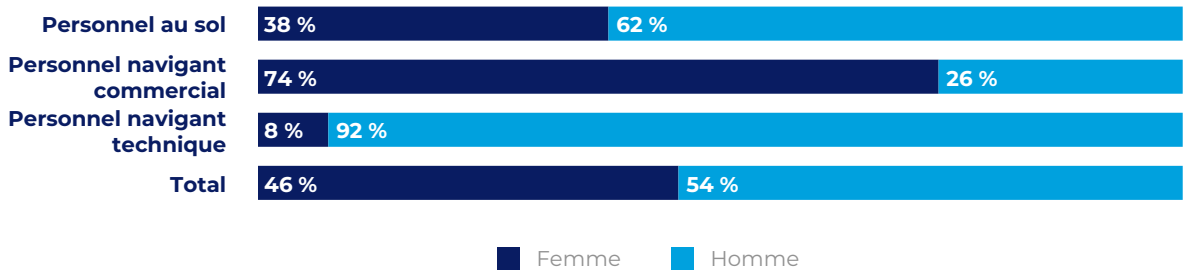
Transavia Pays-Bas a également travaillé sur une approche de recrutement non sexiste pour les candidats, a développé un programme d'intégration de la politique D&I, un calendrier D&I, mettant en évidence des sujets ou des événements spécifiques, chaque trimestre, pour célébrer la diversité et l'inclusion. Pour les collègues non néerlandophones, toutes les politiques de RH, les bulletins d'information et les blogs sont désormais disponibles en anglais, les sessions d'information en ligne sont sous-titrées et les collègues non néerlandophones se voient proposer un cours de néerlandais. Une campagne interne intitulée « *Surely, I don't judge* » (Bien sûr, je ne juge pas) a été organisée pour sensibiliser et célébrer la diversité et l'inclusion.

4.3.1.5.7 Indicateurs – Diversité, Équité et Inclusion (S1-9, S1-12, S1-16)

Répartition des salariés par genre (S1-9)

Les tableau et graphique suivants présentent la répartition par genre des salariés d'Air France-KLM, pour chaque catégorie de personnel, en nombre et en pourcentage :

Catégorie de personnel	2024				
	Total	Femme	Homme	Autre	Non déclaré
Personnel au sol	51 626	19 690	31 934	1	1
Personnel navigant commercial	27 289	20 114	7 175	–	–
Personnel navigant technique	10 194	788	9 406	–	–
Total	**89 109**	**40 592**	**48 515**	**1**	**1**



Nombre total de salariés par tranche d'âge (S1-9)

La répartition par âge des salariés du Groupe est présentée par catégorie de personnel dans le tableau ci-dessous :

Catégorie de personnel	2024			
	Total	<30 ans	30-50 ans	>50 ans
Personnel au sol	51 626	7 926	20 727	22 973
Personnel navigant commercial	27 289	3 557	13 211	10 521
Personnel navigant technique	10 194	952	5 654	3 588
Total	**89 109**	**12 435**	**39 592**	**37 082**

Fin 2024, 14 % des salariés d'Air France-KLM avaient 30 ans ou moins et 42 % avaient 50 ans et plus.

Répartition par genre en nombre et en pourcentage au niveau de l'encadrement supérieur (S1-9)

Dans le contexte d'Air France-KLM, l'encadrement supérieur est définie à travers les quatre catégories spécifiques ci-dessous :

- Comité exécutif du Groupe (GEC) : nombre et pourcentage d'hommes et de femmes au sein du GEC, qui est l'instance de direction la plus élevée d'Air France-KLM.
- 10 % des postes à plus haute responsabilité – Personnel au sol : nombre et pourcentage d'hommes et de femmes dans le top 10 % du niveau d'encadrement du personnel au sol. Cet indicateur est calculé en combinant tous les niveaux d'encadrement, classés par ordre hiérarchique décroissant, jusqu'à atteindre le seuil de 10 % du total des salariés (toutes catégories de personnel confondues). Pour que le niveau d'encadrement le plus bas soit considéré, seule la part de ce niveau nécessaire pour atteindre les 10 % du total des salariés du périmètre est prise en compte. Les entités du périmètre de cet indicateur sont Air France, KLM et la Holding Air France-KLM, y compris les salariés détachés dans des entités hors périmètre.
- Personnel navigant commercial – fonctions d'encadrement : nombre et pourcentage d'hommes et de femmes parmi le personnel navigant commercial exerçant des fonctions d'encadrement. Les entités concernées par cet indicateur sont Air France et KLM.
- Personnel navigant technique – fonctions d'encadrement : nombre et pourcentage d'hommes et de femmes parmi le personnel navigant technique exerçant des fonctions d'encadrement. Les entités concernées par cet indicateur sont Air France et KLM.

La répartition des genres au sein des fonctions managériales est présentée dans les deux tableaux ci-dessous :

Répartition par genre des positions managériales		2024			
	Objectif	Femme	%	Homme	%
Comité exécutif Groupe	40% de femmes d'ici 2030	3	27,3 %	8	72,7 %
10% des postes à plus haute responsabilité – Personnel au sol	40% de femmes d'ici 2030	2 629	36,0 %	4 673	64,0 %

Répartition par genre des positions managériales	2024			
	Femme	%	Homme	%
Personnel navigant commercial – fonctions managériales	1 651	71,7 %	651	28,3 %
Personnel navigant technique – fonctions managériales	92	5,4 %	1 606	94,6 %

Salariés en situation de handicap (S1-12)

Le nombre total de salariés en situation de handicap au sein des effectifs d'Air France-KLM est calculé sur la base de la définition locale d'un salarié en situation de handicap et peut inclure des salariés autodéclarés en situation de handicap ou des salariés en situation de handicap reconnus comme tels par le droit du travail local, par exemple dans le cadre de la part obligatoire de salariés en situation de handicap.

La réglementation locale en vigueur aux Pays-Bas n'est pas claire sur les moyens autorisés pour la collecte des données relatives aux salariés en situation de handicap. Afin de s'assurer d'être en conformité avec la règlementation, le groupe KLM ne collecte pas ce type d'informations. Dans ce contexte, le pourcentage de salariés en situation de handicap pour le groupe Air France-KLM est calculé en excluant le nombre total de salariés travaillant pour KLM et ses filiales.

Le pourcentage de salariés en situation de handicap au sein des effectifs d'Air France-KLM est présenté dans le tableau ci-dessous :

Salariés en situation de handicap	2024
Pourcentage de salariés en situation de handicap	4,1 %

Écart de rémunération entre les hommes et les femmes (S1-16)

L'écart de rémunération entre les hommes et les femmes d'Air France-KLM est calculé sur la base des niveaux de rémunération horaire brute totale moyenne des hommes et des femmes au sein des entités les plus significatives.

L'écart de rémunération entre les hommes et les femmes est calculé sur la base de l'écart de chaque entité du périmètre et moyenné au niveau du groupe Air France-KLM en fonction du nombre relatif de salariés de chaque entité.

Au 31 décembre 2024, l'écart de rémunération entre les hommes et les femmes d'Air France-KLM est le suivant :

	2024
Écart de rémunération entre hommes et femmes (non ajusté)	34,4 %

L'écart de rémunération entre les hommes et les femmes d'Air France-KLM, qui s'élève à 34,4 %, n'est pas corrigé. Il ne tient pas compte des spécificités des différentes catégories de salariés en termes de représentativité des genres et des structures de rémunération. Cet écart de rémunération est principalement dû au fait que les femmes sont sous-représentées dans les postes à haut niveau de rémunération tels que les pilotes (5,4 % des pilotes sont des femmes).

4.3.1.6 Formation, développement des compétences et attractivité des talents

4.3.1.6.1 IRO matériels – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Formation et développement des compétences et attraction des talents	P: L'employabilité du personnel Air France-KLM pourrait être impactée par la formation et le développement continu de leurs compétences	OO	R: Risques financiers liés au manque de développement des compétences et d'attractivité entraînant des difficultés à trouver les compétences appropriées ou au manque de personnel disposant de qualifications spécifiques	Court/moyen
			O: Opportunité financière liée à l'attractivité de l'entreprise et la qualification du personnel entraînant une meilleure efficacité	

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.3.1.6.2 Politiques – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-1)

Adaptation des ressources : Attractivité, recrutement et rétention des talents

L'adaptation des ressources est un processus clé, accompagné de projets de réorganisation et de transformation visant à améliorer l'efficacité du Groupe et à restructurer son réseau domestique français, mais aussi à prendre en compte les nouvelles conditions environnementales.

Air France-KLM s'oriente délibérément vers une organisation plus axée sur les compétences, afin de s'assurer en permanence que les besoins en compétences sont couverts, aujourd'hui et dans un avenir prévisible. Les résultats de sa méthodologie de planification stratégique des effectifs sont désormais disponibles du point de vue des rôles et des compétences, ce qui permet de créer une stratégie appropriée de construction/achat/emprunt de compétences, pour chaque domaine de l'organisation.

La campagne sur la gestion prévisionnelle des emplois et des parcours professionnels (GEPP), associée à une vision stratégique et à une approche centrée sur l'entreprise, a permis d'identifier les besoins futurs en personnel sur la base de différents scénarios, tout en apportant des solutions en matière de mobilité, d'employabilité, de recherche et de fidélisation des salariés, ainsi que de gestion des effets de la transformation numérique.

Formation, performance et développement des compétences

Dans ce contexte d'évolution vers un secteur aérien plus durable, de réorganisation interne et de montée en puissance de l'activité dans un contexte de marché de l'emploi tendu, le développement du capital humain et la fidélisation des talents sont impératifs pour transformer les entreprises du Groupe. Notre stratégie inclusive de développement des talents vise à permettre aux salariés d'exploiter au mieux leurs talents, d'améliorer leur employabilité et d'apporter ainsi une valeur ajoutée à l'organisation.

Dans le cadre du passage de la gestion des performances au développement des performances, l'approche du groupe Air France-KLM en matière d'évaluation des performances est désormais orientée vers un processus prospectif et appréciatif basé sur un retour d'information constructif afin de contribuer à la maturité professionnelle, au développement de la carrière et à l'employabilité durable.

Les équipes des ressources humaines et le Comité exécutif ont très rapidement identifié les enjeux stratégiques liés à la rétention et au développement des talents pour compléter le plan de succession aux postes clés. La formation, favorisant largement ce développement, est organisée par chaque compagnie aérienne et proposée à l'ensemble des collaborateurs du Groupe.

4.3.1.6.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-2)

Adaptation des ressources : Attractivité, recrutement et rétention des talents

L'adéquation entre les besoins et les ressources reste une priorité et la mobilité interne est la solution privilégiée chaque fois que cela est possible. Une communication renforcée sur les métiers qui recrutent, des forums de recrutement internes, où les salariés peuvent poser leurs questions sur les postes proposés, la publication de toutes les offres dans la bourse de l'emploi interne et l'organisation de sélections internes ont permis près de 2 000 mobilités internes en 2024 au sein d'Air France et un peu plus de 1 000 transferts internes au sein de KLM.

Après des discussions avec les syndicats représentatifs des pilotes, KLM a adopté une série de mesures pour remédier à sa pénurie temporaire de pilotes. Grâce à un plan de compétitivité des pilotes introduisant plus de flexibilité et de productivité sur la période 2023-25, la compagnie est en mesure d'embaucher et de former ses pilotes plus rapidement, atténuant ainsi le risque d'une pénurie de personnel navigant technique à court et à long terme.

Dans le cadre du processus de collecte de données, les personnes qui quittent l'entreprise se voient proposer des entretiens de départ ou la possibilité de répondre à une enquête de départ afin de mieux comprendre les raisons de leur départ. Ces informations constituent la base d'une nouvelle amélioration de notre proposition de valeur pour les salariés.

Formation, performance et développement des compétences

Avec la transformation profonde de l'entreprise vers une aviation plus durable, il est plus important que jamais d'aider les salariés à s'adapter aux différents rôles au sein de l'entreprise et de les soutenir pour qu'ils soient à la hauteur de leur travail.

Air France-KLM reconnaît ses salariés dans leur globalité et développe leur capacité à construire leur carrière autour de leurs talents uniques.

Le groupe Air France-KLM encourage fortement ses salariés à apprendre, à prendre en charge leur développement individuel et professionnel, à construire des parcours de carrière personnalisés et à favoriser leur propre employabilité. Le plan de formation annuel, qui contient aussi bien des formations règlementaires, qualifiantes ou certifiantes, a été conçu pour soutenir et accompagner la stratégie du Groupe et développer la performance individuelle et collective.

En 2021, les ressources humaines ont évalué l'approche actuelle de la gestion des talents pour le Groupe, en redéfinissant les exigences de l'entreprise, en examinant les outils et les processus utilisés par les départements des ressources humaines et en partageant les besoins et les attentes des talents. Des domaines d'amélioration prioritaires ont été définis et la mise en œuvre se poursuit depuis 2022. Ce processus a couvert la définition des attentes en matière de leadership communes à toutes les entités du Groupe, le développement de programmes transversaux de formation au leadership pour les différents niveaux de maturité de leadership et une approche coordonnée pour l'identification des talents et la planification de la succession.

Le Groupe considère le développement des personnes à travers les trois dimensions que sont l'expérience sur le terrain, le retour d'expérience et l'apprentissage formel. En 2024, les entités ont lancé et poursuivi des actions couvrant ces trois dimensions, en tenant compte des spécificités et des points de départ propres à chaque entreprise.

Le groupe Air France-KLM encourage tous les types de retours d'expérience positifs et constructifs, les considérant comme une dimension importante du développement et contribuant également à un environnement de travail sain : les retours d'expérience sur place et en temps voulu, les conversations individuelles, le 360° et d'autres formes de retour d'expérience sont tous encouragés dans l'ensemble du Groupe, complétés par un coaching et un mentorat internes ou externes, auxquels une attention particulière a été accordée en 2024 à Air France.

Au cours des entretiens individuels liés aux performances, il est demandé aux managers de mettre l'accent sur les talents et le développement de l'expertise et des actions nécessaires pour améliorer la valeur d'un individu dans son rôle et ses activités, actuels et futurs.

En ce qui concerne le contenu de la performance, le « quoi » et le « comment » de la performance sont pris en compte dans les discussions sur le développement et l'évaluation de la performance.

L'offre de sessions de codéveloppement entre pairs pour les managers a été renforcée au sein d'Air France. Les outils de diagnostic tels que le *360° feedback* ont connu un déploiement plus large à partir de 2022 et le mentorat et le coaching individuels ont continué à être déployés. En 2023, plus de 100 managers ont bénéficié d'un mentorat à Air France et l'utilisation de l'outil de *feedback Listen Up* pour les managers a augmenté, ainsi que l'utilisation du 360° et du *feedback* par les pairs.

KLM s'engage à promouvoir une culture de formation continue parmi ses salariés. L'entreprise les encourage à s'approprier leur développement personnel et professionnel, à créer des parcours de carrière personnalisés et à améliorer leur employabilité d'aujourd'hui et de demain. Leurs plans annuels de formation et de développement sont stratégiquement conçus pour soutenir les objectifs généraux de l'entreprise, favorisant ainsi les performances individuelles et collectives.

Les salariés sont encouragés à réfléchir à ce que leur travail représente pour eux aujourd'hui et à l'avenir. Grâce à l'outil en ligne « MyTalent », KLM alimente et stimule la réflexion des salariés sur l'utilisation de leurs intérêts et de leurs talents. Les salariés peuvent effectuer plusieurs analyses pour explorer leurs compétences, leurs motivations et leurs talents et peuvent les comparer aux postes vacants au sein de la compagnie et dans d'autres organisations aux Pays-Bas. Depuis décembre 2022, MyTalent est également disponible en anglais, ce qui permet d'atteindre un plus grand nombre de salariés. KLM a intégré MyTalent dans plusieurs programmes de développement de carrière, tels que le programme Kickstart, comme point de départ pour aider à découvrir les prochaines étapes qu'un salarié peut franchir dans son développement personnel et sa carrière.

4.3.1.6.4 Canaux permettant aux salariés de faire part de leurs préoccupations – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-3)

La ligne hiérarchique, les équipes de formation et les représentants du personnel peuvent tous être contactés au cas où quelqu'un souhaiterait partager une question ou soulever une préoccupation liée à la formation ou au développement des compétences.

4.3.1.6.5 Cibles – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-5)

Adaptation des ressources : Attractivité, recrutement et rétention des talents

En 2022, le groupe Air France-KLM a réaffirmé son engagement à promouvoir la mobilité fondée sur les compétences. Le Groupe a identifié le lien entre les personnes, les compétences et les opportunités comme un facteur clé de succès et un contributeur à la gestion des talents et à l'employabilité durable.

L'attractivité est également essentielle pour garantir la capacité à recruter les talents ciblés et assurer l'efficacité des compagnies aériennes.

L'objectif principal est d'attirer, de développer, de retenir et de déployer de manière stratégique des salariés qualifiés et motivés afin d'assurer aux compagnies aériennes un avantage concurrentiel durable.

Formation, performance et développement des compétences

L'objectif du processus de gestion des performances est d'aider à identifier les talents des salariés et leur potentiel de développement individuel et de maximiser ainsi la contribution de chacun aux résultats de l'entreprise.

Au cours des quatre dernières années, des efforts importants ont été déployés pour moderniser et fluidifier le processus de recherche des différents programmes de formation dans l'outil moderne et convivial MyLearning, en utilisant l'intelligence artificielle. La plateforme MyLearning est accessible à tous les salariés d'Air France et de KLM.

Air France et KLM entendent poursuivre la politique lancée en 2019, pour passer d'une gestion des talents exclusive (destinée à un groupe ciblé de salariés) à une gestion des talents inclusive (chaque salarié est un individu unique). En 2023, l'approche commune de la gestion des talents a été mise à jour, et une stratégie commune de développement des personnes ainsi qu'un plan d'action ont été mis en œuvre, garantissant l'efficacité et l'employabilité de nos travailleurs.

4.3.1.6.6 Actions en place ou à venir – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-4)

Adaptation des ressources : Attractivité, recrutement et rétention des talents

Afin de développer et de conserver les talents clés, les compagnies aériennes du groupe encouragent fortement la mobilité interne.

Ci-après quelques initiatives d'Air France développées depuis 2023 pour encourager la mobilité interne : une page intranet dédiée avec des témoignages et des outils de mobilité, des forums de recrutement internes (775 participants en 2024), des fiches tendances mises à disposition des salariés pour présenter les tendances d'évolution des principaux métiers de l'entreprise, leur contexte, les compétences requises pour les exercer ainsi que les passerelles possibles. Ce canal d'apprentissage est dédié à la mobilité pour aider les salariés à être acteurs de la construction de leur parcours professionnel (contenus sur la rédaction d'un CV, construction de son projet professionnel...).

Pour renforcer son attractivité et offrir une expérience positive aux candidats, Air France a déployé plusieurs initiatives :

- optimisation du processus de recrutement : en plus des entretiens à distance, Air France a revu et simplifié sa phase d'évaluation pour une sélection plus fluide et plus réactive des talents, favorisant ainsi une expérience plus positive pour les candidats ;
- partenariats stratégiques avec des établissements d'enseignement : L'entreprise a consolidé ses relations avec un certain nombre d'écoles et d'universités de premier plan, en participant activement à des forums de recrutement et en créant des partenariats stratégiques pour encourager les jeunes talents à envisager une carrière dans le secteur aéronautique ;
- engagement auprès des étudiants et des jeunes diplômés : Le lancement de la « Journée Take Off » permet aux étudiants des 1er et 2e cycles universitaires de découvrir les opportunités d'emploi offertes par Air France dans le domaine de la maintenance aéronautique. Cet événement a pour objectif de mieux faire connaître l'entreprise aux jeunes générations et de les inspirer dans leur parcours professionnel.

Air France a signé un Pacte pour l'emploi avec la Ville de Paris, affirmant ainsi son engagement en faveur du développement local et de l'insertion professionnelle des Parisiens. L'objectif de ce partenariat est de favoriser l'accès à l'emploi des personnes les plus éloignées du marché du travail, tout en renforçant l'attractivité de la compagnie auprès des candidats. En partenariat avec les acteurs locaux, Air France contribue activement à l'emploi et à la formation, renforçant ainsi son image d'employeur responsable et fortement implanté localement.

Dans le cadre de sa volonté de proximité avec les candidats, Air France a mis en place un réseau d'ambassadeurs qui représentent la compagnie lors de forums et d'événements de recrutement. Composé de salariés engagés, ce réseau permet aux candidats de découvrir la culture de l'entreprise et les opportunités de carrière directement auprès des salariés d'Air France. Cette initiative démontre l'engagement d'Air France à construire une marque employeur forte pour attirer des talents diversifiés.

Dans le cadre de son engagement en matière de formation et de développement des compétences, Air France a lancé un programme de master pour les étudiants en sciences humaines. Ce programme innovant vise à former les futurs talents aux enjeux spécifiques de l'industrie aéronautique et des relations humaines, tout en renforçant l'attractivité de la marque employeur auprès des jeunes diplômés intéressés par des carrières alliant expertise sectorielle et compétences transversales.

Après une année 2023 marquée par un retour au niveau d'activité pré-Covid-19, qui s'est traduit par un plan d'embauche soutenu, le ralentissement constaté au dernier trimestre 2023 s'est confirmé en 2024, accentué par l'effet négatif des Jeux Olympiques de Paris 2024, les tensions géopolitiques et la pression concurrentielle. Dans ce contexte, Air France a mis en place un contrôle renforcé de ses embauches, concentré sur les fonctions opérationnelles (pilotes, PNC, mécaniciens et ingénieurs aéronautiques) et sur les compétences rares ou expertes (ingénieurs informatiques, data, juristes, etc).

Dans le cadre de sa stratégie de marque employeur, Air France a intégré la méthode de recrutement par simulation (MRS) pour attirer des profils diversifiés et promouvoir les compétences pratiques. Ce partenariat avec France Travail lui permet d'identifier des talents sur la base de leurs aptitudes, sans avoir besoin d'un parcours académique spécifique, renforçant ainsi l'inclusivité et l'accessibilité de ses métiers techniques. Cette démarche innovante contribue à l'attractivité de la marque employeur, positionnant Air France comme un employeur soucieux de donner sa chance à chacun, tout en optimisant l'adéquation entre les compétences des candidats et les exigences du poste.

Air France reste très attractive pour les jeunes puisqu'elle a été classée 8e sur 60 dans le Palmarès des meilleurs lieux de travail pour les jeunes diplômés (source : Universum). Air France a par ailleurs reçu le label engagements jeunes 2025 « Employeur de choix » qui récompense les entreprises les mieux notées par les étudiants lors de leur alternance ou leur stage. Par ailleurs Air France se classe 4e sur 500 meilleurs employeurs de France et 1re dans la catégorie Transport (classement *Capital*).

KLM a réussi à rester l'une des marques employeur les plus fortes aux Pays-Bas. Pour renforcer et développer son attractivité auprès des candidats potentiels KLM est solidement implantée sur le marché du travail grâce à des campagnes de recrutement ciblées et à des rencontres avec des talents lors d'événements en présentiel. KLM a simplifié le processus de candidature en supprimant l'exigence d'une lettre de motivation.

Aux Pays-Bas, de nombreuses nouvelles initiatives de recrutement ont soutenu la montée en puissance de l'activité. KLM a lancé un tout nouveau site de carrière qui a amélioré l'expérience globale des candidats. Pour mieux atteindre et enthousiasmer le personnel technique, KLM a lancé une campagne médiatique à grande échelle présentant ses diverses possibilités de carrières techniques.

Le recrutement de navigants chez KLM a attiré et sélectionné un grand nombre de nouveaux salariés (personnel navigant commercial, pilotes, stagiaires et cadres en formation). En parallèle, KLM a reconstitué un solide vivier pour le personnel au sol et a lancé le projet d'enregistrement externe afin d'avoir une meilleure vue d'ensemble des externes dans l'organisation de KLM et d'accélérer le processus d'intégration.

Afin de permettre aux salariés de KLM d'élargir leur horizon professionnel, des stages de découverte d'autres métiers ont été mis en place au sein de l'entreprise. Au cours du premier semestre 2024, 26 personnes ont eu l'occasion d'acquérir de nouvelles compétences et d'expérimenter un rôle différent dans un environnement d'apprentissage sûr.

Au cours de l'année 2024, KLM Learning & Development s'est concentré sur la collaboration avec des organismes de formation décentralisés, à renforcer l'efficacité par l'amélioration des processus et à accroître la qualité des programmes d'apprentissage grâce à la maintenance collaborative et à l'innovation technologique. L'objectif principal est de mieux aligner la formation professionnelle sur les pratiques de travail des salariés et de réduire le temps de formation. KLM Learning & Development, en collaboration avec différentes divisions, a mené à bien plus de 30 projets contribuant à ces objectifs. Ces projets vont des programmes de développement de carrière pour le personnel navigant commercial aux programmes de formation pour les salariés du Cargo qui apprennent à utiliser de nouveaux systèmes informatiques.

À partir de 2023, KLM a encore élargi la portée du contenu d'apprentissage distribué, via un lien vers le « portail de formation externe » qui comprend une offre de formation riche et variée, avec une attention particulière accordée aux salariés. Ce portail permet également à KLM de proposer des formations spécifiques à ses salariés et d'allouer un budget de développement personnel, appelé budget d'employabilité durable.

Transavia France met à disposition de ses salariés des contenus variés via sa plateforme LMS TO Learn, permettant à chacun d'être acteur de son développement et de celui de son équipe, grâce à la conception d'activités de *micro-learning*. En 2024, l'entreprise a lancé un plan de recrutement ambitieux pour accompagner les projets de croissance et de transformation.

Formation, performance et développement des compétences

Pour structurer le processus de gestion des talents, les compagnies aériennes suivent un cycle annuel pour les cadres et les salariés, avec un cheminement spécifique pour aborder les questions de développement des talents et des performances.

Au sein d'Air France et de KLM, le processus est soutenu par un outil développé en interne et se positionne comme un levier de transformation du management. Il repose sur deux concepts clés : la gestion continue des performances et la multi-évaluation. Le développement du processus de *feedback* permet de renforcer les compétences des salariés et, par conséquent, d'améliorer la performance individuelle et collective. Les managers mènent au moins un entretien annuel avec chaque membre de leur équipe afin d'évaluer leur performance de l'année et leur potentiel de développement pour l'année suivante.

Air France continue de développer ses *Learning Channels* (LC) pour simplifier l'utilisation de son offre de formation : LC Management & Leadership (basé sur un modèle de leadership), LC Qualité & Santé au travail, LC Diversité, Finance etc. Cette année, le *Learning Channel Data* a évolué pour se concentrer sur l'intelligence artificielle générative, afin d'aider les salariés à tirer le meilleur parti de ces outils. Par ailleurs, l'entreprise accompagne fortement sa transformation managériale, notamment avec le programme de formation « *Boost your Performance* », obligatoire pour tous les managers et couvrant les domaines suivants : sécurité, développement durable, pratiques managériales et leadership, culture d'entreprise, RH. Autre temps fort en 2024, en lien avec la stratégie d'entreprise, le déploiement de la plateforme My Climate School pour former l'ensemble des collaborateurs aux enjeux climatiques et aux bonnes pratiques du développement durable. Elle propose des modules interactifs et pédagogiques pour sensibiliser et encourager des actions concrètes en faveur de l'environnement.

Depuis 2022, Air France a renforcé son processus de gestion de la performance avec un soutien dédié aux managers dans leur rôle : le *Management Lab* permet à des centaines de managers de partager les meilleures pratiques, d'annoncer les opportunités d'apprentissage et de développement et de se connecter les uns aux autres. En 2023, un laboratoire a été consacré à la « gestion de la performance des équipes ». Les cadres peuvent également participer à des formations consacrées à la définition des objectifs ou à l'évaluation annuelle des performances, ce qui est fortement encouragé par les diverses communications d'entreprise. Pour soutenir davantage la gestion de la performance individuelle et collective, des outils de formalisation des actions de développement ont été développés et portés à la connaissance du réseau HRBP *(HR Business Partner)*. En 2024, Le *Management Lab,* au sein d'Air France, a poursuivi le partage de bonnes pratiques avec des centaines de managers sur les thèmes du « Management par le *Care* » et de « L'impact de l'IA » sur la posture du manager, afin de les accompagner dans le développement de leur posture managériale face aux enjeux de transformation et de soutenir leur rôle dans le pilotage de la performance des équipes. Enfin, 11 webinaires destinés à la communauté managériale ont mis en lumière des outils et méthodes en lien avec les six compétences transversales attendues des managers (impact de l'oral, gestion de l'activité, *feedback,* détection des potentiels, apport de l'IA dans le quotidien du manager en lien avec le modèle de leadership, etc.)

Chez KLM, les résultats de la session d'identification des talents sont saisis dans le système RH *(SAP Success Factors)* et en 2023, la mise en œuvre de l'enregistrement de la planification des successions dans SAP SF a commencé.

KLM a organisé plusieurs sessions avec les entités pour recueillir leurs commentaires sur son formulaire de conversation TOP actuel, introduit en 2021. Cela a conduit à une refonte du formulaire qui sera lancé à partir du 1er janvier 2025. En outre, sa communication concernant ses processus de performance sera affinée sur la base du retour d'information. Pour tous les cadres d'Air France-KLM, le modèle de leadership Air France-KLM a été introduit. il offre un ensemble de compétences de leadership communes. KLM a identifié six comportements spécifiques sur lesquels se concentrer pour contribuer à l'ambition stratégique de développement du leadership. Ces compétences ont été incluses dans le revenu fixe dans le support d'évaluation de performance de 2024. Pour les cadres intermédiaires, le même principe est utilisé, en se concentrant sur le « quoi » et le « comment » de la performance en utilisant leurs compétences KLM.

Transavia France soutient la performance de ses équipes par des processus d'évaluation appropriés. Par exemple, pour le personnel au sol et les managers du personnel navigant commercial, une campagne d'évaluation est structurée autour de deux étapes clés, permettant une revue annuelle des objectifs et un échange sur le développement professionnel. L'outil en ligne permet la révision, la mise à jour et la co-construction des objectifs tout au long de l'année. Il encourage également le retour d'information.

Transavia France mène des études pour anticiper et soutenir les plans de succession. Des programmes spécifiques sont proposés à la gestion des talents pour développer l'expertise dans certains domaines, notamment le leadership.

En 2024, Transavia France a déployé un référentiel de compétences transversal, ainsi qu'un référentiel managérial, pour mieux identifier les attentes des salariés, s'évaluer et accompagner le développement des compétences via des solutions de formation adaptées.

En 2024, Transavia Pays-Bas a révisé sa stratégie et son plan d'action sur la gestion des talents, en adoptant une approche inclusive qui permet à tous les salariés d'explorer, de développer et de mieux utiliser leurs talents uniques. À cette fin, au cours du cycle annuel d'identification des talents, les managers utilisent un outil développé en interne pour passer en revue leur équipe. Cet outil se concentre sur l'exploration des différents talents des salariés et sur leur potentiel de développement, ce qui constitue le point de départ d'entretiens individuels avec les salariés. En outre, une plateforme de talents est en cours de construction, où tous les outils d'apprentissage et de développement disponibles dans l'organisation peuvent être trouvés en un seul endroit et sont facilement accessibles pour les salariés.

Modèle de leadership

En 2022, le modèle de leadership d'Air France-KLM a été défini et les compétences associées ont été formulées. Parallèlement et en plus de répondre aux besoins de développement du leadership de manière transversale au sein du Groupe, avec les programmes de formation d'Air France-KLM pour les cadres supérieurs et intermédiaires, plusieurs initiatives de développement ont été mises en place pour enrichir le plan de succession des cadres et des dirigeants et pour anticiper les besoins de compétences spécifiques dans les unités opérationnelles.

En cohérence avec le nouveau modèle de leadership du Groupe, pour accompagner les enjeux de l'entreprise et accélérer sa transformation, Air France a actualisé le référentiel de compétences transversales des managers et l'a déployé en 2022. Il définit les « *soft* » et « *hard skills* » nécessaires avec les niveaux de maîtrise sur lesquels les dirigeants et managers peuvent s'appuyer pour développer leurs équipes et leurs propres compétences. Pour compléter la boîte à outils du manager, l'offre de formation et de développement a été enrichie en conséquence, avec des outils d'évaluation et d'auto-évaluation pour mesurer les écarts de compétences et mieux identifier les plans individuels pertinents. Par exemple :

- connaissance de soi : compétences transversales auto-diagnostic, retour d'image à 360° ;
- l'accompagnement individuel et le mentorat ;
- le partage entre pairs : le programme *Management Lab* pour les managers et le programme codéveloppement et « Coup de Pouce » ont embarqué environ 1 500 managers en 2024.

Air France et KLM continuent de proposer des programmes de développement des talents et du leadership, comme le programme de formation et de coaching Femmes de talent, qui vise à permettre aux femmes à fort potentiel de développer leurs compétences en matière de leadership au sein du Groupe et d'occuper des postes de direction.

Transavia Pays-Bas a pris des mesures importantes pour mettre en œuvre sa vision du développement du leadership, lancée en 2022. Les principaux thèmes sur lesquels Transavia s'appuie sont la responsabilité, l'intégrité et le bien-être mental. Plusieurs initiatives de développement du leadership ont été lancées en 2024, touchant environ 130 cadres, et se concentrant non seulement sur l'inspiration mais aussi sur le développement des compétences de leadership. Le dialogue sincère est un outil important pour les managers et leurs équipes afin de donner corps à la responsabilité, au bien-être mental et à l'intégrité.

4.3.1.6.7 Indicateurs – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-13)

Heures de formation

Nombre moyen d'heures de formation

Les heures de formation correspondent au nombre d'heures consacrées à des initiatives visant à maintenir et/ou à améliorer les compétences et les connaissances. Les heures de formation comprennent à la fois des formations réglementaires et non réglementaires ainsi que différents types de formations (par exemple sur site, en ligne).

En raison du très faible nombre de salariés dans les catégories de genre « autre » et « non déclaré », seul le nombre moyen d'heures de formation pour les hommes et les femmes est présenté.

Nombre moyen d'heures de formation (en heures)	2024		
	Total	Femme	Homme
Personnel au sol	23,5	20,7	25,2
Personnel navigant commercial	38,5	38,6	38,2
Personnel navigant technique	81,9	81,2	81,9
TOTAL	**34,8**	**30,8**	**38,1**

Fin 2024, le nombre moyen d'heures de formation s'élevait à 31 heures pour les femmes, contre 38 heures pour les hommes. Cette différence s'explique par la représentation des genres dans certaines activités (maintenance des avions ou gestion des pistes) où la certification obligatoire nécessite des heures de formation régulières.

