

**ETATS FINANCIERS CONSOLIDES**

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

**1<sup>er</sup> janvier 2020 – 31 décembre 2020**

# Groupe Air France-KLM

## Table des matières

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ .....	- 5 -
ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ.....	- 6 -
BILAN CONSOLIDÉ.....	- 7 -
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS .....	- 9 -
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ .....	- 10 -
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ.....	- 13 -
2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS.....	- 13 -
2.1. Covid-19 et continuité d'exploitation.....	- 13 -
2.2. Intervenues au cours de la période .....	- 15 -
2.3. Postérieures à la clôture.....	- 18 -
3. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES .....	- 18 -
3.1. Principes comptables.....	- 18 -
3.2. Utilisation d'estimations .....	- 21 -
3.3. Méthodes de consolidation.....	- 22 -
3.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères.....	- 23 -
3.5. Regroupements d'entreprises.....	- 23 -
3.6. Chiffre d'affaires.....	- 24 -
3.7. Programme de fidélisation.....	- 26 -
3.8. Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles .....	- 26 -
3.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière .....	- 26 -
3.10. Résultat par action .....	- 27 -
3.11. Instruments financiers .....	- 27 -
3.12. Goodwill .....	- 29 -
3.13. Immobilisations incorporelles .....	- 30 -
3.14. Immobilisations corporelles.....	- 30 -
3.15. Contrats de location .....	- 31 -
3.16. Test de valeur d'actif.....	- 33 -
3.17. Stocks.....	- 34 -
3.18. Actions propres.....	- 34 -
3.19. Avantages du personnel .....	- 34 -
3.20. Passifs et provisions de restitution pour avions loués.....	- 35 -
3.21. Autres provisions.....	- 35 -
3.22. Droit d'émission de gaz à effet de serre .....	- 35 -
3.23. Frais d'augmentation de capital.....	- 36 -
3.24. Impôts courants et différés .....	- 36 -
3.25. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées.....	- 36 -
4. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION.....	- 37 -
5. INFORMATIONS SECTORIELLES.....	- 37 -
5.1. Informations par secteur d'activité .....	- 39 -
5.2. Informations par secteur géographique .....	- 41 -
6. CHARGES EXTERNES .....	- 42 -
7. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	- 43 -
8. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS .....	- 44 -
9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES .....	- 44 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS.....	- 44 -
11. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	- 47 -
12. IMPÔTS.....	- 48 -
12.1. Charge d'impôt.....	- 48 -
12.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère) .....	- 49 -
12.3. Taux effectif d'impôt.....	- 49 -
12.4. Variations des impôts différés au cours de la période .....	- 50 -
12.5. Actifs d'impôt différé non reconnus .....	- 51 -
13. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION .....	- 52 -
13.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action.....	- 52 -
13.2 Instruments non dilutifs.....	- 53 -
13.3 Instruments émis postérieurement à la clôture.....	- 53 -
14. GOODWILL .....	- 54 -

# Groupe Air France-KLM

14.1	Détail des goodwill	- 54 -
14.2	Variation de la valeur nette des goodwill	- 54 -
15.	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	- 55 -
16.	TEST DE VALEUR D'ACTIF	- 56 -
17.	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	- 57 -
18.	INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS	- 58 -
19.	DROITS D'UTILISATION	- 58 -
20.	TITRES MIS EN EQUIVALENCE	- 59 -
21.	ACTIFS DE RETRAITE	- 60 -
22.	AUTRES ACTIFS FINANCIERS	- 61 -
23.	STOCKS ET ENCOURS	- 63 -
24.	CREANCES CLIENTS	- 63 -
25.	AUTRES DEBITEURS	- 64 -
26.	TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	- 64 -
27.	CAPITAUX PROPRES	- 64 -
27.1	Capital	- 64 -
27.2	Primes d'émission	- 65 -
27.3	Actions d'auto-contrôle	- 66 -
27.4	Obligation subordonnée perpétuelle	- 66 -
27.5	Réserves et résultat	- 66 -
28.	PROVISIONS RETRAITE	- 67 -
28.1	Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie	- 68 -
28.2	Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées	- 70 -
28.3	Evolution des engagements	- 72 -
28.4	Composition des actifs affectés aux plans	- 73 -
28.5	Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite	- 73 -
29.	PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS	- 74 -
29.1	Provisions	- 74 -
29.2	Passifs éventuels	- 76 -
30.	DETTES FINANCIERES	- 77 -
30.1	Emprunts subordonnés à durée indéterminée	- 78 -
30.2	Emprunts obligataires	- 79 -
30.2.1	Obligations subordonnées perpétuelles	- 79 -
30.2.2	OCEANE	- 79 -
30.2.3	Autres emprunts obligataires	- 80 -
30.3	Aides financières des Etats français et néerlandais	- 80 -
30.4	Autres emprunts	- 82 -
30.5	Analyse par échéance	- 82 -
30.6	Analyse par devise	- 83 -
30.7	Lignes de crédit	- 83 -
31.	DETTES DE LOYER	- 83 -
32.	DETTE NETTE	- 85 -
33.	TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES	- 86 -
34.	PROGRAMME DE FIDELITE	- 86 -
35.	AUTRES CREDITEURS	- 87 -
36.	INSTRUMENTS FINANCIERS	- 87 -
36.1	Gestion des risques	- 87 -
36.2	Instruments dérivés	- 91 -
36.3	Valeurs de marché des instruments financiers	- 99 -
36.4	Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur	- 101 -
37.	COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES	- 102 -
38.	AUTRES ENGAGEMENTS	- 104 -
38.1	Engagements donnés	- 104 -
38.2	Engagements reçus	- 104 -
38.3	Carnet de commandes	- 104 -
39.	PARTIES LIEES	- 105 -
39.1	Transactions avec les principaux dirigeants	- 105 -
39.2	Transactions avec les autres parties liées	- 106 -
40.	TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE	- 107 -
40.1	Autres éléments non monétaires et pertes de valeur	- 107 -
41.	HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES	- 108 -
42.	PERIMETRE DE CONSOLIDATION	- 109 -

# Groupe Air France-KLM

42.1 Sociétés consolidées ..... - 109 -  
42.2 Sociétés mises en équivalence ..... - 110 -  
42.3 Activité conjointe ..... - 111 -

# Groupe Air France-KLM

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>	<i>Notes</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5.1</b>	<b>11 088</b>	<b>27 188</b>
Autres produits de l'activité		-	1
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>11 088</b>	<b>27 189</b>
Charges externes	<b>6</b>	(7 980)	(15 893)
Frais de personnel	<b>7</b>	(5 300)	(8 139)
Impôts et taxes		(137)	(154)
Autres produits et charges	<b>9</b>	640	1 125
<b>EBITDA</b>		<b>(1 689)</b>	<b>4 128</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	<b>8</b>	(2 859)	(2 987)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>(4 548)</b>	<b>1 141</b>
Cessions de matériels aéronautiques		41	22
Autres produits et charges non courants	<b>10</b>	(1 493)	(153)
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>(6 000)</b>	<b>1 010</b>
Coût de l'endettement financier brut	<b>11</b>	(496)	(442)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		19	49
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>11</b>	<b>(477)</b>	<b>(393)</b>
Autres produits et charges financiers	<b>11</b>	(451)	(271)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(6 928)</b>	<b>346</b>
Impôts	<b>12.1</b>	(97)	(76)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(7 025)</b>	<b>270</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	<b>20</b>	(58)	23
<b>Résultat net</b>		<b>(7 083)</b>	<b>293</b>
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		(5)	3
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		<i>(7 078)</i>	<i>290</i>
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	<b>13</b>	(16,56)	0,64
- dilué		(16,56)	0,61

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

# Groupe Air France-KLM

## ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE

<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>	<i>Notes</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Résultat net</b>		<b>(7 083)</b>	<b>293</b>
<b>Couverture des flux de trésorerie et coût de couverture</b>			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global		(946)	435
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat		969	(46)
Variation de la réserve de conversion		(4)	-
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	<b>12.2</b>	(10)	(115)
Eléments recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts			
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>		<b>9</b>	<b>274</b>
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies		(282)	1
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		(21)	(14)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	<b>12.2</b>	79	(68)
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>		<b>(224)</b>	<b>(81)</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>		<b>(215)</b>	<b>193</b>
<b>Résultat global</b>		<b>(7 298)</b>	<b>486</b>
- Propriétaires de la société mère		<b>(7 292)</b>	<b>483</b>
- Participations ne donnant pas le contrôle		(6)	3

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

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ

<b>Actif</b>		<b>31 décembre</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Goodwill	<b>14.2</b>	215	217
Immobilisations incorporelles	<b>15</b>	1 230	1 305
Immobilisations aéronautiques	<b>17</b>	11 031	11 334
Autres immobilisations corporelles	<b>17</b>	1 548	1 580
Droits d'utilisation	<b>19</b>	4 678	5 173
Titres mis en équivalence	<b>20</b>	230	307
Actifs de retraite	<b>21</b>	211	420
Autres actifs financiers	<b>22</b>	795	1 096
Instrument dérivés	<b>36</b>	92	238
Impôts différés	<b>12.4</b>	282	523
Autres débiteurs	<b>25</b>	4	3
<b>Actif non courant</b>		<b>20 316</b>	<b>22 196</b>
Autres actifs financiers	<b>22</b>	607	800
Instrument dérivés	<b>36</b>	160	258
Stocks et en-cours	<b>23</b>	543	737
Créances clients	<b>24</b>	1 248	2 164
Autres débiteurs	<b>25</b>	914	865
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>26</b>	6 423	3 715
<b>Actif courant</b>		<b>9 895</b>	<b>8 539</b>
<b>Total actif</b>		<b>30 211</b>	<b>30 735</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b>		<b>31 décembre</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Capital	27.1	429	429
Primes d'émission et de fusion	27.2	4 139	4 139
Actions d'autocontrôle	27.3	(25)	(67)
Titres subordonnés	27.4	-	403
Réserves et résultat	27.5	(9 970)	(2 620)
<b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b>		<b>(5 427)</b>	<b>2 284</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		9	15
<b>Capitaux propres</b>		<b>(5 418)</b>	<b>2 299</b>
Provisions retraite	28	2 147	2 253
Passifs de restitution et autres provisions	29	3 670	3 750
Dettes financières	30	14 171	6 271
Dettes de loyers	31	2 425	3 149
Instruments dérivés	36	122	107
Impôts différés	12.4	22	142
Autres créditeurs	35	1 294	115
<b>Passif non courant</b>		<b>23 851</b>	<b>15 787</b>
Passifs de restitution et autres provisions	29	1 337	714
Dettes financières	30	1 318	842
Dettes de loyers	31	839	971
Instruments dérivés	36	363	154
Dettes fournisseurs		1 435	2 379
Titres de transport émis et non utilisés	33	2 394	3 289
Programme de fidélisation	34	916	848
Autres créditeurs	35	3 175	3 448
Concours bancaires	26	1	4
<b>Passif courant</b>		<b>11 778</b>	<b>12 649</b>
<b>Total passif</b>		<b>35 629</b>	<b>28 436</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>30 211</b>	<b>30 735</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>En millions d'euros</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
<b>Au 31 décembre 2018</b>	<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(67)</b>	<b>403</b>	<b>(3 118)</b>	<b>1 786</b>	<b>12</b>	<b>1 798</b>
<i>Autres éléments du résultat global</i>	-	-	-	-	-	<b>193</b>	<b>193</b>	-	<b>193</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	290	<b>290</b>	3	<b>293</b>
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>483</b>	<b>483</b>	<b>3</b>	<b>486</b>
OCEANE	-	-	-	-	-	35	35	-	35
Coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(17)	(17)	-	(17)
Autre	-	-	-	-	-	(3)	(3)	-	(3)
<b>Au 31 décembre 2019</b>	<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(67)</b>	<b>403</b>	<b>(2 620)</b>	<b>2 284</b>	<b>15</b>	<b>2 299</b>
<b>Au 31 décembre 2019</b>	<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(67)</b>	<b>403</b>	<b>(2 620)</b>	<b>2 284</b>	<b>15</b>	<b>2 299</b>
<i>Autres éléments du résultat global</i>	-	-	-	-	-	<b>(214)</b>	<b>(214)</b>	<b>(1)</b>	<b>(215)</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(7 078)	(7 078)	(5)	(7 083)
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>(7 292)</b>	<b>(7 292)</b>	<b>(6)</b>	<b>(7 298)</b>
Titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	(403)	-	(403)	-	(403)
Coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(17)	(17)	-	(17)
Autres	-	-	-	42	-	(41)	1	-	1
<b>Au 31 décembre 2020</b>	<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(25)</b>	<b>-</b>	<b>(9 970)</b>	<b>(5 427)</b>	<b>9</b>	<b>(5 418)</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre	Notes	2020	2019
<i>En millions d'euros</i>			
Résultat net des activités poursuivies		(7 083)	293
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	8	2 859	2 987
Dotations nettes aux provisions financières	11	183	217
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(50)	(43)
Résultat sur cessions de filiales et participations		1	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(27)	30
Ecart de change non réalisé		(290)	82
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	58	(23)
Impôts différés	12	167	(21)
Pertes de valeur	40.1	680	-
Autres éléments non monétaires	40.1	511	238
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>(2 991)</b>	<b>3 760</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		138	(93)
(Augmentation) / diminution des créances clients		760	61
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		(898)	(133)
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés		(837)	160
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 002	140
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>		<b>165</b>	<b>135</b>
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation [A]</b>		<b>(2 826)</b>	<b>3 895</b>
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(1)	(1)
Investissements corporels et incorporels [B]	18	(2 099)	(3 372)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	2.2	357	13
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles [C]		204	100
Dividendes reçus		-	14
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(44)	(72)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(1 583)</b>	<b>(3 318)</b>
Obligations convertibles (OCEANE)		-	54
Emission de nouveaux emprunts	30	11 437	1 617
Remboursement d'emprunts	30	(3 389)	(1 156)
Paiements de dettes de loyers [D]	31	(940)	(1 008)
Nouveaux prêts		(282)	(89)
Remboursement des prêts		321	161
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		-	(26)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>7 147</b>	<b>(447)</b>
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		(27)	1
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>2 711</b>	<b>131</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	26	3 711	3 580
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	26	6 422	3 711
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(15)	(6)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(399)	(436)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		(1)	25