4.3.1.7 Droit du travail et Droits Humains

4.3.1.7.1 IRO matériels – Droit du travail et droits humains (ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Droits des salariés et droits humains	N: Les pratiques de management pourraient porter atteinte aux droits du travail et aux droits de l'Homme du personnel Air France-KLM sur son lieu de travail	OO	R: Risques financiers liés à une atteinte à la réputation d'Air France-KLM en cas de non-respect des droits de l'Homme et des droits du travail du personnel Air France-KLM sur son lieu de travail	court/moyen

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.3.1.7.2 Politiques – Droit du travail et droits humains (S1-1)

En tant que groupe international opérant dans le monde entier et employant un grand nombre de personnes, Air France-KLM s'engage à respecter à la fois les valeurs éthiques et la législation en vigueur dans tous les domaines de la conformité réglementaire.

Le Groupe se conforme à toutes ces législations non seulement parce qu'il est tenu de le faire, mais aussi parce qu'il s'agit d'un élément essentiel de la réalisation de son objectif et de ses valeurs d'entreprise et d'un impératif pour être en mesure de préserver la compétitivité, la réputation de l'entreprise et la durabilité de ses activités.

Le groupe Air France-KLM reconnaît et respecte les normes internationales applicables aux personnes morales en matière d'éthique et de conformité dont, notamment, le Pacte mondial des Nations Unies, les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT), les Droits de l'enfant et les Principes de conduite des affaires de l'UNICEF.

Signataire du Pacte mondial des Nations Unies depuis 2003, le groupe Air France-KLM s'est engagé à respecter les dix principes du Pacte mondial. Il a intégré ces dix principes dans sa stratégie, ses politiques et ses procédures et les promeut activement auprès de ses partenaires et fournisseurs. La dernière communication sur les progrès réalisés a été publiée le 30 mai 2022.

L'importance du respect des principes éthiques dans les activités commerciales quotidiennes est réaffirmée dans un certain nombre de documents. Certains de ces documents s'appliquent à tous les salariés, quels que soient leur poste, leur lieu d'affectation et leurs activités, comme les Principes d'Air France-KLM et le Code de conduite anticorruption. Ces documents font l'objet d'une communication régulière, de campagnes de sensibilisation et de programmes de formation.

En outre et sans préjudice de la documentation susmentionnée, d'autres documents peuvent être consacrés à :

- certaines entités juridiques afin de se conformer aux lois locales ou aux règlements internes applicables ;
- des fonctions spécifiques (comme la Charte pour le domaine des achats ou le Code de déontologie pour le domaine des finances).

Air France-KLM assume ses responsabilités en tant qu'employeur et partenaire économique. Elle place son engagement d'entreprise citoyenne, responsable et innovante, au cœur de sa stratégie. Les engagements du Groupe sont énoncés dans sa Déclaration de responsabilité sociale, les Principes d'Air France-KLM et son état de durabilité.

La politique de développement durable d'Air France-KLM s'inscrit dans le respect des droits fondamentaux tels que définis par les grands principes internationaux : la *Déclaration universelle des droits de l'Homme,* la Déclaration de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux au travail et les Principes directeurs de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Dans le cadre de sa signature du Pacte mondial des Nations Unies, le Groupe soutient les dix principes dans les domaines des droits de l'Homme, du travail, de l'environnement et de la lutte contre la corruption et promeut cet engagement auprès de ses partenaires. En intégrant le développement durable dans ses activités et ses opérations, le Groupe s'efforce de contribuer de manière significative à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies dans son champ d'influence.

En juillet 2020, le groupe Air France-KLM a publié les Principes d'Air France-KLM qui énoncent les valeurs et les droits fondamentaux au sein du Groupe.

Les Principes d'Air France-KLM ont été élaborés en coopération avec le Comité d'entreprise européen et les représentants du personnel.

Les Principes d'Air France-KLM s'appliquent à tous les salariés du groupe Air France-KLM, y compris ceux qui travaillent à temps partiel ou sous contrat temporaire.

Ils sont régulièrement révisés pour s'assurer qu'ils sont à jour. Les Principes d'Air France-KLM réaffirment à tous les salariés l'engagement du groupe Air France-KLM à favoriser un climat de confiance mutuelle, de respect, de transparence et de confidentialité et à promouvoir un environnement de travail où la santé, la sécurité et la qualité de vie sont des priorités essentielles, sans compromis.

Ils comprennent les engagements en matière de diversité et d'inclusion, de santé et de sécurité, de conditions de travail, y compris la formation et le développement des compétences, la rémunération, le temps de travail, la liberté d'association, le dialogue social, la lutte contre l'esclavage moderne et la traite des êtres humains ou le travail des enfants, la protection de l'environnement et des communautés locales, la protection de la vie privée et l'éthique numérique, la lutte contre la corruption, la fraude et les abus de marché, le respect des embargos, des sanctions commerciales et des règles de contrôle des exportations, les lois sur la concurrence et les relations avec les tierces parties.

Ils servent de base commune à toutes les sociétés du groupe Air France-KLM et soutiennent les nouvelles initiatives, les procédures, les règles et les codes de conduite et sont utilisés pour élaborer du matériel de formation sur les domaines de conformité pour les salariés du groupe Air France-KLM.

Ces Principes d'Air France-KLM s'appliquent également à toutes les parties prenantes d'Air France-KLM, quelle que soit leur nature, et le groupe Air France-KLM encourage tous ses clients, actionnaires, partenaires commerciaux et communautés locales à les respecter.

4.3.1.7.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Droit du travail et droits humains (S1-2)

Tous les salariés du groupe Air France-KLM peuvent accéder aux Principes d'Air France-KLM par le biais de leurs intranets respectifs et du site Internet d'Air France-KLM.

En cas de question ou de commentaire sur ces sujets, ils peuvent s'adresser à leur RH ou à leur responsable.

4.3.1.7.4 Canaux permettant aux salariés de faire part de leurs préoccupations – Droit du travail et droits humains (S1-3)

Comme indiqué précédemment, le Groupe a affirmé son engagement à promouvoir un climat de confiance et de respect mutuel dans un environnement de travail où aucune forme de discrimination, de micro-agression ou de harcèlement n'est tolérée (voir section 4.3.1.5.2). Cette politique de tolérance zéro est soutenue par l'engagement d'accroître la sensibilisation à la protection et d'améliorer les mesures de prévention. En complément, une procédure d'avertissement est également disponible (voir section 4.3.1.5.4).

Les Principes rappellent également aux salariés les politiques de transparence et les outils de signalement qui permettent d'enquêter sur les incidents et d'y remédier.

Les étapes sont décrites comme suit :

« Mise en œuvre : Faire part de vos préoccupations

1) *Responsable – Le premier point de contact pour faire un rapport est votre responsable hiérarchique.*
2) *Point d'escalade :*
   - *Responsable / Département concerné – Si le signalement à un responsable hiérarchique est impossible ou non souhaitable, les individus peuvent également soumettre leurs rapports à un département concerné ou aux responsables de la conformité. Certains principes prévoient des mécanismes de signalement spécifiques pour lesquels des informations détaillées peuvent être trouvées dans la politique applicable. (par exemple, les ressources humaines, le bureau de conformité, les achats, le bureau de protection des données).*
   - *Les représentants du personnel de l'entreprise dans les pays où il existe, ou en dernier recours les individus peuvent contacter le Comité restreint du Comité d'entreprise européen.*
3) *Procédures de dénonciation – Dans des circonstances exceptionnelles, un rapport peut être fait en utilisant les procédures de dénonciation disponibles sur le portail en ligne de la compagnie aérienne.*

Avant d'ouvrir un dossier, les personnes sont encouragées à suivre la procédure d'escalade mentionnée ci-dessus.

Nous nous écoutons les uns les autres ouvertement et sans préjugés. Créer un climat de tolérance et de transparence est notre priorité. Nous encourageons donc nos collègues à faire part de leurs préoccupations. Il est important pour nous de disposer de canaux de signalement clairs et faciles à utiliser.

Nombre de nos principes sont détaillés dans des politiques et des documents assortis de mécanismes et de procédures de signalement spécifiques. Les ressources sont disponibles sur les sites web externes de l'entreprise ou sur les plateformes intranet internes. Les salariés sont encouragés à les utiliser.

La transparence et la confiance font partie intégrante de notre culture d'entreprise et sont essentielles à l'efficacité de nos principes. Nous ne prenons pas de mesures de rétorsion à l'encontre des personnes qui font part de leurs préoccupations par le biais de cette structure. Tout cas signalé sera traité de manière équitable et confidentielle. »

Extrait des Principes d'Air France-KLM version approuvée en juillet 2020 (page 10).

4.3.1.7.5 Cibles – Droit du travail et droits humains pour le personnel (S1-5)

Le groupe Air France-KLM reconnaît l'importance de traiter les questions relatives aux droits de l'Homme dans le cadre de ses activités. Conformément à notre engagement en faveur de pratiques commerciales responsables, nous travaillons activement au renforcement de nos procédures d'évaluation des risques en matière de droits de l'Homme. Cela inclut la mise en œuvre d'un plan d'adaptation qui renforcera notre capacité à identifier, prévenir et atténuer tout impact négatif potentiel sur les droits de l'Homme associé à nos activités commerciales.

4.3.1.7.6 Actions en place ou à venir – Droit du travail et droits humains (S1-4)

Les droits de l'Homme sont le fondement de la cohésion sociale, économique et culturelle au sein de chaque compagnie et dans l'ensemble du groupe Air France-KLM. Chaque salarié d'Air France-KLM a droit à des conditions de travail qui protègent sa santé, sa sécurité et sa dignité et garantissent un dialogue social.

Dans le cadre de ses activités, le groupe Air France-KLM a identifié les facteurs de risques liés aux droits de l'Homme. Les mesures mises en place pour atténuer ces risques se répartissent en plusieurs catégories : la santé et la sécurité des personnes, l'égalité des chances, la recherche d'un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée et les procédures de protection des données personnelles des clients et des salariés (voir sections 4.3.4.3.4 « Confidentialité et sécurité des données personnelles », 4.4.1.1 « Culture d'entreprise (G1-1) » et 4.4.1.6 « *Personal Data Protection* »). Les entités françaises du groupe Air France-KLM sont tenues de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la protection de la santé physique et mentale des travailleurs en termes d'instructions, de formation, de matériels et d'outils, d'équipements de protection, d'organisation des conditions de travail et d'interactions pour prévenir le harcèlement, etc. conformément à la loi française (article L. 4121-1 à 5 du Code du travail français), faute de quoi tout manquement peut entraîner une responsabilité pénale. Toutes les entités du groupe Air France-KLM appliquent des principes de sécurité et de sûreté qui peuvent même être renforcés par les réglementations locales applicables dans le pays d'enregistrement de ces entités.

Air France a mené des actions de sensibilisation de ses salariés sur la traite des êtres humains, afin de les aider à identifier les situations à risque et à agir contre cette forme de criminalité organisée internationale, comparable à l'esclavage moderne. Qu'il s'agisse de traite à des fins de travail forcé ou de criminalité, d'exploitation sexuelle, d'adoption illégale ou de mariage forcé, d'enfants soldats, de trafic d'organes ou d'autres formes d'exploitation humaine, le personnel au sol et le personnel navigant doivent être en mesure de reconnaître les comportements qui peuvent sembler anormaux ou préoccupants et, en cas de suspicion de traite des êtres humains, de signaler l'événement dans les plus brefs délais et conformément aux instructions internes. Ces actions ont été initiées en 2019.

4.3.1.7.7 Indicateurs – Droit du travail et droits humains (S1-17)

Plaintes et incidents

Plaintes déposées par les salariés

Nombre de plaintes déposées par les salariés via les canaux permettant de faire part de leurs préoccupations. Ce nombre correspond à la somme de toutes les plaintes au sein du groupe Air France-KLM qui ont été reçues, analysées et confirmées via les canaux concernés.

Incidents de discrimination, y compris de harcèlement

Le nombre d'incidents de discrimination comprend les incidents, qui se sont déroulés sur le lieu de travail, liés à la discrimination fondée sur le genre, l'origine raciale ou ethnique, la nationalité, la religion ou les convictions, le handicap, l'âge, l'orientation sexuelle ou d'autres formes pertinentes de discrimination impliquant des parties prenantes internes et/ou externes au sein d'Air France-KLM au cours de la période de référence. Les incidents de harcèlement en tant que forme spécifique de discrimination sont inclus dans ce nombre. La définition des cas de discrimination et de harcèlement est conforme aux lois et réglementations locales applicables et aux définitions internes, le cas échéant.

Incidents graves en matière de droits de l'Homme

Les incidents graves relatifs aux droits de l'Homme impliquant des salariés d'Air France-KLM sont signalés lorsqu'ils sont portés à la connaissance d'Air France-KLM par tous les canaux disponibles (parmi lesquels des mécanismes internes, des poursuites officielles ou des accusations publiques fondées).

Incidents, plaintes, impacts graves en matière de droits humains	2024
Nombre de plaintes déposées par les salariés	57
Nombre de plaintes déposées auprès des points de contacts nationaux au sein de l'OCDE	–
Incidents de discrimination (incluant harcèlement)	20
Incidents graves en matière de droits humains	–
Incidents graves en matière de droits humains relatifs aux principes des Nations unies, de l'OIT, de l'OCDE	–

Indemnisation et amendes (en millions d'euros)	2024
Amendes, pénalités et indemnisation pour dommages en raison d'incidents graves en matière de droits humains	–
Amendes, pénalités et indemnisation pour dommages en raison d'incidents et de plaintes	0,2

4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)

4.3.2.1 Interaction entre IRO, stratégie et modèle d'affaires (ESRS2 SBM-2, SBM-3)

La chaîne de valeur d'Air France-KLM (voir section 4.1.2.1 « Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1) ») se compose de plusieurs fournisseurs majeurs en amont (fabricants d'équipements d'origine (OEM) et prestataires de service de maintenance, réparation et révision (MRO), fournisseurs de carburant et de SAF, aéroports, prestations de services aéroportuaires (handlers), prestataires de restauration), dont certains agissent également en tant que partenaires en aval (expéditeurs de fret). Pour la distribution en aval de ses services de transport, Air France-KLM travaille avec des intermédiaires tels que des agents de voyage et des entreprises, des e-agents et des transitaires.

Les politiques, objectifs et plans d'action de ce chapitre s'appliquent aux fournisseurs en amont contractés par les deux plus grandes compagnies aériennes du groupe Air France-KLM, Air France et KLM, qui représentent la grande majorité des fournisseurs du Groupe. Le département des achats d'Air France-KLM dirige le processus de contractualisation de ces fournisseurs.

4.3.2.1.1 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2)

Le modèle de création de valeur d'Air France-KLM considère les différents partenaires de la chaîne de valeur comme des parties prenantes importantes d'Air France-KLM. Le Groupe procède à une analyse de double matérialité (DMA), qui permet d'évaluer les priorités essentielles à l'activité du Groupe et de comparer les résultats avec ceux des analyses de matérialité précédentes. Le Groupe associe les fournisseurs en amont à cette évaluation. Lors de la dernière analyse de double matérialité, un groupe de fournisseurs en amont du secteur aéronautique travaillant avec Air France-KLM a été interrogé afin d'identifier (entre autres) les impacts, les risques et les opportunités que le Groupe pourrait générer pour leurs travailleurs. Les fournisseurs concernés étaient tous sous contrat avec les deux plus grandes compagnies aériennes du Groupe, Air France et KLM. Par le biais de son site internet « Air France-KLM Procurement », l'équipe Achats d'Air France-KLM entretient un dialogue permanent avec ces fournisseurs en les informant, entre autres, de sa politique et de son engagement en matière de développement durable.

Pour comprendre comment Air France-KLM engage un dialogue dynamique avec ses parties prenantes, en prenant en compte leurs perspectives à travers de multiples canaux, veuillez vous référer aux informations plus détaillées fournies dans la section 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) ».

4.3.2.1.2 IRO matériels – Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Conditions de travail et dialogue social du personnel de la chaîne de valeur	N: Le personnel de la chaîne de valeur d'Air France-KLM pourrait être impacté négativement par les conditions de travail et le dialogue social (y compris les droits du travail et les droits de l'Homme)	VC	R: Risque financier lié aux perturbations dans la chaîne de valeur en raison des conditions de travail et d'un dialogue social conflictuel et aux atteintes à la réputation du Groupe	Court/moyen

Pour plus d'informations concernant l'identification des IROs matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

Les contrats avec les partenaires de la chaîne de valeur en aval contiennent soit des références aux Principes d'Air France-KLM, soit des clauses contractuelles faisant référence à l'application des lois et réglementations relatives à la protection de l'emploi et aux conditions de travail (voir section 4.3.2.2 « Conditions de travail et dialogue social pour les travailleurs de la chaine de valeur (S2-1, S2-2, S2-3, S2-5, S2-4) »).

Dans la DMA, il a été identifié que les travailleurs (en général) de la chaîne de valeur d'Air France-KLM pourraient être affectés négativement par les conditions de travail et le dialogue social. Aucun impact positif n'a été identifié.

En outre, il a été conclu que les perturbations de la chaîne d'approvisionnement dues à des conditions de travail et à un dialogue social conflictuels pouvaient entraîner un risque financier et nuire à la réputation du Groupe.

L'outil actuel d'évaluation des risques liés aux achats intègre des données géographiques et sectorielles fournies par EcoVadis et permet au Groupe d'identifier les risques liés aux conditions de travail et au dialogue social.

Le département des achats d'Air France-KLM est en cours de réévaluation de son système d'identification des risques liés aux achats afin de mieux évaluer la nature des risques (systémiques ou individuels). La mise en œuvre de la gestion par catégorie et la réévaluation du processus d'identification des risques liés aux achats permettront d'améliorer l'identification des groupes spécifiques de travailleurs de la chaîne de valeur qui sont les plus touchés/dépendants ou qui sont exposés à des risques importants.

Lors de l'analyse de double matérialité, les conditions de travail et le dialogue social ont été identifiés comme deux sujets importants pour les travailleurs de la chaîne de valeur. Cependant, ces dernières années, peu de risques et d'impacts ont été détectés, c'est pourquoi il n'existe pas encore de processus structurel pour intégrer les impacts/risques/opportunités matériels identifiés concernant les travailleurs de la chaîne de valeur dans la stratégie et le modèle économique d'Air France-KLM.

Dans le cadre de son programme Achats responsables, Air France-KLM envisage d'entamer un dialogue avec les fournisseurs en amont sur les priorités du développement durable et la mise en œuvre de solutions innovantes (impact positif).

4.3.2.2 Conditions de travail et dialogue social pour les travailleurs de la chaine de valeur (S2-1, S2-2, S2-3, S2-5, S2-4)

4.3.2.2.1 Politiques – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-1)

Les Principes d'Air France-KLM définissent des normes éthiques de haut niveau pour toutes les entreprises du groupe Air France-KLM. Air France-KLM encourage toutes les parties de la chaîne de valeur -en amont et en aval- à s'engager à respecter ces principes et à les appliquer à tous les travailleurs de la chaîne de valeur. Ces Principes sont basés sur le Pacte mondial des Nations Unies, la *Déclaration universelle des droits de l'Homme* et les conventions de l'OIT relatives aux principes et droits fondamentaux au travail. Les Principes d'Air France-KLM couvrent des sujets tels que les conditions de travail et la liberté d'association, la négociation collective et le dialogue social. Ils ont été élaborés en coopération avec le Comité d'entreprise européen et les représentants du personnel.

Comme expliqué au point 4.3.2.2.1 « Politiques – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-1) » un programme spécial a été développé sous la Direction achats d'Air France-KLM, spécifiquement pour tous les fournisseurs de la chaîne de valeur en amont (énumérés au point 4.3.2.2 « Conditions de travail et dialogue social pour les travailleurs de la chaine de valeur (S2-1, S2-2, S2-3, S2-5, S2-4) » sous contrat avec les deux plus grandes compagnies aériennes du Groupe, Air France et KLM. Le programme Achats responsables d'Air France-KLM soutient un processus d'approvisionnement qui vise à sélectionner des produits, des services et des partenaires commerciaux plus durables, en accord avec les ambitions d'Air France-KLM en matière de développement durable. Le fondement de ce programme est une approche basée sur le risque qui identifie les fournisseurs à haut risque et les fournisseurs critiques comme étant la priorité du Groupe dans le cadre de l'engagement de diligence raisonnable de la chaîne de valeur. Ce système de cartographie des risques est basé sur les catégories d'achats d'Air France-KLM et relie ces catégories aux catégories CITI de l'ONU et à leur niveau de risque ESG.

Ce programme comprend :

- un code de conduite des fournisseurs, obligatoire pour tous les fournisseurs en amont de l'approvisionnement d'Air France-KLM (le « Code de conduite fournisseurs ») ;
- une évaluation EcoVadis (obligatoire pour tous les fournisseurs d'Air France-KLM Procurement à haut risque) qui couvre des sujets tels que les conditions de travail et le dialogue social

Au début du processus de passation des marchés (ou d'achats), le département des achats d'Air France-KLM sensibilise les fournisseurs (potentiels) en amont d'Air France et/ou de KLM à sa politique d'achats responsables et à l'implication des fournisseurs. Comme point de départ, le Groupe demande à ses fournisseurs en amont de signer le Code de conduite fournisseurs d'Air France-KLM. L'élaboration du Code de conduite d'Air France-KLM a été stimulée par l'introduction de la loi française Sapin 2 « anticorruption » en 2016 et de la loi française sur le devoir de vigilance sur les violations des droits de l'Homme et les atteintes à l'environnement en 2017, ainsi que de la loi britannique *Modern Slavery Act* en 2015. Ces lois et d'autres législations (en cours) sur la diligence raisonnable dans la chaîne d'approvisionnement des entreprises, telles que les directives de l'UE, ont abouti au Code de conduite fournisseurs mettant explicitement l'accent sur les droits de l'Homme et les conditions de travail, que les fournisseurs d'Air France-KLM doivent appliquer dans leurs propres opérations et leur chaîne d'approvisionnement.

Dans le Code de conduite fournisseurs, Air France-KLM déclare qu'il encourage la dénonciation de tout comportement professionnel inapproprié au sein de l'entreprise, conformément à sa politique « *Speak-up* ». Cet déclaration ne s'applique pas seulement à son propre personnel, mais aussi à toute personne en contact avec Air France-KLM dans le cadre de son travail.

Le Code de conduite des fournisseurs repose sur les dix principes du Pacte mondial des Nations Unies ainsi que sur des normes internationales connexes, notamment la *Déclaration universelle des droits de l'Homme,* les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme, les principes relatifs aux droits de l'enfant et aux entreprises, la Convention fondamentale de l'Organisation internationale du travail (OIT), les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et les lois anticorruption. Le Code de conduite couvre des sujets sociaux tels que la liberté d'association et la négociation collective, les salaires et les heures de travail, ainsi que la santé et la sécurité. Il est régulièrement mis à jour par les domaines de la conformité et de l'approvisionnement afin de garantir son alignement sur les réglementations applicables.

Air France-KLM et son principal fournisseur informatique en aval se sont engagés contractuellement à respecter toutes les règles et réglementations relatives à la protection du travail et aux conditions de travail et à permettre au personnel de bénéficier des lois sociales et des conventions collectives.

Pour une description du plan de vigilance et de la loi française sur le devoir de vigilance, veuillez vous référer au chapitre 4.7 « Suivi de la loi 2017-399 dite loi sur le devoir de vigilance ».

4.3.2.2.2 Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur (S2-2)

Les acheteurs d'Air France-KLM s'engagent avec le responsable de compte des fournisseurs sous contrat avant et après le lancement d'une évaluation EcoVadis (respectivement sur les attentes d'Air France-KLM vis-à-vis des fournisseurs et sur le lancement d'un plan d'action correctif en cas de score insuffisant).

La responsabilité finale de l'engagement avec les fournisseurs d'Air France-KLM sur les risques identifiés incombe à la fois aux dirigeants (EVP/SVP/VP) et au DPO *(Domain Procurement Officer)* d'Air France-KLM. Si les fournisseurs ne répondent pas et/ou n'adhèrent pas aux politiques d'achats responsables, ces dirigeants doivent approuver les exceptions.

Il n'existe pas encore de procédure formelle pour évaluer l'efficacité du processus d'engagement.

Air France-KLM n'a signé aucun accord mondial sur les droits fondamentaux et la responsabilité sociale (ni pour ses propres travailleurs, ni pour les travailleurs de la chaîne de valeur).

4.3.2.2.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-3)

En général, Air France-KLM intègre les principes du Pacte mondial des Nations Unies et les lignes directrices de l'OCDE dans toutes les politiques concernant les travailleurs de la chaîne de valeur.

Pour les fournisseurs contractés en amont, le département des achats d'Air France-KLM a mis en place un processus de sélection des risques qui intègre les données d'EcoVadis sur les risques et qui constitue la base de l'engagement d'un acheteur d'Air France-KLM lors de son contact formel avec un fournisseur. Ce processus de sélection et d'évaluation des risques est un processus continu.

Le processus actuel de sélection et d'évaluation des risques ne permet pas encore d'identifier les travailleurs les plus vulnérables de la chaîne de valeur.

Si des impacts négatifs sont détectés, le service Achats d'Air France-KLM demandera à son fournisseur habituel de développer et de mettre en œuvre un plan d'action correctif (PAC). Pendant la mise en œuvre de ce plan, son efficacité est activement contrôlée.

Pour permettre aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations, Air France-KLM a mis en place un certain nombre de mécanismes de retour d'information : le personnel d'Air France-KLM et des parties prenantes (y compris les parties contractantes, les prestataires de services, les fournisseurs, les sous-traitants), quel que soit leur lieu de résidence, peut déposer un rapport via l'*Integrity Line* (page internet). Dans son Code de conduite des fournisseurs, publié sur son site Internet, le service des achats d'Air France-KLM explique que toute personne en contact avec Air France-KLM peut signaler tout soupçon de comportement commercial inapproprié, comme cela est expliqué sur le site Internet d'Air France-KLM.

Air France-KLM a désigné des salariés dédiés, impartiaux et formés en interne pour traiter les rapports reçus par l'intermédiaire de l'outil en ligne. Ils vérifient que le rapport répond aux critères d'acceptabilité et contactent les dénonciateurs. Une stricte confidentialité est garantie en ce qui concerne l'identité des dénonciateurs et des personnes visées, ainsi que les informations recueillies par les destinataires.

Il n'existe pas encore de processus d'évaluation formel permettant d'évaluer le degré de sensibilisation et de confiance, ni de protection contre les représailles.

4.3.2.2.4 Cibles – Travailleurs de la chaine de valeur (S2-5)

Pour évaluer l'efficacité du programme Achats responsables, la Direction des achats d'Air France-KLM se fixe des objectifs stricts en matière de conformité au Code de conduite fournisseurs (objectif 2024 : 85 %, résultat 2024 : 84 %) et à l'évaluation EcoVadis (objectif 2024 : 470 fournisseurs évalués avec un score supérieur ou égal à 45, résultat 2024 : 596 fournisseurs évalués), qui sont révisés chaque année. La responsabilité de la réalisation de ces objectifs incombe à la Direction générale des achats d'Air France-KLM.

Il n'existe pas encore de processus formel permettant d'impliquer les travailleurs de la chaîne de valeur (ou leurs représentants ou mandataires pertinents) dans la définition des objectifs, le suivi et l'amélioration des performances.

4.3.2.2.5 Actions en place ou prévues – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-4)

Les plans d'action suivants sont en place :

- Responsabiliser les acheteurs (engagement des acheteurs) :
  - Tous les acheteurs doivent signer un Code de déontologie qui décrit les règles éthiques à suivre dans leurs relations avec les fournisseurs. Dans ce Code d'éthique, il est spécifiquement indiqué que les fonctions d'achat doivent être très vigilantes et veiller à ce que les droits du travail et le dialogue social soient respectés par les fournisseurs sous contrat ;
  - Tous les nouveaux acheteurs participent à la formation « *License to Buy* », qui propose une journée complète de formation en présentiel sur les questions ESG, en mettant l'accent sur le contexte, les ambitions de l'entreprise et le rôle de l'acheteur, ainsi que des exercices. Un programme de formation est prévu pour l'ensemble des achats (Direction et acheteurs), qui comprend des ateliers sur le Code de conduite et le modèle EcoVadis. En outre, il existe un réseau d'ambassadeurs ESG avec des acheteurs de tous les domaines d'achat, afin de partager les informations et les meilleures pratiques. Une Académie des achats a été lancée, offrant une formation sur divers sujets liés au développement durable. Il s'agit d'un programme d'apprentissage en ligne obligatoire pour le personnel chargé des achats, qui comprend une section sur le développement durable.
- Mobiliser et innover avec les fournisseurs (engagement des fournisseurs).
- *Aviation Initiative for Responsible Procurement* (AIRPro) : les membres – avec EcoVadis – visent à introduire des normes similaires pour les achats responsables, à accroître la transparence de la chaîne d'approvisionnement et à soutenir la transition de l'industrie aéronautique vers la durabilité.

4.3.3 Communautés affectées – Gestion des nuisances sonores (ESRS S3)

4.3.3.1 Interaction entre IRO, stratégie et modèle d'affaires (ESRS2 SBM-2, SBM-3)

4.3.3.1.1 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2)

Air France-KLM tient compte des intérêts et des points de vue des parties prenantes et des riverains des aéroports en matière de pollution sonore comme stipulé dans la directive européenne 2002/49/CE [1].

Cette directive garantit que les intérêts et les points de vue des parties prenantes sont pris en compte en demandant à chaque État membre d'évaluer la pollution sonore au moyen de cartes de bruit et de plans d'action. Elle met également l'accent sur la participation active du public et des parties prenantes à chaque étape du processus. Il s'agit des autorités locales, des gestionnaires d'infrastructures, des représentants de la société civile et des citoyens eux-mêmes. Ces parties prenantes expriment leurs préoccupations et leurs suggestions dans le cadre de consultations publiques obligatoires. Les informations sur les cartes de bruit et les plans d'action sont accessibles publiquement, afin de favoriser une compréhension commune et une approche coordonnée de la gestion de la pollution sonore [2]. Ce processus permet à Air France-KLM de recueillir les points de vue de ses parties prenantes, les personnes vivant à proximité des aéroports.

- En France, des plans de protection contre le bruit dans l'environnement (PPBE [3]) ont été mis en place pour prévenir et réduire les effets des nuisances sonores des grandes infrastructures. Les plans PPBE sont un outil réglementaire issu de la directive européenne 2002/49/CE pour prévenir et réduire les effets des nuisances sonores dont les conséquences négatives sur la santé et la qualité de vie de la population sont avérées. Pour les aéroports, ils sont élaborés par le préfet. Ils sont mis à jour tous les cinq ans. L'appréciation et l'évaluation des PPBE s'appuient sur des cartes de bruit modélisées par des organismes d'ingénierie publique (Cerema, Bruitparif) et approuvées par l'État. Ces plans sont mis à la disposition du public pendant une période de deux mois afin que chacun puisse faire part de ses observations.
- Aux Pays-Bas [4] , l'approche est pilotée par le ministère de l'Infrastructure et le *Rijkswaterstaat* qui gère les infrastructures nationales. Le ministère a élaboré un plan d'action « Bruit environnemental Schiphol 2024-2029 » conformément à la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Il décrit les résultats des cartes stratégiques d'exposition au bruit (cartes de bruit des aéroports pour Schiphol 2021 [5]) et l'évaluation des mesures politiques qui ont été et seront mises en œuvre pour limiter le bruit du trafic aérien à destination et en provenance de l'aéroport de Schiphol. Ce plan d'action décrit la manière dont les mesures visant à limiter la pollution sonore seront mises en œuvre au cours de la prochaine période de planification. Pour la période de planification 2024-2029, outre la réalisation de l'objectif fixé dans le plan d'action 2018-2023, une nouvelle réduction de l'exposition au bruit est envisagée afin de rétablir l'équilibre entre l'utilisation de l'aéroport et les effets sur le cadre de vie autour de l'aéroport. Au cours de la période de planification, des efforts seront faits pour maintenir le nombre et l'étendue de l'exposition des résidents au bruit des avions (intérêt public d'un environnement de vie sain du Mémorandum sur la politique de l'aviation) aussi bas que possible, tout en tenant compte des fonctions de trafic (qualité du réseau, trafic, etc.) de l'aéroport de Schiphol.

Pour concrétiser ces plans d'amélioration de nuisances sonore, une procédure d'approche équilibrée a été lancée, approche émanant de l'OACI et adoptée par la règlementation européenne, visant à améliorer l'environnement sonore autour des aéroports européens, et promouvoir une meilleure compatibilité entre les activités aéronautiques et les zones résidentielles.

Le groupe Air France-KLM est pleinement impliqué dans cette démarche d'approche équilibrée.

(1) *https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0598 ; https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj/eng*
(2) *https://open.overheid.nl/documenten/a88f9b20-4f7a-4730-bc29-2a65832253ba/file – Voir pour les parties prenantes le dossier joint, annexe H : nota van Antwoord.*
(3) *https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/plan-prevention-du-bruit-dans-lenvironnement-ppbe#:~:text=Le%20PPBE%20est%20un%20outil%20d%E2%80%99action%20pour%20pr%C3%A9venir,infrastructures%20ou%20ferroviaires%20ou%20constat%C3%A9es%20dans%20certaines%20agglom%C3%A9rations.*
(4) *https://open.overheid.nl/documenten/a88f9b20-4f7a-4730-bc29-2a65832253ba/file*
(5) *https://open.overheid.nl/documenten/ronl-f240907b258252dcc842c5c9ff8486e4e94268c0/pdf*

4.3.3.1.2 IRO matériels – Gestion des nuisances sonores (ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Gestion du bruit	N: Les nuisances sonores liées aux activités d'Air France-KLM peuvent avoir un impact négatif sur les conditions de vie des communautés proches des hubs Air France-KLM	OO	R: Risque financier lié aux réglementations sur le bruit entraînant des contraintes d'activité (perte de créneaux aéroportuaires) ou une augmentation des coûts	Court/moyen

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

L'analyse de double matérialité d'Air France-KLM a identifié les nuisances sonores générées par ses activités de transport aérien comme un sujet matériel pour le Groupe. En conséquence, la bonne gestion du bruit généré par ses activités est une priorité pour le groupe Air France-KLM. Il s'agit des nuisances sonores des activités d'Air France-KLM qui peuvent avoir un impact négatif sur les conditions de vie des communautés proches des bases principales d'Air France-KLM, Charles de Gaulle (CDG), Orly (ORY) et Schiphol (SPL).

Les risques matériels d'Air France-KLM liés à la gestion du bruit sont des risques d'impact (nuisances sonores) et financiers découlant des réglementations relatives aux nuisances sonores. Ces réglementations peuvent entraîner des contraintes d'activité (risque de réduction de l'accessibilité ou de la capacité des aéroports en raison de la réduction du trafic) ou une augmentation des coûts. Ces risques ont été évalués comme des risques à court et moyen terme.

4.3.3.2 Gestion des nuisances sonores (ESRS S3)

4.3.3.2.1 Politiques – Gestion des nuisances sonores (S3-1)

Air France-KLM reconnaît sa responsabilité dans la réduction des nuisances sonores pour les riverains des aéroports. Cet engagement, formalisé dans les Principes d'Air France-KLM [1], reflète la volonté du Groupe de concilier efficacité opérationnelle et responsabilité environnementale, en assurant un transport aérien plus durable et respectueux des communautés locales.

Le niveau le plus élevé de l'organisation responsable de la mise en œuvre de ces principes est le Comité exécutif du groupe Air France-KLM (voir plus d'informations en section 4.1.3.1 « Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1) »).

4.3.3.2.2 Processus d'engagement – Gestion des nuisances sonores (S3-2)

Air France-KLM travaille activement à limiter son empreinte sonore en engageant un dialogue dynamique avec les riverains et les autres parties prenantes à proximité de ses opérations. Le Groupe collabore avec les communautés locales, les autorités aéroportuaires et de navigation aérienne, et les représentants d'organismes spécialisés tels que les commissions consultatives de l'environnement [2] (CCE) dirigées par les préfectures départementales françaises et les groupes de travail « *Klankbord* groepen » [3] pour les Pays-Bas. Ces commissions visent à développer des solutions durables et de compromis qui équilibrent les activités opérationnelles et les intérêts des résidents. Elles réunissent tous les acteurs concernés par l'environnement aéroportuaire, y compris les professionnels de l'industrie aéronautique, les représentants des autorités locales, les associations de riverains et les organisations de protection de l'environnement.

Air France-KLM s'engage auprès des communautés affectées par les nuisances sonores par un dialogue continu avec les parties prenantes dans tous les territoires, y compris les représentants des communautés locales, les autorités aéroportuaires et le contrôle du trafic aérien. En participant à des commissions telles que, pour Air France, les Commissions consultatives de l'environnement (CCE), les Commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) et le groupe de travail sur les vols de nuit, et, pour KLM, le groupe de réflexion national, le groupe de travail « plus propre, plus silencieux et plus fort » *(Minder Hinder),* Air France-KLM vise à identifier les mesures qui peuvent réduire les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'environnement local.

Les plans de protection contre le bruit (PPBE), établis dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE, sont mis à jour tous les cinq ans, le mandat des Commissions consultatives de l'environnement (CCE) est quant à lui, de trois ans.

[1] *https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/2022-12/AFKLM%20Principles_2021_EN.pdf*
[2] *https://entrevoisins.groupeadp.fr/questions/quest-ce-quune-commission-consultative-de-lenvironnement-cce/*
[3] *https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-496.pdf*

En France, dans la mesure du possible, pour tous les aéroports français où Air France-KLM est présent, Air France et Transavia France demandent à être membre officiel des Commissions consultatives de l'environnement (CCE), plateforme réglementaire et privilégiée de concertation avec les populations riveraines des aéroports. Au 31 décembre 2024, Air France est membre de 17 CCE en France, dont celles de Paris-CDG et Paris-Orly. Par ailleurs, là où elles existent, Air France est également membre des Commissions consultatives d'aide aux riverains, sous-commissions des CCE impliquées dans l'attribution des aides à l'insonorisation destinées à atténuer les nuisances subies par les riverains. Air France et Transavia France participent également à des sous-commissions et à des groupes de travail sur la pollution sonore de l'air, afin d'aider à trouver les meilleures solutions pour limiter ses externalités environnementales.

Aux Pays-Bas, KLM participe, avec d'autres compagnies aériennes, au programme *Minder Hinder* [1] *(Less Hindrance Program)* en collaboration avec Schiphol et le contrôle du trafic aérien néerlandais, afin de réduire les nuisances sonores et d'améliorer la qualité de l'environnement local. Ce programme est en constante évolution, ce qui signifie que les mesures sont mises à jour et que de nouveaux éléments sont introduits chaque fois que cela est possible. Grâce à son site internet, les parties prenantes peuvent suivre les mesures, les études et les initiatives d'atténuation des nuisances, dont la mise en œuvre est prévue pour les années à venir afin d'atténuer les nuisances. Le site internet fournit également des mises à jour sur les mesures jugées irréalisables ou impossibles à mettre en œuvre, garantissant ainsi la transparence des résultats attendus. Avant le lancement du plan, environ 1 000 réponses ont été recueillies auprès des habitants et des municipalités, qui ont permis d'affiner et d'améliorer le plan. En plus du plan de réduction du bruit, KLM participe au « *National Sounding Board* », un groupe de travail [2] axé sur le développement d'un nouveau système de gestion du bruit avec diverses parties prenantes, y compris les résidents, les municipalités et les organisations environnementales. Avec les autres transporteurs nationaux, Schiphol et le contrôle du trafic aérien néerlandais (LVNL), KLM participe également aux consultations sectorielles avec le ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau, où la réduction des nuisances est au cœur des préoccupations. Aux Pays-Bas, le « plan de lutte contre le bruit environnemental Schiphol 2024-2029 » est prévu pour une durée de six ans.

4.3.3.2.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs – Gestion des nuisances sonores (S3-3)

Air France-KLM s'engage à voler d'une manière plus durable sur le plan environnemental et d'être socialement responsable, en accord avec les objectifs gouvernementaux et sociétaux, en assurant l'acceptabilité pour ses clients, ses salariés et ses actionnaires. Ainsi, le Groupe participe activement aux plans de protection contre le bruit dans l'environnement. Ces plans répondent à la directive européenne 2002/49/CE et visent à réduire la pollution sonore autour des aéroports. Pour le groupe Air France-KLM, le processus de remédiation des impacts négatifs du bruit sur les communautés locales repose sur une collaboration étroite avec l'écosystème aéroportuaire, notamment à travers des consultations publiques.

Le Groupe collabore avec les États membres de l'Union européenne et d'autres parties prenantes pour assurer la conformité avec le processus d'approche équilibrée [3], intégré dans le règlement européen n° 598/2014 [4] et conçu pour améliorer l'environnement sonore autour des aéroports européens, et promouvoir une meilleure compatibilité entre les activités aéronautiques et les zones résidentielles.

Sur les plates-formes d'Air France-KLM, à savoir Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Amsterdam-Schiphol, la procédure de l'approche équilibrée est appliquée. L'approche équilibrée exige que toutes les options disponibles soient évaluées afin d'identifier la mesure ou la combinaison de mesures la plus rentable pour atténuer un problème de bruit spécifique. Le principe de l'approche équilibrée consiste à identifier les mesures d'atténuation du bruit à travers quatre piliers puis à les analyser, dans le but de résoudre le problème de bruit de manière rentable tout en préservant les avantages de connectivité de l'aéroport.

Les quatre piliers de l'approche équilibrée sont les suivants : 1. Réduction du bruit à la source 2. Planification et gestion de l'utilisation des sols 3. Procédures opérationnelles de réduction du bruit, et 4. En dernier recours, restrictions d'exploitation.

Les indicateurs de mesure du bruit utilisés dans la réglementation mesurent le niveau sonore moyen sur une période donnée (jour, nuit, etc.). Ils permettent de représenter synthétiquement l'accumulation du bruit des cycles LTO (atterrissage et décollage) des mouvements d'avions sur la période considérée. Les piliers 1 (réduction du bruit à la source) et 3 (procédures opérationnelles) sont donc particulièrement efficaces pour limiter les nuisances sonores autour des aéroports.

Air France-KLM participe activement aux approches équilibrées sur ses plates-formes et à toutes les autres approches équilibrées lancées par les ministères des Transports français et néerlandais dans les autres aéroports. Ces approches fournissent des études prévisionnelles détaillées et des analyses d'impact socio-économique et aident à trouver la meilleure solution de compromis, durable pour les compagnies aériennes et contribuant à la réduction des nuisances sonores.

Les mécanismes permettant aux communautés concernées de faire part de leurs préoccupations, telles que les plateformes consultatives et orientées vers l'action comme les Commissions consultatives de l'environnement (CCE), les Commissions consultatives d'assistance aux résidents pour Air France et le *National Sounding Board* pour KLM ont été détaillés dans le paragraphe précédent 4.3.3.2.2. Les questions soulevées par ces plateformes consultatives sont prises en compte dans les approches et des actions équilibrées.

---

(1) *https://minderhinderschiphol.nl/over-dit-plan/*
(2) *https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-496.pdf*
(3) *Approche équilibrée : https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/noise.aspx*
(4) *https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0598*

4.3.3.2.4 Cibles – Gestion des nuisances sonores (S3-5)

Les avions de nouvelle génération, qui sont d'au moins 30 % et jusqu'à 60 % moins bruyants, constituent un puissant levier pour réduire l'empreinte sonore des aéroports. Air France-KLM a mis en place un plan de renouvellement de sa flotte, éliminant progressivement les avions les plus anciens et visant à ce que jusqu'à 80 % de sa flotte soit de nouvelle génération d'ici 2030.

L'impact acoustique du groupe Air France-KLM est mesuré en fonction de l'éligibilité de sa flotte en exploitation aux chapitres de bruit de l'OACI. L'indicateur évalue le pourcentage d'avions en fonction de leur marge d'éligibilité aux chapitre 14, le niveau de bruit le plus efficace pour les avions à réaction à ce jour.

4.3.3.2.5 Actions en place ou prévues – Gestion des nuisances sonores (S3-4)

Les risques et impacts matériel liés aux nuisances sonores susceptibles d'affecter Air France-KLM, à savoir le risque de réduction des créneaux aéroportuaires, le risque de baisse du trafic ou de mesures réglementaires, de contraintes commerciales et d'augmentation des coûts découlant des réglementations sur le bruit, sont atténués par les mesures suivantes :

- actions visant à réduire le bruit à la source, telles que le renouvellement de la flotte ;
- procédures opérationnelles telles que l'optimisation des routes de vol, descente continue (procédure d'approche).

Le renouvellement de la flotte avec des avions moins bruyants est un moyen efficace de réduire les nuisances sonores autour des aéroports. Air France-KLM investit continuellement dans le renouvellement de sa flotte avec des avions de dernière technologie qui sont au moins 30 % et jusqu'à 60 % moins bruyants. Le Groupe accélère également le retrait progressif des avions les moins adaptés à sa feuille de route environnementale. D'ici 2030, jusqu'à 80 % de la flotte d'Air France-KLM sera composée d'avions de nouvelle génération, contre 5 % en 2019. En termes de réduction du bruit, les nouveaux avions entrant dans la flotte d'Air France-KLM devraient réduire l'impact sonore d'au moins 30 % et jusqu'à 60 % par rapport aux avions de taille équivalente de la génération précédente.

Le détail des commandes de matériel aéronautique figure en Note 38 « Commande de matériels aéronautiques » annexés aux états financiers.

Les procédures opérationnelles telles que l'optimisation des itinéraires de vol et la descente continue ont également un impact sur les niveaux de bruit. C'est pourquoi Air France-KLM s'efforce de minimiser son impact sur l'environnement par une série de mesures, notamment en collaborant avec le contrôle aérien pour optimiser les descentes et les décollages. En outre, Air France-KLM soutient activement le gouvernement et les départements de l'aviation civile dans l'adoption rapide et généralisée des procédures de descente continue dans tous les aéroports.

Aux Pays-Bas, le 11 janvier 2024, KLM et 30 autres parties ont appelé à un programme d'action commun « *Together towards cleaner, quieter, stronger* » [1]. KLM a exprimé son engagement à travailler à la réduction du bruit pour les résidents vivant près de Schiphol et d'autres aéroports. Deux réunions d'information ont été organisées avec le ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau.

Le 6 décembre 2024, le ministère néerlandais a notifié, dans le cadre de la procédure de l'approche équilibrée, l'ensemble des mesures suivantes :

- utilisation d'avions plus silencieux la nuit ;
- différenciation des tarifs ;
- renouvellement supplémentaire de la flotte ;
- exclusion des avions bruyants la nuit, jusqu'à -13 EPNdB [2] ;
- maximum de 27 000 vols de nuit ;
- réduction de la capacité à un maximum de 477 000 à 478 000 mouvements d'avions par an.

En France, les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle sont déjà soumis à des restrictions de bruit :

- couvre-feu et plafonnement des créneaux horaires annuels à Paris-Orly ;
- plafonnement nocturne des créneaux horaires à Paris-Charles de Gaulle ;
- accès limité pendant les heures de nuit pour les avions les plus bruyants sur les deux aéroports.

[1] *L'aviation à l'épreuve du temps pour les Pays-Bas L'engagement de l'industrie aéronautique envers les Pays-Bas : https://nieuws.klm.com/download/6fd9644e-2646-4125-a398-874fe631eed/10commitmentstoekomstbestendigeluchtvaartvoornederland.pdf*

[2] *https://nieuws.klm.com/plan-klm-groep-geeft-grotere-reductie-geluidshinder-in-de-nacht/*

Deux approches équilibrées ont été lancées à l'été 2023 pour ces deux aéroports parisiens et sont toujours en cours :

- Pour Paris-Orly [1], un projet de nouvelle réglementation prévoit la mise en place progressive, entre 2026 et 2029, d'un couvre-feu strict à partir de 22 heures pour les avions les plus bruyants (ceux dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 17 EPNdB). Cette nouvelle restriction, si elle est officiellement promulguée par le gouvernement, fera d'Orly l'aéroport le plus strict d'Europe en matière de nuisances sonores, seuls les avions de dernière génération les plus silencieux étant autorisés à atterrir ou à décoller après 22 heures.
- L'approche équilibrée est moins avancée pour Paris-CDG. Air France est à la disposition de l'autorité compétente pour participer aux analyses et apporter toute son expertise en matière de nuisances sonores.

En prenant des mesures locales pour réduire l'impact sonore et en favorisant les relations avec les communautés avoisinantes et autorités, Air France-KLM souligne son engagement à respecter et à prendre en compte les préoccupations des communautés vivant à proximité de ses activités.

L'impact des opérations d'Air France-KLM qui peut affecter la santé des communautés proches des aéroports est traité par des projets d'isolation. En France, ces projets sont financés par la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA). Aux Pays-Bas, ils sont financés par des taxes sur le bruit imposées par le gouvernement. En France, la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) est appliquée dans les plus grands aéroports du pays depuis 2004. Les fonds collectés auprès des compagnies aériennes sont consacrés à l'insonorisation des habitations situées autour des aéroports. Au Pays Bas, autour de l'aéroport de Schiphol, les compagnies aériennes ont également collectivement contribué, au cours des deux dernières décennies, aux taxes sur le bruit qui ont été consacrées à l'insonorisation et à l'indemnisation de la perte de valeur des biens immobiliers autour de l'aéroport. En 2024, le ministère néerlandais a décidé de lancer une nouvelle phase du programme de réduction du bruit, avec l'introduction d'une nouvelle taxe de 25 millions d'euros pour compléter les 577 millions d'euros déjà prélevés pour l'isolation des maisons dans la région de Schiphol.

4.3.3.3 Indicateurs – Gestion des nuisances sonores

Impact acoustique

L'impact acoustique du groupe Air France-KLM est mesuré en fonction de l'éligibilité de sa flotte en exploitation aux chapitres de bruit de l'OACI. L'indicateur mesure le pourcentage d'avions éligible au chapitre 14 qui contient les niveaux de bruit pour les avions civils les plus stricts à date.

La flotte en exploitation comprend les aéronefs exploités et temporairement hors exploitation (en maintenance ou en préparation pour une future exploitation).

Impact acoustique	2024
Pourcentage d'avions éligibles au titre du chapitre 14 OACI dans la flotte en exploitation	36,9 %

En 2023, 100 % de la flotte d'Air France-KLM était éligible à la certification selon les critères de niveau de bruit des chapitres 4 et 14 de l'OACI. Par conséquent, en 2024, Air France-KLM a décidé de mettre l'accent sur le chapitre 14, correspondant au critère de niveau de bruit le plus strict de l'OACI.

[1] *https://aviationweek.com/air-transport/safety-ops-regulation/french-government-rules-out-orly-curfew-extension-limit-noise*

4.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)

Dans le contexte d'Air France-KLM, les consommateurs et les utilisateurs finaux sont ceux qui utilisent directement les services du Groupe. Ils peuvent être classés comme suit :

- passagers individuels : personnes voyageant pour des raisons personnelles ou de loisirs. Les passagers paient leur voyage à Air France-KLM, qui en contrepartie leur garantit le transport du départ à l'arrivée ;
- passagers à motif professionnel : personnes voyageant pour des raisons professionnelles. Une entreprise paie Air France-KLM pour le voyage d'un salarié et, en contrepartie, Air France-KLM assure son transport du départ à l'arrivée.

Chaque groupe interagit différemment avec Air France-KLM, et l'entreprise s'efforce de répondre à leurs besoins et attentes spécifiques.

Pour plus d'informations sur les consommateurs et les utilisateurs finaux, voir les sections ESRS2 4.1.2.1 « Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1) » et 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) », qui fournissent plus de détails sur la chaîne de valeur et les parties prenantes.

4.3.4.1 Description des processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités significatifs liés au climat (ESRS2 IRO-1)

Veuillez vous référer aux informations plus détaillées fournies dans la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.3.4.2 Interaction entre IRO, stratégie et modèle d'affaires (ESRS2 SBM-2)

4.3.4.2.1 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2)

Veuillez trouver plus d'informations dans la section 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) ».

4.3.4.3 Engagement client (S4-1, S4-2, S4-3, S4-5, S4-4, SBM-3)

4.3.4.3.1 IRO matériels – Engagement client (ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Engagement client	N: Les passagers peuvent être impactés par le manque de transparence des informations et d'assistance en cas de perturbations ou par le manque d'accessibilité des services (passagers en situation de handicap)	OO	O: Gain de réputation et de fidélité des clients pour Air France-KLM en fournissant une information transparente et une assistance aux passagers	Court/moyen
	N: Le droit à la vie privée des passagers peut être impacté en cas d'utilisation abusive ou de fuite de données personnelles	OO/VC	R: Risque financier lié à une atteinte à la réputation d'Air France-KLM ou d'amendes liées à un manque d'assistance, d'accessibilité ou de fuite de données	Court/moyen

Pour plus d'informations concernant l'identification des IROs matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.3.4.3.2 Information et assistance aux passagers en cas d'annulations ou de retards (CE261)

En cas d'irrégularités opérationnelles, et plus particulièrement d'annulations ou de retards de vols opérés par les compagnies aériennes du Groupe, des informations et une assistance sont fournies aux clients conformément aux exigences du Règlement européen (CE) n° 261/2004 (« CE261 »), comme détaillé ci-dessous.

4.3.4.3.2.1 Politiques – Information et assistance aux passagers en cas d'annulation ou de retards (S4-1)

Les droits des passagers requis par le Règlement (CE) 261/2004 du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne constituent un ensemble complet de règles qui protègent les droits des passagers en cas d'annulations de vols, de retards, de refus d'embarquement.

Il impose aux compagnies aériennes de fournir une assistance, une compensation ou un remboursement en fonction des circonstances et de la durée du retard ou de l'annulation. En termes d'assistance, les passagers ont droit à des repas, des rafraîchissements et un hébergement si nécessaire, en cas de retards importants. Les compensations varient entre 250 euros et 600 euros en fonction de la distance du vol et de la durée du retard.

Le règlement exige également que les compagnies aériennes informent les passagers de leurs droits et fournissent un mécanisme de réclamation pour les problèmes non résolus.

Air France, KLM, KLM CityHopper, Transavia France et Transavia Pays-Bas adhèrent à cette réglementation, depuis son entrée en vigueur en 2005, et veillent à ce que les droits des passagers soient respectés en cas d'irrégularités opérationnelles au quotidien.

Les droits s'appliquent spécifiquement dans les circonstances suivantes :

- le client a une réservation confirmée sur le vol ;
- est entièrement enregistré à l'heure limite d'enregistrement indiquée ou, si aucune heure n'est indiquée, au plus tard 45 minutes avant l'heure de départ ;
- voyage à un tarif disponible au public, ou avec un billet émis dans le cadre d'un programme de fidélité ;
- voyage sur un vol au départ d'un aéroport situé dans l'Union européenne (UE).

Si le client voyage sur un vol au départ d'un aéroport dans un pays tiers (hors UE), les droits à l'assistance et à la compensation s'appliquent uniquement s'il voyage avec un transporteur de l'UE et arrive à un aéroport situé dans l'UE, et si aucune réglementation locale ne s'applique aux départs de ce pays tiers.

En cas de réglementation locale applicable aux départs de ce pays tiers, Air France et KLM adhèrent à ces réglementations telles que celles mises en œuvre par le Département des transports pour les voyages aux États-Unis, l'Office des transports du Canada pour les voyages à destination et en provenance du Canada, l'*Agencia Nacional de Aviação Civil* au Brésil, etc.

4.3.4.3.2.2 Processus d'engagement - Information et assistance aux passagers en cas d'annulation ou de retards (S4-2)

Tous les clients ont accès à cette politique pour être informés de leurs droits :

- À tout moment sur tous les sites Internet d'Air France / KLM / Transavia France / Transavia Pays-Bas.
- Sur ces sites Internet, les clients peuvent également contacter Air France ou KLM ou Transavia France ou Transavia Pays-Bas après une irrégularité et être guidés pour :
  - déposer une réclamation pour demander ce à quoi ils peuvent avoir droit : remboursement des frais de soins et d'assistance, compensation légale CE261,
  - ou faire une demande de remboursement s'ils ont décidé de ne pas voyager en raison de la perturbation,
- Les informations sur les droits des passagers sont également envoyées à tous les clients concernés par une irrégularité opérationnelle via des courriels envoyés pour les informer de la perturbation.

Au sein de l'organisation Air France KLM, la responsabilité générale de l'information et de l'assistance aux clients en cas d'annulations et de retards de vols incombe de perturbations de vol incombe au Vice-Président exécutif de la division marketing. Parmi d'autres responsabilités, cela couvre à la fois la gestion des sites Internet numériques permettant aux clients d'être informés de leurs droits en tant que passagers et de déposer une réclamation ou de faire une demande de remboursement d'une part, et le traitement des réclamations et des demandes de remboursement des clients par des experts et des assistants dédiés aux soins et aux remboursements d'autre part.

4.3.4.3.2.3 Processus pour remédier aux impacts négatifs – Information et assistance aux passagers en cas d'annulation ou de retards (S4-3)

Lorsque les irrégularités opérationnelles se déclarent malgré toutes les mesures préventives, l'approche pour remédier aux impacts négatifs pour les clients comprend le respect du Règlement (CE) 261/2004, qui impose une assistance, une compensation ou un remboursement aux passagers en cas d'annulations et de retards.

Pour ce faire, une coordination interne est en place entre plusieurs divisions d'Air France, KLM, Transavia France et Transavia Pays-Bas pour garantir le respect des réglementations de l'Union européenne, avec un suivi régulier et des ajustements basés sur la jurisprudence européenne, garantissant que les droits des passagers sont constamment respectés :

- Les équipes juridiques d'Air France et de KLM traduisent le contenu des obligations du Règlement (CE) 261/2004 en directives commerciales à respecter par les équipes opérationnelles au sol et commerciales, et identifient au fil de l'eau les ajustements nécessaires à ces obligations déclenchés par la jurisprudence européenne.
- Conformément à ces règles, l'assistance sur place aux clients impactés par des perturbations de vol à l'aéroport est assurée par les équipes des opérations au sol selon les exigences définies dans le règlement CE261, telles que la fourniture de rafraîchissements, de repas ou d'hébergement en cas de retard significatif du départ du vol.

- De plus, conformément aux directives commerciales dictées par les conseils juridiques, le département Service client et Remboursement définit et met en œuvre des instructions opérationnelles applicables au traitement des plaintes des clients et des demandes de remboursement suite à des irrégularités opérationnelles des vols. En outre, plusieurs projets ont été initiés afin de numériser et d'automatiser les processus pour améliorer davantage la gestion des réclamations.

Tous les agents traitant les plaintes ou les demandes de remboursement des clients d'Air France, KLM, Transavia France ou Transavia Pays-Bas ont été formés avec les mêmes supports pour appliquer les instructions opérationnelles pertinentes définies pour se conformer à cette politique de remédiation.

Ces instructions opérationnelles ainsi que la politique globale sont disponibles sur une base de connaissances partagée accessible par tout agent à tout moment pour soutenir son activité quotidienne.

4.3.4.3.2.4 Cibles – Informations et assistance aux passagers en cas d'annulation ou de retards (S4-5)

Afin de minimiser l'impact négatif des perturbations de vol, Air France, KLM, Transavia France et Transavia Pays-Bas veillent à ce que les clients reçoivent des informations et une assistance adéquates le jour du départ à l'aéroport conformément au Règlement (CE) 261/2004.

Les compagnies s'assurent également que les clients reçoivent des réponses satisfaisantes à leurs plaintes ou demandes de remboursement après leur voyage, tant en termes de délai de réponse que de conformité aux exigences du règlement Règlement (CE) 261/2004 concernant les montants des compensations et des remboursements.

Des processus de suivi interne dédiés sont en place pour garantir que ces objectifs sont continuellement atteints, et des plans d'action pertinents sont activés en cas de déviations identifiées.

4.3.4.3.2.5 Actions en place ou prévues – Informations et assistance aux passagers en cas d'annulation ou de retards (S4-4)

Les départements des opérations d'Air France, KLM, Transavia France et Transavia Pays-Bas mènent des plans d'action structurels pour améliorer la robustesse des opérations et ainsi réduire autant que possible le nombre d'annulations et retards :

- adaptation du nombre d'avions de réserve pour réduire les annulations de vol ;
- externalisation de certaines activités de maintenance (par exemple, une partie de la visite A des Airbus à Bruxelles et la visite C des Boeing 737 au Royaume-Uni) pour augmenter les capacités de maintenance et assurer une meilleure disponibilité des avions ;
- amélioration des processus clés au hub et dans les escales internationales, en particulier concernant la fluidité des flux de passagers, de bagages et d'équipages ;
- optimisation de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires en coordination avec ADP et l'aéroport de Schiphol. Il s'agit d'une procédure standard pour positionner les avions du Groupe (et de leurs partenaires) afin d'optimiser les flux de passagers, de bagages et d'équipages ;
- programme « *Right on Time* » en cours pour analyser et améliorer le processus de départ depuis le hub et améliorer la performance D-0 (ponctualité au départ) ;
- développement de l'analyse de données/intelligence artificielle et des outils pour améliorer la performance opérationnelle (modèles de prévision des retards, conception des horaires, etc.) ;
- plan d'action commun avec Eurocontrol et modernisation du système de contrôle du trafic aérien (ATC) en France pour réduire les retards ATC ;
- coordination continue avec le contrôle du trafic aérien (ATC) à Amsterdam *(Luchtverkeersleiding NL, LVNL)* pour réduire l'impact des retards ATC sur la ponctualité des départs et des arrivées.

4.3.4.3.3 Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap

4.3.4.3.3.1 Politiques – Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap (S4-1)

Air France-KLM s'engage à fournir des produits et des services accessibles à tous les passagers, y compris ceux en situation de handicap. Les politiques d'accessibilité d'Air France et de KLM s'assurent que tous les voyageurs bénéficient du service d'assistance et des aménagements nécessaires pour leur garantir un voyage confortable et sûr, tout en respectant les réglementations européenne et internationale en matière d'accessibilité.

Air France et KLM sont chacune responsables de leur propre politique d'accessibilité pour l'assistance aux passagers en situation de handicap (PWD, *Passengers With Disabilities*) sur l'ensemble de leur parcours client, dont les points clés sont la réservation, la demande d'assistance et sa communication, le transport d'équipements spéciaux (de mobilité) dans le cadre de la politique bagage et de leur manutention, l'assistance en aéroport et à bord, l'équipement médical et les aides à la mobilité, les chiens d'assistance, l'accessibilité de la cabine dans l'avion et lors de l'attribution des sièges.

Air France et KLM déploient un plan de formation spécifique pour le personnel en contact avec les passagers en situation de handicap conformément aux réglementations européenne et internationale. Tout le personnel concerné est formé afin d'être particulièrement attentif et compréhensif auprès de ces passagers et de prendre en compte leurs besoins personnels.

Enfin, la politique d'accessibilité digitale d'Air France-KLM garantit que leurs plateformes numériques soient accessibles à tous les utilisateurs, y compris ceux en situation de handicap.

Pour garantir une bonne application, les politiques d'accessibilité sont intégrées dans les procédures opérationnelles de chaque secteur d'activité.

Air France-KLM collabore avec ses parties prenantes pour le développement et la mise en œuvre de sa politique d'accessibilité, qui sont les clients, les groupes d'associations, les organismes de réglementation, le personnel interne, les aéroports et les prestataires de services d'assistance et les consultants en accessibilité.

Transavia Pays-Bas travaille sur la mise en œuvre d'une politique PWD intégrée à l'échelle de l'entreprise, sur divers sujets tels que l'accessibilité des informations sur son site Internet et lors de la réservation, ainsi que l'assistance et les informations fournies par les centres de service client.

4.3.4.3.3.2 *Engagement auprès des parties prenantes – Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap (S4-2)*

Air France-KLM engage des dialogues avec les passagers en situation de handicap ainsi qu'avec d'autres parties prenantes telles que les aéroports et les autres compagnies aériennes pour prendre en considération leurs perspectives. Air France est en contact avec les associations du secteur du handicap pour recueillir leurs besoins et attentes en matière de voyage aérien. Ces associations fournissent également des témoignages et des avis sur les produits et les services conçus pour les passagers en situation de handicap. L'objectif est de maintenir une relation durable avec ces associations en organisant des réunions régulières pour améliorer en continu l'expérience de voyage pour tous les passagers.

4.3.4.3.3.3 *Processus pour diminuer les impacts négatifs – Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap (S4-3)*

Air France-KLM s'assure que le voyage soit facilité de la réservation jusqu'à la destination finale en se coordonnant avec les gestionnaires aéroportuaires pour proposer une expérience de voyage toujours plus inclusive.

Air France et KLM veillent à ce que les passagers en situation de handicap reçoivent une assistance appropriée. Pour cela, les passagers sont encouragés à fournir des informations détaillées sur leurs besoins auprès de la compagnie aérienne lors de la réservation ou au moins 48 heures avant le départ du vol.

Une attention particulière est apportée auprès des passagers ayant des déficiences visuelles et/ou auditives en fournissant un soutien sur mesure tout au long de leur voyage.

Le transport des équipements de mobilité et des animaux d'assistance est également une des priorités pour Air France-KLM, permettant aux passagers en situation de handicap de conserver leur autonomie. L'objectif est aussi d'assurer une livraison fiable et ponctuelle des équipements de mobilité, minimisant ainsi les incidents potentiels.

Par ailleurs, Air France-KLM met l'accent sur la formation continue de son personnel pour aider efficacement les passagers ayant des besoins spécifiques. Cela favorise l'empathie et la compétence pour une expérience de voyage inclusive.

En cas de mauvaise expérience lors de leur voyage, les passagers peuvent informer immédiatement le personnel à bord ou/et le signaler auprès du service client. Dans ce cas Air France et KLM réalisent une enquête pour traiter les réclamations le plus rapidement possible et apporter les meilleures réponses aux passagers (excuses, remboursements ou compensations si nécessaire). Les retours et les témoignages des clients permettent d'améliorer les produits et services et de s'assurer que les réglementations européenne et internationale sont respectées.

4.3.4.3.3.4 *Cibles – Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap (S4-5)*

Air France-KLM a pour objectif de rendre ses services accessibles à tous les passagers. En 2024, environ 690 000 demandes d'assistance d'Air France et 500 000 demandes d'assistance de KLM ont été traitées. Air France-KLM vise tout d'abord à garantir la conformité avec toutes les législations locales des pays. En outre, les efforts d'Air France-KLM se concentrent sur la réduction des réclamations et des dommages causés dans le cadre des services aux passagers handicapés, tout en améliorant la satisfaction des clients.

Pour atteindre cet objectif, Air France-KLM travaille avec les aéroports pour apporter une assistance adaptée à chaque client et continue de développer des relations avec les clients internes et externes en situation de handicap et les associations.

En matière d'accessibilité numérique, Air France-KLM a pour objectif d'offrir à ses clients un site Internet et une application accessibles, et de respecter les exigences WCAG *(Web Content Accessibility Guidelines)* [1]. Il en va de même pour Transavia Pays-Bas, où la communication est perçue comme cruciale pour garantir une expérience client sereine.

Ces efforts s'inscrivent dans le cadre de l'engagement d'Air France-KLM à créer une expérience de voyage inclusive pour tous.

4.3.4.3.3.5 *Actions en place ou prévus – Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap (S4-4)*

Air France-KLM veille à mettre à jour les procédures opérationnelles et les supports de formation et s'assure que le développement des produits et des services répond aux exigences d'accessibilité. Pour maintenir l'engagement auprès des passagers en situation de handicap et pour faciliter leur expérience de voyage, les services d'assistance dédiés d'Air France et de KLM, SAPHIR (Service d'assistance aux personnes handicapées pour les informations et la réservation) et KLM Cares, fournissent des services personnalisés comme une réservation facilitée, une assistance à l'aéroport et un transport adapté des bagages et des équipements. Les informations fournies sur les sites internet présentent les différents services disponibles, permettant aux passagers de préparer leur voyage en toute tranquillité. Lors de la réservation, les passagers en situation de handicap peuvent demander des aménagements spéciaux en fonction de leur handicap, comme un siège avec plus d'espace pour les jambes ou un siège situé proche des toilettes.

Air France-KLM travaille avec les aéroports pour apporter une assistance adaptée à chaque client et continue de développer des relations avec les clients internes et externes en situation de handicap et les associations.

[1] *https://european-union.europa.eu/web-accessibility-policy_en*

Durant les Jeux Olympiques, Air France a proposé à certains passagers de récupérer et de livrer leur équipement de mobilité directement à la porte de l'avion. Après les Jeux Olympiques, ce service a été maintenu sur demande du client, sous réserve que les conditions d'acceptation soient remplies (vols Air France ou HOP!, aéroport éligible etc.)

De plus, depuis le début de l'année 2025 il est à nouveau partiellement proposé de manière proactive pour les fauteuils roulants manuels, et ce service proactif sera progressivement étendu à toutes les escales, à KLM et aux fauteuils roulants électriques. Parallèlement, KLM améliore ses procédures de manutention des fauteuils roulants en soute afin d'éviter tout dommage. En outre, KLM prévoit de tester et de mettre en œuvre un système de livraison par rampe pour fauteuils roulants, conformément à l'approche d'Air France.

Enfin, Air France-KLM met en œuvre des actions pour une plus grande autonomie des passagers en situation de handicap tout au long de leur parcours (digital, aéroport, à bord) en collaboration avec ses parties prenantes.