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

# Groupe Air France-KLM

## FLUX DE TRESORERIE LIBRE D'EXPLOITATION

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>	<i>Notes</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<i>En millions d'euros</i>			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<i>[A]</i>	(2 826)	3 895
Investissements corporels et incorporels	<i>[B]</i>	(2 099)	(3 372)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>[C]</i>	204	100
<b>Cash-flow libre d'exploitation</b>	<b>32</b>	<b>(4 721)</b>	<b>623</b>
<b>Paiements de dettes de loyers</b>	<b><i>[D]</i></b>	<b>(940)</b>	<b>(1 008)</b>
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté</b>		<b>(5 661)</b>	<b>(385)</b>

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

**NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

# Groupe Air France-KLM

## 1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

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

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

La société anonyme Air France-KLM, domiciliée au 2, rue Robert Esnault-Pelterie 75007 Paris – France, est l'entité consolidante du groupe Air France-KLM. Air France-KLM est coté à Paris (Euronext) et Amsterdam (Euronext).

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

## 2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

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

La propagation de la Covid-19 à l'échelle mondiale depuis le début de l'année 2020 a eu et continue d'avoir un impact majeur sur le trafic aérien mondial. Après la réduction drastique du trafic sur le second trimestre faisant suite à des contraintes sur les flux de voyageurs dans le monde, la reprise attendue sur le second semestre a été retardée avec la résurgence de la Covid-19 à la fin de l'été. De nouvelles mesures pour ralentir la diffusion du virus ont été prises par les gouvernements français et néerlandais sur le dernier trimestre 2020 (confinement, couvre-feu). Depuis début janvier 2021, les restrictions sur les transports ont été durcies à l'échelle mondiale suite à l'apparition de nouveaux variants du virus.

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

#### *Réduction de la capacité offerte et des coûts*

La capacité siège-kilomètres disponible pour le Passage et Transavia a été réduite de 54,4% sur l'année 2020 par rapport à l'année dernière.

En conséquence, le chiffre d'affaires du groupe s'élève 11 088 millions d'euros, en baisse de 59,2% comparé à l'année dernière, décomposé en une baisse de 60,4% pour le Réseau, de 41,6% pour la Maintenance et de 65,3% pour Transavia.

En parallèle, la réduction de la capacité en lien avec la Covid-19 et des initiatives spécifiques sur les coûts ont conduit à une baisse des charges externes du groupe hors carburant qui s'élèvent à 5 588 millions d'euros, soit une baisse de 46,2% comparé à 2019. Les coûts liés aux carburants dans les charges externes sont en baisse de 56,6% versus 2019 en lien avec la diminution de la capacité. Toutefois, du fait de la réduction drastique de la consommation de carburant sur la période avril-décembre 2020 et le premier trimestre 2021, le groupe a été en position de sur-couverture. Une charge de 595 millions d'euros a été comptabilisée en « Autres produits et charges financiers » au 31 décembre 2020 à ce titre (voir note 11 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers).

Les charges salariales et coûts afférents s'élèvent à 5 300 millions d'euros, soit une baisse de 34,9% comparativement à 2019.

En effet, à partir du 23 mars 2020, Air France et ses filiales françaises ont mis en œuvre des mesures d'activité partielle et KLM a reçu le soutien du gouvernement néerlandais grâce à des « Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable » (NOW), applicables à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020.

Ces mesures ont un impact positif d'environ 2 050 millions d'euros sur l'année 2020. L'impact est comptabilisé en « frais de personnel » (voir note 7. Frais de personnel et effectifs).

# Groupe Air France-KLM

Par ailleurs, le groupe Air France KLM a annoncé et mis en œuvre des restructurations et des réductions d'effectifs (voir note 2.2. Evénements intervenus au cours de la période).

La flotte a été redimensionnée afin de s'adapter à la baisse de la demande. Il a ainsi été décidé d'accélérer l'arrêt d'exploitation de la flotte des A380, des A340, des B747, des CRJ et des ERJ145 (voir note 10 Autres produits et charges non courants). La rationalisation du nombre de type avions opérés génèrera progressivement des gains d'efficacité et des économies de coûts.

## *Valorisation des actifs*

Dans le contexte actuel, le groupe a porté une attention particulière à la valorisation et à la recouvrabilité de ses impôts différés actifs (voir note 12. Impôts), de ses actifs sectoriels (voir note 16 Tests de valeur d'actifs), des créances clients, des stocks et des taux de marge des contrats à long terme.

## *Liquidités*

Dans le cadre du mécanisme de soutien par l'Etat français et néerlandais, le groupe Air France KLM a procédé à la signature de la documentation juridique relative à quatre financements approuvés par la Commission Européenne le 4 mai 2020 (groupe Air France) et le 13 juillet 2020 (groupe KLM), pour un montant total de 10,4 milliards d'euros (voir note 30.3 Aides financières des Etats français et néerlandais). Ces financements ont ainsi permis d'améliorer la position de liquidité du Groupe.

Par ailleurs, le groupe a procédé au report d'investissements et des projets en cours, de paiement de l'intéressement, des salaires variables, de taxes sur salaires, de cotisations sociales et des taxes aéronautiques.

Enfin, le groupe Air France KLM a offert aux clients dont les vols ont été annulés la possibilité de convertir leurs billets en avoirs (« vouchers ») majorés d'une valeur de 15% (voir note 33. Titres de transport émis et non utilisés).

Au 31 décembre 2020, les liquidités du groupe se composent d'un montant de trésorerie totale de 9,82 milliards d'euros dont 7,36 milliards d'euros de liquidité (voir note 32. Dette nette) et 2,46 milliards d'euros de lignes de crédit non tirées (voir note 30. Dettes financières).

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

## *Continuité d'exploitation*

Afin de déterminer une base appropriée de préparation des états financiers pour l'exercice clos au 31 décembre 2020, le Conseil d'Administration a apprécié l'hypothèse de continuité d'exploitation en évaluant les prévisions financières sur un horizon d'au moins un an et en analysant en particulier l'activité commerciale du groupe dans le contexte de la pandémie actuelle de coronavirus (Covid-19) et en tenant compte des éléments suivants.

Comme indiqué ci-dessus, le Groupe dispose d'une trésorerie totale de 9,82 milliards d'euros au 31 décembre 2020.

Le budget 2021 tel que préparé par la direction et approuvé par le conseil d'administration prend l'hypothèse d'une augmentation progressive de la demande passage avec une reprise plus soutenue du trafic sur le second semestre grâce à la généralisation de la vaccination.

Ce plan permet d'assurer un niveau de liquidité considéré comme suffisant notamment grâce aux éléments suivants :

- Un ajustement du programme et de la capacité en fonction de la demande prévue afin de n'exploiter que des vols ayant une retombée positive en termes de flux de trésorerie ;
- La poursuite par les Etats français et néerlandais de mécanismes spécifiques pour couvrir en partie les frais de personnels à travers le programme « NOW » aux Pays-Bas et l'Activité Partielle de Longue Durée (APLD) en France ;
- Un haut niveau de variabilisation des coûts lié à la baisse de capacité ;
- La limitation des investissements ;

# Groupe Air France-KLM

- Le re-financement adossé systématique des nouveaux avions livrés par les constructeurs.

Sur la base de ces prévisions financières les ratios de crédit bancaire dits « covenants » applicables en 2021 incluant la ligne de crédit de 2,46 milliards d'euros au niveau de KLM (voir note 30. Dettes financières) seront respectés.

En complément, le groupe travaille sur des projets de financement, conformes à la réglementation européenne, qui permettraient une amélioration des fonds propres, l'apport de nouvelles liquidités et sécuriseraient l'accès à de nouveaux financements garantis par des actifs.

Enfin, de façon plus générale, les Etats français et néerlandais ont démontré leur soutien pour permettre à Air France et KLM de faire face aux difficultés actuelles.

La reprise des vols étant incertaine, la Direction a simulé un scénario plus pessimiste mais plausible ayant comme hypothèse une baisse additionnelle de 10% de l'activité sur l'année 2021 par rapport au budget précité, cela afin d'évaluer la position de trésorerie sur une période de 12 mois à compter de la date d'arrêt des comptes.

Dans ce scénario, grâce à un haut niveau de coûts variables et aux mesures de soutien de la masse salariale, le Groupe disposerait de suffisamment de liquidités pour poursuivre ses activités sur cette période.

Dans le cas où ce scénario se réaliserait, la direction a envisagé des mesures d'atténuation supplémentaires, incluant :

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

Dans le contexte de fortes incertitudes liées à la crise de la Covid-19, le Conseil d'administration considère qu'il existe cependant des scénarios défavorables qui pourraient remettre en cause la capacité du Groupe à poursuivre ses activités en particulier si la pandémie, incluant le développement non maîtrisé de nouveaux variants et le maintien, voire le renforcement des mesures sanitaires associées, venait à remettre en cause la reprise progressive de la demande attendue en particulier au deuxième semestre 2021.