Transavia Pays-Bas travaille sur diverses solutions pour améliorer le parcours client des passagers à mobilité réduite.

4.3.4.3.4 Confidentialité et sécurité des données personnelles

4.3.4.3.4.1 Politiques – Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-1)

La protection des données et la cybersécurité constituent l'une des priorités d'Air France-KLM, car toute défaillance pourrait affecter ses performances opérationnelles et économiques et nuire à la confiance de ses clients.

En vigueur depuis mai 2018, le Règlement général européen sur la protection des données (« RGPD ») a étendu les droits des personnes concernées et renforcé les responsabilités et obligations des responsables de traitement (pour Air France-KLM, les DGA de chaque division, appuyés par un réseau de correspondants et conseillés par le responsable de la protection des données d'Air France-KLM et les délégués à la protection des données de chaque compagnie, qui contrôlent la conformité en matière de protection des données personnelles).

Depuis 2018, Air France-KLM a mis en place et régulièrement amélioré ses politiques et procédures internes pour renforcer la protection des données ainsi que les programmes de cybersécurité, avec une attention particulière aux données personnelles des clients.

Les politiques/procédures internes de confidentialité s'appliquent à tous les employés d'Air France-KLM. Les responsabilités des tiers d'Air France-KLM sont gérées au moyen de clauses de confidentialité des données dans les contrats.

Pour leurs clients, Air France, KLM, Transavia Pays-Bas et France ont publié des politiques de confidentialité qui sont publiées sur leurs sites web. Ces informations permettent aux clients d'être informés de la manière et des raisons pour lesquelles sont traitées leurs données personnelles et de la façon dont ils peuvent exercer leurs droits.

Les politiques de confidentialité s'appliquent à toutes les données personnelles des clients traitées par Air France, KLM, Transavia Pays-Bas et France, en particulier lorsque les clients effectuent une réservation, achètent un billet, voyagent, achètent ou utilisent des services, consultent les sites internet, utilisent des applications mobiles ou interagissent avec les différentes compagnies aériennes du Groupe par l'intermédiaire des différents canaux disponibles.

Une politique de confidentialité spécifique est également publiée sur le site Internet de Flying Blue, programme de fidélité d'Air France-KLM. Elle explique comment les données personnelles des clients sont collectées et utilisées dans le cadre du programme (lorsque les clients deviennent membres de Flying Blue, utilisent le site Internet ou les applications mobiles Flying Blue, ou contactent Flying Blue).

4.3.4.3.4.2 Processus d'engagement – Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-2)

Air France, KLM, Flying Blue Miles, Transavia Pays-Bas et France ont désigné des responsables de la protection des données (DPO, *data protection officers*), comme le demande le RGPD, qui sont les interlocuteurs des « personnes concernées » pour toute question relative au traitement de leurs données personnelles. Lorsqu'un client souhaite exercer ses droits concernant le traitement de ses données personnelles, il/elle peut simplement envoyer une demande à l'adresse postale ou électronique qui lui est fournie sur les sites web ou applications d'Air France, KLM, Transavia Pays-Bas et France et Flying Blue.

Ce dialogue avec les clients permet à Air France-KLM d'améliorer ses procédures et process de protection des données en tenant compte des demandes les plus fréquentes des clients. Un exemple d'amélioration des process et des procédures est de développer le libre-service pour les clients afin de leur permettre d'exercer leurs droits plus rapidement (par exemple, effacer leurs données personnelles). Les DPO sont également le point de contact des autorités en France et aux Pays-Bas pour toutes questions et enquêtes. Les DPO soutiennent en outre les équipes d'Air France-KLM dans les autres pays (hors Union européenne) en cas de questions/demandes des autorités locales.

4.3.4.3.4.3 Processus pour remédier aux impacts négatifs – Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-3)

Le système de gestion de la confidentialité des données d'Air France-KLM vise à prévenir, atténuer et remédier aux impacts négatifs, notamment l'utilisation abusive/la fuite des données personnelles des clients.

Les DPO d'Air France et de KLM tiennent des réunions mensuelles régulières avec le *Chief Information Security Officer* (CISO, responsable sécurité des systèmes d'information) d'Air France-KLM pour discuter de tout cas qui pourrait avoir un impact négatif ou positif sur la vie privée, y compris l'ajout de mesures de sécurité supplémentaires. Le CISO d'Air France-KLM a également des réunions régulières avec le CISO de Transavia.

En cas de violation des données, une équipe d'intervention multidisciplinaire est mobilisée pour agir rapidement, efficacement et de manière appropriée. Une évaluation des risques pour les « personnes concernées »/clients est effectuée et déclenche l'envoi d'une notification à ces derniers lorsque cela s'avère nécessaire. Les plans de mesures correctives sont alors rapidement mis en œuvre.

Un Comité de protection des données des Directions commerciales d'Air France-KLM réunit régulièrement toutes les équipes concernées afin de renforcer la conformité en matière de confidentialité des données pour les clients du Groupe. Ses objectifs sont de : gérer la conformité des activités de traitement d'Air France-KLM pour les clients ; revoir/aligner les politiques/procédures applicables en matière de protection des données ; gérer l'exécution des « analyses d'impact sur la vie privée » pour les projets/nouvelles activités de traitement ; suivre les plans d'actions pour la mise en œuvre des procédures de gestion des données clients et notamment l'exercice des droits RGPD ; suivre l'exécution des audits et les plans d'action associés.

Le plan de continuité des activités en cybersécurité (PCA) est mis à l'essai chaque année et amélioré grâce à une action à long terme visant à maintenir le plus haut niveau de cybersécurité dans l'industrie, y compris pour tous les affiliés et fournisseurs. Le centre d'opérations de sécurité 24/7, certifié PDIS (Prestataires de détection d'incidents de sécurité) par les autorités, surveille tous les événements de sécurité. L'équipe de recherche des menaces assure la cybersécurité de pointe des composants informatiques. Chaque collaborateur peut déclarer un cyber-événement via un mail dédié ou une demande d'assistance au *Help Desk* Air France et KLM dans le monde entier.

Tous les collaborateurs d'Air France-KLM sont régulièrement formés à la confidentialité des données et à la cybersécurité.

4.3.4.3.4.4 *Cibles – Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-5)*

Aucune cible spécifique n'a été fixée en matière de protection des données.

Pour 2025, certains indicateurs de performance sont en cours de discussion et devraient être suivis.

4.3.4.3.4.5 *Actions en place ou prévus – Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-4)*

Au cours des derniers mois, un programme de grande envergure (appelé « *Privacy maturity program* ») a été lancé avec l'ambition d'améliorer encore le niveau de maturité de la confidentialité des données personnelles au sein d'Air France, KLM et des entités jointes d'Air France-KLM.

La réponse d'Air France au traitement des exercices de droits des clients a été renforcée pour améliorer le traitement des demandes (par exemple, service de suppression de compte client en libre-service).

Un nouveau programme obligatoire d'apprentissage en ligne des notions de base sur la protection des renseignements personnels a été lancé au cours du deuxième semestre pour le personnel au sol de KLM et sera étendu au personnel d'Air France au début de 2025.

Des actions ont été prises pour analyser et améliorer la conformité d'Air France-KLM à certaines lois étrangères sur la protection de la vie privée et se poursuivront en 2025.

De nouveaux outils d'AMADEUS basés sur l'IA ont commencé à être testés depuis 2024 dans le domaine commercial et pourraient être acquis en 2025 par le CISO d'Air France-KLM afin d'améliorer la capacité du Groupe à détecter et résoudre toute utilisation abusive potentielle des données personnelles.

Le processus d'authentification des clients pour accéder aux réservations et aux miles Flying Blue sur les sites internet d'Air France-KLM est en cours de renforcement par de nouvelles fonctionnalités d'authentification à deux facteurs (2FA) promues par Air France-KLM CIS. Ces nouvelles fonctionnalités 2FA sont progressivement introduites par les équipes commerciales partout où elles apportent une valeur ajoutée pour les clients.

4.3.4.4 Sûreté et sécurité opérationnelles du transport aérien (S4-1, S4-2, S4-3, S4-5, S4-4)

Pour Air France-KLM et ses compagnies aériennes, la sécurité des opérations et, de par son activité, la sécurité des vols, est primordiale. Elle est essentielle pour conserver la confiance des clients et du personnel, et impérative pour la viabilité à long terme de ses opérations et du transport aérien.

Dans le contexte d'un environnement complexe et changeant, le Groupe s'efforce de maintenir le plus haut niveau de sécurité grâce à son système de gestion de la sécurité et en soutenant ses acteurs de la sécurité par des mesures spécifiques.

4.3.4.4.1 IRO matériels – Sûreté et sécurité des passagers (ESRS2 SBM-3)

Veuillez trouver ci-dessous, dans le tableau, les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Sécurité opérationnelle et sécurité du transport aérien	N: Les passagers et les marchandises transportées peuvent subir des dommages en cas d'incident ou d'accident	OO	R: Risque financier lié aux dommages potentiels causés aux personnes et aux biens et à la réputation d'Air France-KLM en cas d'incident ou d'accident	Court/moyen

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.3.4.4.2 Politiques – Sûreté et sécurité des passagers (S4-1)

Chaque compagnie aérienne du Groupe maintient et développe un système de gestion de la sécurité (SMS - *Safety management system*) basé sur leurs politiques de sécurité respectives qui sont formellement approuvées par les autorités de l'aviation civile de chaque pays.

La politique de sécurité d'Air France et HOP! d' Air France, signée par le PDG, reconnaît qu'un haut niveau de sécurité n'est pas seulement une obligation envers ses clients et son personnel, mais aussi une condition indispensable à sa pérennité. Elle fournit des orientations pour atteindre cet objectif en maintenant le niveau de sécurité le plus élevé possible, en tenant compte des meilleurs standards de l'industrie, de la conformité aux exigences réglementaires et des standards de la compagnie. La politique de sécurité s'applique également à Transavia France.

La Direction de la sécurité des vols et de la gestion des risques d'Air France comprend désormais les risques liés à la santé au travail, à la sécurité alimentaire et à l'environnement. Cela permet une approche plus complète des risques et des facteurs qui y contribuent. La division de la sécurité des vols et de la gestion des risques de HOP! inclut de la même manière la santé et la sécurité au travail.

La politique de KLM en matière de sécurité et de sûreté donne des indications sur la manière de maintenir les plus hauts niveaux de sécurité opérationnelle, professionnelle et environnementale et de sûreté opérationnelle au sein de KLM. Elle est signée par le Dirigeant responsable (COO - *Chief operating officer*) de KLM et par tous les responsables représentés au sein du *Safety Review Board* (SRB - Comité de revue sécurité) de KLM, y compris le responsable de la filiale KLM City Hopper.

Outre la politique générale de sûreté et de sécurité, il existe des politiques plus spécifiques pour les domaines d'intérêt suivants en matière de sûreté et de sécurité : les activités sous-traitées, la gestion des risques de fatigue, la santé et la sécurité au travail, l'environnement (y compris l'énergie) et la continuité des activités informatiques.

Ces domaines spécifiques de la sécurité font partie intégrante du système de gestion de la sécurité de KLM.

La politique de Transavia en matière de sécurité, de conformité et de sûreté contient les principes essentiels à la sécurité et à la sûreté des opérations, du personnel et des passagers. Avec cette politique, Transavia s'engage à maintenir des opérations sûres et sécurisées et à améliorer continuellement la sécurité et la sûreté. Elle s'applique à tous les salariés et est signée par le dirigeant responsable *(COO)*.

Chaque compagnie aérienne du groupe Air France-KLM possède son propre certificat de transporteur aérien et est donc responsable de sa propre sécurité et sûreté. Néanmoins, des coopérations, des échanges réguliers de données et de bonnes pratiques sont organisés entre les compagnies du Groupe.

La sécurité opérationnelle (des vols) étant une priorité absolue pour Air France-KLM, le Conseil d'administration procède à un examen annuel des indicateurs de sécurité (KPI) et des résultats, ainsi que des mesures mises en place pour atténuer l'impact des risques.

Au sein des Comités Sécurité des Vols d'Air France, présidés par les Directeurs généraux adjoints responsables des entités opérationnelles *(Safety Action Groups)*, des réunions ont lieu chaque trimestre. Leur mission consiste à approuver les plans d'action élaborés pour appliquer les orientations définies par les compagnies, les résultats des enquêtes et les conclusions des actes de supervision.

Ces Comités ont également pour tâche de partager des informations sur l'émergence de nouvelles problématiques de sécurité des vols issues des retours d'expérience ou des analyses de risques, en veillant à ce que les ressources et les plans d'action en place soient adaptés aux enjeux. Ces Comités de Sécurité des Vols sont également applicables à Transavia France.

4.3.4.4.3 Processus de dialogue – Sûreté et sécurité des passagers (S4-2)

Air France-KLM dialogue avec ses passagers sur plusieurs plateformes et les encourage à partager leurs expériences avec ses compagnies, qu'il s'agisse de messages de satisfaction ou de conseils et de suggestions d'amélioration. Lorsque la sécurité des vols est concernée, ces messages sont transmis aux services opérationnels compétents pour qu'ils en assurent le suivi.

En outre, les compagnies aériennes du Groupe participent à des discussions avec leurs pairs et les autorités de réglementaires. Les comités permanents de l'IATA et de l'alliance SkyTeam en sont des exemples.

4.3.4.4.4 Processus visant à remédier aux impacts négatifs – Sûreté et sécurité des passagers (S4-3)

Pour atteindre le plus haut niveau possible de sécurité des vols, chaque compagnie aérienne maintient, met régulièrement à jour et renforce son système de gestion de la sécurité basé sur les risques, qui définit les modalités mises en place au sein de la compagnie.

Air France, KLM, Transavia France, Transavia Pays-Bas et HOP! utilisent la méthode d'évaluation des risques opérationnels recommandée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Elles ont déployé cette méthode dans toutes les entités opérationnelles et à tous les niveaux de l'entreprise. La gestion des risques liés à la sécurité des vols, notamment par le biais de systèmes compilant les paramètres de vol et les rapports d'événements, permet d'identifier les menaces, d'évaluer les risques, de mettre en œuvre des mesures de prévention de ces risques et de suivre les résultats obtenus.

En outre, il permet une gestion proactive des risques afin de les maintenir en dessous du niveau jugé acceptable par la direction responsable. La gestion des risques liés à la sécurité des vols est contrôlée par les départements de sécurité des deux compagnies aériennes. Une procédure interne d'assurance qualité évalue en permanence le bon fonctionnement de la gestion des risques liés à la sécurité des vols. À cette fin, Air France et KLM ont décidé d'investir dans de nouveaux outils logiciels pour la gestion des données de sécurité. Ces outils logiciels concernent la gestion des données relatives à la sécurité, y compris les rapports de sécurité (traitant de la sécurité des vols, de la santé au travail, de la sécurité alimentaire, de la sécurité, du risque environnemental etc.

Air France développe des synergies entre un ensemble de démarches de progrès et de gestion des risques – Sécurité des vols, Santé et sécurité au travail, Qualité du service client, Performance opérationnelle, Environnement et développement durable, Sécurité alimentaire et hygiène. Cette démarche qualité est le vecteur du pilotage et du management des activités, visant à une amélioration continue des résultats.

KLM déploie une approche similaire. La compagnie s'appuie sur les meilleures pratiques en matière de sécurité et de sûreté grâce à son système de gestion de la sécurité (SMS), à un environnement de travail propice à l'apprentissage et à l'amélioration continus et à une supervision indépendante des quatre domaines de la sécurité : sécurité opérationnelle, sécurité au travail, sécurité environnementale et sécurité opérationnelle. KLM s'efforce ainsi d'améliorer en permanence son système de gestion de la sécurité, leader dans le secteur, fondé sur les risques et les performances, dans lequel les décisions fondées sur les risques sont prises par les responsables à tous les niveaux de KLM. Le système de gestion de la sécurité est décrit dans le manuel du système de gestion de la sécurité de KLM (SMSm) et a été approuvé par les autorités néerlandaises de l'aviation civile dans le cadre du certificat de transporteur aérien.

Transavia dispose également d'un système de gestion de la sécurité (SMS). Ce système fournit une approche systématique efficace qui permet d'apprendre et de s'améliorer continuellement en matière de sécurité et de sûreté, tout en appliquant les principes de la culture juste. Il permet également de contrôler les performances en matière de sécurité et de prendre des décisions fondées sur les risques. Le système de gestion de la sécurité est évalué une fois par an par le comité d'examen de la sécurité.

4.3.4.4.5 Cibles – Sûreté et sécurité des passagers (S4-5)

Les objectifs de sécurité et de sûreté et les indicateurs clés de performance qui en découlent, développés par Air France et KLM, sont destinés à suivre de près tous les événements liés à la sécurité et à la sûreté et, par conséquent, à fournir un moyen de gérer la sécurité et la sûreté des vols pour les passagers et le personnel en les maintenant au plus haut niveau.

4.3.4.4.6 Actions en place ou prévues – Sûreté et sécurité des passagers (S4-4)

Toutes les activités du Groupe sont soumises à de nombreux contrôles et certifications, notamment par le biais des actions de surveillance menées par les autorités de l'aviation civile dans chaque pays et mandatées par les règles et réglementations de l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne). Ces règles et règlements couvrent tous les aspects des opérations, y compris les activités de maintenance et la formation du personnel.

D'autres certifications telles que l'audit de sécurité opérationnelle (*IATA Operational Safety Audit,* IOSA) et les certifications ISO comme ISO 14001 (environnement) et ISO 50001 (énergie) soutiennent également les ambitions d'Air France et de KLM en matière de sécurité.

Air France, KLM, Transavia France, Transavia Pays-Bas et HOP! sont des opérateurs aériens agréés par l'EASA et maintiennent leurs certificats d'opérateur aérien (AOC) sur la base de procédures et de processus spécifiques définis par l'EASA.

Les certifications IOSA d'Air France et de KLM sont continuellement renouvelées à la suite d'audits sur site et basés sur les risques effectués par des équipes de spécialistes de l'IATA. Pour Air France, l'audit de renouvellement le plus récent, fondé sur la nouvelle approche basée sur les risques, a été réalisé en octobre 2024 et le prochain est prévu pour fin 2026. KLM et KLM Cityhopper ont subi cet audit en novembre 2024, le prochain étant également prévu pour l'automne 2026. Au vu des résultats, Air France, KLM et KLM Cityhopper ont renouvelé leur certification IOSA jusqu'au premier trimestre 2027. Chez Transavia Pays-Bas, l'audit basé sur les risques réalisé par l'IATA est prévu pour le début du mois de mars 2025. En fonction des résultats de cet audit, leur certification sera prolongée du deuxième trimestre 2025 au deuxième trimestre 2027. HOP! est titulaire d'un audit de sécurité opérationnelle *(IATA Operational Safety Audit, IOSA certification)* (le renouvellement de l'audit sera effectué en juin 2025).

Chaque événement ou tendance est analysé et des plans d'action sont élaborés pour atténuer les risques. Des réunions régulières sont organisées pour gérer ces événements et tendances, et des plans d'action spécifiques sont lancés, comme par exemple :

- Culture de la sécurité : les compagnies aériennes ont un programme de culture de la sécurité dont l'objectif est d'améliorer cette culture pour le personnel, par exemple Air France a lancé l'initiative *Safety Attitude* depuis plusieurs années. Elle propose des formations, promeut les visites de sécurité, lance des enquêtes pour obtenir les réactions du personnel, réalise des communications spécifiques, etc.
- D'autres actions peuvent, par exemple, conduire au remplacement de certains équipements par de nouveaux plus performants ou à une meilleure sensibilisation du personnel, comme le *Pilot Self Debriefing* qui permet à chaque pilote de visualiser ses vols à l'aide d'un outil spécifique basé sur des données enregistrées.
- Des formations sont dispensées au personnel dans le cadre de leurs tâches de sécurité et pour les sensibiliser à leur rôle dans le système de gestion de la sécurité. Ces formations prennent en compte les leçons apprises telles que fournies par le SGS.

4.3.4.5 Indicateurs – Net Promoter Score (NPS)

Air France-KLM place la satisfaction de ses clients au centre de ses priorités et développe de nombreuses actions pour améliorer l'expérience client tout au long du voyage. Le Groupe mesure la satisfaction de ses clients, notamment au travers du *Net Promoter Score* (NPS), l'indicateur de référence de la recommandation client. Des tableaux de bord et des outils ont été développés pour un suivi quotidien des résultats.

La satisfaction des clients repose fondamentalement sur la confiance dans les activités aériennes du Groupe. En tant que groupe aérien responsable, Air France-KLM se doit d'assurer la sécurité et la santé de ses clients, employés et partenaires. Cet engagement comprend la fourniture d'informations transparentes aux passagers en cas de perturbations, l'assurance de l'accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap, la protection des données personnelles et le maintien des normes les plus élevées en matière de sécurité opérationnelle et de sûreté du transport aérien. Air France-KLM s'investit activement dans ces initiatives, essentielles pour rehausser les expériences des consommateurs et des utilisateurs finaux.

Le NPS *(Net Promoter Score)* est l'indicateur de recommandation des clients des produits et services d'Air France, KLM et Transavia (France et Pays-Bas) en tant que compagnie aérienne, par l'attribution d'une Note allant de 0 à 10 (0 correspondant à « Je ne recommanderai certainement pas » et 10 à « Je recommanderai certainement »). Il correspond à la différence entre le pourcentage de clients promoteurs (notes 9 et 10) et le pourcentage de clients détracteurs de la marque (notes 0 à 6). Il s'agit de la réponse à la première question posée dans le questionnaire de satisfaction client en ligne e-Score d'Air France-KLM : « En vous basant sur votre opinion et expérience, recommanderiez-vous Air France/KLM/Transavia à vos amis/collègues ? ». Pour chaque marque, l'indicateur mesuré est la variation annuelle du NPS (calculé en moyenne annuelle).

Net Promoter Score (NPS)	Compagnie	2024
Variation annuelle du NPS	Air France	+2
	KLM	–
	Transavia France	-8
	Transavia Pays-Bas	-8

Malgré une meilleure performance notamment grâce aux investissements réalisés par Air France pour améliorer encore l'expérience client, l'objectif de NPS d'Air France pour 2024 n'a pas été atteint en raison de plusieurs difficultés opérationnelles, notamment des grèves, des perturbations du contrôle du trafic aérien, des événements météorologiques et des tensions sur la flotte causées par un manque de pièces de rechange. Ces problèmes ont eu un impact significatif sur la satisfaction des clients malgré les améliorations apportées au traitement des passagers en correspondance et des bagages.

Pour remédier à ces défis, Air France a mis en œuvre plusieurs initiatives : un groupe de travail conjoint avec Aéroports de Paris pour améliorer l'efficacité opérationnelle, une augmentation de la capacité de tri des bagages, des commandes anticipées de pièces de maintenance et l'ajout d'avions de réserve. Une attention particulière a également été accordée à la communication et à la résolution des perturbations pour nos clients.

De même, l'objectif d'amélioration du NPS de KLM n'a pas été atteint en raison de perturbations opérationnelles au début de l'année 2024, telles que des problèmes de gestion des bagages, de maintenance de la flotte et des pénuries de personnel. Ces problèmes ont affecté l'expérience globale des clients.

Pour gérer ces perturbations, KLM s'est concentrée sur des processus aéroportuaires fluides, une meilleure assistance aux clients et une communication renforcée. De plus, KLM continue d'investir dans le confort à bord, notamment avec de nouveaux sièges en classe affaires mondiale, une nouvelle cabine Premium Comfort, des sièges en classe économique et le WiFi, afin d'améliorer encore l'expérience client.

Pour Transavia France et Transavia Pays-Bas, la baisse du NPS est principalement liée à l'introduction du bagage cabine payant sur la seconde partie de l'année et à des difficultés opérationnelles.

4.4 INFORMATION DE GOUVERNANCE

4.4.1 Conduite des affaires (ESRS G1-1, G1-3 et G1-4)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Conduite des affaires, anti-corruption, protection des lanceurs d'alerte	N: Des pratiques contraires à l'éthique peuvent survenir dans le cadre des activités d'Air France-KLM et de sa chaîne de valeur	OO/VC	R: Risque financier lié à l'atteinte à la réputation d'Air France-KLM et aux procédures judiciaires liées au non-respect de la réglementation en matière d'éthique des affaires	Court/moyen

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1)

Nos engagements

En sa qualité de groupe international, présent dans le monde entier et employant un grand nombre de personnes, Air France-KLM s'engage à respecter des valeurs éthiques et la législation applicable dans tous les domaines de conformité réglementaire.

Air France-KLM reconnaît et respecte les normes internationales applicables aux entités juridiques en matière d'éthique et de conformité, notamment le Pacte mondial des Nations Unies, les Principes directeurs de l'OCDE à l'attention des entreprises multinationales, les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail et les principes de l'UNICEF sur les droits de l'enfant et sur les principes régissant les entreprises.

Nous respectons ces législations parce qu'elles nous sont applicables mais également parce qu'elles sont un élément essentiel de la réalisation de notre Raison d'Être et de nos valeurs d'entreprise et un impératif pour préserver notre compétitivité, la réputation et la durabilité de nos activités.

Encourager la diffusion de la culture d'entreprise éthique au sein du Groupe

La promotion de la culture d'entreprise en matière d'éthique des affaires s'effectue notamment par une communication interne régulière et des campagnes de sensibilisation et de formation au sein de notre organisation.

Air France-KLM promeut également sa culture d'éthique dans la conduite des affaires via les Principes Air France KLM.

En juillet 2020, Air France-KLM a publié les Principes Air France-KLM qui définissent les valeurs et les droits fondamentaux du Groupe. Les Principes Air France-KLM ont été élaborés en collaboration avec le Comité d'entreprise européen et les représentants du personnel. Ils réaffirment à tous les collaborateurs l'engagement d'Air France-KLM à favoriser un climat de confiance mutuelle, de respect, de transparence et de confidentialité.

Ils comprennent les engagements en matière de diversité et d'inclusion, de santé et de sécurité au travail, de conditions de travail y compris en matière de rémunération, de temps de travail, de liberté d'association, de dialogue social, de lutte contre l'esclavage moderne et de traite des êtres humains, de protection de l'environnement et des communautés locales, de protection de la vie privée et de l'éthique numérique, de lutte contre la corruption, la fraude et les abus de marché, de respect des embargos, des sanctions commerciales et des règles de contrôle des exportations, de respect des lois sur la concurrence, et sur les relations avec les tiers.

Ces Principes Air France-KLM constituent le socle commun à toutes les entités d'Air France-KLM et servent de base pour de nouvelles initiatives, procédures, règles et codes de conduite. Les Principes Air France-KLM s'appliquent à tous les employés d'Air France-KLM, y compris ceux qui travaillent à temps partiel ou sous contrat temporaire. Tous les employés d'Air France-KLM peuvent accéder aux Principes Air France-KLM via leurs intranets respectifs et via le site Internet d'Air France-KLM.

Promouvoir nos valeurs d'éthique des affaires auprès de nos partenaires

Les Principes Air France-KLM s'appliquent également à toutes les parties prenantes externes d'Air France-KLM, quelle que soit leur nature, et Air France-KLM encourage tous ses clients, actionnaires, partenaires commerciaux et les collectivités locales à les respecter.

À cette fin, Air France-KLM communique publiquement sur les Principes Air France-KLM sur son site Internet et les principes et engagements y figurant sont intégrés dans la documentation applicable à la chaîne d'approvisionnement d'Air France-KLM (notamment au sein du Code de conduite durable des fournisseurs et dans les clauses des modèles de contrats utilisés pour la mise en place de relations commerciales avec des partenaires commerciaux).

En outre, en tant que signataire du Pacte mondial des Nations Unies depuis 2003, Air France-KLM s'est engagée à respecter les dix principes du Pacte mondial. Air France-KLM a intégré ces dix principes dans sa stratégie, ses politiques et ses procédures et les fait activement connaître à ses partenaires et fournisseurs.

Dans ses relations avec ses fournisseurs et sous-traitants, Air France-KLM s'engage à faire respecter les principes fondamentaux et les droits sociaux partout dans le monde. Les fournisseurs sont tenus d'accepter et de respecter un Code de conduite durable pour les fournisseurs basé sur les dix principes du Pacte mondial des Nations Unies ou de se conformer à leur propre Code de conduite, sous réserve que ses conditions soient aussi strictes que celles d'Air France-KLM. Il leur est également demandé de vérifier que cet engagement s'applique au sein de leur propre chaîne d'approvisionnement. Avant la mise en place et pendant le terme de relations commerciales avec ses clients, fournisseurs et intermédiaires, Air France-KLM veille au respect des règles de conformité et d'éthique des affaires par un processus d'évaluation des tiers conformément à sa politique sur la sélection et la gestion des tiers.

4.4.1.2 Gouvernance – Culture d'entreprise dans la conduite des affaires (G1 - ESRS 2 GOV-1)

Rôle et expertise de l'instance dirigeante pour la culture d'entreprise en matière de conduite des affaires

L'instance dirigeante d'Air France KLM est fortement impliquée dans la définition, la promotion et le suivi du déploiement de la culture d'entreprise en matière d'éthique des affaires et les actions associées pour s'assurer qu'Air France-KLM mène ses activités en toute intégrité, équité, transparence et dans le respect de toutes les lois applicables en matière de conformité réglementaire.

À cet effet, l'instance dirigeante d'Air France-KLM (c'est-à-dire le Directeur général et le Comité exécutif d'Air France-KLM) est en charge des principales actions suivantes :

1) Mettre en place une organisation et une gouvernance pour adresser les sujets de conformité et d'éthique des affaires

   La nomination du *VP Group Compliance Officer* a été validée par l'instance dirigeante d'Air France-KLM qui veille également à ce que cette personne ait de l'autonomie, une influence sur les parties prenantes internes impliquées dans les programmes de conformité, une expérience suffisante, des ressources adéquates et un positionnement suffisamment élevé pour avoir un accès direct à la Direction pour lui reporter.

   Dans le cadre de l'organisation de la fonction conformité au sein du Groupe, les membres de l'instance dirigeante d'Air France-KLM désignent également des correspondants conformité pour leurs divisions respectives afin que les sujets de conformité et d'éthique des affaires soient pris en compte et déployés dans toute l'organisation.

2) Valider et suivre la mise en œuvre des programmes de conformité et des plans d'action

   Les programmes de conformité et plans d'action annuels élaborés par l'équipe *Compliance* du Groupe font l'objet d'une validation et revue trimestrielle par l'instance dirigeante d'Air France-KLM.

   L'instance dirigeante d'Air France-KLM valide le lancement ou renouvellement des campagnes de cartographie des risques, participe à l'exercice de cartographie des risques et valide et suit le plan d'action global et les plans d'actions spécifiques pour leurs divisions et équipes respectives lorsque cela est nécessaire.

   L'instance dirigeante d'Air France-KLM valide le plan de contrôle des programmes de conformité et les mécanismes de remontée d'incidents (y compris les outils d'alerte). En cas d'incidents, l'instance dirigeante est informée des signalements fondés et elle valide les sanctions et les plans de remédiation définis pour remédier à ces incidents.

   L'instance dirigeante initie des audits sur les sujets de conformité dans le cadre du plan annuel d'audit et est informée des résultats de ces audits.

3) Favoriser une culture de conduite des affaires éthique à l'interne et à l'externe

   L'instance dirigeante d'Air France-KLM valide les codes et politiques en matière de conformité et d'éthique des affaires (comme par exemple le Code de conduite anticorruption d'Air France-KLM, le Manuel sur les règles de concurrence d'Air France-KLM etc.) et communique sur les règles et politiques internes à leurs équipes pour assurer une sensibilisation dans l'ensemble de l'organisation.

   L'instance dirigeante d'Air France-KLM s'assure également de la formation et de la sensibilisation du personnel en validant le lancement de campagnes de formation et d'*e-learning* dans les domaines de la conformité et suivent le niveau de participation à ces formations afin d'assurer un taux de suivi élevé en conformité avec nos indicateurs de performance.

   L'instance dirigeante d'Air France-KLM veille également à promouvoir nos règles et normes auprès des tiers avec lesquels Air France-KLM entretient des relations d'affaires en validant la stratégie et les actions associées (par exemple le Code de conduite durable des fournisseurs, les vérifications et diligences auprès des tiers sous l'angle de la conformité – éthique, etc.).

   L'expertise de l'instance dirigeante d'Air France-KLM en matière de conformité et de conduite éthique des affaires est assurée via une communication active et une sensibilisation réalisée auprès d'elle par les équipes de *Compliance* d'Air France-KLM, ainsi que le suivi des *e-learning* et des sessions de formation dédiées (voir notamment la section sur les fonctions qui sont le plus à risque en matière de corruption).

Rôle et expertise des organes d'administration pour la culture d'entreprise en matière de conduite des affaires

Le Conseil d'administration d'Air France-KLM contrôle la pertinence et l'efficacité des mesures adoptées par l'instance dirigeante d'Air France-KLM en matière de conformité et d'éthique des affaires notamment via sa participation au Comité de développement durable et de conformité (« SDCC ») et au Comité d'audit pour examiner les programmes de conformité et les plans d'action et fournir des recommandations sur ces sujets.

Le SDCC assiste le Conseil d'administration dans l'examen des politiques d'Air France-KLM en matière de conformité et de durabilité. Il veille à ce qu'Air France-KLM favorise la création de valeur à long terme et prenne en compte l'éthique des affaires dans ses activités et dans l'établissement de sa stratégie en soumettant des recommandations au Conseil d'administration d'Air France-KLM.

Dans le cadre de sa mission, le SDCC examine les risques liés au développement durable -et plus particulièrement ceux liés à l'éthique des affaires, passe en revue le programme de conformité et les plans d'action d'Air France-KLM et suit leur mise en œuvre pour s'assurer de leur adéquation et de leur efficacité.

Ces activités de supervision sont effectuées lors des réunions du SDCC qui se tiennent généralement au moins trois fois par an.

Des ateliers sont également organisés à l'intention des membres du Conseil d'administration d'Air France-KLM sur les sujets de développement durable.

4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4)

Présentation des fonctions les plus exposées au risque de corruption

Bien que tous les employés d'Air France-KLM puissent être potentiellement exposés à des cas de corruption, certaines catégories de personnel présentent un risque plus élevé d'exposition au risque de corruption en raison de leurs fonctions.