Par ailleurs, la non réalisation des projets de financement, l'insuffisance des mesures d'atténuation précitées, la possibilité que les ratios de crédit bancaire puissent dans certaines situations ne pas être respectés, le manque de financements y compris alternatifs comme la vente et la cession bail d'avions (sale and lease-back), l'impact d'une possible réduction imposée de créneaux aériens ainsi que l'évolution potentiellement négative de certains comportements relatifs au voyages aériens constituent également à des degrés divers des facteurs d'incertitudes à court et moyen terme.

Au cas où ces facteurs d'incertitudes étaient amenés à se concrétiser, le Groupe pourrait alors ne pas être en mesure de réaliser ses actifs et de régler ses dettes dans le cadre normal de son activité et l'application des règles et principes comptables IFRS dans un contexte normal de poursuite des activités, concernant notamment l'évaluation des actifs et des passifs pourrait s'avérer inappropriée. Cette situation crée une situation d'incertitude significative sur la continuité d'exploitation.

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

## 2.2. Intervenues au cours de la période

### Cession des titres Amadeus

Le 9 janvier 2020, Air France-KLM a cédé ses titres restants de la société espagnole Amadeus IT Holding SA (« Amadeus ») pour un montant de 356 millions d'euros. Au 31 décembre 2019, la juste valeur des titres s'élevait à 360 millions d'euros. Dans la mesure où l'intégralité des 1,11% de détention d'Amadeus était couverte, l'impact de la transaction dans le compte de résultat est nul en 2020. Le produit de cession est inclus dans la ligne « Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées » du tableau des flux de trésorerie.

# Groupe Air France-KLM

## Emission obligataire & offre de rachat sur souches obligataires existantes

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

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

## Sortie des A380, A340, CRJ et des B747 de la flotte du groupe Air France-KLM

Suite à la baisse drastique d'activité liée à la Covid-19, il a été décidé d'accélérer l'arrêt d'exploitation des A380, des A340, des CRJ et des B747. Un impact de (670) millions d'euros a été comptabilisé en « autres produits et charges non-courants ».

## Lignes de crédit renouvelables tirées sur le premier trimestre 2020

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

Le 19 mars 2020, KLM a tiré, pour une période initiale de 6 mois, l'intégralité de sa ligne de crédit renouvelable conclue le 23 mai 2018 pour un montant total de 665 millions d'euros. Elle a été finalement remboursée le 26 août 2020, suite au soutien financier apporté par l'Etat néerlandais et le groupe a mis fin à cette facilité de crédit.

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

Le 6 mai 2020, le groupe Air France-KLM a procédé à la signature de la documentation juridique relative à deux financements pour un montant de 7 milliards d'euros, annoncée dans son communiqué de presse du 24 avril 2020 et approuvée par la Commission européenne le 4 mai 2020. Ce financement est destiné aux besoins de liquidité d'Air France et de ses filiales ; il comprend :

- Un Prêt Garanti par l'Etat français (« PGE ») d'un montant de 4 milliards d'euros octroyé par un syndicat de neuf banques. Ce prêt bénéficie d'une garantie de l'Etat français à hauteur de 90% et d'une maturité initiale de 12 mois, avec une option d'extension d'un an ou de deux ans, exerçable par Air France-KLM (voir note 30.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).
- Un prêt d'actionnaire octroyé par l'Etat français à Air France-KLM d'un montant de 3 milliards d'euros et d'une maturité de quatre ans, avec deux options d'extension d'un an consécutives exerçables par Air France-KLM (voir note 30.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).

Au 31 décembre 2020, Air France-KLM a tiré l'intégralité des 4 milliards d'euros du prêt garanti par l'Etat français et l'intégralité des 3 milliards du prêt d'actionnaire.

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

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

- Une ligne de crédit renouvelable de 2,4 milliards d'euros, garantie à 90% par l'Etat néerlandais et avec une maturité de 5 ans (voir note 30.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).
- Un prêt direct de 1,0 milliard d'euros, accordé par l'Etat néerlandais à KLM, avec une maturité de 5,5 ans (voir note 30.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).  
Les conditions associées au prêt direct sont liées à des engagements de la compagnie en matière de développement durable, de réduction des coûts, ainsi qu'au rétablissement des performances et de la compétitivité de KLM, incluant un plan de restructuration global et la contribution de ses employés.

# Groupe Air France-KLM

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

Au 31 décembre 2020, KLM a tiré 942 millions d'euros de cette aide financière (665 millions d'euros de la ligne de crédit et 277 millions d'euros du prêt direct).

## Restructuration du groupe Air France-KLM

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

- **Plan de départs volontaires KLM**

La Covid-19 a eu un impact majeur sur KLM et, face aux prévisions de retour d'activité prévu en 2024, un plan de départs volontaires a été proposé aux salariés de KLM sur une période s'étendant du 1<sup>er</sup> juin au 12 juillet 2020. Le programme de départs volontaires 2020 offrait une incitation financière dont le niveau dépendait du nombre d'années d'ancienneté.

La possibilité de quitter l'entreprise sur la base du volontariat avec des conditions financières similaires a été ouverte de nouveau pour des départements et divisions spécifiques pour limiter les licenciements contraints sur une période commençant le 19 octobre 2020 et se terminant le 9 novembre 2020 (décembre 2020 pour les pilotes).

Une charge nette de la reprise liée au plan de retraite du personnel au sol de KLM de (175) millions d'euros a été comptabilisée en « Autres produits et charges non courants ».

En outre, un plan de restructuration a été annoncé au dernier trimestre 2020 pour le personnel au sol. L'impact de cette décision est estimé à (16) M€ et a été comptabilisé dans les "Autres produits et charges non courants".

- **Groupe Air France**

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2020, le plan de départ Hop! (« PDV-PSE ») concernant le personnel au sol, les pilotes et le personnel navigant commercial, présenté en août 2020, a été soumis au comité d'entreprise (« CSE »). Hop ! attend l'homologation du plan par le ministère du travail.

À ce titre, le Groupe Air France a comptabilisé en compte de résultat une charge nette de 584 millions d'euros, au 31 décembre 2020, en « autres produits et charges non-courants ».

# Groupe Air France-KLM

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

En juillet 2020, le management d'Air France-KLM a présenté le projet de réorganisation de sa force de vente à l'international. À ce titre, le Groupe a comptabilisé en compte de résultat une charge de 33 millions d'euros, au 31 décembre 2020, en « autres produits et charges non-courants ».

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

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

Le remboursement anticipé a été effectué le 1er octobre 2020 au pair, soit 100 000 euros par obligation, majoré du coupon couru depuis la dernière date à laquelle les intérêts au titre des obligations ont été payés (soit le 1er octobre 2019) jusqu'à la date du remboursement anticipé (inclusive).

## **2.3. Postérieurs à la clôture**

### **Activité Partielle Longue Durée**

Air France a finalisé en janvier 2021 la signature de l'ensemble des accords avec les organisations syndicales représentatives permettant de recourir à l'Activité Partielle Longue Durée (APLD) applicable à partir du 1er janvier 2021 pour une durée maximale de 24 mois.

### **Homologation du PDV-PSE Hop**

Dans le cadre de sa restructuration, HOP ! a lancé un plan de départ (« PDV-PSE ») (cf. note 2.2 Evènements intervenus au cours de la période) qui était en attente d'homologation à la clôture de l'exercice. Le 16 février 2021, HOP ! a reçu de la DIRECCTE une demande de modification de certaines dispositions de ce plan concernant les personnels navigants qui ne remet pas en cause le plan de transformation de la société ni le bienfondé de la provision qui a été constituée dans ses comptes au 31 décembre 2020.

### **Plan de restructuration KLM**

Un plan de restructuration complémentaire a été annoncé le 21 janvier 2021 pour 1 000 employés.

## **3. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES**

### **3.1. Principes comptables**

#### **Principes de préparation des états financiers consolidés et référentiel comptable**

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2020 sont établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne et applicables à la date de clôture.

Les IFRS telles qu'adoptées par l'Union européenne diffèrent sur certains aspects des IFRS publiées par l'IASB. Néanmoins, le groupe s'est assuré que les informations financières pour les périodes présentées n'auraient pas été substantiellement différentes s'il avait appliqué les IFRS telles que publiées par l'IASB.

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 17 février 2021.

# Groupe Air France-KLM

## Évolution du référentiel comptable

### - Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2020

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

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

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

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

L'application de cet amendement est sans impact sur les comptes du Groupe et permet de maintenir la comptabilité de couverture des instruments indexés notamment sur Euribor et Libor US.

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

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

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

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

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

#### **Amendements à la norme IFRS 16 « Contrats de location »**

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

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

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

Ces amendements et cette interprétation n'ont pas généré d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2020.

# Groupe Air France-KLM

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

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

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021)

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

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

Les amendements à IFRS 9 et IAS 39 proposent principalement :

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

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

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

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022)

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

## **Amendements à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles »**

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022)

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

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

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022)

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

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

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

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

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

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022)

Ces amendements viennent uniformiser les pratiques en matière d'identification et d'évaluation des provisions pour contrats déficitaires, en particulier s'agissant des pertes à terminaison constatées sur les contrats conclus avec des clients comptabilisés en application d'IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients ».

# Groupe Air France-KLM

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

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

## **Amendement à la norme IFRS 9 « Instruments financiers »**

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022)

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

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

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

## **3.2. Utilisation d'estimations**

L'établissement des données financières consolidées, en conformité avec les IFRS, conduit la direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux données financières consolidées concernant les actifs et passifs à la date d'arrêt des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe sont décrites dans les notes suivantes :

- 3.6. Reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés
- 3.7. Programme de fidélisation Flying Blue
- 3.11. Instruments financiers
- 3.13. Immobilisations incorporelles
- 3.14. Immobilisations corporelles
- 3.15. Contrats de location
- 3.19. Avantages du personnel
- 3.20. Passifs et provisions de restitution pour avions loués
- 3.21. Autres provisions
- 3.24. Impôts courants et différés

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

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

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

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

# Groupe Air France-KLM

## 3.3. Méthodes de consolidation

### Filiales

Conformément à la norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés », les états financiers consolidés du groupe comprennent les comptes de toutes les entités que le groupe contrôle directement ou indirectement, quel que soit son niveau de participation dans les capitaux propres de ces entités. Les sociétés dans lesquelles le groupe exerce un contrôle sont consolidées par intégration globale. Une entité est contrôlée dès lors que le groupe détient le pouvoir sur cette entité, est exposé, ou a droit à des rendements variables du fait de son implication dans cette entité, et lorsqu'il a la capacité d'utiliser son pouvoir sur l'entité pour influencer sur le montant de ces rendements. La détermination du contrôle prend en compte l'existence de droits de vote potentiels s'ils sont substantifs, c'est-à-dire s'ils peuvent être exercés en temps utile lorsque les décisions sur les activités pertinentes de l'entité doivent être prises.

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

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

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

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

### Participations dans les co-entreprises et entreprises associées

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

Si le cas d'une activité conjointe (joint-operation) se présentait, le groupe comptabiliserait les actifs et passifs concernés proportionnellement à ses droits et obligations vis-à-vis de l'entité.

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

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

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

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

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

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

# Groupe Air France-KLM

## Opérations intra-groupe

Toutes les transactions ainsi que les actifs et passifs réciproques entre les sociétés consolidées par intégration globale sont éliminés. Il en est de même pour les résultats internes au groupe (dividendes, plus-values...). Les résultats des cessions internes réalisées avec les sociétés mises en équivalence sont éliminés dans la limite du pourcentage d'intérêt du groupe dans ces sociétés, seulement dans la mesure où ils ne sont pas représentatifs d'une perte de valeur.