Les fonctions d'Air France-KLM qui présentent le risque d'exposition le plus élevé ont été identifiées sur la base des critères suivants :

- leur positionnement : les personnes qui ont le pouvoir de prendre des décisions ou d'influencer sur des décisions aux plus hauts niveaux de l'organisation sont les plus exposées à des risques comme l'instance dirigeante ou les cadres dirigeants ;
- leur localisation : certains pays présentent un grand niveau de risque selon (i) l'Indice de perception de la corruption publié chaque année par l'association *Transparency International,* qui classe environ 180 pays et territoires du monde entier en fonction du niveau perçu de corruption et (ii) les résultats de la veille réalisée sur les affaires de corruption ou les investigations publiées sur les sites des autorités compétentes ou dans des articles de presse. Cela implique une plus grande vigilance pour ces pays où sont basés certains employés ;
- la nature des tâches qu'ils accomplissent : les fonctions qui appartiennent aux services achats ou commerciaux ont des interactions fréquentes avec de nombreux tiers, ce qui augmente le risque théorique de se voir proposer ou demander des avantages indus. Cela s'applique aussi aux fonctions dont la mission implique des interactions avec des agents publics ou des personnes politiquement exposées (comme le département des affaires publiques et internationales) ou la participation à des projets de parrainage d'événements ou de mécénat ;
- le résultat de la cartographie des risques de corruption pour les divisions/départements.

En raison de cette exposition accrue au risque de corruption pour les fonctions listées ci-dessus, des mesures spécifiques leur sont applicables. Ces mesures peuvent consister en :

- la mise en place d'une documentation spécifique (par exemple un Code de déontologie pour la fonction achats, un Code de conduite pour la fonction financière) ;
- de la formation ciblée en présentiel (pour l'instance dirigeante, les cadres dirigeants et supérieurs et les fonctions à risque en plus de l'*e-learning* ouvert à tous les salariés) ;
- des actions spécifiques qui font partie des plans d'action dérivés de la cartographie des risques de corruption ;
- des contrôles spécifiques à mettre en œuvre sur les tâches accomplies par ces fonctions (contrôles sur les cadeaux et invitations, par exemple).

Détection et prévention de la corruption

Air France-KLM a mis en place un programme de prévention de la corruption qui comprend des politiques, une cartographie des risques, des actions de sensibilisation et de formation, des mécanismes de remédiation et de sanctions disciplinaires, des mécanismes de reporting et des contrôles.

Ce programme anticorruption s'applique à l'ensemble des employés d'Air France-KLM, indépendamment de la nature de leur contrat de travail (y compris les stagiaires, apprentis, intérimaires etc.), de la durée de leur travail (temps plein ou partiel), de leur poste, de leur fonction (avec des spécificités pour les fonctions à risque élevé d'exposition) et de leur localisation dans le monde entier (escales, filiales etc.)

Air France-KLM promeut également son programme de prévention de la corruption et sa politique de tolérance zéro auprès des tiers travaillant avec Air France-KLM (c'est-à-dire les clients, fournisseurs, agents, consultants, partenaires etc.) et les invite à s'engager sur la même ligne de conduite en matière de lutte contre la corruption.

Politiques

Air France-KLM s'engage à mener ses activités avec loyauté, équité, transparence, honnêteté et intégrité et dans le strict respect des lois anti-corruption de tous les pays où ses entités contrôlées sont implantées et opèrent.

À cette fin, Air France-KLM a adopté des règles internes intégrant les exigences des différentes lois anticorruption applicables, notamment la loi française dite Sapin 2, la loi britannique sur la corruption et la loi américaine sur la corruption d'agents publics étrangers. Air France-KLM réexamine régulièrement et met à jour sa documentation interne pour tenir compte des évolutions législatives et de la jurisprudence récente, mais aussi du résultat de la cartographie des risques et des incidents signalés.

Le Code de conduite anticorruption et ses politiques

Champ d'application

Le Code de conduite anticorruption d'Air France-KLM, incluant ses six politiques en annexes, définit les règles à respecter par tous les salariés et dirigeants des entités d'Air France-KLM ainsi que par tous tiers avec lesquels Air France KLM établit des relations d'affaires. Ce Code s'applique à tout le personnel indépendamment de la nature et durée des contrats de travail (à temps plein ou partiel, à durée déterminée ou non, stagiaires, apprentis, employés), du lieu où le personnel est basé et dans toutes les entités contrôlées par Air France-KLM.

Objet

Le Code de conduite anticorruption d'Air France-KLM a pour objet d'expliquer aux employés les risques liés à ou pouvant découler de leurs activités professionnelles dans le cadre d'interactions avec des tiers et comment les éviter ainsi que les comportements à adopter s'ils détectent ou sont témoins d'une situation à risque ou d'un incident.

Contenu

Le Code de conduite anti-corruption d'Air-France-KLM débute par un message des Directeurs généraux d'Air France-KLM, d'Air France et de KLM qui rappellent les valeurs et l' ambition du Groupe en matière d'éthique des affaires et expriment clairement la politique de tolérance zéro à l'égard de toute infraction de corruption.

Le Code de conduite anticorruption d'Air France-KLM définit les infractions de corruption, indique des exemples de comportements interdits et les sanctions associées, donne les recommandations à suivre pour éviter les risques de corruption ainsi que des contacts utiles et rappelle les mécanismes de signalement disponibles pour s'assurer que toutes les déviations à nos règles peuvent être évitées et corrigées.

Il a été rédigé en prenant en compte les principales normes internationales reconnues et les réglementations applicables telles que la loi américaine sur la corruption des agents publics à l'étranger, la loi britannique sur la corruption et la loi française dite Sapin 2, le Code pénal français et le Code pénal néerlandais, telles que modifiées et complétées, et les lignes directrices pertinentes publiées par les autorités de régulation ou judiciaires compétentes.

Il couvre tous les sujets à risques pour Air France-KLM, tels que les cadeaux et invitations, les conflits d'intérêts, les paiements de facilitation, le lobbying, les activités de parrainage et mécénat et les relations avec les tiers (en fonction des risques liés aux clients, fournisseurs, partenaires, intermédiaires, agents publics et personnes politiquement exposées etc.). Ces sujets sont abordés avec des exemples et des cas pratiques qui sont issus de la cartographie des risques de corruption et des cas signalés par le personnel afin qu'il soit adapté à l'organisation du Groupe.

Le Code de conduite anticorruption d'Air France-KLM édicte les règles générales pour toutes les situations à traiter dans le cadre du programme anticorruption et une politique spécifique pour chacun des sujets énumérés ci-dessus fixe les règles spécifiques sur le sujet en question.

Il précise les sanctions en cas de violation des règles et le mécanisme de signalement à utiliser en cas de détection d'une violation ou d'un incident.

Il reflète les valeurs de respect, de confiance, de transparence et de confidentialité énoncées dans les Principes Air France-KLM.

Le Code de conduite anti-corruption d'Air France-KLM définit les règles minimales à respecter partout où Air France-KLM opère.

Validation et communication

La dernière version en vigueur du Code de conduite anticorruption d'Air France-KLM date de décembre 2022.

Avant sa publication, ce Code de conduite anticorruption a été validé par le Comité exécutif groupe d'Air France-KLM, les comités de direction d'Air France et de KLM ainsi que par les représentants du personnel. Il a également été présenté au Comité de développement durable et de conformité d'Air France-KLM.

Il est annexé au Règlement Intérieur des entités françaises conformément aux exigences de la loi française dite Sapin 2.

Il est disponible sur les sites intranet des compagnies aériennes d'Air France-KLM. Chaque filiale assure la diffusion et l'accès à ce document pour son personnel par l'intermédiaire d'un espace intranet ou partagé.

Les langues principales sont le français, le néerlandais et l'anglais mais le Code de conduite anticorruption d'Air France-KLM a également été traduit dans d'autres langues des principaux pays où Air France-KLM opère.

Une communication spécifique sur ce Code de conduite anticorruption a été faite et un *e-learning* a été lancé un mois après la publication de la dernière version en vigueur de ce Code.

Une communication régulière sur ce Code est également assurée lors des séances de formation pour les salariés.

Le Code de conduite anticorruption d'Air France-KLM est également disponible sur le site Internet du Groupe pour partager ses valeurs et règles avec tous les tiers.

Politiques sur les alertes

Air France-KLM s'assure que tout employé peut librement remonter toute préoccupation ou suspicion d'infraction aux lois et règlements applicables ou non-respect des règles internes, notamment contenues dans le Code de conduite anticorruption et ses politiques annexées.

Air France-KLM a mis en place plusieurs canaux pour encourager les employés à faire des signalements notamment auprès de leurs managers, des ressources humaines, des équipes en charge de la conformité (dont le réseau des correspondants de conformité) et via des dispositifs d'alertes.

La gestion des incidents permet à Air France-KLM (i) d'adopter des mesures correctives, (i) d'améliorer des procédures ou des outils, (iii) d'adapter la communication et les formations futures en se basant sur des cas réels, (iv) de maintenir notre performance opérationnelle et (v) d'agir dans le respect de ses valeurs.

Les dispositifs d'alerte peuvent être différents entre les entités d'Air France-KLM. Toutefois, ils sont régis par des politiques d'alertes spécifiques dont les principaux éléments décrits ci-dessous sont identiques.

Champ d'application

Les politiques d'alerte s'appliquent à toutes les personnes qui peuvent faire un signalement par l'intermédiaire des dispositifs d'alertes d'Air France-KLM. Ces personnes peuvent être :

- un membre du personnel des entités d'Air France-KLM (salariés, anciens salariés et demandeurs d'emploi lorsque les informations ont été obtenues lors de la candidature ou du processus de recrutement, travailleurs externes et occasionnels tels que stagiaires, apprentis et intérimaires) ;
- les actionnaires, administrateurs et membres des organes d'administration, de gestion ou de surveillance des entités d'Air France-KLM ;
- les tiers.

Ces politiques précisent le type de violations qui peuvent être signalées, comme notamment les cas de corruption ou les incidents graves liés au devoir de vigilance (violation des droits humains, des libertés fondamentales, de la santé et de la sécurité, des règles en matière environnementale) conformément aux lois applicables en la matière.

Objet

Les politiques d'alerte ont pour objet d'expliquer au personnel des entités d'Air France-KLM la réglementation applicable, de rappeler les canaux disponibles pour collecter et traiter les signalements et de décrire les mesures mises en place pour garantir la stricte confidentialité des informations communiquées et la protection des lanceurs d'alerte.

Elles décrivent la façon dont les rapports seront gérés par des équipes dédiées et compétentes pour traiter ces sujets.

Les enquêteurs sont indépendants de la Direction qui valide le programme de prévention de la corruption (voir la section relative au rôle et aux responsabilités des organes de direction). À l'issue des investigations menées par des équipes dédiées, c'est la Direction qui décide des sanctions et des plans de remédiation adéquats qui seront suivis par les équipes de conformité si l'alerte est fondée et qui pourront également faire l'objet d'un audit interne dans le cadre du plan d'audit annuel. Un rapport sur les cas bien-fondés significatifs (incluant les mesures correctives et les sanctions) est également transmis à l'instance dirigeante.

Contenu

Les politiques d'alerte précisent :

- qui peut émettre un signalement et les renseignements pouvant être communiqués au titre d'une alerte ;
- les modalités et étapes du processus pour recueillir et gérer les signalement (y compris la phase d'investigation et la façon dont les personnes en charge de la gestion du cas présentent toutes les garanties en termes d'expertise et d'indépendance).

Elles indiquent les droits et obligations des lanceurs d'alerte, y compris toutes les protections en termes de confidentialité et contre les mesures de rétorsion.

Validation et communication

Avant leur publication, les politiques d'alertes ont été validées par le Comité exécutif et les représentants du personnel de l'entité concernée.

Elles sont intégrées dans le Règlement intérieur des entités françaises conformément à une exigence légale au titre de la loi française. Elles sont disponibles sur les sites intranet des compagnies d'Air France-KLM.

La sensibilisation du personnel à ces politiques se fait par le biais d'une communication interne, de *e-learning* et de formations.

Les conditions relatives à la collecte et à la gestion des signalements par le biais des dispositifs d'alerte figurent sur le site internet d'Air France-KLM pour tous les tiers.

Les incidents signalés conformément aux politiques mentionnées ci-dessus font l'objet d'une enquête et des mesures correctives appropriées sont mises en œuvre (voir la section sur la protection des lanceurs d'alerte).

Mesures de protection des lanceurs d'alerte

Faciliter l'accès et la gestion des signalements émis par les lanceurs d'alerte

Le personnel d'Air France-KLM est sensibilisé aux dispositifs d'alerte qui sont adressés dans l'*e-learning* anticorruption, lors de sessions de formation en présentiel, d'événements de communication ou lors d'ateliers réalisés dans le cadre de l'exercice de cartographie des risques de corruption.

Les tiers sont informés via la documentation qui leur est fournie (comme par exemple dans le Code de conduite durable fournisseurs, les clauses dans les contrats etc.) et une section dédiée sur le site Internet d'Air France-KLM.

Ces dispositifs d'alerte permettent de signaler des cas en plusieurs langues pour faciliter leur utilisation par les lanceurs d'alertes et permettent des signalements anonymes.

Protéger les lanceurs d'alerte

Les dispositifs d'alerte mis en place au sein des entités d'Air France-KLM offrent des garanties conformes aux réglementations applicables (comme la directive européenne 2019/1937 du 23 octobre 2019 relative à la protection des personnes signalant des violations du droit de l'Union européenne telle que transposée en droit national, la loi française n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique et loi n° 2022-401 du 21 mars 2022 visant à améliorer la protection des lanceurs d'alerte).

Les utilisateurs sont informés de la façon dont les signalements seront gérés et de la manière dont la confidentialité et la protection des lanceurs d'alerte (internes et externes) sont garanties.

Les dispositifs d'alerte garantissent une stricte confidentialité et un accès sécurisé par les personnes chargées d'analyser et de gérer les cas remontés.

Les entités d'Air France-KLM ont désigné des personnes en interne impartiales et compétentes, responsables de la réception et du traitement des signalements reçus via les dispositifs d'alerte en fonction du sujet visé dans le signalement (fraude, corruption, violation des données personnelles, harcèlement, etc.).

Ces personnes se sont personnellement engagées au respect de la confidentialité avec une obligation renforcée lors des phases de collecte et de traitement des dossiers concernant notamment l'identité des lanceurs d'alerte, l'identité des personnes visées par les lanceurs d'alerte et de tout tiers mentionné dans le signalement, ainsi que toutes les informations recueillies par tous les destinataires du signalement.

Les engagements de non-divulgation sont signés par les personnes en charge et/ou impliquées dans des enquêtes internes déclenchées par une alerte afin de s'assurer qu'elles sont informées de cette obligation et des conséquences en cas de violation de la confidentialité.

Le traitement des données personnelles est également effectué dans le respect de la réglementation applicable (comme, par exemple, les exigences du RGPD).

Outre la protection contre la divulgation de leur identité, les lanceurs d'alerte sont protégés contre toutes formes de représailles et de mise en cause de leur responsabilité (à condition qu'ils agissent de bonne foi).

Ces mesures de protection s'appliquent également aux facilitateurs tels que définis par la loi applicable, incluant notamment toute personne physique ou morale de droit privé à but non lucratif (comme une association) qui aide les lanceurs d'alerte dans l'émission du signalement, les personnes en contact avec les lanceurs d'alerte dans un contexte professionnel qui peuvent subir des conséquences préjudiciables (par exemple collègues, parents des lanceurs d'alerte etc.), les entités juridiques appartenant aux lanceurs d'alerte, pour lesquelles les lanceurs d'alerte travaillent ou avec lesquelles ils sont en contact dans un contexte professionnel.

Les formes de représailles interdites comprennent les mesures suivantes :

- suspension, mise à pied, licenciement ou mesures équivalentes ;
- rétrogradation ou refus de promotion ;
- transfert de fonctions, changement de lieu de travail, réduction de salaire, modification des horaires de travail ;
- suspension de formation ;
- évaluation de performance ou attestation de travail négative ;
- mesures disciplinaires imposées ou administrées, réprimande ou autre sanction, y compris une sanction financière ;
- coercition, intimidation, harcèlement ou ostracisme ;
- discrimination, traitement désavantageux ou injuste ;
- non-conversion d'un contrat de travail à durée déterminée ou d'un contrat temporaire en un contrat permanent, lorsque le travailleur pouvait légitimement espérer se voir offrir un emploi permanent ;
- non-renouvellement ou résiliation anticipée d'un contrat de travail à durée déterminée ou d'un contrat temporaire ;
- préjudice, y compris les atteintes à la réputation de la personne, en particulier sur un service de communication au public en ligne, ou pertes financières, y compris la perte d'activité et la perte de revenu ;
- mise sur liste noire sur la base d'un accord formel ou informel à l'échelle sectorielle ou de la branche d'activité, pouvant impliquer que la personne ne trouvera pas d'emploi à l'avenir dans le secteur ou la branche d'activité ;
- résiliation anticipée ou annulation d'un contrat pour des biens ou des services ;
- annulation d'une licence ou d'un permis ;
- orientation abusive vers un traitement psychiatrique ou médical.

Description du système de prévention des risques de corruption : évaluation des risques et contrôles

Évaluation des risques d'exposition à la corruption

De 2023 à 2024, une nouvelle campagne de cartographie des risques de corruption a été déployée au sein d'Air France-KLM. La cartographie des risques de corruption est la pierre angulaire du programme anticorruption qui permet d'identifier, d'analyser et de hiérarchiser les risques de corruption pouvant découler des activités d'Air France-KLM.

L'objectif était d'identifier et de classer les risques pour toutes les divisions avec une nouvelle méthodologie mise en place avec l'aide d'un cabinet d'avocats et d'aboutir à un alignement sur cette méthodologie avec les principales entités du Groupe à court terme.

Cet exercice a permis à Air France-KLM d'identifier les fonctions les plus à risque en termes de corruption (voir la section sur les fonctions les plus exposées au risque de corruption) ainsi que les tiers (par nature et localisation) qui pourraient présenter le plus grand risque de corruption.

Le processus de cartographie des risques de corruption est régulièrement mis à jour et approfondi pour s'assurer qu'Air France-KLM et ses entités contrôlées adoptent les mesures adéquates pour gérer ces risques et mettent en place les actions correctives requises. Chaque exercice de cartographie des risques est basé sur l'identification des processus impliquant des interactions avec des tiers, la collecte de données, des ateliers avec les collaborateurs représentant les divisions concernées d'Air France-KLM et sélectionnés de manière à assurer la représentativité des données et des résultats collectés.

Le travail est mené par l'équipe en charge de la conformité éthique des entités d'Air France-KLM, avec l'aide des correspondants conformité (et parfois d'autres fonctions telles que l'audit interne) ainsi qu'avec toutes les divisions et implique la validation de plans d'actions spécifiques par l'instance dirigeante d'Air France-KLM et/ou des entités ou divisions concernées, selon le cas.

Contrôles

La gestion des risques liés à la corruption au sein d'Air France-KLM est intégrée dans l'organisation de la gestion des risques et de la conformité.

Cette organisation est construite autour de trois lignes de défense à travers l'ensemble de l'organisation comme suit :

- La première ligne de défense (« contrôles de niveau 1 »)

  Elle est composée des opérationnels des fonctions commerciales et achats et de toutes les autres divisions / départements d'Air France-KLM appliquant les règles et contrôles inclus dans les politiques de conformité et le programme anticorruption d'Air France-KLM.

  La première ligne de défense a pour objet d'effectuer des contrôles préventifs préalables à la mise en œuvre des décisions et transactions afin de s'assurer que les tâches inhérentes à un processus opérationnel ou de support sont exécutées dans le respect des politiques de conformité d'Air France-KLM.

  Cette ligne de défense, chargée d'identifier et de gérer les risques (mise en place des contrôles) pour chaque activité commerciale concernée, est invitée à considérer la gestion des risques de conformité comme partie intégrante de ses tâches quotidiennes.

- La deuxième ligne de défense (« contrôles de niveau 2 »)

  Elle est composée des responsables de la conformité éthique concernés, avec le soutien des correspondants conformité et/ou des équipes de contrôle interne.

  La deuxième ligne de défense a pour but d'effectuer des contrôles de détection à intervalles prescrits ou aléatoires sur une partie ou l'ensemble des décisions ou transactions afin de s'assurer que les contrôles de première ligne de défense ont été correctement effectués et que les politiques globales de conformité et le programme de lutte contre la corruption fonctionnent correctement.

  Cette ligne de défense est chargée du suivi continu de la conception et de la mise en œuvre des contrôles de conformité dans la deuxième ligne de défense. Elle fournit des avis et des conseils et facilite les activités de gestion des risques générales pertinentes pour leurs activités.

- La troisième ligne de défense (« contrôles de niveau 3 »)

  Elle est réalisée par la fonction d'audit interne d'Air France-KLM.

  Cette ligne de défense vise à assurer un contrôle indépendant sur les activités de gestion des risques d'Air France-KLM, y compris dans le cadre du programme anticorruption.

  La troisième ligne de défense a pour objet d'effectuer des contrôles périodiques afin de s'assurer que le système de contrôle est conforme aux exigences d'Air France-KLM et qu'il est mis en œuvre efficacement et à jour.

  Les mesures correctives déterminées dans le cadre des contrôles sont mises en œuvre sans délai par les parties prenantes concernées, avec l'appui des responsables de la conformité éthique concernés, si besoin.

  En complément de cette organisation, Air France-KLM a également mis en place un contrôle comptable anticorruption auprès des équipes Finance.

Formation

Air France-KLM veille à ce que tous ses collaborateurs soient informés des lois et réglementations anticorruption applicables et comprennent leur portée et les risques associés en cas de non-respect des règles.

À cet effet, un *e-learning* anticorruption est régulièrement déployé pour un panel obligatoire de salariés à risque puis ouvert à tous les salariés d'Air France-KLM, d'Air France et de KLM. Les filiales sont invitées à déployer leur *e-learning* en fonction du support digital disponible et avec l'aide des équipes de conformité éthique.

L'instance dirigeante d'Air France-KLM valide pour les *e-learning* en anticorruption :

- le panel de salariés ciblés et le taux de suivi à atteindre ;
- les objectifs et le contenu de l'*e-learning* ;
- la durée et sa fréquence de renouvellement.

Un *e-learning* en anticorruption a été lancé le 14 décembre 2022 pour un panel obligatoire de fonction à risques et cadres. Ce type de campagne de formation en ligne est généralement lancée tous les deux ans, en complément de formations en présentiel et des sessions spécifiques qui peuvent être organisées sur demande et des campagnes de communication. Le prochain *e-learning* sera lancé en 2025.

L'actuel *e-learning* en anticorruption a été créé en français et en anglais. Son contenu est basé sur des exemples de cas découlant de signalements, de cas rencontrés dans la pratique et des résultats de la cartographie des risques de corruption. L'objectif est d'expliquer le cadre juridique applicable, les sanctions associées et les règles figurant dans la documentation anticorruption interne en vigueur avec un quiz pour vérifier que les règles ont été bien comprises.

Sur la durée de réalisation, fixée entre le 14 décembre 2022 et le 14 avril 2023, le taux de suivi de cet *e-learning* obligatoire pour le panel de fonctions à risque élevé d'exposition était de 94,6 % (10 127 salariés ont réalisé cet *e-learning* sur un panel obligatoire de 10 704 salariés sélectionnés). Cet *e-learning* a ensuite été ouvert à l'ensemble des salariés et en 2024, 11 017 salariés ont suivi cet *e-learning* en incluant les fonctions à risque élevé qui avait été couvertes en 2023 et d'autres salariés en 2024 (nouveaux arrivants ou sur la base du volontariat).

En complément de cet *e-learning,* une campagne de formation en présentiel sur la prévention de la corruption a été conçue avec l'aide d'un prestataire externe pour (i) créer un support de formation dédié à l'instance dirigeante et (ii) mettre en place un programme de formation pour les salariés les plus exposés au risque de corruption (voir la section sur les fonctions qui présentent un risque élevé d'exposition) consistant en des sessions de plus de trois heures en présentiel réalisées par des formateurs internes issus des équipes en charge de la conformité et du juridique depuis 2023. En 2024, 23 séances ont été organisées pour couvrir un panel de 290 salariés issus des services achats, de la maintenance, des affaires publiques et internationales et des opérations aériennes.

Des événements, communications ou campagnes spécifiques peuvent être lancés pour des besoins spécifiques (c'est-à-dire chaque fois qu'une politique mise à jour est publiée ou qu'un nouvel outil est mis en œuvre ou pour la Journée internationale de lutte contre la corruption.

Indicateur de performance	Définition	Résultat 2023
Taux de réalisation de l'*e-learning* en anticorruption	Nombre de salariés à risque élevé d'exposition qui ont suivi l'*e-learning* au 31 décembre de l'année de référence divisé par le nombre de salariés qui ont été sélectionnés pour suivre cet *e-learning*	94,6%

Champ d'application : Groupe cible – Panel obligatoire des salariés du groupe Air France KLM (salariés à risque élevé d'exposition).
La formation est obligatoire pour le groupe cible des salariés. Ce dernier est sélectionné en fonction du niveau fonctionnel (ex : cadres ou managers) ou de l'exposition au risque de corruption, selon les résultats de la cartographie des risques de corruption réalisée au sein de l'organisation (exemple, les équipes Ventes et Achats).
L'indicateur mesuré est le nombre de salariés ayant terminé la formation au 31 décembre divisé par le nombre total de salariés invités à suivre cette formation. Les chiffres présentés concernent l'année 2023, car elle a été désignée comme l'année du panel d'évaluation obligatoire pour les salariés identifiés comme étant à risque.

4.4.1.3.1 Indicateurs – Prévention de la corruption (G1-4)

Incidents confirmés en matière de corruption

En 2024, aucune condamnation n'a été prononcée par une autorité judiciaire compétente à l'encontre d'Air France-KLM pour violation des lois anticorruption et aucune amende n'a été infligée à Air France-KLM au titre de la violation de ces réglementations.

Il n'y a pas eu d'incident confirmé relatif à la corruption pour lequel des sanctions auraient été prises à l'encontre des salariés et des mesures correctives entreprises auprès des acteurs de la chaîne de valeur.

En cas de violation des lois applicables ou du Code de conduite anticorruption, y compris de ses politiques, des sanctions et mesures disciplinaires peuvent être appliquées aux salariés comme indiqué dans le Code de conduite anticorruption et le règlement intérieur RH de l'entité concernée du groupe Air France-KLM. La documentation et/ou les clauses contractuelles avec des parties externes stipulent également que le non-respect des lois anticorruption est considéré comme un manquement substantiel ouvrant droit à des demandes d'indemnisation et/ou une suspension et/ou une résiliation de la relation contractuelle.

	2024
Nombre de condamnations pour violations des lois anti-corruption	–
Montant des amendes pour violations des lois anti-corruption (en millions d'euro)	–

4.4.1.4 Prévention des pratiques anti-concurrentielles

La prévention des comportements anticoncurrentiels est un facteur important d'une pratique commerciale honnête et loyale.

Il est crucial de prévenir les pratiques déloyales car un comportement contraire à l'éthique ou inapproprié peut avoir des conséquences préjudiciables significatives, tant financières qu'en termes d'atteinte à la réputation d'Air France-KLM.

Dans le cadre de sa politique de prévention des pratiques anticoncurrentielles, Air France-KLM a adopté et diffuse auprès du personnel un Manuel sur les règles de concurrence.

Ce Manuel est disponible en anglais, français et néerlandais et est régulièrement révisé et mis à jour. Il est disponible sur l'intranet pour faciliter son accès par les salariés.

Un module de formation en ligne sur le droit de la concurrence, basé sur le contenu du manuel des règles de concurrence, est périodiquement déployé pour prévenir tout risque d'incident.

Cet *e-learning* a été développé en interne et diffusé entre décembre 2021 et mars 2022 auprès d'un nombre significatif de collaborateurs d'Air France-KLM, afin de leur rappeler les principes du droit de la concurrence et les risques encourus. Une deuxième campagne d'*e-learning* s'est tenue entre novembre 2024 et janvier 2025 avec un objectif de taux de réalisation de 96 % du total des salariés invités à suivre cet *e-learning*. Cet objectif a été atteint avec un taux de suivi de 97 %.

En plus de cet *e-learning,* l'équipe juridique en droit de la concurrence organise des sessions de formation spécifiques avec certaines catégories de personnel concerné par les sujets de droit de la concurrence.

Cette équipe d'experts fournit des conseils et des lignes directrices sur les projets, les contrats et les alliances entre entreprises.

Un audit interne visant à vérifier le bon déploiement et l'efficacité de la politique en matière de droit de la concurrence au sein d'Air France-KLM a donné lieu à un rapport satisfaisant en mars 2024.

4.4.1.5 Respect des embargos, des sanctions commerciales et de la règlementation sur le contrôle des exportations

Les départements conformité commerciale d'Air France-KLM, d'Air France et de KLM sont chargés de définir et gérer le programme de conformité et d'assurer sa mise en œuvre et son respect afin de garantir une conformité maximale avec la législation en matière de douanes, de sanctions commerciales et de contrôle des exportations applicable aux activités d'Air France-KLM.

Ils surveillent l'évolution de la réglementation applicable, interagissent avec les administrations et autorités compétentes en charge des contrôles, participent au contrôle des tiers en matière de sanctions commerciales et de sanctions par secteur d'activité et contrôlent les mesures appliquées par les activités commerciales.

Ils étudient les besoins de demande et de renouvellement de licences d'exportation par catégorie de produits, partenaires et pays (biens à double usage, biens militaires, explosifs et endommageant la couche d'ozone, etc.) et remplissent ou valident les questionnaires de conformité émis par les parties prenantes d'Air France-KLM (banques, assureurs etc.).

Ils s'assurent du suivi du programme de contrôle des exportations mis en place.

Dans les domaines de la maintenance, du fret, des achats et de la trésorerie, les clients et les fournisseurs font l'objet d'une vérification préalable avant la mise en place et pendant le terme de la relation commerciale. Une procédure renforcée d'évaluation des tiers avec un champ d'application plus étendu a été mise en place fin 2024.

La formation et la sensibilisation sont une priorité majeure pour Air France-KLM. Les modules d'apprentissage en ligne sur le contrôle des exportations sont ouverts au personnel chargé du fret et de la maintenance. Un e-learning sur les sanctions commerciales applicable à un groupe cible plus large a également été préparé en vue de son déploiement.

4.4.1.6 Protection des données personnelles

Qu'il s'agisse de réservations de passagers, de gestion des horaires ou d'entretien des avions, les systèmes d'information sont au cœur de toutes les activités d'Air France-KLM.

Pour Air France-KLM, la protection des données personnelles est un élément clé de la confiance accordée par ses clients et collaborateurs.

Conscient que la protection de la vie privée et des données personnelles est un sujet de plus en plus sensible, Air France-KLM place cette question au cœur de ses priorités et garantit le plus haut niveau de conformité réglementaire.

Les responsables de la protection des données des entités d'Air France-KLM sont chargés de garantir le respect du Règlement général européen sur la protection des données à travers l'établissement des processus de gouvernance de la protection des données, la gestion des atteintes à la conformité et la formation dans le cadre du programme annuel de conformité pour ce domaine.

Depuis 2023, l'accent est mis sur la conformité des transferts de données à caractère personnel en dehors de l'Espace économique européen, suite à l'invalidation par la Cour de justice de l'Union européenne du bouclier de protection des données dans l'affaire « Schrems II ».

Pour davantage d'informations sur la confidentialité et la sécurité des données pour les consommateurs et les utilisateurs finaux, veuillez vous reporter à la section « 4.3.4.3.4 Confidentialité et sécurité des données personnelles ».

4.4.1.7 Stratégie fiscale

Conformité fiscale

Air France-KLM reconnaît l'importance de la conformité fiscale dans sa stratégie et s'engage à agir avec intégrité et transparence, tout en luttant contre l'évasion fiscale. Elle respecte scrupuleusement les législations fiscales locales et internationales, et s'assure de payer les impôts dans les délais impartis.

Le Groupe adhère notamment au Plan d'action BEPS de l'OCDE et met en œuvre le Pilier 2 pour le reporting de l'impôt minimum mondial, avec une première déclaration prévue en juin 2026. De même les rapports sur les prix de transfert et le rapport annuel pays par pays (CbCR) sont déposés conformément aux exigences, avec une publication du premier rapport public CbCR au plus tard le 31 décembre 2026.

En termes d'opérations, Air France et KLM, en tant que compagnies aériennes internationales, déclarent, au même titre que les autres compagnies du Groupe, leurs revenus principalement en France et aux Pays-Bas, conformément aux principes de taxation des services de transport aérien international, tout en déclarant une part moindre dans d'autres juridictions où elles opèrent. Les déclarations fiscales sont déposées, documentées, et conformes aux normes comptables et aux règlementations fiscales locales.

Transparence fiscale

Air France-KLM valorise le respect, la transparence et la confiance dans ses relations avec les autorités fiscales et les différentes parties prenantes. Le Groupe maintient un dialogue ouvert avec les autorités fiscales, contribuant aux consultations publiques sur les politiques fiscales.

Air France-KLM s'efforce ainsi de traiter proactivement les questions fiscales pour éviter les litiges inutiles et clarifier ses positions fiscales notamment au travers de plusieurs initiatives vis-à-vis des autorités fiscales françaises et néerlandaises telles que :

- Le 14 mars 2019, Air France-KLM a signé un partenariat fiscal avec les autorités fiscales françaises pour améliorer leurs relations et pour sécuriser ses positions fiscales dans le cadre de ses opérations quotidiennes et de ses opérations de restructuration des actifs. Le Groupe s'efforce à solliciter de plus en plus le SPE à l'instar de 2024 avec une augmentation substantielle du nombre de rescrits obtenus afin de renforcer sa sécurité juridique et fiscale.
- En 2024, Air France a renouvelé son certificat d'organisme économique agréé (OEA) après un audit des douanes françaises, confirmant l'application de régimes fiscaux et douaniers simplifiés.
- KLM entretient une relation durable avec les autorités fiscales néerlandaises, étant inscrite dans un plan individuel de surveillance fiscale (ITP). Ce plan permet aux autorités fiscales d'évaluer et d'adapter leurs contrôles en fonction des mesures de surveillance de KLM.
- Depuis 2022, KLM publie un rapport annuel sur la transparence et la contribution fiscale. Ce rapport souligne l'importance de la fiscalité en tant que contribution à la société, prône l'interprétation des règles fiscales dans l'esprit de la loi, s'engage à limiter l'utilisation des États et territoires non coopératifs et à garantir la transparence des taxes payées et collectées.