## **3.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères**

### Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

- A l'exception des capitaux propres pour lesquels les cours historiques sont appliqués, les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la date de clôture.
- Les comptes de résultat et les tableaux de flux de trésorerie sont convertis sur la base des taux moyens de change de la période.
- L'écart de conversion en résultant est porté au poste "Ecart de conversion" inclus dans les capitaux propres.
- Les goodwill sont exprimés dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et sont convertis en euros au taux de clôture.

### Conversion des opérations en devises

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

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

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

Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit dans la note 3.11. « Instruments financiers ».

## **3.5. Regroupements d'entreprises**

### Regroupements d'entreprises réalisés après le 1<sup>er</sup> avril 2010

Les acquisitions de filiales réalisées à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010 sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises ». En application de cette norme, dans le cas de la première consolidation d'une entité, le groupe procède dans un délai n'excédant pas 12 mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs et passifs à leur juste valeur (à l'exception des actifs non courants classés comme actifs détenus en vue de la vente qui sont comptabilisés à la juste valeur moins les coûts de sortie).

Les goodwill qui correspondent, à la date d'acquisition, à la somme de la contrepartie transférée et des participations ne donnant pas le contrôle sous déduction du montant net comptabilisé (généralement à la juste valeur) au titre des actifs identifiables acquis et passifs repris font l'objet de tests de perte de valeur annuels, ainsi que ponctuels en cas d'évolution défavorable de certains indicateurs.

Les frais de transaction, autres que ceux liés à l'émission d'une dette ou de titres de capital, sont comptabilisés immédiatement en charges lorsqu'ils sont encourus.

Le groupe peut opter, acquisition par acquisition, pour la comptabilisation d'un goodwill dit « complet », c'est-à-dire que ce dernier est calculé en prenant en compte la juste valeur des participations ne donnant pas le contrôle en date de l'acquisition, et non pas uniquement leur quote-part dans la juste valeur des actifs et passifs de l'entité acquise.

# Groupe Air France-KLM

Si la différence entre la contrepartie transférée et la juste valeur nette des actifs et des passifs est négative, celle-ci est immédiatement comptabilisée en résultat.

Les paiements conditionnels ou compléments de prix sont comptabilisés en capitaux propres lorsque le paiement prévoit la livraison d'un nombre fixe d'actions de l'acquéreur selon les critères d'IAS 32. Dans les autres cas, ils sont comptabilisés en passifs liés à des regroupements d'entreprises. Les paiements conditionnels ou compléments de prix sont estimés à leur juste valeur en date d'acquisition. Cette évaluation initiale ne peut être ajustée ultérieurement en contrepartie du goodwill qu'en cas de nouvelles informations liées à des faits et circonstances existant à la date d'acquisition et dans la mesure où l'évaluation était encore présentée comme provisoire (délai d'évaluation limité à 12 mois). Tout ajustement ultérieur ne répondant pas à ces critères est comptabilisé en dette ou créance, en contrepartie du résultat du groupe.

Lors d'une acquisition par étape, la participation antérieurement détenue est réévaluée à la juste valeur à la date de prise de contrôle, et l'écart avec la valeur nette comptable est comptabilisé en résultat, de même que les éléments recyclables des autres éléments du résultat global relatifs à la participation antérieure.

## **Regroupements d'entreprises réalisés avant le 1<sup>er</sup> avril 2010**

Les acquisitions de filiales réalisées avant le 1er avril 2010 ont été comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3 (2004) « Regroupements d'entreprises ». En application de cette norme, dans le cas d'une première consolidation d'une entité, le groupe a procédé dans un délai n'ayant pas excédé 12 mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs, passifs et passifs éventuels à leur juste valeur.

Les goodwill ayant résulté de la différence entre le coût d'acquisition (incluant les éventuels instruments de capitaux propres émis par le groupe en échange du contrôle de l'entité acquise, et les autres coûts éventuellement attribuables au regroupement d'entreprises) et la quote-part des capitaux propres du groupe après évaluation à la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels acquis, ont fait l'objet de tests de perte de valeur annuels, ainsi que ponctuels en cas d'évolution défavorable de certains indicateurs.

Lorsque la différence entre le coût d'acquisition et la juste valeur nette des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables était négative, celle-ci était immédiatement comptabilisée en résultat.

## **3.6. Chiffre d'affaires**

### **Transport de passagers et de marchandises**

Pour les opérations aériennes qui correspondent au transport de passagers et de marchandises, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport, net des éventuelles remises accordées. Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes, des commissions versées aux intermédiaires (e.g. compagnies de cartes de crédit et agences de voyage) et des frais de réservation.

En conséquence, à leur date d'émission, les titres de transport tant sur le passage que sur le fret sont comptabilisés en « Titres de transport émis et non utilisés ». La recette relative à ces titres de transport émis qui se révéleront non utilisés est comptabilisée en chiffre d'affaires à la date de transport initialement prévue. Cette recette est calculée par application d'un taux statistique sur les titres de transports émis et non utilisés. Ce taux est régulièrement mis à jour.

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

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

# Groupe Air France-KLM

Les taxes passagers établies sur les ventes de billets sont collectées par le groupe et reversées aux autorités aéroportuaires. Les taxes sont comptabilisées comme un passif jusqu'au reversement à l'autorité aéroportuaire appropriée selon les conditions d'exigibilité (lors de l'émission du billet ou du transport).

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

## Maintenance

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

### - **Ventes de contrat de maintenance et de support (Contrats à l'heure de vol)**

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

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

Le chiffre d'affaires est comptabilisé : (i) si le degré d'avancement peut être évalué de façon fiable ; et (ii) si les coûts encourus et les coûts pour achever le contrat peuvent être évalués de façon fiable.

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

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

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

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

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

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

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

### - **Achats pour le compte de tiers**

Le groupe achète également des équipements pour le compte de tiers. Dans cette situation, la méthode de reconnaissance du revenu est la suivante :

- Lorsque le groupe sert d'intermédiaire entre ses fournisseurs et ses clients finaux, le groupe agit en tant qu'agent et constate alors la marge qui résulte de cette opération en chiffre d'affaires.
- Lorsque le groupe met en place des accords de « Sale & Lease back », le groupe constate un produit de cession ainsi qu'une valeur nette comptable.

# Groupe Air France-KLM

## 3.7. Programme de fidélisation

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

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

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

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

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

## 3.8. Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles

Le groupe considère qu'il est pertinent, pour la compréhension de sa performance financière, de présenter dans son compte de résultat un solde intermédiaire au sein du « résultat des activités opérationnelles ». Ce solde, appelé « résultat d'exploitation courant », exclut les éléments inhabituels définis par la recommandation n°2013-03 de l'ANC comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et/ou leur montant.

Ces éléments sont les suivants :

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

## 3.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière

**EBITDA** (*Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization*) : en excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie ("Amortissements, dépréciations et provisions"), l'EBITDA correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie générée par les opérations courantes du groupe. Il est ainsi communément utilisé pour le calcul des ratios financiers de couverture et ratios de valorisation de l'entreprise.

**Cash flow libre d'exploitation** : il correspond au flux net de trésorerie provenant de l'exploitation net des investissements corporels et incorporels auquel s'ajoutent les produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles. Il n'inclut pas la trésorerie générée par les autres opérations d'investissements, en particulier financières et les flux d'exploitation relatifs aux activités non poursuivies.

**Cash flow libre d'exploitation ajusté** : il correspond au cash-flow libre d'exploitation net du paiement des dettes de location.

# Groupe Air France-KLM

## 3.10. Résultat par action

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

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

## 3.11. Instruments financiers

### Evaluation des créances clients et actifs financiers non courants

Les créances clients, prêts et autres actifs financiers non courants sont considérés comme des actifs émis par l'entreprise et sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Postérieurement à la comptabilisation initiale, ils sont évalués au coût amorti. Ils font, par ailleurs, l'objet d'une dépréciation sur la base de la perte attendue.

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

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

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

### Titres de participation des sociétés non consolidées et autres titres immobilisés

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

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

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

### Instruments dérivés

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

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

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

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

# Groupe Air France-KLM

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

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

Ces instruments dérivés sont enregistrés au bilan à leur juste valeur ajustée de la valeur marché du risque de crédit du groupe (DVA) et du risque de crédit de sa contrepartie (CVA). Le calcul du risque de crédit suit un modèle usuel s'appuyant sur des probabilités de défaut issues des CDS des contreparties.

Le mode de comptabilisation des variations de juste valeur dépend de la classification des instruments dérivés. Trois classifications différentes existent :

## - Couverture de juste valeur

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

## - Couverture de flux futurs

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

## - Dérivés de transaction

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

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

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

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

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

## Emprunts obligataires convertibles

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

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

# Groupe Air France-KLM

## Actifs financiers, trésorerie et équivalents de trésorerie

### - Actifs de transaction (à la juste valeur par compte de résultat)

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

### - Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

## Dettes financières

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

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

## Hierarchie des actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur

Le tableau présentant les actifs et passifs financiers par catégorie de valorisation (voir note 36.4) répond aux exigences d'IFRS 7 amendée « Instruments financiers : informations à fournir ». Les justes valeurs à fournir sont classées selon une hiérarchie reflétant la nature des données de marché utilisées pour réaliser les évaluations.

Cette hiérarchie prévoit trois niveaux de juste valeur :

**Niveau 1** : juste valeur calculée à partir de cours/prix cotés sur un marché actif pour des instruments identiques,

**Niveau 2** : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation s'appuyant sur des données observables telles que des prix d'actifs ou de passifs similaires ou des paramètres cotés sur un marché actif,

**Niveau 3** : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation reposant pour tout ou partie sur des données non observables telles que des prix sur un marché inactif ou la valorisation sur la base de multiples pour les titres non cotés.

## 3.12. Goodwill

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

Pour les acquisitions ayant eu lieu avant le 1<sup>er</sup> avril 2004, le goodwill est maintenu à son coût présumé qui représente le montant comptabilisé selon les principes comptables français. Le classement et le traitement comptable des regroupements d'entreprises qui ont eu lieu avant le 1<sup>er</sup> avril 2004 n'ont pas été modifiés à l'occasion de l'adoption des normes internationales au 1<sup>er</sup> avril 2004, conformément à la norme IFRS 1 « Première adoption des IFRS ».

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

Il n'est pas amorti et fait l'objet d'un test de perte de valeur annuel ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause celle-ci. Les pertes de valeur enregistrées, comme décrit dans la note 3.16, ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

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

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

# Groupe Air France-KLM

## 3.13. Immobilisations incorporelles

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

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

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

Les marques KLM et Transavia ainsi que des slots (créneaux de décollage/atterrissage) acquis par le groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM sont des immobilisations incorporelles identifiables dont la durée d'utilité est indéfinie. Elles ne sont pas amorties mais font l'objet, tous les ans, de tests de perte de valeur ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Le cas échéant, une perte de valeur est enregistrée, comme décrit dans la note 3.16.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (Emission Trading Scheme), comme décrit dans la note 3.22 et le paragraphe « Risques crédit carbone » en note 36.2.4. A ce titre, le groupe doit acheter des quotas de CO2 afin de compenser ses émissions. Le groupe comptabilise les quotas de CO2 en immobilisations incorporelles. Ces immobilisations sont non amortissables.

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

Logiciels	1 à 5 ans
Licences	Durée du contrat
Développements informatiques	Jusqu'à 20 ans <sup>(*)</sup>

<sup>(\*)</sup> Les développements informatiques sont amortis sur la même durée d'utilité que celle du logiciel sous-jacent. Dans certains cas, ils peuvent être amortis sur une durée plus longue. Cette durée devra faire l'objet d'une documentation.

## 3.14. Immobilisations corporelles

### Principes applicables

Les immobilisations corporelles sont inscrites au coût d'acquisition ou de fabrication, diminué des amortissements cumulés et le cas échéant des pertes de valeur.

Conformément à la norme IAS 23, les intérêts financiers des emprunts contractés pour financer les investissements, pendant la période précédant leur mise en exploitation, sont partie intégrante du coût. Dans la mesure où les acomptes sur investissements ne sont pas financés par des emprunts spécifiques, le groupe retient le taux moyen d'intérêts des emprunts non affectés en cours à la clôture de l'exercice considéré.

Les coûts d'entretien sont comptabilisés en charges de la période à l'exception de ceux qui prolongent la durée d'utilisation ou augmentent la valeur du bien concerné qui sont alors immobilisés (grand entretien sur les cellules et moteurs des avions ainsi que les pièces à durée de vie limitée).

### Immobilisations aéronautiques

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

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

# Groupe Air France-KLM

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

Les potentiels cellules et moteurs des avions ainsi que les pièces à durée de vie limitée sont isolés du coût d'acquisition des appareils. Ils constituent des composants distincts et sont amortis sur la durée courant jusqu'à l'événement suivant de grand entretien prévu.

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

## Autres immobilisations corporelles

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

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

## 3.15. Contrats de location

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

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

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

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

Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif, comme une immobilisation, conformément à la norme IAS 16.

## Evaluation du droit d'utilisation des actifs

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

- le montant initial de la dette auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au loueur, nets le cas échéant, des avantages reçus du bailleur ;
- le cas échéant, les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat. Il s'agit des coûts marginaux qui n'auraient pas été engagés si le contrat n'avait pas été conclu ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat. A la date de comptabilisation initiale du droit d'utilisation, le preneur ajoute à ces coûts, le montant actualisé de la dépense de remise en état et / ou de démantèlement en contrepartie d'un passif ou d'une provision de restitution tel que décrit en note 3.20. Ces coûts incluent notamment les obligations de maintenance au titre des moteurs et des cellules des avions.

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

## Evaluation de la dette de loyer

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

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

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

## Groupe Air France-KLM

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

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

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

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

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

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

### Typologie des contrats de location capitalisés

#### - Contrats de location « Avion »

Pour les contrats de location des avions remplissant les critères de capitalisation définis par la norme IFRS 16, la durée de location correspond à la période non résiliable de chaque contrat sauf si le groupe est raisonnablement certain d'exercer les options de renouvellement prévues contractuellement. Ceci peut être le cas, par exemple, si des travaux importants d'aménagement des cabines ont été effectués alors que la durée résiduelle de location est significativement plus faible que la durée d'amortissement des aménagements des cabines. Le traitement comptable des obligations de maintenance des avions loués est décrit dans la note 3.20.

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

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

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

#### - Contrats de location « Biens immobiliers »

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

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

# Groupe Air France-KLM

## - Contrats de location « Autres actifs »

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

### Typologie des contrats de location non capitalisés

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

#### - Contrats de location de courte durée

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

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

#### - Contrats de location portant sur des actifs de faible valeur

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

### Opérations de cession-bail

Le groupe qualifie d'opérations de cession-bail, les opérations qui donnent lieu à une vente au sens de la norme IFRS 15. En particulier, une opération sera considérée comme une vente s'il n'y a pas d'option de rachat du bien à l'issue de la période de location.

#### - Opération considérée comme une vente

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

#### - Opération non considérée comme une vente

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

## 3.16. Test de valeur d'actif

Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », l'ensemble des immobilisations corporelles, incorporelles, le droit d'utilisation et les goodwill font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur, et au minimum une fois par an au 30 septembre pour les goodwill et les actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

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

## Groupe Air France-KLM

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

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

### 3.17. Stocks

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

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

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

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

### 3.18. Actions propres

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

### 3.19. Avantages du personnel

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

Le groupe reconnaît en autres éléments du résultat global la totalité des gains et des pertes actuariels sur les régimes postérieurs à l'emploi, l'écart entre le rendement réel et le rendement attendu des actifs de régime ainsi que l'incidence de tout plafonnement d'actif.

Lorsqu'un plan de retraite à prestations définies est transformé en plan de retraite à cotisations définies ou fermé, les sommes enregistrées en autres éléments du résultat global seront reclassées en autres réserves.

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

Le groupe comptabilise l'ensemble de ses charges de retraite (à cotisations définies et à prestations définies) en résultat d'exploitation courant (frais de personnel).

#### - Particularités concernant les surplus des fonds de pension

Les plans de retraite néerlandais doivent généralement faire l'objet d'une couverture de financement minimale (*Minimum Funding Requirements* « MFR ») pouvant générer des surplus de fonds de pension.

Ces surplus de fonds de pension constitués par le sous-groupe KLM sont reconnus au bilan conformément à l'interprétation IFRIC 14 (IAS 19 « Limitation de l'actif au titre de prestations définies, obligations de financement et leur interaction »).

# Groupe Air France-KLM

## 3.20. Passifs et provisions de restitution pour avions loués

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

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

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

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

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

## 3.21. Autres provisions

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

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

## 3.22. Droit d'émission de gaz à effet de serre

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, les compagnies aériennes européennes sont entrées dans le périmètre des sociétés soumises aux quotas d'émission de CO<sub>2</sub>.

En l'absence de normes IFRS ou d'interprétations relatives à la comptabilisation des droits d'émission de gaz à effet de serre, le groupe a retenu le traitement comptable dit de « l'approche nette ».

Selon cette approche, les quotas sont comptabilisés en immobilisations incorporelles de la façon suivante :

- les quotas attribués gratuitement par l'Etat sont valorisés pour une valeur nulle et,
- les quotas achetés sur le marché sont comptabilisés à leur prix d'acquisition.

Ces immobilisations incorporelles ne sont pas amortissables.

L'insuffisance de quotas alloués pour couvrir les émissions réelles fait l'objet d'une provision. Cette provision est évaluée au coût d'acquisition à hauteur des droits acquis et pour la partie non couverte par des achats de quotas, par référence au prix de marché lors de chaque arrêté.

Au moment de la restitution à l'Etat des quotas correspondant aux émissions réelles, la provision est soldée en contrepartie des immobilisations incorporelles restituées.

# Groupe Air France-KLM

## 3.23. Frais d'augmentation de capital

Les frais d'augmentation de capital sont imputés sur les primes d'émission.

## 3.24. Impôts courants et différés

Le groupe comptabilise les impôts différés selon la méthode du report variable pour l'ensemble des différences temporelles existantes entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et des passifs du bilan, sauf exceptions prévues par IAS 12 « Impôts sur le résultat ».

Les taux d'impôt retenus sont ceux votés ou quasi adoptés à la date de clôture de l'exercice.

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

Les actifs d'impôts différés relatifs aux différences temporelles et aux reports déficitaires ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur déterminé avec suffisamment de précision sera dégagé au niveau de l'entité fiscale.

Les actifs d'impôts différés liés aux déficits fiscaux sont activés au regard des perspectives de recouvrabilité découlant des budgets et plans à moyen terme élaborés par le groupe. Les hypothèses utilisées sont identiques à celles retenues pour les tests de valeur des actifs (voir note 3.16).

Un passif d'impôt différé est également comptabilisé sur les réserves non distribuées des entités mises en équivalence.

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

### **Comptabilisation de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises**

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

## 3.25. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées

Les actifs ou groupes d'actifs détenus en vue de la vente, satisfont aux critères d'une telle classification si leur valeur comptable est principalement recouvrée par une vente plutôt que par leur utilisation continue.

Cette condition est considérée comme remplie lorsque la vente est hautement probable et que l'actif (ou le groupe d'actifs détenus en vue de la vente) est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel. La Direction doit s'être engagée sur un plan de vente, dont on s'attend à ce qu'il soit réalisé dans un délai de 12 mois à compter de la date où l'actif ou groupe d'actifs a été qualifié d'actif détenu en vue de la vente.

Le groupe évalue à chaque date d'arrêt s'il est engagé dans un processus de sortie d'actif ou d'activité, et le cas échéant, présente ces derniers en « actifs détenus en vue de la vente ».

Les éventuelles dettes liées à ces actifs sont également présentées sur une ligne distincte au passif du bilan.

Les actifs non courants ou groupes d'actifs détenus en vue de la vente sont évalués au plus faible de leur valeur comptable et de leur juste valeur diminuée des coûts de sortie. A compter de la date d'une telle classification, l'actif cesse d'être amorti.

Les résultats des activités abandonnées sont présentés, au compte de résultat, distinctement du résultat des activités poursuivies.

# Groupe Air France-KLM

## 4. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2020

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 31 décembre 2020.

- Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2019

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 31 décembre 2019.

## 5. INFORMATIONS SECTORIELLES

### Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

**Réseau** : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les commissions versées par les partenaires de l'alliance SkyTeam, les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information.

Les opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs et aux transports de marchandises effectués pour le groupe par des compagnies aériennes tierces.

**Maintenance** : Les revenus externes proviennent des services de maintenance fournis à d'autres compagnies aériennes et clients dans le monde.

**Transavia** : Les revenus de ce secteur proviennent de l'activité de transport « low cost » de passagers réalisée par Transavia.

**Autres** : Les revenus de ce secteur proviennent de diverses prestations fournies par le groupe, non couvertes par les quatre autres secteurs précités.

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

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

# Groupe Air France-KLM

## Information par secteur géographique

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

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

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

Seul le chiffre d'affaires par secteur d'activité est affecté par zone géographique de ventes.

- **Activité par zone de destination**

Les activités du groupe par zones de destination sont ventilées en sept secteurs géographiques :

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

# Groupe Air France-KLM

## 5.1. Informations par secteur d'activité

- Période close au 31 décembre 2020

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	9 234	2 858	606	157	-	12 855
Chiffre d'affaires intersecteurs	(28)	(1 610)	-	(129)	-	(1 767)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>9 206</b>	<b>1 248</b>	<b>606</b>	<b>28</b>	<b>-</b>	<b>11 088</b>
EBITDA	(1 678)	26	(77)	40	-	(1 689)
Résultat d'exploitation courant	(3 722)	(543)	(299)	16	-	(4 548)
Résultat des activités opérationnelles	(5 043)	(678)	(303)	24	-	(6 000)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	(58)	-	(58)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(928)	(928)
Impôts	-	-	-	-	(97)	(97)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(5 043)</b>	<b>(678)</b>	<b>(303)</b>	<b>(34)</b>	<b>(1 025)</b>	<b>(7 083)</b>
Amortissements de l'exercice	(2 087)	(408)	(219)	(22)	-	(2 736)
Autres éléments non monétaires	558	126	5	(163)	(15)	511
<b>Total actifs</b>	<b>15 641</b>	<b>3 963</b>	<b>1 615</b>	<b>202</b>	<b>8 790</b>	<b>30 211</b>
Passifs sectoriels	7 988	1 984	918	28	5 957	16 875
Dettes financières, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	13 336	13 336
<b>Total passifs</b>	<b>7 988</b>	<b>1 984</b>	<b>918</b>	<b>28</b>	<b>19 293</b>	<b>30 211</b>
Investissements corporels et incorporels	1 826	224	57	(7)	-	2 099

Les actifs non répartis d'un montant de 8,8 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 6,4 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 0,2 milliard d'euros, les immobilisations financières pour 1,2 milliards d'euros, les impôts différés pour 0,3 milliard d'euros, les impôts et taxes pour 0,4 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,3 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 5,9 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraite pour 2,1 milliards d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 2,5 milliards d'euros, autres provisions pour 0,8 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,5 milliard d'euros.