4.4.2 Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5)

Veuillez trouver dans le tableau ci-dessous les impacts, risques et opportunités matériels identifiés pour cette section :

Enjeu	Impact matériel (N: négatif; P: positif)	Opérations propres (OO) / Chaîne de valeur (VC)	Risques (R) ou opportunités (O) matériels	Horizon de temps (court, moyen, long-terme)
Engagement politique et activités de lobbying, valeur économique et sociale du transport aérien	P: Contribution positive au bien-être social et au développement économique tant au niveau local que mondial, par le biais d'opportunités économiques et d'emploi directes et indirectes	OO/VC	O: Les activités de lobbying d'Air France-KLM visant à promouvoir l'importance de l'industrie du transport aérien pourraient contribuer à des conditions de concurrence loyales et équitables afin de préserver la position d'Air France-KLM sur le marché ou de saisir des opportunités commerciales	Court/moyen/long

Pour plus d'informations concernant l'identification des IRO matériels et l'analyse de double matérialité, veuillez vous référer à la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

Gouvernance des affaires publiques

Les actionnaires et administrateurs d'Air France-KLM (le Groupe) partagent le constat du dérèglement climatique et placent l'impératif global de transition environnementale du transport aérien au cœur de sa stratégie.

Le Conseil d'administration détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre, en prenant en compte les enjeux sociétaux et environnementaux. Dans ce cadre, il approuve les orientations stratégiques du Groupe, y compris en matière sociale et environnementale.

Le respect de la trajectoire environnementale et le succès de l'activation des leviers de réduction des externalités négatives du transport aérien relèvent de l'intérêt stratégique du Groupe (renvoi vers 4.2.1.3.1 « Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) »). À ce titre, ils figurent parmi les objectifs prioritaires du mandat octroyé aux responsables de la représentation d'intérêts.

Le Secrétaire général du Conseil d'administration est chargé de décliner la politique environnementale de l'entreprise à travers le positionnement institutionnel et les actions de représentation d'intérêts directes et indirectes.

Son adjoint, le Directeur des affaires publiques et internationales assure au sein de l'organisation une supervision transversale des actions de représentation institutionnelle en lien avec les experts métiers (développement durable, opérations, finance, juridique, etc.) Il garantit l'alignement du travail de plaidoyer réalisé auprès des autorités externes, locales, nationales, européennes et internationales avec les objets identifiés comme matériels au titre de la directive CSRD.

La chaîne de responsabilité au sein du Groupe et ses filiales répond à des standards de gouvernance élevés et conformes aux règles de déontologie qui encadrent la représentation d'intérêt. Afin de prévenir tout conflit d'intérêts, le recrutement de cadres issus de la fonction publique fait l'objet d'une vigilance spécifique. Les emplois occupés par ces salariés sont compatibles avec leurs anciennes fonctions sans porter atteinte à l'indépendance et à la neutralité des services publics.

Un contrôle de la reconversion professionnelle conformément aux règles de la Haute Autorité de la transparence de la vie publique (HATVP) est par ailleurs initié dans les cas prévus par l'article 23 de la loi 2013-907 relative à la transparence de la vie publique, notamment lorsque le recrutement au sein du Groupe a lieu avant le terme d'une période de trois ans suivant la reconversion.

Nombre de membres du Conseil d'administration ayant occupé des responsabilités dans la fonction publique	
Avant le terme d'une période de trois ans suivant la reconversion	2
Après le terme d'une période de trois ans suivant la reconversion	5

Principes d'action et de transparence

En tant qu'entreprise (i) cotée en Bourse ; (ii) avec deux États au capital ; (iii) dotée d'une responsabilité sociale et environnementale ambitieuse et (iv) reposant sur des marques fortes et reconnues, le lobbying d'Air France-KLM adopte des standards élevés d'éthique, de qualité de l'expertise délivrée, et de transparence.

Air France-KLM et ses filiales Air France et KLM sont enregistrées auprès des autorités en charge de la transparence de la vie publique au niveau français (Haute Autorité de transparence de la vie publique, HATVP), néerlandais et européen (*EU Transparency Register* de la Commission européenne / numéro REG Air France-KLM : 064616126640-05 / numéro REG KLM : 76441066192-30). Elles respectent les obligations déclaratives en termes de chaîne de responsabilité, d'entrées en communication avec des responsables publics, de déclaration des activités et ressources qui y sont allouées, ou encore d'affiliation avec les associations professionnelles en charge de la représentation d'intérêts sectoriels.

Au titre de ses principes éthiques, Air France-KLM n'apporte aucune contribution financière directe ou indirecte à une organisation ou un mouvement à vocation politique.

Engagement financier du Groupe ou l'une de ses filiales au titre d'éventuelles contributions politiques ou assimilées en 2024

(en millions d'euros)

Contribution financière directe à un parti ou un mouvement politique	–
Contribution financière indirecte (à travers une association professionnelle) à un parti ou un mouvement politique	–

Air France-KLM et ses filiales réalisent cependant des activités de représentation d'intérêts à travers les associations professionnelles sectorielles. Les associations dont Air France-KLM est membre et dont la vocation spécifique est de développer une expertise ou d'intervenir sur les enjeux de la transition environnementale du transport aérien reconnaissent le défi global du dérèglement climatique. Elles veillent à aligner leurs positions et actions avec l'objectif de l'accord de Paris relatif au maintien du réchauffement climatique sous le seuil de 1,5 degré Celsius.

À travers sa contribution aux groupes de travail et la validation collégiales des prises de position au sein de ses ses organisations, Air France-KLM s'assure de l'alignement des intérêts défendus avec ses propres objectifs stratégiques en matière environnementale.

Montants des cotisations du Groupe ou de ses filiales aux associations professionnelles ayant un rôle de représentation d'intérêts en 2024

(en millions d'euros)

Air France-KLM	
Périmètre HATVP: AFEP, MEDEF, Eden	moins de 0.1
Périmètre UE : IATA, A4E, ENAA, E4FC	0,4
Société Air France	
HATVP : FNAM, MEDEF IDF, Avenir Transports, Mouvement entreprises Val-d'Oise	0,2
KLM	
VNO/NCW	0,2

Positions en faveur d'une transformation positive du transport aérien encadrée par les impératifs environnementaux et sociétaux

La Direction des affaires publiques porte la voix d'Air France-KLM dans le processus de normalisation qui régule ses activités (transport de passagers, cargo, maintenance). Elle exprime des positions rationnelles et doublement alignées avec les intérêts stratégiques du Groupe et les impératifs sociétaux et environnementaux identifiés comme matériels. Son action consiste à éclairer les enjeux liés aux décisions publiques et à contribuer à l'émergence de solutions normatives pérennes.

Les positions défendues par le Groupe dans les actions de représentation d'intérêts visent à créer les conditions d'une réduction effective des externalités négatives tout en préservant les retombées socio-économiques ainsi que les bénéfices sociétaux inestimables qu'apporte aux hommes la mobilité aérienne.

L'objectif est de favoriser l'activation de l'ensemble des leviers de transformation à travers l'instauration de conditions optimales pour l'exercice des opérations, le développement pérenne de l'offre et des projets d'investissement du Groupe, dans le respect des politiques de gestion et de réduction des risques sociaux et environnementaux.

1) Fiabiliser la trajectoire de décarbonation des activités en créant les conditions de faisabilité des piliers du Plan de Transition climatique [ESRS – E1]

La stratégie environnementale d'Air France-KLM répond à l'objectif « zéro émission nette carbone » porté à l'horizon 2050 par l'ensemble de l'industrie conformément au scénario *(well below 2 degrees)* de l'Accord de Paris sur le climat.

Dans cette perspective, le Groupe a adopté la feuille de route de décarbonation du secteur de l'aviation après y avoir contribué. Réalisée sous l'égide de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), conformément à l'article 301 de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets – dite loi climat et résilience – du 22 août 2021, cette feuille de route définit la trajectoire de décarbonation de l'aérien conformément à la part dégressive du budget carbone à horizon 2050.

Les leviers et objectifs identifiés dans le plan de transition d'Air France-KLM s'inscrivent dans le cadre instauré par cette feuille de route au niveau de l'industrie et balisent la position défendue par les affaires publiques articulée autour des deux propositions suivantes :

a) En réponse à l'impératif de transition environnementale et aux défis technologiques associés, il est impératif de réunir les conditions industrielles et règlementaires qui permettront l'activation optimale des leviers du plan de transition climatique (voir section 4.2.1.3.1 « Plan de Transition pour l'atténuation du changement climatique »).

b) Le succès de la transformation de l'industrie dépend de l'instauration d'un environnement réglementaire équitable à travers la mise en œuvre d'objectifs et de mécanismes ambitieux au niveau international. Sur un marché global, les obligations doivent s'appliquer de la même manière à tous les opérateurs pour ne pas dénaturer la compétition et permettre la réalisation des investissements nécessaires à la transformation de l'ensemble de l'industrie.

2) Contribuer à la préservation du climat social [ESRS – S2]

Air France-KLM se donne pour objectif d'offrir des conditions de travail engageantes pour l'ensemble de ses salariés en œuvrant à la préservation du contrat social par l'identification, en défensif, des dispositions sectorielles indésirables et, en préventif, par l'activation des leviers de politiques publiques favorables à nos objectifs en matière de ressources humaines (recrutement, formation, etc.)

3) Contribuer à la réduction des nuisances sonores aéroportuaires [ESRS – S3]

Les compagnies du Groupe sont engagées pour limiter l'empreinte sonores de leurs activités. Elles participent, à cette fin, aux processus d'étude par approche équilibrée (voir section 3.1.2.3 « Gestion du bruit ») visant à optimiser les leviers techniques de réduction du bruit. Au sein des instances prévues à cet effet, nous dialoguons de façon constante avec les autorités et représentants des communautés locales affectées. Notre approche vise à mettre en œuvre des solutions de compromis, optimales, soutenables et satisfaisantes pour les riverains.

4) Accompagner l'amélioration de la qualité de services [ESRS – S4]

La valeur inestimable de notre offre repose sur l'expérience de voyage unique proposée à nos clients. Nous soutenons les initiatives normatives ou décisions publiques contribuant à l'amélioration qualitative de nos produits ainsi qu'aux garanties apportées à nos clients en termes de transparence de l'information, de qualité de services et de protection des données personnelles.

5) Renforcer la sécurité et la robustesse des opérations [ESRS – S4]

La robustesse de nos processus opérationnels (accueil des passagers, gestion des bagages, mise en œuvre des aéronefs) est un gage de performance dans l'exécution de nos programmes. Nous soutenons les initiatives normatives ou décisions publiques contribuant à l'amélioration des conditions d'exercice de nos opérations qui relèvent aussi bien des services aéroportuaires que de la navigation aérienne.

Démarche en faveur de l'acceptabilité du transport aérien

Le groupe Air France est un actif patrimonial et industriel source de nombreuses retombées socio-économiques positives pour l'économie et les territoires. Afin d'objectiver ces retombées et d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, nous réalisons un travail de pédagogie auprès des décideurs et parties prenantes. Notre action vise à favoriser une meilleure compréhension de l'utilité sociétale de nos activités et à valoriser les impacts économiques positifs de ces dernières pour les populations et les territoires.

1) Valoriser les retombées socio-économiques des activités du Groupe dans les territoires

En tant que premier opérateur basé en France et aux Pays-Bas (dont la grande majorité des actifs, des salariés et des fournisseurs sont localisés dans ces deux pays) qui assure un véritable maillage entre les territoires de ces pays, le Groupe apporte une contribution économique et sociale majeure aux territoires nationaux et régionaux.

En 2023, le Groupe a contribué à 1,9 % du PIB français (avec env. 49 milliards d'euros injectés dans l'économie française) et à 2,3 % du PIB néerlandais (22 milliards d'euros). Parallèlement, il a généré plus de 6,5 milliards d'euros de recettes fiscales pour les États (4,595 milliards d'euros en France et 1,951 milliard d'euros aux Pays-Bas).

Ces retombées considérables s'expliquent par l'intégration des activités de nos filiales dans le tissu économique français et néerlandais, avec un réseau de fournisseurs PMI/ETI ancré dans les territoires, mais aussi par les modèles d'opérations spécifiques des compagnies de réseaux Air France et KLM fondés sur le trafic international et le trafic en correspondance.

Par exemple, Air France réalise la moitié de son chiffre d'affaires à l'étranger alors que 90 % de ses salariés sont basés et consomment sur le territoire français. Aussi, le Groupe est un contributeur net de la balance commerciale française à raison de 1,5 milliard d'euros.

Le transport aérien a la particularité de générer un coefficient de retombées socio-économique supérieur à d'autres secteurs de l'économie. Une activité soutenue de transport aérien influe sur le niveau de production intérieur. Cette corrélation tient à la connectivité qui améliore la mobilité des acteurs, augmente les échanges de biens et accroît la productivité.

Cette particularité s'explique également par le fait que nos activités irriguent l'ensemble des territoires français, y compris ceux où les filiales ne sont pas implantées directement. Le Groupe contribue par exemple à 1,4 % du PIB de la région Normandie grâce à ses propres achats de produits et services locaux mais également à ceux des passagers qu'elle transporte.

L'impact économique se traduit évidemment en termes d'emplois. Un emploi créé chez Air France génère 11 emplois dans l'économie française. Cela représente en tout plus de 500 000 emplois (directs, indirects et induits par nos activités) dans l'économie française, essentiellement de l'emploi qualifié non délocalisable.

Parce qu'elles sont basées en France, les activités d'Air France-KLM sont des sources d'attractivité pour les territoires et de véritables leviers pour l'emploi. Notre ambition est d'informer les décideurs mais plus largement l'ensemble de nos parties prenantes sur ces retombées positives. À cette fin, une réflexion relative à la création d'une instance de dialogue permanente avec nos parties prenantes est initiée.

2) Initier une démarche de dialogue collaboratif avec les parties prenantes sur les grands enjeux économiques, sociaux et environnementaux

Dans un souci de compréhension mutuelle et de dialogue, une réflexion est en cours au sein du Groupe afin de renforcer et d'institutionnaliser, sous un format adapté, le dialogue entre le Groupe et les composantes de la société civile intéressées par les enjeux liés au transport aérien.

Ce dialogue doit viser deux principaux objectifs :

- améliorer la compréhension par le Groupe du point de vue des principaux acteurs concernés par le transport aérien afin d'adapter les actions visant à réduire les externalités négatives générées par son activité ;
- expliquer à la fois les objectifs visés par le Groupe, les actions mises en œuvre pour les atteindre et les contraintes qui s'imposent à lui.

4.5 ANNEXE

A. Correspondance des points de données des ESRS avec les exigences des actes législatifs de l'Union (IRO-2)

Exigence de publication et point de données y relatif	Référence SFDR [1]	Référence pilier 3 [2]	Référence règlement sur les indices de référence [3]	UE Loi européenne sur le climat [4]	Référence déclaration de durabilité
ESRS 2 GOV-1 Mixité au sein des organes de gouvernance paragraphe 21, point d)	Indicateur n° 13, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission [5]		4.1.3.1 Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1)
ESRS 2 GOV-1 Pourcentage d'administrateurs indépendants paragraphe 21, point e)			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		4.1.3.1 Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1)
ESRS 2 GOV-4 Déclaration sur la vigilance raisonnable paragraphe 30	Indicateur n° 10, tableau 3, annexe I				4.1.3.4 Déclaration sur la vigilance raisonnable (GOV-4)
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées aux combustibles fossiles paragraphe 40, point d) i)	Indicateur n° 4, tableau 1, annexe I	Article 449 *bis* du règlement (UE) n° 575/2013; Règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission [6], tableau 1: Informations qualitatives sur le risque environnemental et tableau 2: Informations qualitatives sur le risque social	Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		4.1.2.1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1)
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées à la fabrication de produits chimiques paragraphe 40,	Indicateur n° 9, tableau 2, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		4.1.2.1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1)
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées à des armes controversées paragraphe 40, point d) iii)	Indicateur n° 14, tableau 1, annexe I		Article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818 [7], annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		4.1.2.1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1)

Exigence de publication et point de données y relatif	Référence SFDR [1]	Référence pilier 3 [2]	Référence règlement sur les indices de référence [3]	UE Loi européenne sur le climat [4]	Référence déclaration de durabilité
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées à la culture et à la production de tabac paragraphe 40, point d) iv)			Règlement délégué (UE) 2020/1818, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II		4.1.2.1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1)
ESRS E1-1 Plan de transition pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 paragraphe 14				Article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
ESRS E1-1 Entreprises exclues des indices de référence « Accord de Paris » paragraphe 16, point g)		Article 449 *bis* Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 1: Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique: Qualité de crédit des expositions par secteur, émissions et échéance résiduelle	Article 12, paragraphe 1, points d) à g), et article 12, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2020/1818		4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
ESRS E1-4 Cibles de réduction des émissions de GES paragraphe 34	Indicateur n° 4, tableau 2, annexe I	Article 449 *bis* Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 3: Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique: indicateurs d'alignement	Article 6 du règlement délégué (UE) 2020/1818		4.2.1.3.4 Cibles – Atténuation et adaptation au changement climatique (E1-4)
ESRS E1-5 Consommation d'énergie produite à partir de combustibles fossiles ventilée par source d'énergie (uniquement les secteurs ayant un fort impact sur le climat) paragraphe 38	Indicateur n° 5, tableau 1, et indicateur n° 5, tableau 2, annexe I				4.2.1.4.1 Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5)
ESRS E1-5 Consommation d'énergie et mix énergétique paragraphe 37	Indicateur n° 5, tableau 1, annexe I				4.2.1.4.1 Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5)
ESRS E1-5 Intensité énergétique des activités dans les secteurs à fort impact climatique paragraphes 40 à 43	Indicateur n° 6, tableau 1, annexe I				4.2.1.4.1 Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5)

Exigence de publication et point de données y relatif	Référence SFDR [1]	Référence pilier 3 [2]	Référence règlement sur les indices de référence [3]	UE Loi européenne sur le climat [4]	Référence déclaration de durabilité
ESRS E1-6 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2 ou 3 et émissions totales de GES paragraphe 44	Indicateurs n° 1 et n° 2, tableau 1, annexe I	Article 449 *bis* du règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 1: Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique: Qualité de crédit des expositions par secteur, émissions et échéance résiduelle	Article 5, paragraphe 1, article 6 et article 8, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		4.2.1.4.2 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6)
ESRS E1-6 Intensité des émissions de GES brutes paragraphes 53 à 55	Indicateur n° 3, tableau 1, annexe I	Article 449 *bis* du règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 3: Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique: indicateurs d'alignement	Article 8, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		4.2.1.4.2 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6)
ESRS E1-7 Absorptions de GES et crédits carbone paragraphe 56				Article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119	4.2.1.4.3 Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone (E1-7)
ESRS E2-4 Quantité de chaque polluant énuméré dans l'annexe II du règlement E-PRTR (registre européen des rejets et des transferts de polluants) rejetés dans l'air, l'eau et le sol, paragraphe 28	Indicateur n° 8, tableau 1, annexe I; indicateur n° 2, tableau 2, annexe I, indicateur n° 1, tableau 2, annexe I; indicateur n° 3, tableau 2, annexe I				4.2.2.3 Indicateurs – Pollution de l'air (E2-4)
ESRS E5-5 Déchets non recyclés paragraphe 37, point d)	Indicateur n° 13, tableau 2, annexe I				4.2.3.3 Indicateurs – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-5)
ESRS E5-5 Déchets dangereux et déchets radioactifs paragraphe 39	Indicateur n° 9, tableau 1, annexe I				4.2.3.3 Indicateurs – Gestion des déchets et économie circulaire (E5-5)
ESRS 2 – SBM3-S1 Risque de travail forcé paragraphe 14, point f)	Indicateur n° 13, tableau 3, annexe I				4.3.1.7.2 Politiques – Droit du travail et droits humains (S1-1)

Exigence de publication et point de données y relatif	Référence SFDR [1]	Référence pilier 3 [2]	Référence règlement sur les indices de référence [3]	UE Loi européenne sur le climat [4]	Référence déclaration de durabilité
ESRS 2 – SBM3-S1 Risque d'exploitation d'enfants par le travail paragraphe 14, point g)	Indicateur n° 12, tableau 3, annexe I				4.3.1.7.2 Politiques – Droit du travail et droits humains (S1-1)
ESRS S1-1 Engagements à mener une politique en matière des droits de l'Homme paragraphe 20	Indicateur n° 9, tableau 3, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				4.3.1.7.2 Politiques – Droit du travail et droits humains (S1-1)
ESRS S1-1 Politiques de vigilance raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du travail, paragraphe 21			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		4.3.1.7.2 Politiques – Droit du travail et droits humains (S1-1)
ESRS S1-1 Processus et mesures de prévention de la traite des êtres humains paragraphe 22	Indicateur n° 11, tableau 3, annexe I				4.3.1.7.6 Actions en place ou à venir – Droit du travail et droits humains (S1-4)
ESRS S1-1 Politique de prévention ou système de gestion des accidents du travail paragraphe 23	Indicateur n° 1, tableau 3, annexe I				4.3.1.4.2 Politiques – Conditions de travail (S1-1)
ESRS S1-3 Mécanismes de traitement des différends ou des plaintes paragraphe 32, point c)	Indicateur n° 5, tableau 3, annexe I				4.3.1.5.4 Canaux permettant aux salariés de faire part de leurs préoccupations – Diversité, Équité et Inclusion (S1-3) ; 4.3.1.7.4 Canaux permettant aux salariés de faire part de leurs préoccupations – Droit du travail et droits humains (S1-3)
ESRS S1-14 Nombre de décès et nombre et taux d'accidents liés au travail paragraphe 88, points b) et c)	Indicateur n° 2, tableau 3, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		Santé et sécurité (S1-14) in 4.3.1.4.7 Indicateurs – Conditions de travail (S1-10, S1-16, S1-14)
ESRS S1-14 Nombre de jours perdus pour cause de blessures, d'accidents, de décès ou de maladies paragraphe 88, point e)	Indicateur n° 3, tableau 3, annexe I				Santé et sécurité (S1-14) in 4.3.1.4.7 Indicateurs – Conditions de travail (S1-10, S1-16, S1-14)
ESRS S1-16 Écart de rémunération entre hommes et femmes non corrigé paragraphe 97, point a)	Indicateur n° 12, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		4.3.1.5.7 Indicateurs – Diversité, Équité et Inclusion (S1-9, S1-12, S1-16)

Exigence de publication et point de données y relatif	Référence SFDR [1]	Référence pilier 3 [2]	Référence règlement sur les indices de référence [3]	UE Loi européenne sur le climat [4]	Référence déclaration de durabilité
ESRS S1-16 Ratio de rémunération excessif du Directeur général paragraphe 97, point b)	Indicateur n° 8, tableau 3, annexe I				Ratio de rémunération totale (S1-16) in 4.3.1.4.7 Indicateurs – Diversité, Équité et Inclusion (S1-9, S1-12, S1-16)
ESRS S1-17 Cas de discrimination paragraphe 103, point a)	Indicateur n° 7, tableau 3, annexe I				4.3.1.7.7 Indicateurs – Droit du travail et droits humains (S1-17)
ESRS S1-17 Non-respect des Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme et des Principes directeurs de l'OCDE paragraphe 104, point a)	Indicateur n° 10, tableau 1, et indicateur n° 14, tableau 3, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		4.3.1.7.7 Indicateurs – Droit du travail et droits humains (S1-17)
ESRS S2-1 Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur paragraphe 18	Indicateurs n° 11 et n° 4, tableau 3, annexe I				4.3.2.2.1 Politiques – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-1)
ESRS S2-1 Politiques de vigilance raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du travail, paragraphe 19			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		4.3.2.2.1 Politiques – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-1)
ESRS S3-1 Engagements à mener une politique en matière de droits de l'Homme paragraphe 16	Indicateur n° 9, tableau 3, annexe I, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				4.3.3.2.1 Politiques – Gestion des nuisances sonores (S3-1)
ESRS S3-1 Non-respect des Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme, des principes de l'OIT ou des Principes directeurs de l'OCDE paragraphe 17	Indicateur n° 10, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		4.3.3.2.1 Politiques – Gestion des nuisances sonores (S3-1)
ESRS S3-4 Problèmes et incidents en matière de droits de l'Homme paragraphe 36	Indicateur n° 14, tableau 3, annexe I				4.3.3.2.5 Actions en place ou prévues – Gestion des nuisances sonores (S3-4)

Exigence de publication et point de données y relatif	Référence SFDR [1]	Référence pilier 3 [2]	Référence règlement sur les indices de référence [3]	UE Loi européenne sur le climat [4]	Référence déclaration de durabilité
ESRS S4-1 Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux paragraphe 16	Indicateur n° 9, tableau 3, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				4.3.4.3.2 ;Information et assistance aux passagers en cas d'annulations ou de retards (CE261) 4.3.4.3.3 Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap4.3.4.3.4 Confidentialité et sécurité des données personnelles ; 4.3.4.4.2 Politiques – Sûreté et sécurité des passagers (S4-1)
ESRS S4-1 Non-respect des Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme et des Principes directeurs de l'OCDE paragraphe 17	Indicateur n° 10, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		4.3.4.3.2 ;Information et assistance aux passagers en cas d'annulations ou de retards (CE261) 4.3.4.3.3 Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap4.3.4.3.4 Confidentialité et sécurité des données personnelles ; 4.3.4.4.2 Politiques – Sûreté et sécurité des passagers (S4-1)
ESRS S4-4 Problèmes et incidents en matière de droits de l'Homme paragraphe 35	Indicateur n° 14, tableau 3, annexe I				4.3.4.3.2 ;Information et assistance aux passagers en cas d'annulations ou de retards (CE261) 4.3.4.3.3 Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap4.3.4.3.4 Confidentialité et sécurité des données personnelles ; 4.3.4.4.2 Politiques – Sûreté et sécurité des passagers (S4-1)

Exigence de publication et point de données y relatif	Référence SFDR [1]	Référence pilier 3 [2]	Référence règlement sur les indices de référence [3]	UE Loi européenne sur le climat [4]	Référence déclaration de durabilité
ESRS G1-1 Convention des Nations Unies contre la corruption paragraphe 10, point b)	Indicateur n° 15, tableau 3, annexe I				4.4.1 Conduite des affaires (ESRS G1-1, G1-3 et G1-4)
ESRS G1-1 Protection des lanceurs d'alerte paragraphe 10, point d)	Indicateur n° 6, tableau 3, annexe I				4.4.1 Conduite des affaires (ESRS G1-1, G1-3 et G1-4)
ESRS G1-4 Amendes pour infraction à la législation sur la lutte contre la corruption et les actes de corruption paragraphe 24, point a)	Indicateur n° 17, tableau 3, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4) ; 4.4.1.3.1 Indicateurs – Prévention de la corruption (G1-4)
ESRS G1-4 Normes de lutte contre la corruption et les actes de corruption paragraphe 24, point b)	Indicateur n° 16, tableau 3, annexe I				4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4) ; 4.4.1.3.1 Indicateurs – Prévention de la corruption (G1-4)

(1) Règlement (UE) 2019/2088 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 sur la publication d'informations en matière de durabilité dans le secteur des services financiers (JO L. 317 du 9 décembre 2019, p. 1).

(2) Règlement (UE) n° 575/2013 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 concernant les exigences prudentielles applicables aux établissements de crédit et aux entreprises d'investissement et modifiant le règlement (UE) n° 648/2012 (règlement sur les exigences de fonds propres ou règlement « CRR ») (JO L. 176 du 27 juin 2013, p. 1).

(3) Règlement (UE) 2016/1011 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 concernant les indices utilisés comme indices de référence dans 4.3.4.3.4.5 « Plans d'action en place ou prévus concernant la protection des données (S4-4) » le cadre d'instruments et de contrats financiers ou pour mesurer la performance de fonds d'investissement et modifiant les directives 2008/48/CE et 2014/17/UE et le règlement (UE) n° 596/2014 (JO L. 171 du 29 juin 2016, p. 1).

(4) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 (« loi européenne sur le climat ») (JO L. 243 du 9 juillet 2021, p. 1).

(5) Règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission du 17 juillet 2020 complétant le règlement (UE) 2016/1011 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'explication, dans la déclaration d'indice de référence, de la manière dont les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance sont pris en compte dans chaque indice de référence fourni et publié (JO L. 406 du 3 décembre 2020, p. 1).

(6) Règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission du 30 novembre 2022 modifiant les normes techniques d'exécution définies dans le règlement d'exécution (UE) 2021/637 en ce qui concerne la publication d'informations sur les risques environnementaux, sociaux et de gouvernance (JO L. 324 du 19 décembre 2022, p. 1).

(7) Règlement délégué (UE) 2020/1818 de la Commission du 17 juillet 2020complétant le règlement (UE) 2016/1011 du Parlement européen et du Conseil par des normes minimales pour les indices de référence « transition climatique » de l'Union et les indices de référence « Accord de Paris » de l'Union (JO L. 406 du 3 décembre 2020, p. 17).

B. Table de concordance avec les normes GRI

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 2: Informations générales 2021	2-1 Détails organisationnels	Voir les exigences de la directive 2013/34/EU		4.1.2 Stratégie 4.1.3 Gouvernance
GRI 2: Informations générales 2021	2-2 Entités incluses dans le reporting développement durable de l'organisation	ESRS 1 5.1; ESRS 2 BP-1 § 5 (a) et (b) i		4.1.1 Base de préparation
GRI 2: Informations générales 2021	2-3 Période de déclaration, fréquence et point de contact (2-3-a and 2-3-b)	ESRS 1 § 73		4.1.1 Base de préparation
GRI 2: Informations générales 2021	2-4 Retraitements d'informations	ESRS 2 BP-2 § 13, § 14 (a) à (b)		4.1.1 Base de préparation
GRI 2: Informations générales 2021	2-5 Assurance externe	Voir les exigences de vérification externe de la directive (UE) 2022/2464		4.6 Rapport des auditeurs sur la certification des informations en matière de durabilité
GRI 2: Informations générales 2021	2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations commerciales	ESRS 2 SBM-1 § 40 (a) i à (a) ii, (b) à (c), § 42 (c)		4.1.2 Stratégie
GRI 2: Informations générales 2021	2-7 Employés	ESRS 2 SBM-1 § 40 (a) iii; ESRS S1 S1-6 § 50 (a) à (b) et (d) à (e), § 51 à § 52		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1)
GRI 2: Informations générales 2021	2-8 Travailleurs qui ne sont pas des salariés	ESRS S1 S1-7 § 55	3	L'entreprise peut omettre de rendre compte de tous les points de données S1-7 dans cette exigence de divulgation pour la première année de sa déclaration de durabilité.
GRI 2: Informations générales 2021	2-9 Structure et composition de la gouvernance	ESRS 2 GOV-1 § 21, § 22 (a), § 23; ESRS G1 § 5 (b) Voir également les exigences de la déclaration de gouvernement d'entreprise de la directive 2013/34/UE pour les entités d'intérêt public		4.1.3 Gouvernance
GRI 2: Informations générales 2021	2-10 Nomination et sélection de l'organe de gouvernance suprême	Ce sujet n'est pas couvert par la liste des questions de durabilité dans l'ESRS 1 AR § 16.		Chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024 2.1 Composition du Conseil d'administration
GRI 2: Informations générales 2021	2-11 Président de l'organe de gouvernance le plus élevé	Ce sujet n'est pas couvert par la liste des questions de durabilité dans l'ESRS 1 AR § 16.		Chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024 2.1 Composition du Conseil d'administration
GRI 2: Informations générales 2021	2-12 Rôle de la plus haute instance de gouvernance dans la supervision de la gestion des impacts	ESRS 2 GOV-1 § 22 (c); GOV-2 § 26 (a) à (b); SBM-2 § 45 (d); ESRS G1 § 5 (a)		4.1.3 Gouvernance
GRI 2: Informations générales 2021	2-13 Délégation de responsabilité pour la gestion des impacts	ESRS 2 GOV-1 § 22 (c) i; GOV-2 § 26 (a); ESRS G1 G1-3 § 18 (c)		4.1.3 Gouvernance
GRI 2: Informations générales 2021	2-14 Rôle de la plus haute instance de gouvernance dans le reporting développement durable	ESRS 2 GOV-5 § 36; IRO-1 § 53 (d)		4.1.3 Gouvernance

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 2: Informations générales 2021	2-15 Les conflits d'intérêts	Ce sujet n'est pas couvert par la liste des questions de durabilité dans l'ESRS 1 AR § 16.		Chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024 2.2.5 Autres règles applicables aux administrateurs sous-section « Situation de conflit d'intérêts »
GRI 2: Informations générales 2021	2-16 Communication des préoccupations critiques	ESRS 2 GOV-2 § 26 (a); ESRS G1 G1-1 AR 1 (a); G1-3 § 18 (c)		4.1.3.2 Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes (GOV-2) 4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1) 4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4)
GRI 2: Informations générales 2021	2-17 Connaissance collective de la plus haute instance de gouvernance	ESRS 2 GOV-1 § 23		4.1.3.1 Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1)
GRI 2: Informations générales 2021	2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance suprême	Ce sujet n'est pas couvert par la liste des questions de durabilité dans l'ESRS 1 AR § 16.		Chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024 2.3.1 Activités et fonctionnement du Conseil d'administration sous-section "Évaluation du fonctionnement du Conseil d'administration et de ses Comités"
GRI 2: Informations générales 2021	2-19 Politiques de rémunération	ESRS 2 GOV-3 § 29 (a) à (c) ; ESRS E1 § 13 Voir également les exigences du rapport de rémunération de la directive (UE) 2017/828		4.1.3.3 Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation (GOV-3) Chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024 2.5.2 Rémunération des mandataires sociaux en 2024
GRI 2: Informations générales 2021	2-20 Processus de détermination de la rémunération	ESRS 2 GOV-3 § 29 (a) à (c) ; ESRS E1 § 13 Voir également les exigences du rapport de rémunération de la directive (UE) 2017/828		4.1.3.3 Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation (GOV-3) Chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024 2.5.2 Rémunération des mandataires sociaux en 2024 Chapitre 2 du Document d'enregistrement universel 2024 2.5.2 Rémunération des mandataires sociaux en 2024
GRI 2: Informations générales 2021	2-21 Ratio de rémunération totale annuel (2-21-a et 2-21-c)	ESRS S1 S1-16 § 97 (b) à (c)		4.3.1.4.7 Indicateurs – Conditions de travail (S1-10, S1-16, S1-14)
GRI 2: Informations générales 2021	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	ESRS 2 SBM-1 § 40 (g)		4.1.2.1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1)