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

# Groupe Air France-KLM

- Période close au 31 décembre 2019

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	23 315	4 616	1 747	251	-	29 929
Chiffre d'affaires intersecteurs	(43)	(2 478)	(3)	(217)	-	(2 741)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>23 272</b>	<b>2 138</b>	<b>1 744</b>	<b>34</b>	-	<b>27 188</b>
EBITDA	3 130	606	362	30	-	4 128
Résultat d'exploitation courant	749	260	131	1	-	1 141
Résultat des activités opérationnelles	655	220	130	5	-	1 010
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	3	-	20	-	23
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(664)	(664)
Impôts	-	-	-	-	(76)	(76)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>655</b>	<b>223</b>	<b>130</b>	<b>25</b>	<b>(740)</b>	<b>293</b>
Amortissements de l'exercice	(2 359)	(326)	(230)	(26)	-	(2 941)
Autres éléments non monétaires	179	43	10	18	(12)	238
<b>Total actifs</b>	<b>16 679</b>	<b>3 936</b>	<b>1 661</b>	<b>1 996</b>	<b>6 463</b>	<b>30 735</b>
Passifs sectoriels	10 106	1 857	1 061	209	3 965	17 198
Dettes financières, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	13 537	13 537
<b>Total passifs</b>	<b>10 106</b>	<b>1 857</b>	<b>1 061</b>	<b>209</b>	<b>17 502</b>	<b>30 735</b>
<b>Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)</b>	<b>2 761</b>	<b>432</b>	<b>177</b>	<b>2</b>	-	<b>3 372</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 6,5 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 3,7 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 0,4 milliard d'euros, les immobilisations financières pour 1,1 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,5 milliard d'euros, les impôts et taxes pour 0,2 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,5 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 4 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraite pour 2,3 milliards d'euros, une partie des autres provisions pour 0,2 milliard d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,2 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,3 milliard d'euros.

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

# Groupe Air France-KLM

## 5.2. Informations par secteur géographique

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

- Période close au 31 décembre 2020

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Transport	2 381	983	2 010	538	305	810	989	554	8 570
Autres recettes	184	60	147	45	23	86	50	41	636
<b>Total Réseau</b>	<b>2 565</b>	<b>1 043</b>	<b>2 157</b>	<b>583</b>	<b>328</b>	<b>896</b>	<b>1 039</b>	<b>595</b>	<b>9 206</b>
Transport	165	363	50	3	1	1	2	1	586
Autres recettes	(1)	(1)	1	-	-	3	5	13	20
<b>Total Transavia</b>	<b>164</b>	<b>362</b>	<b>51</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>606</b>
Maintenance	605	562	24	-	-	3	54	-	1 248
Autres	7	21	-	-	-	-	-	-	28
<b>Total</b>	<b>3 341</b>	<b>1 988</b>	<b>2 232</b>	<b>586</b>	<b>329</b>	<b>903</b>	<b>1 100</b>	<b>609</b>	<b>11 088</b>

- Période close au 31 décembre 2019

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Transport	6 407	2 516	4 751	1 111	567	2 134	3 417	1 348	22 251
Autres recettes	389	152	169	65	20	128	52	46	1 021
<b>Total Réseau</b>	<b>6 796</b>	<b>2 668</b>	<b>4 920</b>	<b>1 176</b>	<b>587</b>	<b>2 262</b>	<b>3 469</b>	<b>1 394</b>	<b>23 272</b>
Transport	511	1 020	187	13	5	5	9	4	1 754
Autres recettes	(12)	(10)	(3)	-	-	-	8	7	(10)
<b>Total Transavia</b>	<b>499</b>	<b>1 010</b>	<b>184</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>1 744</b>
Maintenance	1 214	796	24	-	-	3	101	-	2 138
Autres	8	26	-	-	-	-	-	-	34
<b>Total</b>	<b>8 517</b>	<b>4 500</b>	<b>5 128</b>	<b>1 189</b>	<b>592</b>	<b>2 270</b>	<b>3 587</b>	<b>1 405</b>	<b>27 188</b>

# Groupe Air France-KLM

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

- Période close au 31 décembre 2020

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Réseau	662	1 503	880	1 381	1 674	1 040	1 430	8 570
Transavia	8	552	-	26	-	-	-	586
<b>Total Transport</b>	<b>670</b>	<b>2 055</b>	<b>880</b>	<b>1 407</b>	<b>1 674</b>	<b>1 040</b>	<b>1 430</b>	<b>9 156</b>

- Période close au 31 décembre 2019

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Réseau	1 700	4 963	1 668	2 900	4 859	2 182	3 979	22 251
Transavia	23	1 602	-	129	-	-	-	1 754
<b>Total Transport</b>	<b>1 723</b>	<b>6 565</b>	<b>1 668</b>	<b>3 029</b>	<b>4 859</b>	<b>2 182</b>	<b>3 979</b>	<b>24 005</b>

## 6. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
Carburant avions	2 392	5 511
Affrètements aéronautiques	253	525
Redevances aéronautiques	969	1 933
Commissariat	294	822
Achat d'assistance en escale	833	1 715
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 618	2 628
Frais commerciaux et de distribution	346	1 029
Autres frais	1 275	1 730
<b>Total</b>	<b>7 980</b>	<b>15 893</b>
<i>Hors carburant</i>	5 588	10 382

Une partie des charges externes (notamment les coûts de carburant avions, achats et consommations d'entretien aéronautique) est soumise à la variation du cours du dollar US. Les couvertures associées sont présentées en note 9.

# Groupe Air France-KLM

## 7. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
Salaires et traitements	4 660	5 585
Autres charges sociales	846	1 118
Charges de retraite à cotisations définies	547	707
Charges de retraite à prestations définies	301	281
Coûts du personnel intérimaire	83	253
Charge d'intéressement et charges relatives aux paiements fondés sur des actions	(8)	131
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable	(1 049)	-
Autres	(80)	64
<b>Total</b>	<b>5 300</b>	<b>8 139</b>

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

Suite aux impacts de la crise sanitaire de la Covid-19, les principales filiales du Groupe Air France ont mis en œuvre des mesures d'activité partielle, avec le soutien de l'Etat Français, pour leurs salariés, à partir du 23 mars 2020. L'impact de cette mesure s'élève à 999 millions d'euros, incluant 924 millions d'euros comptabilisés dans les lignes « Salaires et traitements » et « Autres charges sociales » et 75 millions d'euros comptabilisés dans la ligne « Autres » correspondant à l'aide liée au chômage partiel pour le mois de décembre qui n'a pas encore été intégrée à la paie et par conséquent, à la ligne « Salaires et traitements ».

La ligne « Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW) » correspond à la compensation reçue de l'Etat Néerlandais par le groupe KLM pour les charges de personnel pendant la période du 1er mars jusqu'au 31 décembre 2020. Cette compensation s'élève à 1 049 millions d'euros.

### Effectifs moyens de la période

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Pilotes	8 641	8 512
Personnel navigant commercial	21 871	22 465
Personnel au sol	50 714	52 119
Personnel intérimaire	941	3 042
<b>Total*</b>	<b>82 167</b>	<b>86 138</b>

\*Hors effet de l'activité partielle sur 2020.

# Groupe Air France-KLM

## 8. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	187	151
Immobilisations aéronautiques	1 167	1 238
Autres immobilisations corporelles	197	199
Droits d'utilisation	1 185	1 353
	<b>2 736</b>	<b>2 941</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	27	18
Créances	118	16
Provisions	(22)	12
	<b>123</b>	<b>46</b>
<b>Total</b>	<b>2 859</b>	<b>2 987</b>

Les variations d'amortissements des immobilisations sont présentées dans les notes 15, 17, et celles sur les droits d'utilisation en note 19.

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

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la note 29.

## 9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
Production capitalisée	610	1 122
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(7)	(49)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	79	64
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(32)	(54)
Autres	(10)	42
<b>Total</b>	<b>640</b>	<b>1 125</b>

## 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
Charges de restructuration	(822)	(36)
Dépréciation de flottes	(672)	(126)
Dépréciation d'immobilisations incorporelles	(8)	
Modification des plans de retraite	-	(11)
Autres cessions d'actifs	11	6
Autres	(2)	14
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(1 493)</b>	<b>(153)</b>

# Groupe Air France-KLM

- **Période close au 31 décembre 2020**

## Charges de restructuration

Au 31 décembre 2020, ce poste comprend principalement (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période et 29. Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions) :

- une charge, nette de la reprise de provision retraites du personnel au sol de KLM, liée aux plans de départ volontaire de KLM s'élevant à (175) millions d'euros et une provision pour restructuration de (16) millions d'euros pour le personnel au sol de KLM,
- une charge liée à divers plans de départs volontaires et de restructuration, s'élevant à (14) millions d'euros pour les filiales du groupe KLM,
- une charge nette relative au projet de rupture conventionnelle collective relative aux pilotes et au personnel navigant commercial Air France, une charge relative au plan de départ volontaire du personnel au sol Air France et au plan de départ (« PDV-PSE ») du personnel HOP ! pour un montant total de (584) millions d'euros,
- une provision relative au plan de départ volontaire de la force de vente à l'international Air France-KLM pour (33) millions d'euros.

Les impacts sur les provisions retraites en lien avec ses restructurations sont détaillés en note 28. Provisions retraites.

## Dépréciations de flottes

Au 31 décembre 2020, ce poste correspond à l'impact de l'arrêt de l'exploitation des A380, des A340, des B747 et de la flotte CRJ par le groupe Air France-KLM faisant suite à la baisse drastique d'activité liée à la Covid-19 (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

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

L'arrêt définitif de l'exploitation des neuf A380 annoncé le 20 mai 2020 et initialement prévu pour la fin de l'année 2022, a été avancé à 2020. L'impact est de (553) millions d'euros au 31 décembre 2020.

Au 31 décembre 2020, cinq avions A380 sont toujours en pleine propriété et quatre en location.

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

Une dépréciation de 19 millions d'euros a été comptabilisée afin de porter huit B747 à leur valeur de marché estimée.

- **Impact de sortie des A340 de la flotte d'Air France**

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

Au 31 décembre 2020, un A340 est toujours en pleine propriété.

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

Cette ligne comprend l'impact de la sortie anticipée des 25 CRJ de la flotte de HOP ! pour (26) millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévue pour 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation.

- **Période close au 31 décembre 2019**

## Charges de restructuration

Au 31 décembre 2019, ce poste comprend principalement une nouvelle provision relative à un plan de départ volontaire du personnel au sol d'Air France.

# Groupe Air France-KLM

## Dépréciation de flottes

Ce poste correspond à l'impact de la sortie anticipée des A380 de la flotte d'Air France pour un montant de 126 millions d'euros au titre de l'exercice. Le groupe a assimilé cette opération non récurrente significative à des cessions d'actifs et à une restructuration des activités opérationnelles. Il inclut :

- La différence entre le plan d'amortissements initial, soit une exploitation normale attendue pour ce type d'avion de 20 ans, et les amortissements accélérés suite à la sortie anticipée, soit un montant de 52 millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions converge vers la valeur estimée de réalisation.
- La dépréciation d'actifs dédiés à cette flotte pour 74 millions d'euros (incluant notamment des études sur aménagement, des pénalités de contrat, pièces détachées).

## Modification des plans de retraite

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

# Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
Produits des valeurs mobilières de placement	(7)	2
Autres produits financiers	26	47
<b>Produits financiers</b>	<b>19</b>	<b>49</b>
Intérêts sur dettes financières	(186)	(132)
Intérêts sur dettes de loyers	(252)	(276)
Intérêts intercalaires capitalisés	23	23
Autres éléments non monétaires	(73)	(43)
Autres charges financières	(8)	(14)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(496)</b>	<b>(442)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(477)</b>	<b>(393)</b>
Résultat de change	300	(80)
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat	(561)	33
Dotation nette aux provisions	(17)	(5)
Désactualisation des provisions	(165)	(212)
Autres	(6)	(7)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(451)</b>	<b>(271)</b>
<b>Total</b>	<b>(928)</b>	<b>(664)</b>

### *Coût de l'endettement financier net*

Les produits financiers sont principalement constitués des produits d'intérêts des actifs financiers reconnus au taux d'intérêt effectif.