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 2: Informations générales 2021	2-23 Engagements politiques (2-23-a-i et a-iv ; 2-23-b, 2-23-d, 2-23-e, 2-23-f)	ESRS 2 GOV-4; MDR-P § 65 (b) à (c) et (f); ESRS S1 S1-1 § 19 à § 21, et § AR 14; ESRS S2 S2-1 § 16 à § 17, § 19, et § AR 16; ESRS S3 S3-1 § 14, §16 à § 17 et § AR 11; ESRS S4 S4-1 § 15 à § 17, et § AR 13; ESRS G1 G1-1 § 7 et § AR 1 (b)		4.1.3.4 Déclaration sur la vigilance raisonnable (GOV-4) 4.3.1.3.2 Politiques – Dialogue social (S1-1) 4.3.1.4.2 Politiques – Conditions de travail (S1-1) 4.3.1.5.2 Politiques – Diversité, Équité et Inclusion (S1-1) 4.3.1.6.2 Politiques – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-1) 4.3.1.7.2 Politiques – Droit du travail et droits humains (S1-1) 4.3.2.2.1 Politiques – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-1) 4.3.3.2.1 Politiques – Gestion des nuisances sonores (S3-1) 4.3.4.3.2.1 Politiques - Information et assistance aux passagers (S4-1) 4.3.4.3.2.1 Politiques - Information et assistance aux passagers (S4-1) 4.3.4.3.4.1 Politiques - Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-1) 4.3.4.4.2 Politiques – Sûreté et sécurité des passagers (S4-1) 4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1)
GRI 2: Informations générales 2021	2-24 Intégrer les engagements politiques	ESRS 2 GOV-2 § 26 (b); MDR-P § 65 (c); ESRS S1 S1-4 § AR 35; ESRS S2 S2-4 § AR 30; ESRS S3 S3-4 § AR 27; ESRS S4 S4-4 § AR 27; ESRS G1 G1-1 § 9 et § 10 (g)		4.1.3.2 Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes (GOV-2) 4.3.1.3.6 Actions en place ou à venir – Dialogue social (S1-4) 4.3.1.4.6 Actions en place ou à venir – Conditions de travail (S1-4) 4.3.1.5.6 Actions en place ou à venir – Diversité, Équité et Inclusion (S1-4) 4.3.1.6.6 Actions en place ou à venir – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-4) 4.3.1.7.6 Actions en place ou à venir – Droit du travail et droits humains (S1-4) 4.3.2.2.5 Actions en place ou prévues – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-4) 4.3.3.2.5 Actions en place ou prévues – Gestion des nuisances sonores (S3-4) 4.3.4.3.2.5 Actions en place ou prévus - Informations et assistance aux passagers (S4-4) 4.3.4.3.3.5 Actions en place ou prévus - Accessibilité pour les passagers en situation de handicap (S4-4) 4.3.4.3.4.5 Actions en place ou prévus - Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-4) 4.3.4.4.6 Actions en place ou prévues – Sûreté et sécurité des passagers (S4-4) 4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1)

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 2: Informations générales 2021	2-25 Processus pour remédier aux impacts négatifs	ESRS S1 S1-1 § 20 (c); S1-3 § 32 (a), (b) et (e), § AR 31; ESRS S2 S2-1 § 17 (c); S2-3 § 27 (a), (b) et (e), § AR 26; S2-4 § 33 (c); ESRS S3 S3-1 § 16 (c) ; S3-3 § 27 (a), (b) et (e), § AR 23; S3-4 § 33 (c) ; ESRS S4 S4-1 § 16 (c); S4-3 § 25 (a), (b) et (e), § AR 23; S4-4 § 32 (c)		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1) 4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2) 4.3.3 Communautés affectées – Gestion des nuisances sonores (ESRS S3) 4.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)
GRI 2: Informations générales 2021	2-26 Mécanismes permettant de demander conseil et de faire part de ses préoccupations	ESRS S1 S1-3 § AR 32 (d); ESRS S2 S2-3 § AR 27 (d) ; ESRS S3 S3-3 § AR 24 (d); ESRS S4 S4-3 § AR 24 (d); ESRS G1 G1-1 § 10 (a); G1-3 § 18 (a)		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1) 4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2) 4.3.3 Communautés affectées – Gestion des nuisances sonores (ESRS S3) 4.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)
GRI 2: Informations générales 2021	2-27 Respect des lois et réglementations	ESRS 2 SMB-3 § 48 (d) ; ESRS E2 E2-4 § AR 25 (b); ESRS S1 S1-17 § 103 (c) à (d) et § 104 (b); ESRS G1 G1-4 § 24 (a)	(1a)	4.1.4.3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3) 4.2.2.3 Indicateurs – Pollution de l'air (E2-4) 4.3.1.7.7 Indicateurs – Droit du travail et droits humains (S1-17) 4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1) 4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4)
GRI 2: Informations générales 2021	2-28 Associations membres	L'engagement politique" est une question de durabilité pour G1 couverte par l'ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ ou en tant que métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à l'ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	4.4.2 Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5)

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 2: Informations générales 2021	2-29 Approche de l'engagement des parties prenantes	ESRS 2 SMB-2 § 45 (a) i à (a) iv ; ESRS S1 S1-1 §2 0 (b); S1-2 § 25, § 27 (e) et § 28 ; ESRS S2 S2-1 § 17 (b) ; S2-2 § 20, § 22 (e) et § 23; ESRS S3 S3-1 § 16 (b); S3-2 § 19, § 21 (d) et § 22; ESRS S4 S4-1 § 16 (b); S4-2 § 18, § 20 (d) et § 21		4.1.2.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2); 4.3.1.3.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Dialogue social (S1-2) 4.3.1.4.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Conditions de travail (S1-2) 4.3.1.5.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Diversité, Équité et Inclusion (S1-2) 4.3.1.6.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-2) 4.3.1.7.3 Processus de dialogue avec le personnel et ses représentants – Droit du travail et droits humains (S1-2) 4.3.2.2.2 Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur (S2-2) 4.3.3.2.2 Processus d'engagement – Gestion des nuisances sonores (S3-2) 4.3.4.3.2.2 Processus d'engagement - Information et assistance aux passagers (S4-2) 4.3.4.3.3.2 Engagement process 4.3.4.3.3.2 Engagement auprès des parties prenantes - Accessibilité pour les passagers en situation de handicap (S4-2) 4.3.4.3.4.2 Processus d'engagement - Confidentialité et sécurité des données personnelles (S4-2) 4.3.4.4.3 Processus de dialogue – Sûreté et sécurité des passagers (S4-2)
GRI 2: Informations générales 2021	2-30 Conventions collectives	ESRS S1 S1-8 § 60 (a) et § 61		4.3.1.4.2 Politiques – Conditions de travail (S1-1)
GRI 3: Sujets matériels 2021	3-1 Processus pour déterminer les sujets importants	ESRS 2 BP-1 § AR 1 (a) ; IRO-1 § 53 (b) ii à (b) iv		4.1.1.1 Base générale de préparation de l'état de durabilité (BP-1) 4.1.4.1 Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1)
GRI 3: Sujets matériels 2021	3-2 Liste des sujets importants	ESRS 2 SBM-3 § 48 (a) et (g)		4.1.4.3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3)

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 3: Sujets matériels 2021	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS 2 SBM-1 § 40 (e) ; SBM-3 § 48 (c) i et (c) iv ; MDR-P, MDR-A, MDR-M, et MDR-T ; ESRS S1 S1-2 § 27; S1-4 § 39 et AR 40 (a); S1-5 § 47 (b) à (c); ESRS S2 S2-2 § 22; S2-4 §33, § AR 33 et § AR 36 (a); S2-5 § 42 (b) à (c); ESRS S3 S3-2 § 21; S3-4 § 33, § AR 31, § AR 34 (a) ; S3-5 § 42 (b) à (c) ; ESRS S4 S4-2 § 20, S4-4 § 31, § AR 30, et § AR 33 (a); S4-5 § 41 (b) à (c)		4.1.2.1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (ESRS2 SBM-1) 4.1.4.3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3) 4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1) 4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2) 4.3.3 Gestion des nuisances sonores (ESRS S3) 4.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)
GRI 201: Performances économiques 2016	201-1 Valeur économique directe générée et distribuée	Ce sujet n'est pas couvert par la liste des questions de durabilité dans l'ESRS 1 AR § 16.		4.4.2 Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5)
GRI 201: Performances économiques 2016	201-2 Implications financières et autres risques et opportunités dus au changement climatique	ESRS 2 SBM-3 § 48 (a), et (d) à (e) ; ESRS E1 § 18 ; E1-3 § 26; E1-9 § 64		4.1.4.3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3) 4.2.1 Changement climatique (ESRS E1) 4.2.1.3.5 Actions et ressources – Politiques en matière de changement climatique (E1-3)
GRI 201: Performances économiques 2016	201-3 Engagements au titre des régimes à prestations définies et autres régimes de retraite	Ce sujet n'est pas couvert par la liste des questions de durabilité dans l'ESRS 1 AR § 16.		NA
GRI 201: Performances économiques 2016	201-4 Aide financière reçue du gouvernement	Ce sujet n'est pas couvert par la liste des questions de durabilité dans l'ESRS 1 AR § 16.		NA
GRI 202: Présence commerciale 2016	202-1 Ratios du salaire standard d'entrée par sexe par rapport au salaire minimum local	ESRS S1 S1-10 § 67-71 et § AR 72 to 73	(2b)	4.3.1.4.7 Indicateurs – Conditions de travail (S1-10, S1-16, S1-14)
GRI 202: Présence commerciale 2016	202-2 Proportion de cadres supérieurs embauchés dans la communauté locale	« Les droits économiques, sociaux et culturels des communautés » constituent un enjeu de durabilité pour S3, couvert par la norme ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou comme une métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à la norme ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.		NA
GRI 203: Impact économiques indirects 2016	203-1 Investissements dans les infrastructures et services soutenus	« Les droits économiques, sociaux et culturels des communautés » sont un enjeu de durabilité pour S3, couvert par la norme ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou comme une métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à la norme ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.		4.4.2 Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5)

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 203: Impact économiques indirects 2016	203-2 Impacts économiques indirects importants	ESRS S1 S1-4 § AR 41; ESRS S2 S2-4 § AR 37; ESRS S3 S3-4 § AR 36		4.3.1.3.6 Actions en place ou à venir – Dialogue social (S1-4) 4.3.1.4.6 Actions en place ou à venir – Conditions de travail (S1-4) 4.3.1.5.6 Actions en place ou à venir – Diversité, Équité et Inclusion (S1-4) 4.3.1.6.6 Actions en place ou à venir – Formation, développement des compétences et attractivité des talents (S1-4) 4.3.1.7.6 Actions en place ou à venir – Droit du travail et droits humains (S1-4) 4.3.2.2.5 Actions en place ou prévues – Travailleurs de la chaîne de valeur (S2-4) 4.3.3.2.5 Actions en place ou prévues – Gestion des nuisances sonores (S3-4) 4.4.2 Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5)
GRI 204: Pratiques d'achat 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS G1 G1-2 § 12		4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)
GRI 204: Pratiques d'achat 2016	204-1 Proportion des dépenses consacrées aux fournisseurs locaux	« Les droits économiques, sociaux et culturels des communautés » sont un enjeu de durabilité pour S3, couvert par la norme ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou comme une métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à la norme ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.		4.4.2 Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5)
GRI 205: Anticorruption 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS G1 G1-1 § 7; G1-3 § 16 and §18 (a) and § 24 (b)		4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1) 4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4)
GRI 205: Anticorruption 2016	205-1 Opérations évaluées pour les risques liés à la corruption	ESRS G1 G1-3 § AR 5	(1b)	4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1) 4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4)
GRI 205: Anticorruption 2016	205-2 Communication et formation sur les politiques et procédures anticorruption	ESRS G1 G1-3 § 20, § 21 (b) et (c) et § AR 7 et 8	(1b)	4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1) 4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4)
GRI 205: Anticorruption 2016	205-3 Incidents de corruption confirmés et mesures prises	ESRS G1 G1-4 § 25		4.4.1.1 Culture d'entreprise (G1-1) 4.4.1.3 Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4) 4.4.1.4 Prévention des pratiques anti-concurrentielles
GRI 206: Comportement anticoncurrentiel 2016	206-1 Actions en justice pour comportement anticoncurrentiel, antitrust et pratiques monopolistiques	Ce sujet n'est pas couvert par la liste des questions de durabilité dans l'ESRS 1 AR § 16		4.4.1.4 Prévention des pratiques anti-concurrentielles 4.4.1.7 Stratégie fiscale

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 207: Taxe 2019	207-2 Gouvernance fiscale, contrôle et gestion des risques 207-3 Engagement des parties prenantes et gestion des préoccupations liées à la fiscalité 207-4 Déclaration pays par pays	Ce sujet n'est pas couvert par la liste des questions de durabilité dans l'ESRS 1 AR § 16		4.4.1.7 Stratégie fiscale
GRI 301: Matériaux 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS E5 E5-1 § 12; E5-2 § 17; E5-3 § 21		4.2.3 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)
GRI 301: Matériaux 2016	301-1 Matériaux utilisés en poids ou en volume	ESRS E5 E5-4 § 31 (a)	(1a)	NA
GRI 301: Matériaux 2016	301-2 Matières premières recyclées utilisées	ESRS E5 E5-4 § 31 (c)		NA
GRI 301: Matériaux 2016	301-3 Produits récupérés et leurs matériaux d'emballage	« Les flux de ressources liés aux produits et services » et les « déchets » sont des enjeux de durabilité pour E5, couverts par la norme ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou comme une métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à la norme ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	4.2.3 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)
GRI 302: Énergie 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS E1 E1-2 § 25 (c) à (d); E1-3 § 26; E1-4 § 33		4.2.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) 4.2.1.3.3 Politiques – Atténuation et adaptation au changement climatique (E1-2) 4.2.1.3.5 Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5) 4.2.1.3.4 Cibles – Atténuation et adaptation au changement climatique (E1-4)
GRI 302: Énergie 2016	302-1 Consommation d'énergie au sein de l'organisation (302-1-a, b, c, e et g)	ESRS E1 E1-5 § 37; § 38; § AR 32 (a), (c), (e) et (f)	(2b)	4.2.1.4 Indicateurs – Changement climatique (E1-5, E1-6, E1-7, E1-8)
GRI 302: Énergie 2016	302-2 Consommation d'énergie en dehors de l'organisation	« L'énergie » est un enjeu de durabilité pour E1 couvert par la norme ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou comme une métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à la norme ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	4.2.1.4.2 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6)
GRI 302: Énergie 2016	302-3 L'intensité énergétique	ESRS E1 E1-5 §40 à §42		4.2.1.4 Indicateurs – Changement climatique (E1-5, E1-6, E1-7, E1-8)
GRI 302: Énergie 2016	302-4 Réduction de la consommation d'énergie	« L'énergie » est un enjeu de durabilité pour E1 couvert par la norme ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou comme une métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à la norme ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2a)	4.2.1.3.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)
GRI 302: Énergie 2016	302-5 Réductions des besoins énergétiques des produits et services	« L'énergie » est un enjeu de durabilité pour E1 couvert par la norme ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou comme une métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à la norme ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2a)	NA
GRI 305: Emission 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS E1 E1-2 § 22; E1-3 § 26; E1-4 § 33 et § 34 (b) ; E1-7 § 56 (b) et § 61 (c) ; ESRS E2 § AR 9 (b) ; E2-1 § 12; E2-2 § 16 et § 19; E2-3 § 20	(2a)	4.2.1 Changement climatique (ESRS E1) 4.2.2 Pollution de l'air (ESRS E2)

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 305: Émissions 2016	305-1 Émissions directes (scope 1) de GES	ESRS E1 E1-4 § 34 (c) ; E1-6 § 44 (a); § 46 ; § 50 ; § AR 25 (b) et (c) ; § AR 39 (a) à (d); § AR 40 ; AR § 43 (c) à (d)		4.2.1 Changement climatique (ESRS E1)
GRI 305: Émissions 2016	305-2 Émissions de GES indirectes liées à l'énergie (Scope 2)	ESRS E1 E1-4 § 34 (c) ; E1-6 § 44 (b) ; § 46; § 49; § 50; § AR 25 (b) et (c); § AR 39 (a) à (d) ; § AR 40 ; § AR 45 (a), (c), (d), et (f)		4.2.1 Changement climatique (ESRS E1)
GRI 305: Émissions 2016	305-3 Autres émissions indirectes (Scope 3) de GES	ESRS E1 E1-4 § 34 (c) ; E1-6 § 44 (c) ; § 51; § AR 25 (b) et (c) ; § AR 39 (a) à (d) ; § AR 46 (a) (i) à (k)		4.2.1 Changement climatique (ESRS E1)
GRI 305: Émissions 2016	305-4 Intensité des émissions de GES	ESRS E1 E1-6 § 53; § 54; § AR 39 (c) ; § AR 53 (a)	(1a)	4.2.1 Changement climatique (ESRS E1)
GRI 305: Émissions 2016	305-5 Réduction des émissions de GES (305-5-a, c et 2.9.5)	ESRS E1 E1-3 § 29 (b) ; E1-4 § 34 (c) ; § AR 25 (b) et (c) ; E1-7 § 56		4.2.1 Changement climatique (ESRS E1)
GRI 305: Émissions 2016	305-6 Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO)	« La pollution de l'air » est un enjeu de durabilité pour E2 couvert par la norme ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou comme une métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à la norme ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	NA
GRI 305: Émissions 2016	305-7 Oxydes d'azote (NO_x), oxydes de soufre (SO_x) et autres émissions atmosphériques importantes	ESRS E2 E2-4 § 28 (a) ; § 30 (b) et (c) ; § 31 ; § AR 21 ; § AR 26		4.2.2 Pollution de l'air (ESRS E2)
GRI 306: Déchets 2020	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS E5 § AR 7 (a) ; E5-1 § 12; E5-2 § 17; E5-3 § 21		4.2.3 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)
GRI 306: Déchets 2020	306-1 Production de déchets et impacts importants liés aux déchets	ESRS 2 SBM-3 § 48 (a), (c) ii et iv ; ESRS E5 E5-4 § 30		4.2.3 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)
GRI 306: Déchets 2020	306-2 Gestion des impacts significatifs liés aux déchets (306-2-a et c)	ESRS E5 E5-2 § 17 et § 20 (e) et (f) ; E5-5 § 40 et § AR 33 (c)		4.2.3 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)
GRI 306: Déchets 2020	306-3 Déchets générés	ESRS E5 E5-5 § 37 (a), § 38 à § 40	(1b)	4.2.3 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)
GRI 306: Déchets 2020	306-4 Déchets détournés de l'élimination (306-4-a, b, c, e)	ESRS E5 E5-5 § 37 (b), § 38 à § 40	(1b)	4.2.3 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)
GRI 306: Déchets 2020	306-5 Déchets destinés à l'élimination(306-5-a, b, c, e)	ESRS E5 E5-5 § 37 (c), § 38 et § 40	(1a) (1b)	4.2.3 Utilisation des ressources et économie circulaire (ESRS E5)
GRI 306: Effluents et déchets 2016	306-3 Déversements importants	« La pollution de l'air », « la pollution de l'eau » et « la pollution des sols » sont des enjeux de durabilité pour E2 couverts par la norme ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou comme une métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à la norme ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.		NA
GRI 308: Évaluation Environnementale des Fournisseurs 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS G1 G1-2 § 12 et § 15 (a)		4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)
GRI 308: Évaluation Environnementale des Fournisseurs 2016	308-1 Nouveaux fournisseurs sélectionnés selon des critères environnementaux	ESRS G1 G1-2 § 15 (b)	(1b)	NA

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 308: Évaluation Environnementale des Fournisseurs 2016	308-2 Impacts environnementaux négatifs dans la chaîne d'approvisionnement et mesures prises (308-2-c)	ESRS 2 SBM-3 § 48 (c) i et iv		4.1.2.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) 4.1.4.3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3)
GRI 401: Emploi 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 S1-1 § 17; § 20 (c) ; S1-2 § 27; S1-4 § 38 ; § 39 ; § AR 40 (a) ; S1-5 § 44 ; § 47 (b) et (c); ESRS S2 § 11 (c) ; S2-1 § 14 ; § 17 (c) ; S2-2 § 22 ; S2-4 § 32 ; § 33 (a) et (b) ; § 36 ; § AR 33 ; § AR 36 (a) ; S2-5 § 39, § 42 (b) et (c)		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1)
GRI 401: Emploi 2016	401-1 Embauches de nouveaux salariés et roulement du personnel (401-1-b)	ESRS S1 S1-6 § 50 (c)	(1a)	4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1)
GRI 401: Emploi 2016	401-2 Avantages offerts aux salariés à temps plein qui ne sont pas offerts aux employés temporaires ou à temps partiel (401-2-a-ii, a-iii, a-iv, a-v et b)	ESRS S1 S1-11 § 74; § 75; § AR 75		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1)
GRI 401: Emploi 2016	401-3 Congé parental (401-3-a et b)	ESRS S1 S1-15 § 93		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1)
GRI 402: Relations Travail/Gestion 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 S1-1 § 17 ; § 20 (c) ; S1-2 § 27 ; S1-4 § 38 ; § 39 ; § AR 40 (a) ; S1-5 § 44 ; § 47 (b) et (c) ; ESRS S2 § 11 (c) ; S2-1 § 14 ; § 17 (c) ; S2-2 § 22 ; S2-4 § 32 ; § 33 (a) et (b) ; § 36; § AR 33 ; § AR 36 (a) ; S2-5 § 39, § 42 (b) et (c)		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1)
GRI 402: Relations Travail/Gestion 2016	402-1 Délais de préavis minimum concernant les changements opérationnels	« Le dialogue social » et « la négociation collective » sont des questions de durabilité pour S1 couvertes par l'ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou en tant que métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à l'ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.		NA
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 S1-1 § 17 ; § 20 (c) ; S1-2 § 27 ; S1-4 § 38 ; § 39 ; § AR 40 (a) ; S1-5 § 44 ; § 47 (b) et (c) ; ESRS S2 § 11 (c) ; S2-1 § 14 ; § 17 (c) ; S2-2 § 22 ; S2-4 § 32 ; § 33 (a) et (b) ; § 36 ; § AR 33 ; § AR 36 (a) ; S2-5 § 39 , § 42 (b) et (c)		4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail (403-1-a)	ESRS S1 S1-1 § 23	(1a)	4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et enquête sur les incidents (403-2-b)	ESRS S1 S1-3 § 32 (b) et § 33		4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-3 Services de santé au travail 403-4 Participation, consultation et communication des travailleurs sur la santé et la sécurité au travail 403-5 Formation des travailleurs à la santé et à la sécurité au travail	« La santé et la sécurité » et « la formation et le développement des compétences » sont des questions de durabilité pour S1 couvertes par l'ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou en tant que métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à l'ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-6 Promotion de la santé des travailleurs	« La protection sociale » est une question de durabilité pour S1 couverte par l'ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou en tant que métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à l'ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-7 Prévention et atténuation des impacts sur la santé et la sécurité au travail directement liés aux relations commerciales	ESRS S2 S2-4 § 32 (a)		4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-8 Travailleurs couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail (403-8-a and b)	ESRS S1 S1-14 § 88 (a) ; § 90	(2c)	4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-9 Accidents du travail (403-9-a-i, a-iii, b-i, b-iii, c-iii, d, e)	ESRS S1 S1-4 , § 38 (a) ; S1-14 § 88 (b) et (c) ; § AR 82	(1a) (2c)	4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-10 Maladie liée au travail (403-10-a-i, a-ii, b-i, b-ii, c-iii)	ESRS S1 S1-4, § 38 (a) ; S1-14 § 88 (b) et (d) ; § 89 ; § AR 82	(1a) (2c)	4.3.1.4 Conditions de travail du personnel Air France-KLM
GRI 404: Formation et éducation 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 S1-1 § 17 ; § 20 (c) ; S1-2 § 27 ; S1-4 § 38 ; § 39 ; § AR 40 (a) ; S1-5 § 44 ; § 47 (b) et (c) ; ESRS S2 § 11 (c) ; S2-1 § 14 ; § 17 (c) ; S2-2 § 22 ; S2-4 § 32 ; § 33 (a) et (b) ; § 36 ; § AR 33 ; § AR 36 (a) ; S2-5 § 39, § 42 (b) et (c)		4.3.1.6 Formation, développement des compétences et attractivité des talents
GRI 404: Formation et éducation 2016	404-1 Nombre moyen d'heures de formation par an et par salarié	ESRS S1 S1-13 § 83 (b) et § 84		4.3.1.6 Formation, développement des compétences et attractivité des talents
GRI 404: Formation et éducation 2016	404-2 Programmes de mise à niveau des compétences des salariés et programmes d'aide à la transition (404-2-a)	ESRS S1 S1-1 § AR 17 (h)		4.3.1.6 Formation, développement des compétences et attractivité des talents
GRI 404: Formation et éducation 2016	404-3 Pourcentage de salariés recevant régulièrement des évaluations de performance et d'évolution de carrière	ESRS S1 S1-13 § 83 (a) et § 84		4.3.1.6 Formation, développement des compétences et attractivité des talents
GRI 405: Diversité et égalité des chances 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 S1-1 § 17 ; § 20 (c) ; S1-2 § 27 ; S1-4 § 38 ; § 39 ; § AR 40 (a) ; S1-5 § 44 ; § 47 (b) et (c) ; ESRS S2 § 11 (c) ; S2-1 § 14 ; § 17 (c) ; S2-2 § 22 ; S2-4 § 32 ; § 33 (a) et (b) ; § 36 ; § AR 33 ; § AR 36 (a) ; S2-5 § 39, § 42 (b) et (c)		4.3.1.5 Diversité, Équité et Inclusion
GRI 405: Diversité et égalité des chances 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 § 24 (a)		4.3.1.5 Diversité, Équité et Inclusion
GRI 405: Diversité et égalité des chances 2016	405-1 Diversité des organes de gouvernance et des salariés (405-1-a-i et iii, 405-1-b)	ESRS 2 GOV-1 § 21 (d) ; ESRS S1 S1-6 § 50 (a) ; S1-9 § 66 (a) à (b) ; S1-12 § 79	(1a)	4.3.1.5 Diversité, Équité et Inclusion
GRI 405: Diversité et égalité des chances 2016	405-2 Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes par rapport aux hommes	ESRS S1 S1-16 § 97 et § 98		4.3.1.5 Diversité, Équité et Inclusion
GRI 406: Non-discrimination 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 S1-1 § 17 ; § 20 (c) ; § 24 (a) et (d) ; S1-2 § 27 ; S1-4 § 38 ; § 39 ; § AR 40 (a) ; S1-5 § 44 ; § 47 (b) et (c); ESRS S2 § 11 (c) ; S2-1 § 14 ; § 17 (c) ; S2-2 § 22 ; S2-4 § 32 ; § 33 (a) et (b) ; § 36 ; § AR 33 ; § AR 36 (a) ; S2-5 § 39 , § 42 (b) et (c) ; ESRS S4 § 10 (b) ; S4-1 § 13 ; § 16 (c) ; S4-2 § 20 ; S4-4 § 31 ; § 32 (a) et (b) ; § 35 ; § AR 30 ; § AR 33 (a) ; S4-5 § 38 ; § 41 (b) et (c)		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1)

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 406: Non-discrimination 2016	406-1 Incidents de discrimination et mesures correctives prises	ESRS S1 S1-17 § 97, § 103 (a) , § AR 103		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1) 4.3.1.5 Diversité, Équité et Inclusion
GRI 407: Liberté d'association et négociation collective 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 S1-1 § 17 ; § 20 (c) ; S1-2 § 27 ; S1-4 § 38 ; § 39 ; § AR 40 (a) ; S1-5 § 44 ; § 47 (b) et (c) ; ESRS S2 § 11 (c) ; S2-1 § 14 ; § 17 (c); S2-2 § 22 ; S2-4 § 32 ; § 33 (a) et (b) ; § 36 ; § AR 33 ; § AR 36 (a) ; S2-5 § 39 , § 42 (b) et (c)		4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1) 4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)
GRI 407: Liberté d'association et négociation collective 2016	407-1 Opérations et fournisseurs dans lesquels le droit à la liberté d'association et à la négociation collective peut être menacé	« La liberté d'association » et « la négociation collective » sont des questions de durabilité pour S1 et S2 couvertes par l'ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou en tant que métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à l'ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	4.3.1 Personnel de l'entreprise (ESRS S1) 4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)
GRI 408: Travail des enfants 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 S1-1 § 17 ; § 20 (c) ; § 22; S1-2 § 27 ; S1-4 § 38 ; § 39 ; § AR 40 (a) ; S1-5 § 44 ; § 47 (b) et (c) ; ESRS S2 § 11 (c) ; S2-1 § 14 ; § 17 (c) ; § 18 ; S2-2 § 22 ; S2-4 § 32 ; § 33 (a) et (b) ; § 36 ; § AR 33 ; § AR 36 (a) ; S2-5 § 39, § 42 (b) et (c)		4.3.1.7 Droit du travail et Droits Humains 4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)
GRI 408: Travail des enfants 2016	408-1 Opérations et fournisseurs exposés à un risque important d'incidents liés au travail des enfants (408-1-a-i, b, c)	ESRS S1 § 14 (g) ; S1-1 § 22 ESRS S2 § 11 (b) ; S2-1 § 18	(2a)	4.3.1.7 Droit du travail et Droits Humains 4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)
GRI 409: Travail forcé ou obligatoire 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S1 S1-1 § 17 ; § 20 (c) ; § 22 ; S1-2 § 27 ; S1-4 § 38 ; § 39 ; § AR 40 (a) ; S1-5 §4 4 ; § 47 (b) et (c) ; ESRS S2 § 11 (c) ; S2-1 § 14 ; § 17 (c) ; § 18 ; S2-2 § 22 ; S2-4 § 32; § 33 (a) et (b) ; § 36 ; § AR 33 ; § AR 36 (a) ; S2-5 § 39, § 42 (b) et (c)		4.3.1.7 Droit du travail et Droits Humains 4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)
GRI 409: Travail forcé ou obligatoire 2016	409-1 Opérations et fournisseurs à risque significatif d'incidents liés au travail forcé ou obligatoire	ESRS S1 §14 (f); S1-1 §22 ESRS S2 §11 (b); S2-1 §18	(2a)	4.3.1.7 Droit du travail et Droits Humains 4.3.2 Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2)
GRI 410: Pratiques de Sécurité 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S3 § 9 (b) ; S3-1 § 12, et § 16 (c) ; S3-2 § 21 ; S3-4 § 32 (a) à (d), § 33 (a) et (b), § 35, 36 ; § AR 31, § AR 34 (a) ; S3-5 § 39, § 43		4.3.3 Communautés affectées – Gestion des nuisances sonores (ESRS S3)
GRI 410: Pratiques de sécurité 2016	410-1 Personnel de sécurité formé aux politiques ou procédures en matière de droits de l'homme	« Les impacts liés à la sécurité » sont une question de durabilité pour S3 couverte par l'ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou en tant que métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à l'ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	NA
GRI 411: Droits des peuples autochtones 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S3 § 9 (b) ; S3-1 § 12, § 15 et § 16 (c) ; S3-2 § 21 ; S3-4 § 32 (a) à (d), § 33 (a) et (b), § 35, 36 ; § AR 31, § AR 34 (a) ; S3-5 § 39, § 43		NA
GRI 411: Droits des peuples autochtones 2016	411-1 Incidents de violations impliquant les droits des peuples autochtones	ESRS S3 S3-1 § 16 (c), AR 12; S3-4 § 30, § 32 (b) , § 33 (b), § 36	(1b)	NA
GRI 413: Communautés locales 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S3 § 9 (b) ; S3-1 § 12, et § 16 (c) ; S3-2 § 21 ; S3-4 § 32 (a) à (d), § 33 (a) et (b), § 35, 36 ; § AR 31, § AR 34 (a) ; S3-5 § 39, § 43		4.3.3 Communautés affectées – Gestion des nuisances sonores (ESRS S3)
GRI 413: Communautés locales 2016	413-1 Opérations avec engagement des communautés locales, évaluations d'impact et programmes de développement	ESRS S3 S3-2 § 19 ; S3-3 § 25 ; S3-4 § AR 34 (c)	(1b)	4.3.3 Communautés affectées – Gestion des nuisances sonores (ESRS S3)

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 413: Communautés locales 2016	413-2 Opérations ayant des impacts négatifs réels et potentiels importants sur les communautés locales(413-2-a-ii)	ESRS 2 SBM-3 48 (c) ; ESRS S3 § 9 (a) i et (b)		4.1.4.3 4.1.4.3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3) 4.3.3 Communautés affectées – Gestion des nuisances sonores (ESRS S3)
GRI 414: Évaluation sociale des fournisseurs 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS G1 G1-2 § 12 et § 15 (a)		NA
GRI 414: Évaluation sociale des fournisseurs 2016	414-1 Nouveaux fournisseurs sélectionnés sur critères sociaux	ESRS G1 G1-2 § 15 (b)	(1b)	NA
GRI 414: Évaluation sociale des fournisseurs 2016	414-2 Impacts sociaux négatifs dans la chaîne d'approvisionnement et mesures prises	ESRS 2 SBM-3 § 48 (c) i et iv		4.1.2.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) 4.1.4.3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (ESRS2 SBM-3)
GRI 415: Politique publique 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS G1 G1-5 § 27		4.4.2 Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5)
GRI 415: Politique publique 2016	415-1 Contributions politiques	ESRS G1 G1-5 § 29 (b)		4.4.2 Influence politique et activités de lobbying, Valeur économique et sociale du transport aérien (G1-5)
GRI 416: Santé et sécurité des clients 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S4 § 10 (b) ; S4-1 § 13, § 16 (c) ; S4-2 § 20 ; S4-4 § 31 ; § 32 (a) et (b), § 35, § AR 30, § AR 33 (a) ; S4-5 § 38, § 41 (b) et (c)		4.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)
GRI 416: Santé et sécurité des clients 2016	416-1 Évaluation des impacts sur la santé et la sécurité des produits et services	« La sécurité personnelle des consommateurs et des utilisateurs finaux » est une question de durabilité pour S4 couverte par l'ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou en tant que métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à l'ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	4.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)
GRI 416: Santé et sécurité des clients 2016	416-2 Incidents de non-conformité concernant les impacts sur la santé et la sécurité des produits et services	ESRS S4 S4-4 § 35	(1b)	NA
GRI 417: Marketing et étiquetage 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S4 § 10 (b) ; S4-1 § 13, § 16 (c) ; S4-2 § 20 ; S4-4 § 31 ; § 32 (a) et (b), § 35, § AR 30, § AR 33 (a) ; S4-5 § 38, § 41 (b) et (c)		NA
GRI 417: Marketing et étiquetage 2016	417-1 Exigences relatives aux informations et à l'étiquetage des produits et services	« Les impacts liés à l'information pour les consommateurs et les utilisateurs finaux » sont une question de durabilité pour S4 couverte par l'ESRS 1 § AR 16. Par conséquent, cette divulgation GRI est couverte par MDR-P, MDR-A, MDR-T, et/ou en tant que métrique spécifique à l'entité à divulguer conformément à l'ESRS 1 § 11 et en vertu de MDR-M.	(2b)	NA
GRI 417: Marketing et étiquetage 2016	417-2 Incidents de non -conformité concernant les informations et l'étiquetage des produits et services	ESRS S4 S4-4 § 35	(1b)	NA

Thématique	Numéro du standard et titre de la divulgation	Exigences de divulgation ESRS	Notes	Références
GRI 417: Marketing et étiquetage2016	417-3 Incidents de non-conformité concernant les communications marketing	ESRS S4 S4-4 § 35	(1b)	NA
GRI 418: Confidentialité des clients 2016	3-3 Gestion des sujets matériels	ESRS S4 § 10 (b) ; S4-1 § 13 et § 16 (c) ; S4-2 § 20 ; S4-4 § 31, § 32 (a) et (b), § 35, § AR 30, § AR 33 (a) ; S4-5 § 38, § 41 (b) et (c)		4.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)
GRI 418: Confidentialité des clients 2016	418-1 Plaintes fondées concernant des atteintes à la vie privée des clients et des pertes de données clients	ESRS S4 S4-3 § AR 23 ; S4-4 § 35	(1a)	4.3.4 Consommateurs et utilisateurs finaux (ESRS S4)

Légende des notes

(1a) Différences de granularité : le GRI nécessite des ventilations ou une granularité plus détaillée.

(1b) Différences de type de données : le GRI exige une divulgation quantitative tandis que l'ESRS nécessite une divulgation qualitative.

(2a) Différences de périmètre : la divulgation GRI est plus large et/ou plus spécifique que celle de l'ESRS.

(2b) Différences de périmètre : les divulgations du GRI et de l'ESRS ont le même objectif de divulgation mais diffèrent dans la formulation des points de données.

(2c) Différences de périmètre : le GRI 403 couvre les employés et les travailleurs qui ne sont pas des employés mais dont le travail et/ou le lieu de travail est contrôlé par l'organisation. L'ESRS S1-14 couvre les employés et les travailleurs non salariés (personnes ayant des contrats avec l'entreprise pour fournir de la main-d'œuvre (« indépendants ») ou personnes fournies par des entreprises principalement engagées dans des « activités d'emploi » (code NACE N78)). Pour les décès, l'ESRS S1-14 couvre les travailleurs travaillant sur les sites de l'entreprise.

(3) Différence de définition des non-employés : le GRI 2-8 couvre les travailleurs qui ne sont pas des employés et dont le travail est contrôlé par l'organisation. L'ESRS S1-7 couvre les travailleurs non salariés (personnes ayant des contrats avec l'entreprise pour fournir de la main-d'œuvre (« indépendants ») ou personnes fournies par des entreprises principalement engagées dans des « activités d'emploi » (code NACE N78)).

4.6 RAPPORT DES AUDITEURS SUR LA CERTIFICATION DES INFORMATIONS EN MATIÈRE DE DURABILITÉ

Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 d'Air France-KLM, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024

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

Le présent rapport est émis en notre qualité de Commissaires aux comptes d'Air France-KLM. Il porte sur les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024 et incluses dans les sections 4.1 à 4.5 du rapport sur la gestion du groupe (ci-après, « l'État de Durabilité »).

En application de l'article L. 233-28-4 du Code de commerce, Air France-KLM est tenue d'inclure les informations précitées au sein d'une section distincte du rapport sur la gestion du groupe. Ces informations ont été établies dans un contexte de première application des articles précités caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes, le recours à des estimations significatives, l'absence de pratiques et de cadre établis notamment pour l'analyse de double matérialité ainsi que par un dispositif de contrôle interne évolutif. Elles permettent de comprendre les impacts de l'activité du groupe sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution des affaires du groupe, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise.

En application du II de l'article L. 821-54 du Code précité notre mission consiste à mettre en œuvre les travaux nécessaires à l'émission d'un avis, exprimant une assurance limitée, portant sur :

- la conformité aux normes d'information en matière de durabilité adoptées en vertu de l'article 29 *ter* de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 (ci-après ESRS pour *European Sustainability Reporting Standards*) du processus mis en œuvre par Air France-KLM pour déterminer les informations publiées ;
- la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans l'Etat de Durabilité avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du Code de commerce, y compris avec les ESRS ; et
- le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

L'exercice de cette mission est réalisé en conformité avec les règles déontologiques, y compris d'indépendance, et les règles de qualité prescrites par le code de commerce.

Il est également régi par les lignes directrices de la Haute Autorité de l'audit « *Mission de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852* ».

Dans les trois parties distinctes du rapport qui suivent, nous présentons, pour chacun des axes de notre mission, la nature des vérifications que nous avons opérées, les conclusions que nous en avons tirées, et, à l'appui de ces conclusions, les éléments qui ont fait l'objet, de notre part, d'une attention particulière et les diligences que nous avons mises en œuvre au titre de ces éléments. Nous attirons votre attention sur le fait que nous n'exprimons pas de conclusion sur ces éléments pris isolément et qu'il convient de considérer que les diligences explicitées s'inscrivent dans le contexte global de la formation des conclusions émises sur chacun des trois axes de notre mission.

Enfin, lorsqu'il nous semble nécessaire d'attirer votre attention sur une ou plusieurs informations en matière de durabilité fournies par Air France-KLM dans le rapport sur la gestion du Groupe, nous formulons un paragraphe d'observations.

Limites de notre mission

Notre mission ayant pour objectif d'exprimer une assurance limitée, la nature (choix des techniques de contrôle) des travaux, leur étendue (amplitude), et leur durée, sont moindres que ceux nécessaires à l'obtention d'une assurance raisonnable.

En outre, cette mission ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion d'Air France-KLM, notamment à porter une appréciation, qui dépasserait la conformité aux prescriptions d'information des ESRS sur la pertinence des choix opérés par Air France-KLM en termes de plans d'action, de cibles, de politiques, d'analyses de scénarios et de plans de transition.

Elle permet cependant d'exprimer des conclusions concernant le processus de détermination des informations en matière de durabilité publiées, les informations elles-mêmes, et les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, quant à l'absence d'identification ou, au contraire, l'identification, d'erreurs, omissions ou incohérences d'une importance telle qu'elles seraient susceptibles d'influencer les décisions que pourraient prendre les lecteurs des informations objet de nos vérifications.

Notre mission ne porte pas sur les éventuelles données comparatives.

Conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par Air France-KLM pour déterminer les informations publiées

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que :

- le processus défini et mis en œuvre par Air France-KLM lui a permis, conformément aux ESRS, d'identifier et d'évaluer ses impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de durabilité, et d'identifier ceux de ces impacts, risques et opportunités matériels qui ont conduit à la publication des informations en matière de durabilité dans l'État de Durabilité, et
- les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions ou incohérences importantes concernant la conformité du processus mis en œuvre par Air France-KLM avec les ESRS.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par Air France-KLM pour déterminer les informations publiées.

- Concernant l'identification des parties prenantes

Les informations relatives à l'identification des parties prenantes sont mentionnées dans la section 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS 2 SBM-2) » de l'État de Durabilité.

Nous nous sommes entretenus avec la direction et les personnes que nous avons jugé appropriées et avons inspecté la documentation disponible. Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier la cohérence des principales parties prenantes identifiées par le groupe avec la nature de ses activités et son implantation géographique, en tenant compte de ses relations d'affaires et de sa chaîne de valeur ;
- exercer notre esprit critique pour apprécier le caractère représentatif des parties prenantes identifiées par Air France-KLM ;
- apprécier le caractère approprié de la description donnée dans la note 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS 2 SBM-2) ».

- Concernant l'identification des impacts, risques et opportunités

Les informations relatives à l'identification des impacts, risques et opportunités sont mentionnées dans la section 4.1.4 « Gestion des impacts, risques et opportunités » de l'État de Durabilité.

Nous avons pris connaissance du processus mis en œuvre par le groupe concernant l'identification des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités (« IRO »), réels ou potentiels, en lien avec les enjeux de durabilité mentionnés dans le paragraphe AR 16 des « Exigences d'application » de la norme ESRS 1 et le cas échéant, ceux qui sont spécifiques au Groupe, tel que présenté dans la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités (IRO-1) » de l'État de Durabilité.

En particulier, nous avons apprécié la démarche mise en place par le groupe pour déterminer ses impacts et ses dépendances, qui peuvent être source de risques ou d'opportunités.

Nous avons pris connaissance du tableau des IRO identifiés, incluant notamment la description de leur répartition dans les activités propres et la chaîne de valeur, ainsi que de leur horizon temporel (court, moyen ou long terme), et apprécié la cohérence de ce tableau avec notre connaissance du Groupe et avec les analyses de risques menées par le Groupe.

Nous avons :

- apprécié la manière dont le Groupe a considéré la liste des sujets de durabilité énumérés par la norme ESRS 1 (AR16) dans son analyse ;
- apprécié la cohérence des impacts, risques et opportunités réels et potentiels identifiés par le Groupe avec notre connaissance du Groupe et des analyses sectorielles disponibles ;
- apprécié comment le Groupe a pris en considération les différents horizons temporels notamment s'agissant des enjeux climatiques ;
- apprécié si le Groupe a pris en compte les risques et opportunités pouvant découler d'événements à la fois passés et futurs du fait de ses activités propres ou de ses relations d'affaires, y compris les actions entreprises pour gérer certains impacts ou risques.

- Concernant l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière

Les informations relatives à l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière sont mentionnées dans la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités (IRO-1) » de l'État de Durabilité.

Nous avons pris connaissance, par entretien avec la Direction et inspection de la documentation disponible, du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par le Groupe, et apprécié sa conformité au regard des critères définis par ESRS 1.

Nous avons notamment apprécié la façon dont le Groupe a établi et appliqué les critères de matérialité de l'information définis par la norme ESRS 1, y compris relatifs à la fixation de seuils, pour déterminer les informations matérielles publiées au titre des indicateurs relatifs aux IRO matériels identifiés conformément aux normes ESRS thématiques concernées.

Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans l'État de Durabilité avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du Code de commerce, y compris avec les ESRS

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et règlementaires, y compris aux ESRS :

- les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans l'État de Durabilité, y compris les modalités de détermination des informations relatives à la chaîne de valeur et les exemptions de divulgation retenues ;

- la présentation de ces informations en garantit la lisibilité et la compréhensibilité ;
- le périmètre retenu par Air France-KLM relativement à ces informations est approprié ; et
- sur la base d'une sélection, fondée sur notre analyse des risques de non-conformité des informations fournies et des attentes de leurs utilisateurs, que ces informations ne présentent pas d'erreurs, omissions, incohérences importantes, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans l'État de Durabilité, avec les exigences de l'article L. 233-28-4 du Code de commerce, y compris avec les ESRS.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Les informations publiées au titre du changement climatique (ESRS E1) sont mentionnées dans la section 4.2.1 « Changement climatique (ESRS E1) » de l'État de Durabilité.

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS de ces informations.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier, sur la base des entretiens menés avec la direction et les personnes concernées, si la description des politiques, actions et cibles mises en place par le groupe couvre les domaines suivants : atténuation du changement climatique, adaptation au changement climatique et efficacité énergétique ;
- apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans la section 4.2 « Information environnementale » du rapport sur la gestion du groupe et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance du Groupe.

En ce qui concerne les informations publiées au titre du bilan des émissions de gaz à effet de serre, nos travaux ont consisté à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par le groupe visant à la conformité des informations publiées ;
- apprécier la cohérence du périmètre considéré pour l'évaluation du bilan d'émissions de gaz à effet de serre avec le périmètre des états financiers consolidés et la chaîne de valeur amont et aval ;
- prendre connaissance du protocole d'établissement de l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre utilisé par le groupe pour établir le bilan d'émissions de gaz à effet de serre et apprécier ses modalités d'application notamment sur le scope 1 et le scope 3 catégorie 3 relatif aux activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie ;
- apprécier le caractère approprié des facteurs d'émission utilisés et le calcul des conversions afférentes ainsi que les hypothèses de calcul, compte tenu de l'incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées ;
- rapprocher, sur la base de sondages, pour les données physiques (telles que la consommation de kérosène et de SAF *Sustainable Aviation Fuel* constituant une alternative au carburant aéronautique classique d'origine fossile), les données sous-jacentes servant à l'élaboration du bilan d'émissions de gaz à effet de serre avec les pièces justificatives ;
- vérifier l'exactitude des calculs servant à établir des informations.

En ce qui concerne les vérifications au titre du Plan de Transition pour l'atténuation du changement climatique, nos travaux ont principalement consisté à :

- apprécier, avec l'aide de nos experts climat, si les informations publiées au titre du Plan de Transition répondent aux prescriptions d'ESRS E1, décrivent de manière appropriée les hypothèses structurantes sous-tendant ce plan, étant précisé que nous n'avons pas à nous prononcer sur le caractère approprié ou le niveau d'ambition des objectifs de ce plan de transition;
- apprécier si ce Plan de Transition reflète les engagements pris par le Groupe et s'inscrit dans le cadre du plan stratégique et du plan à horizon cinq ans approuvés par le Conseil d'administration ;
- apprécier la cohérence, entre elles, des principales informations fournies au titre du Plan de Transition, notamment pour ce qui concerne les informations financières fournies au titre des investissements et les financements du Groupe ainsi que les leviers de décarbonation ;
- apprécier la cohérence des différents *scenarii* analysés par la direction pour estimer les émissions de CO_2 en valeur absolue pour 2030 (pour le scope 1 et le scope 3 catégorie 3) par rapport aux émissions de CO_2 de 2019 (pour le scope 1 et le scope 3 catégorie 3).

Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier le processus mis en œuvre par Air France-KLM pour déterminer le caractère éligible et aligné des activités des entités comprises dans la consolidation.

Ils ont également consisté à vérifier les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, ce qui implique la vérification :

- de la conformité aux règles de présentation de ces informations qui en garantissent la lisibilité et la compréhensibilité ;
- sur la base d'une sélection, de l'absence d'erreurs, omissions, incohérences importantes dans les informations fournies, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations figurant dans le paragraphe « Prévention et contrôle de la pollution – respect de l'annexe C au règlement (UE) 2020/852 » de la section 4.2.4.5 « Alignement – Méthodologie relative à l'évaluation des activités au regard des DNSH *(Do Not Significant Harm)* » de l'État de Durabilité en lien avec l'appréciation du respect du DNSH Pollution qui font état de la complexité des réglementations européennes en matière de substances polluantes, et des incertitudes du règlement (UE) 2020/852 quant au recours aux dérogations dont Air France KLM bénéficie pour l'utilisation de certaines de ces substances.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

- Concernant le caractère aligné des activités éligibles

Une information concernant l'alignement des activités figure dans la section 4.2.4.4 « Alignement – Méthodologie relative à l'évaluation des activités et à la construction des KPIs au regard des critères de contribution substantielle (SC) » de l'État de Durabilité.

Dans le cadre de nos vérifications, nous avons notamment :

- apprécié les choix opérés par le Groupe quant à la prise en compte des communications de la Commission européenne sur l'interprétation et la mise en œuvre de certaines dispositions du référentiel Taxonomie ;
- consulté, par sondage, les sources documentaires utilisées, y compris externes le cas échéant, et mené des entretiens avec les personnes concernées ;
- apprécié les analyses menées par le groupe à partir desquelles la Direction a fondé son jugement pour déterminer si les activités économiques éligibles répondent aux conditions cumulatives, issues du référentiel Taxonomie, pour être qualifiées d'alignées, notamment les critères d'examen techniques ;
- apprécié le bien-fondé de l'analyse réalisée au titre du respect des garanties minimales, principalement au regard des éléments collectés dans le cadre de la prise de connaissance de l'entité et de son environnement.

- Concernant les indicateurs clés de performance

Les indicateurs clés de performance figurent au paragraphe « Résultats de la Taxonomie européenne pour l'exercice 2024 » de la section 4.2.4 « La Taxonomie européenne » de l'État de Durabilité.

- S'agissant des totaux de chiffre d'affaires, Capex et Opex (les dénominateurs), présentés dans les tableaux réglementaires, nous avons vérifié les rapprochements réalisés par le Groupe avec les données issues de la comptabilité ayant servi de base à l'établissement des états financiers et/ou les données en lien avec la comptabilité telles que notamment, la comptabilité analytique ou des états de gestion.
- S'agissant des autres montants composant les différents indicateurs d'activités éligibles et/ou alignées (les numérateurs), nous avons apprécié ces montants pour les activités 6.19 « Transport aérien de passager et de fret » et 3.21 « Maintenance aéronautique ».
- Enfin, nous avons apprécié la cohérence des informations figurant dans la section 4.2.4 « La Taxonomie européenne » de l'État de Durabilité avec les autres informations en matière de durabilité de ce rapport.

Les Commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 7 mars 2025

KPMG S.A.

Valérie Besson
Associée

Éric Dupré
Associé

Neuilly-sur-Seine, le 7 mars 2025

PricewaterhouseCoopers Audit

Philippe Vincent
Associé

Amélie Jeudi de Grissac
Associée

La déclaration suivante est préparée conformément au suivi de la loi n° 2017-399 relative au devoir de vigilance et ne fait pas partie intégrante de l'état de durabilité

4.7 SUIVI DE LA LOI 2017-399 DITE LOI SUR LE DEVOIR DE VIGILANCE

Contexte et engagements

Air France-KLM est soumise aux obligations introduites par la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre (« loi sur le devoir de vigilance »).

Pour répondre à ces obligations, Air France-KLM a mis en place un plan de vigilance, étant entendu qu'elle disposait déjà de processus lui permettant de se conformer aux principales exigences de la loi sur le devoir de vigilance avant l'entrée en vigueur de celle-ci.

Air France-KLM est signataire du Pacte mondial des Nations Unies depuis 2003 et s'engage à respecter et promouvoir ses dix principes notamment dans les domaines des droits humains et de la protection de l'environnement. Cet engagement est réaffirmé chaque année par l'instance dirigeante d'Air France-KLM et promu auprès de nos partenaires d'affaires.

La politique d'Air France-KLM consacre également le respect des droits fondamentaux tels qu'ils sont établis dans les grands textes internationaux : la *Déclaration universelle des droits de l'Homme,* la Déclaration de l'Organisation internationale du travail relative aux principes et droits fondamentaux au travail et les Principes directeurs de l'OCDE, notamment en matière de diligence raisonnable.

Identification des risques et procédures d'évaluation des risques

Méthodologie

L'identification et l'évaluation des différents risques à traiter dans le cadre du plan de vigilance s'inscrivent dans le processus global de gestion des risques mis en place au sein d'Air France-KLM, voir le chapitre 3 « Risques et gestion des risques ».

En tant que facilitateur de la gestion des risques, l'équipe d'audit interne d'Air France KLM évalue régulièrement le processus de gestion des risques et ses conclusions font l'objet de présentations au Comité exécutif d'Air France-KLM et au Comité d'audit.

Sous la supervision de l'équipe d'audit interne, Air France-KLM procède deux fois par an à un examen des risques non financiers générés par ses activités avec les représentants de toutes les divisions concernées, y compris les risques à traiter dans le cadre du devoir de vigilance.

Cette analyse permet d'évaluer toute évolution de la probabilité de survenance et de l'impact des risques identifiés par rapport au semestre précédent et l'adéquation, l'exhaustivité et l'efficacité des mesures et plans d'action visant à prévenir, contrôler et atténuer efficacement les risques non-financiers jugés les plus significatifs pour Air France-KLM (pour plus d'informations, voir le chapitre 3 « Risques et gestion des risques » et la section 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) »).

En particulier, ayant mis en place des processus de vérification dans les domaines devant être couverts par le plan de vigilance, Air France-KLM s'est assuré de pouvoir bénéficier, avec la plus grande efficacité, des contributions de ses différentes divisions/entités impliquées dans le déploiement du plan de vigilance à travers l'organisation (c.-à-d. les équipes *Compliance,* Achats, RH et Développement durable).

Comme l'exige la loi sur le devoir de vigilance, Air France-KLM a également mis en place des mesures concernant sa chaîne d'approvisionnement.

L'identification et l'évaluation des risques au sein de la chaîne d'approvisionnement font partie du système global de gestion de la sous-traitance d'Air France-KLM qui couvre tous les domaines de risque (financier et non financier, y compris en matière d'environnement, de droits humains et sociaux et de conduite éthique des affaires).

Les risques liés à la chaîne d'approvisionnement sont identifiés, évalués et atténués par le processus de diligence raisonnable. Une classification des profils de risques des fournisseurs et prestataires est effectuée par l'équipe Achats d'Air France KLM, principalement sur la base de risques géographiques et sectoriels connus pour les enjeux et incidents liés à l'environnement, aux questions sociales et aux droits humains. Le niveau de risque associé aux catégories de fournisseurs et de prestataires de services déclenchera un processus de diligence raisonnable renforcé (voir la section sur « La chaîne d'approvisionnement » ci-dessous).

Ces mesures sont complétées par des actions de contrôle et de surveillance de la conformité telles que des audits, inspections et contrôles, effectués en interne par les sous-traitants eux-mêmes le cas échéant ou avec des prestataires externes (dans le cadre de l'évaluation EcoVadis sur les droits sociaux et humains, l'environnement et les achats durables).

Implication des parties prenantes pertinentes

Air France-KLM a réalisé une cartographie de ses parties prenantes pour ses activités, ce qui lui permet de déterminer celles qui sont pertinentes pour la conception et la réalisation de son plan de vigilance (pour plus d'informations, voir la section 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) »).

Plusieurs processus permettent à Air France-KLM d'évaluer régulièrement la perception de ses parties prenantes sur les risques applicables ou générés par ses activités. Par exemple, Air France-KLM met à jour régulièrement une matrice de matérialité pour identifier et évaluer les risques non financiers (y compris les sujets liés aux facteurs RSE) afin de déterminer et d'adapter sa stratégie et ses actions en la matière. Cette matrice est réalisée au moyen d'entrevues auprès de parties prenantes internes et externes, d'ateliers pour les parties prenantes internes et d'un sondage auprès de clients afin d'obtenir une vue d'ensemble complète de l'incidence des activités sur les questions RSE, voir la section 4.1.4.1 « Processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels (IRO-1) ».

La comparaison des résultats avec les analyses précédentes a permis de confirmer la pertinence des choix stratégiques d'Air France-KLM au regard des enjeux jugés prioritaires pour ses activités et des attentes de ses parties prenantes.

Air France-KLM dispose également de plusieurs canaux offrant la possibilité aux parties prenantes (notamment les salariés, clients et riverains des aéroports) de remonter des plaintes qui lui permettent de cerner les préoccupations et les risques et d'en tenir compte dans sa stratégie et ses politiques (pour plus d'information, voir la section 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) ».

S'agissant de l'implication des acteurs de la chaîne d'approvisionnement, le département des achats d'Air France-KLM a pour objectif de travailler avec les fournisseurs en tant que partenaires commerciaux durables, basés sur des principes de confiance mutuelle et de collaboration. Il veille à promouvoir des normes d'approvisionnement durables et à stimuler l'innovation et le développement. À titre d'exemple, le Groupe a participé à l'évaluation du module climat dans le cadre d'un projet « *Carbon Disclosure Project* » pour lequel un groupe d'entités sélectionnées parmi les 108 fournisseurs qui émettent le plus de gaz à effet de serre a été invité à aider Air France-KLM à mieux comprendre l'impact environnemental de ses fournisseurs et identifier les domaines où Air France-KLM et ses fournisseurs peuvent travailler ensemble pour réduire l'empreinte carbone.

L'implication des parties prenantes ne se limite pas à l'identification des risques à traiter au titre du plan de vigilance mais permet également d'élaborer des mesures d'atténuation des risques. Par exemple, Air France KLM a participé à des initiatives lancées par des associations professionnelles et des acteurs publics sur des campagnes de communication contre la violence envers les femmes et le tourisme sexuel avant et pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Cet événement permet de sensibiliser un large public sur de tels risques de violation des droits humains.

Mesures pour prévenir et remédier aux risques et mécanismes de suivi

Droits humains et sociaux et libertés fondamentales

Au sein de l'organisation, les facteurs de risque à traiter concernent notamment la discrimination, le harcèlement, les conditions de travail, l'égalité des genres et une rémunération équitable, la liberté d'association, la négociation collective et le dialogue social. Vous trouverez plus d'informations dans la section 4.3 « Information sociale ».

Air France-KLM s'engage à respecter la législation applicable en matière de droit du travail pour assurer un environnement de travail sûr et inclusif, ainsi que les conventions collectives nationales pour respecter l'exercice des droits syndicaux.

Au sein de son organisation, Air France-KLM délègue à ses filiales la responsabilité du respect et de la promotion du contenu de ces engagements localement, dans le respect des dispositions nationales et des législations propres à chaque pays.

Les principales mesures mises en œuvre en interne pour atténuer les risques sociaux et liés aux droits humains comprennent :

- des campagnes de communication qui se font par plusieurs canaux : messages aux salariés, articles dans le bulletin d'information interne ou vidéos sur les intranets ;
- campagnes de formation : en fonction des risques identifiés, des formations en ligne sont lancées pour un panel ciblé d'employés pour lesquels la participation est obligatoire. En 2024, des *e-learning* sur la promotion de la diversité, la lutte contre les discriminations (notamment lors du processus de recrutement) et la lutte contre le harcèlement et la prévention du sexisme étaient accessibles aux employés sur la plateforme de formation interne ;
- engagement pris pour atteindre l'égalité entre les genres (signature d'accords internes spécifiques) ;
- réseau de personnes (« référents ») chargées de conseiller et assister les collaborateurs en cas de situations de harcèlement ;
- événements organisés en interne pour promouvoir la diversité et l'inclusion.

Au sein de la chaîne d'approvisionnement, les principaux risques à traiter concernent notamment la discrimination, le harcèlement, les conditions de travail, le travail forcé et le travail des enfants, l'emploi illégal et la gestion de la chaîne d'approvisionnement des fournisseurs de rang 1 (voir la section 4.3.2 « Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2) ».

Les actions d'atténuation consistent à promouvoir nos valeurs en termes de droits sociaux et humains auprès de nos partenaires commerciaux et à exiger le respect de certaines normes qui font l'objet de contrôles réguliers (voir la section sur la chaîne d'approvisionnement ci-dessous sur la diligence raisonnable et les mesures d'atténuation).

Air France et KLM soutiennent également des initiatives permettant le développement des compétences, l'insertion professionnelle des jeunes et l'inclusion sociale des personnes vulnérables. Cela inclut également la promotion de l'accès à la formation menant aux métiers du transport aérien, par le biais de nombreuses associations et de programmes éducatifs pour les jeunes.

Le groupe Air France promeut également la diversité des genres à l'extérieur et combat les stéréotypes dans les carrières de l'aviation technique en soutenant des initiatives visant à promouvoir l'égalité entre les genres. Ceci est démontré par la charte « Féminiser les professions de l'aéronautique et de l'espace » et l'association « Elles bougent », vous trouverez plus d'informations dans la section 4.3.1.5 « Diversité, Équité et Inclusion ».

Air France et KLM continuent de soutenir les travailleurs handicapés en utilisant des entreprises du secteur protégé et adapté pour de multiples projets (par exemple., entretien des espaces verts sur certains sites, envoi de colis d'uniformes, emballage des casques utilisés à bord, lavage du linge de bord) et en leur confiant des services critiques (quatre fournisseurs de secteurs protégés travaillent avec le service informatique d'Air France-KLM), vous trouverez plus d'informations dans la section 4.3.4.3.3 « Accessibilité des services pour les passagers en situation de handicap ».

Santé et sécurité

Pour Air France-KLM, la santé et la sécurité des clients et du personnel sont une priorité absolue.

La sécurité des vols est essentielle pour conserver la confiance des clients et indispensable à la viabilité à long terme des opérations d'Air France-KLM.

Toutes les opérations d'Air France-KLM sont soumises à de multiples contrôles et certifications, et répondent à des normes extrêmement strictes et aux plus hauts standards de l'industrie. Chaque compagnie aérienne d'Air France-KLM déploie un système de gestion de la sécurité, qui fait partie intégrante de ses organisations opérationnelles, de ses processus et de sa culture d'entreprise (pour plus d'informations, voir le chapitre 3 « Risques et gestion des risques », 4.3.1.4 « Conditions de travail du personnel Air France-KLM » et 4.3.4.4 « Sûreté et sécurité opérationnelles du transport aérien (S4-1, S4-2, S4-3, S4-5, S4-4) »).

La protection de la santé et de la sécurité sur le lieu de travail est également une priorité à laquelle répond Air France-KLM en prévenant les risques professionnels et en améliorant la qualité de vie au travail (pour plus d'informations, voir la section 4.3.1.4 « Conditions de travail du personnel Air France-KLM ») Dans le cadre des mesures d'atténuation, des formations sont mises en place (telles que l'apprentissage en ligne sur la sécurité pour les cadres) et des audits sont effectués.

Environnement

Les risques identifiés concernent principalement le changement climatique, la qualité de l'air, le bruit et la gestion des déchets (voir la section 4.2 « Information environnementale »).

Les risques sont pris en compte dans le cadre du plan d'action climatique d'Air France-KLM qui définit sa stratégie et ses priorités pour réduire son impact sur le changement climatique.

Les systèmes de gestion environnementale (SGE) d'Air France et de KLM visent à prévenir et à atténuer les impacts environnementaux de leurs activités. Ces systèmes de gestion environnementale sont certifiés ISO 14001 et des audits internes et externes permettent la vérification de leur déploiement effectif.

Des campagnes de sensibilisation sont lancées au sein d'Air France-KLM pour faire en sorte que les collaborateurs comprennent et prennent en compte les risques liés aux changements climatiques. La formation en ligne pour le projet « Climate School » chez Air France a été déployé en 2024 auprès des cadres et des managers et sera ouverte à tous les salariés en 2025, dans une deuxième phase. Cette formation est obligatoire et explique les risques et enjeux spécifiques pour l'industrie aéronautique, et la stratégie mise en œuvre par Air France-KLM pour la transition environnementale. Vous trouverez plus d'informations dans la section 4.2.1 « Changement climatique (ESRS E1) ».

Le Groupe lance également des initiatives avec ses partenaires pour atténuer l'impact du secteur aérien sur l'environnement (pour plus d'informations, voir la section 4.1.2.2 « Intérêts et points de vue des parties prenantes (ESRS2 SBM-2) ».

Chaine d'approvisionnement

En tant qu'acheteur majeur d'une large gamme de produits et services, Air France-KLM intègre des critères éthiques et de durabilité dans sa chaîne logistique, en se procurant des produits et services qui minimisent son empreinte environnementale et créent de la valeur sociétale.

Concernant les relations d'affaires avec ses sous-traitants et fournisseurs, Air France-KLM veille à ce que les droits fondamentaux et humains ainsi que les principes de protection de l'environnement soient pris en compte partout dans le monde, quel que soit le lieu où ils sont basés et opèrent.

Le processus de diligence raisonnable des tiers en place au sein de son organisation a été renforcé en 2024 pour s'appliquer aux nouveaux fournisseurs et prestataires entrant dans une relation d'affaires et sera déployé pour tout le portefeuille à partir de 2025. Ce processus de diligence raisonnable comprend un *screening* et une évaluation basés sur la presse négative, l'inscription sur des listes de sanctions, ou des incidents passés en matière d'éthique et droit humains.

En outre, le processus de sélection des fournisseurs comprend également une évaluation visant à répondre aux exigences du devoir de vigilance.

Pour tous les nouveaux contrats ou renouvellements de contrats, la signature du Code de conduite durable des fournisseurs ou un engagement équivalent couvrant les principes de protection de l'environnement, des droits sociaux et humains, de conduite éthique des affaires et d'achats durable est obligatoire.

En cas de déviation, le service juridique ou le service conformité intervient pour donner des recommandations sur la façon de gérer cette situation.

Outre la demande de respecter des règles et des normes au moins aussi rigoureuses que celles en vigueur dans son organisation, Air France KLM demande aux fournisseurs et prestataires d'effectuer un suivi de l'application de ces règles au sein de leur chaîne d'approvisionnement et de faire rapport sur ce suivi sur demande.

Air France KLM peut demander à ses fournisseurs et prestataires de réaliser leur auto-évaluation en matière de développement durable afin de contrôler leur niveau de performance. Ces évaluations permettent de déterminer si les fournisseurs et prestataires répondent aux exigences d'Air France-KLM en matière de durabilité. Le non-respect de cette exigence par les fournisseurs et prestataires peut conduire Air France KLM à demander des actions correctives et/ou à ne pas entrer en relation commerciale, ou à suspendre ou résilier la relation commerciale comme indiqué dans les contrats conclus avec les fournisseurs et prestataires concernés.

Pour les fournisseurs et prestataires à risque élevé, il leur est également demandé de se soumettre à une évaluation de performance en matière de RSE réalisée par un organisme spécialisé (EcoVadis) ou équivalent. Cette évaluation est obligatoire et couvre quatre domaines : l'environnement, les droits sociaux et humains, l'éthique des affaires et la chaîne d'approvisionnement durable.

Des audits *in situ* indépendants peuvent également être déclenchés. Indépendamment du niveau de risque, tous les fournisseurs sont encouragés à faire évaluer leur performance en matière de RSE.

En 2024, 84 % des fournisseurs ont signé le Code de conduite durable des fournisseurs ou équivalent et 596 fournisseurs ont fait évaluer leur performance en matière de RSE par EcoVadis ou équivalent. Ces indicateurs de performance sont revus chaque année avec un objectif d'amélioration continue pour suivre l'efficacité de nos actions en termes de durabilité au sein de la chaîne d'approvisionnement.

En complément des mesures susmentionnées d'atténuation des risques dans la chaîne d'approvisionnement, la fonction Achats d'Air France-KLM est sensibilisée à ces risques liés aux facteurs RSE (via la « *Procurement Academy* ») pour s'assurer que les acheteurs sont formés sur la façon d'identifier les facteurs de risques au sein la chaîne d'approvisionnement).

Mécanisme d'alerte et de recueil des signalements

Les entités d'Air France-KLM ont mis en place des dispositifs de remontée des signalements avec des politiques d'alerte associées. Les signalements peuvent être faits de façon anonyme.

Ces dispositifs permettent notamment de signaler toute violation des droits sociaux et humains (tels que la discrimination, le harcèlement, la traite des êtres humains…), les infractions et les atteintes à l'environnement.

Les collaborateurs d'Air France-KLM sont informés de la manière dont les signalements peuvent être effectués et traités via une communication régulière sur ces dispositifs, des e-learning et des formations rappelant ces dispositifs.

Les tiers en sont informés via la documentation mise en place dans le cadre de la relation d'affaires (par exemple, via le Code de conduite des fournisseurs ou dans les clauses contractuelles).

Tous les incidents signalés par l'intermédiaire des dispositifs d'alerte seront examinés par une équipe spécialisée et donneront lieu à des mesures correctives si les incidents signalés sont bien fondés (pour plus d'information, voir 4.4.1.3 « Prévention de la corruption et protection des lanceurs d'alerte (G1-3, G1-4) »).

4 RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE D'ENTREPRISE : ÉTAT DE DURABILITÉ