### *Résultat de change*

Au 31 décembre 2020, le résultat de change inclut principalement un gain de change latent de 302 millions d'euros composé d'un gain de 277 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US et d'un gain de 42 millions d'euros principalement au titre de la dette dollar US (28 millions d'euros) et en yen japonais (29 millions d'euros).

Au 31 décembre 2019, le résultat de change inclut principalement une perte de change de 82 millions d'euros composée d'une perte de 42 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US et d'une perte de 36 millions d'euros principalement au titre de la dette dollar US (15 millions d'euros) et en yen japonais (26 millions d'euros).

### *Instruments financiers et variation de juste valeur des titres couverts*

Suite à la baisse significative de la consommation de carburant pour l'année 2020 et attendue pour le début de l'année 2021, cette ligne inclut l'impact de la sur-couverture pour un montant de (595) millions d'euros, dont (357) millions d'euros pour le Groupe Air France et (238) millions d'euros pour le Groupe KLM, recyclés en compte de résultat. Au 31 décembre 2020, (589) millions d'euros ont été réalisés et (6) millions d'euros se rapportent à la période janvier-mars 2021.

Au 31 décembre 2019, ce poste comprend principalement un gain dû à la variation de juste valeur des actions Amadeus après couverture pour un montant de 42 millions d'euros et un gain sur la valeur temps non alignée des options dissymétriques à barrière pour un montant de 4 millions d'euros.

# Groupe Air France-KLM

## Désactualisation des provisions

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions long terme s'élève à 4,5% en 2020 contre 6,0% en 2019 (voir note 3.20. Passifs et provisions de restitution pour avions loués).

## Autres

Au 31 décembre 2020, cette ligne inclut principalement les primes payées sur le remboursement anticipé d'une partie des obligataires à échéance 2021 et 2022. Le montant total des primes s'élève à 22 millions d'euros (voir note 2).

## 12. IMPÔTS

### 12.1. Charge d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>70</b>	<b>(97)</b>
Variation des différences temporaires	233	(44)
Impact de la CVAE	3	3
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	(403)	62
<b>(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies</b>	<b>(167)</b>	<b>21</b>
<b>Total</b>	<b>(97)</b>	<b>(76)</b>

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

- **Groupe fiscal français**

En France, le taux d'impôt sur les sociétés est à 32.02% en 2020. La loi de Finances 2018 prévoit une baisse du taux d'impôt progressive sur les sociétés à 25.83% en 2022. Les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année existe à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Dans le contexte actuel et en cohérence avec la visibilité opérationnelle du groupe, l'horizon de recouvrabilité des impôts différés actifs sur pertes fiscales a été revu à 5 ans contre 7 ans pour les exercices précédents.

Avec la crise de la Covid-19 actuelle, les perspectives de récupération de ces déficits sur les cinq prochaines années ont été revues à la baisse, générant un abattement de 408 millions d'impôts différés actifs pour pertes fiscales par rapport à la position d'ouverture de l'exercice 2020. De plus, un montant de 1 375 millions d'euros d'impôts différés actifs sur pertes fiscales n'a pas été reconnu pour la période close le 31 décembre 2020.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt est de 25% en 2020 et il avait été décidé que le taux d'impôt des entreprises néerlandaises serait réduit à 21,7% en 2021. Faisant suite à la crise de la Covid-19, le gouvernement néerlandais a annoncé que le taux d'impôt resterait à 25% à l'avenir et que les déficits fiscaux seraient reportables indéfiniment. En vertu de la loi sur l'impôt sur le revenu aux Pays-Bas, la période maximale d'utilisation future des pertes fiscales reportées est actuellement de six ans. À partir du 1er janvier 2022, cette période est susceptible de devenir indéfinie pour les pertes fiscales.

Toutefois, le montant des déficits fiscaux imputables chaque année est limité à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Le Parlement néerlandais n'a pas encore formalisé ces changements dans la loi fiscale néerlandaise.

## Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2020, le groupe fiscal néerlandais a reconnu des impôts différés actifs sur pertes fiscales pour un montant de 10 millions d'euros, correspondant à des intérêts déductibles reportables indéfiniment. Les impôts différés actifs sur pertes fiscales excluant ces intérêts s'élevaient à 352 millions au 31 décembre 2020. KLM a utilisé l'option de carry back pour 2019 pour un montant de 82 millions d'euros. Les 270 millions d'euros résiduels n'ont pas été reconnus.

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

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
Coupons sur titres subordonnés	8	8
OCEANE	-	(19)
Eléments recyclables du résultat global	(10)	(115)
Eléments non recyclables du résultat global	79	(68)
Instruments de capitaux propres	6	3
Retraites	73	(71)
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>(194)</b>

### 12.3. Taux effectif d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
Résultat avant impôt	(6 928)	346
Taux d'impôt applicable en France	32,02%	34,43%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	2 218	(119)
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(137)	57
Eléments non déductibles ou non imposables	(40)	(10)
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	(2 133)	(3)
Impact du changement de taux d'impôt	-	6
Impact de la CVAE	(10)	(9)
Autres	5	2
<b>Impôt</b>	<b>(97)</b>	<b>(76)</b>
Taux d'impôt réel	-1,4%	22,0%

Le taux d'impôt en vigueur en France à échéance 2020 s'élève à 32,02%.

L'impôt différé a été calculé sur la base d'une baisse progressive du taux d'impôt sur les sociétés à 25,83%, applicable au groupe fiscal français en 2022, en fonction de l'échéancier de reversement et du taux d'impôt applicable à chacune des échéances.

Le taux d'impôt en vigueur aux Pays-Bas est de 25%.

# Groupe Air France-KLM

## 12.4. Variations des impôts différés au cours de la période

<i>En millions d'euros</i>	<b>1er janvier 2020</b>	<b>Montants reconnus en résultat</b>	<b>Montants reconnus en autres éléments du résultat global</b>	<b>Montants reconnus en capitaux propre</b>	<b>Reclassement et autres</b>	<b>31 décembre 2020</b>
Immobilisations aéronautiques	(1 091)	215	-	-	(72)	(948)
Droits d'utilisation	(883)	165	-	-	(85)	(803)
Actifs de retraite	(92)	(66)	66	-	92	-
Dettes financières	627	(20)	-	8	(9)	606
Dettes de loyers	757	(200)	(34)	-	74	597
Titres de transport émis non utilisés	160	(17)	-	-	-	143
Débiteurs et créditeurs divers	(14)	(45)	56	-	44	41
Provisions	318	87	7	-	127	539
Autres	(103)	117	(26)	-	(210)	(222)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	702	(403)	-	-	8	307
<b>Impôts différés actif / (passif) nets</b>	<b>381</b>	<b>(167)</b>	<b>69</b>	<b>8</b>	<b>(31)</b>	<b>260</b>

<i>En millions d'euros</i>	<b>1er janvier 2019</b>	<b>Montants reconnus en résultat</b>	<b>Montants reconnus en autres éléments du résultat global</b>	<b>Montants reconnus en capitaux propre</b>	<b>Reclassement et autres</b>	<b>31 décembre 2019</b>
Immobilisations aéronautiques	(1 208)	119	-	-	(2)	(1 091)
Droits d'utilisation	(1 028)	145	-	-	-	(883)
Actifs de retraite	(41)	(50)	(61)	-	60	(92)
Dettes financières	727	(94)	3	(11)	2	627
Dettes de loyers	855	(102)	4	-	-	757
Titres de transport émis non utilisés	171	(11)	-	-	-	160
Débiteurs et créditeurs divers	135	8	(123)	-	(34)	(14)
Provisions	406	(105)	(4)	-	21	318
Autres	(226)	100	(2)	-	25	(103)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	764	11	-	-	(73)	702
<b>Impôts différés actif / (passif) nets</b>	<b>555</b>	<b>21</b>	<b>(183)</b>	<b>(11)</b>	<b>(1)</b>	<b>381</b>

# Groupe Air France-KLM

- **Groupe fiscal français**

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français s'élèvent à 285 millions d'euros avec pour base 1 104 millions d'euros au 31 décembre 2020. Au 31 décembre 2019, le montant s'élevait à 693 millions d'euros. La diminution des impôts différés activés au titre des déficits reportables s'explique principalement par la baisse des prévisions de profits fiscaux futurs et la réduction de l'horizon de recouvrabilité des impôts différés sur pertes fiscales (5 ans au 31 décembre 2020, contre 7 ans au 31 décembre 2019).

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal français est un actif net de 272 millions d'euros.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandaise s'élèvent à 10 millions d'euros avec pour base 40 millions d'euro au 31 décembre 2020. Au 31 décembre 2019, le périmètre d'intégration fiscale néerlandais n'avait pas d'impôts différés activés au titre des déficits reportables

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal néerlandaise est un passif net de 17 millions d'euros.

## 12.5. Actifs d'impôt différé non reconnus

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 décembre 2020</b>		<b>31 décembre 2019</b>	
	<b>Base</b>	<b>Impôt</b>	<b>Base</b>	<b>Impôt</b>
Différences temporelles déductibles	1 359	386	1 022	264
Pertes fiscales	11 312	3 203	4 947	1 277
<b>Total</b>	<b>12 671</b>	<b>3 589</b>	<b>5 969</b>	<b>1 541</b>

- **Groupe fiscal français**

Au 31 décembre 2020, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 3 319 millions d'euros (soit une base de 11 596 millions d'euros), dont 2 933 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 386 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions de restructuration et de retraites).

Au 31 décembre 2019, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'était traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 1 532 millions d'euros (soit une base de 5 915 millions d'euros), dont 1 272 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 260 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions restructuration et retraites).

- **Groupe fiscal néerlandais**

Au 31 décembre 2020, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 270 millions d'euros (soit une base de 1 075 millions d'euros), entièrement constitué de pertes fiscales.

Au 31 décembre 2019, le groupe fiscal néerlandais n'a pas d'impôt différé actif non reconnu.

- **Autres**

Les autres actifs d'impôt non reconnus correspondent pour l'essentiel à une partie des déficits fiscaux de filiales des groupes Air France et KLM n'appartenant pas aux groupes fiscaux, ainsi qu'aux déficits reportables de certaines filiales du groupe au Royaume-Uni et des Etats-Unis.

# Groupe Air France-KLM

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

### 13.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

#### Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

Les résultats utilisés pour le calcul des différents résultats par action sont les suivants :

- **Résultats retenus pour le calcul du résultat de base par action**

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Exercice clos au 31 décembre</b>		
Résultat net - propriétaires de la société mère	(7 078)	290
Coupons sur titres subordonnés (après impôts)	-	(17)
<b>Résultat net de base - propriétaires de la société mère</b>	<b>(7 078)</b>	<b>273</b>

Le résultat par action avant dilution (résultat de base par action) correspond au résultat net, rapporté au nombre moyen pondéré des actions en circulation au cours de l'exercice, déduction faite du nombre moyen pondéré de titres autodétenus.

- **Résultats retenus pour le calcul du résultat dilué par action**

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Exercice clos au 31 décembre</b>		
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(7 078)	273
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles et amortissements de la composante capitaux propres (net d'impôt)	-	6
<b>Résultat net - propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)</b>	<b>(7 078)</b>	<b>279</b>

Pour le calcul du résultat dilué par action, le nombre moyen pondéré d'actions en circulation est ajusté pour tenir compte de l'effet potentiellement dilutif de tous les instruments de capitaux propres émis par la société, en particulier les options de souscription d'actions et les actions de performance. La dilution résultant de l'exercice d'options de souscription d'actions ou d'actions de performance est déterminée selon la méthode définie par la norme IAS 33.

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

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

<b>Période du 1er janvier au 31 décembre</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- d'actions ordinaires émises	428 634 035	428 634 035
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(91 585)	(85 151)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>427 426 030</b>	<b>427 432 464</b>
<b>Conversion des OCEANE</b>	<b>-</b>	<b>27 901 785</b>
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>427 426 030</b>	<b>455 334 249</b>

## **Groupe Air France-KLM**

Au titre de l'exercice 2020, la conversion potentielle des OCEANE représentant 27 901 785 actions ainsi que ses effets sur le résultat n'ont pas été pris en compte. En effet, les actions ordinaires potentielles en découlant n'auraient pas eu pour effet de réduire le résultat par action ou d'augmenter la perte par action.

La variation du nombre d'actions est présentée en note 27.1 Capital.

### **13.2 Instruments non dilutifs**

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 31 décembre 2020.

### **13.3 Instruments émis postérieurement à la clôture**

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

# Groupe Air France-KLM

## 14. GOODWILL

### 14.1 Détail des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>			<b>2019</b>		
<b>Au 31 décembre</b>	<b>Valeur brute</b>	<b>Cumul des pertes de valeur</b>	<b>Valeur nette</b>	<b>Valeur brute</b>	<b>Cumul des pertes de valeur</b>	<b>Valeur nette</b>
Réseau	197	-	197	197	-	197
Maintenance	22	(4)	18	24	(4)	20
<b>Total</b>	<b>219</b>	<b>(4)</b>	<b>215</b>	<b>221</b>	<b>(4)</b>	<b>217</b>

### 14.2 Variation de la valeur nette des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>Solde en début de période</b>	<b>217</b>	<b>217</b>
Variation de la conversion	(2)	-
<b>Solde en fin de période</b>	<b>215</b>	<b>217</b>

# Groupe Air France-KLM

## 15. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	<b>Marques et slots</b>	<b>Autres immobilisations incorporelles</b>	<b>Total</b>
<b><u>Valeur brute</u></b>			
<b>Montant au 31 décembre 2018</b>	<b>280</b>	<b>1 825</b>	<b>2 105</b>
Acquisitions	-	328	<b>328</b>
Cessions	-	(319)	<b>(319)</b>
Transfert	-	(23)	<b>(23)</b>
<b>Montant au 31 décembre 2019</b>	<b>280</b>	<b>1 811</b>	<b>2 091</b>
Acquisitions	-	198	<b>198</b>
Cessions	-	(102)	<b>(102)</b>
Transfert	-	1	<b>1</b>
<b>Montant au 31 décembre 2020</b>	<b>280</b>	<b>1 908</b>	<b>2 188</b>
<b><u>Amortissements</u></b>			
<b>Montant au 31 décembre 2018</b>	<b>(6)</b>	<b>(905)</b>	<b>(911)</b>
Amortissements / Dépréciations de la période	-	(151)	<b>(151)</b>
Reprises sur cessions	-	253	<b>253</b>
Transfert	-	23	<b>23</b>
<b>Montant au 31 décembre 2019</b>	<b>(6)</b>	<b>(780)</b>	<b>(786)</b>
Amortissements / Dépréciations de la période	(4)	(195)	<b>(199)</b>
Reprises sur cessions	-	27	<b>27</b>
<b>Montant au 31 décembre 2020</b>	<b>(10)</b>	<b>(948)</b>	<b>(958)</b>
<b><u>Valeur nette</u></b>			
Au 31 décembre 2019	274	1 031	<b>1 305</b>
Au 31 décembre 2020	270	960	<b>1 230</b>
<b><u>Dont</u></b>			
<i>Activité Réseau</i>	256		
<i>Activité Transavia</i>	8		
<i>Activité Maintenance</i>	3		
<i>Activité Autres</i>	3		

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées :

- Des marques KLM et Transavia ainsi que des slots (créneaux de décollage / atterrissage) acquis par le groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM. Ces immobilisations ont des durées d'utilité indéfinies, l'utilisation escomptée par le groupe étant, du fait de la nature propre de ces actifs, non bornée dans le temps,
- De logiciels et capitalisation de développement informatiques.

# Groupe Air France-KLM

## 16. TEST DE VALEUR D'ACTIF

- **Au 31 décembre 2020**

Concernant la méthodologie suivie pour le test de valeur d'actif, le groupe a alloué chacun des goodwill et des immobilisations incorporelles dont la durée d'utilité est indéfinie aux unités génératrices de trésorerie (UGT), lesquelles correspondent aux secteurs d'activité du groupe (se référer à la note 3 « règles et méthodes comptables »).

La valeur recouvrable des actifs des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 30 septembre 2020. Pour ces UGT, les tests ont été réalisés sur la base d'un plan cible à cinq ans du groupe, présenté par la direction au Conseil d'administration début décembre 2020.

Les projections en matière de chiffre d'affaires (réseau, loisirs et maintenance), de coûts et d'investissements sont fondées sur des hypothèses raisonnables et correspondent aux meilleures estimations de la Direction. Elles sont soumises aux incertitudes en lien avec la situation actuelle. Ces estimations reposent sur une hypothèse d'un retour au niveau d'activité de 2019 en 2024 et des économies liées à la poursuite des plans de réorganisation/restructuration mis en œuvre par le Groupe.

Le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital. Celui-ci s'élève à 6,3% à fin décembre 2020, contre 5,9% à fin décembre 2019. Le taux de croissance du chiffre d'affaires varie entre 2 et 5% selon les UGT sur la période intermédiaire (2026-2032). Le taux de croissance à long terme pour le calcul de la valeur terminale est de 1%.

A l'issue du test précité, aucune dépréciation n'a été constatée sur les UGT du groupe, y compris avec un WACC supérieur de 100 bps associée à une baisse de 100 bps du taux de croissance long terme ou à une baisse de 100 bps de la marge d'exploitation cible.

- **Au 31 décembre 2019**

Au 31 décembre 2019, aucune dépréciation n'a été constatée sur les UGT du groupe.

# Groupe Air France-KLM

## 17. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En millions d'euros	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
<b>Valeur brute</b>										
<b>1er janvier 2019</b>	<b>16 185</b>	<b>1 034</b>	<b>2 199</b>	<b>19 418</b>	<b>2 676</b>	<b>1 308</b>	<b>187</b>	<b>980</b>	<b>5 151</b>	<b>24 569</b>
Acquisitions	407	1 970	376	2 753	27	47	179	40	293	<b>3 046</b>
Cessions	(825)	(24)	(238)	(1 087)	(88)	(206)	1	(58)	(351)	<b>(1 438)</b>
Couverture de change	-	(39)	-	(39)	-	-	-	-	-	<b>(39)</b>
Transfert	1 346	(1 704)	167	(191)	86	19	(162)	31	(26)	<b>(217)</b>
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Autres	79	26	(79)	26	7	1	-	-	8	<b>34</b>
<b>31 décembre 2019</b>	<b>17 192</b>	<b>1 263</b>	<b>2 425</b>	<b>20 880</b>	<b>2 708</b>	<b>1 169</b>	<b>205</b>	<b>993</b>	<b>5 075</b>	<b>25 955</b>
Acquisitions	354	1 222	174	1 749	13	17	127	14	171	<b>1 920</b>
Cessions	(959)	-	(176)	(1 135)	(51)	(15)	-	(72)	(138)	<b>(1 273)</b>
Couverture de change	-	206	-	206	-	-	-	-	-	<b>206</b>
Transfert	441	(1 141)	188	(512)	75	(99)	(143)	167	-	<b>(512)</b>
Ecart de conversion	1	-	-	1	-	-	-	-	-	<b>1</b>
Autres	129	(44)	(93)	(8)	13	(2)	2	-	13	<b>5</b>
<b>31 décembre 2020</b>	<b>17 158</b>	<b>1 506</b>	<b>2 518</b>	<b>21 181</b>	<b>2 758</b>	<b>1 070</b>	<b>191</b>	<b>1 102</b>	<b>5 121</b>	<b>26 302</b>
<b>Amortissements</b>										
<b>1er janvier 2019</b>	<b>(8 297)</b>	<b>-</b>	<b>(813)</b>	<b>(9 110)</b>	<b>(1 846)</b>	<b>(1 012)</b>	<b>-</b>	<b>(790)</b>	<b>(3 648)</b>	<b>(12 758)</b>
Amortissements de la période	(1 112)	-	(128)	(1 240)	(91)	(62)	-	(46)	(199)	<b>(1 439)</b>
Reprises sur cessions	787	-	177	964	87	204	-	58	349	<b>1 313</b>
Transfert	(117)	-	(18)	(135)	(1)	9	-	(4)	4	<b>(131)</b>
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Autres	55	-	(80)	(25)	-	(1)	-	-	(1)	<b>(26)</b>
<b>31 décembre 2019</b>	<b>(8 684)</b>	<b>-</b>	<b>(862)</b>	<b>(9 546)</b>	<b>(1 851)</b>	<b>(862)</b>	<b>-</b>	<b>(782)</b>	<b>(3 495)</b>	<b>(13 041)</b>
Amortissements de la période	(1 316)	-	(284)	(1 600)	(92)	(49)	-	(62)	(203)	<b>(1 803)</b>
Reprises sur cessions	896	-	133	1 029	49	14	-	68	131	<b>1 160</b>
Transfert	64	-	8	72	1	74	-	(82)	(7)	<b>65</b>
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Autres	(65)	-	(41)	(106)	-	1	-	-	1	<b>(105)</b>
<b>31 décembre 2020</b>	<b>(9 105)</b>	<b>-</b>	<b>(1 046)</b>	<b>(10 151)</b>	<b>(1 893)</b>	<b>(822)</b>	<b>-</b>	<b>(858)</b>	<b>(3 573)</b>	<b>(13 724)</b>
<b>Valeur nette</b>										
31 décembre 2019	8 508	1 263	1 563	<b>11 334</b>	857	307	205	211	<b>1 580</b>	<b>12 914</b>
31 décembre 2020	8 053	1 506	1 472	<b>11 031</b>	865	248	191	244	<b>1 548</b>	<b>12 579</b>

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

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la note 38 de ces états financiers.

La ligne « amortissements de la période » sur 2020 inclut l'accélération des amortissements suite à la décision de sortie des A380, des A340, des B747 et des CRJ pour (514) millions d'euros.

Les engagements d'achats d'immobilisations sont donnés dans les notes 37 et 38 de ces états financiers.

# Groupe Air France-KLM

## 18. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	1 745	2 746
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	170	293
Acquisition d'immobilisations incorporelles	198	328
Part des acquisitions non encore payée	(14)	5
<b>Total</b>	<b>2 099</b>	<b>3 372</b>

## 19. DROITS D'UTILISATION

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>Avion</b>	<b>Maintenance</b>	<b>Terrains &amp; constructions</b>	<b>Autres</b>	<b>Total</b>
<b><u>Valeur nette</u></b>					
<b>Au 1er janvier 2019</b>	<b>3 137</b>	<b>1 682</b>	<b>585</b>	<b>260</b>	<b>5 664</b>
Nouveaux contrats	165	120	53	34	<b>372</b>
Modifications de contrats	287	(185)	48	9	<b>159</b>
Cessions	-	-	(19)	(5)	<b>(24)</b>
Transfert	(8)	354	4	20	<b>370</b>
Amortissements	(779)	(396)	(113)	(68)	<b>(1 356)</b>
Autres	(4)	-	-	(8)	<b>(12)</b>
<b>Au 31 décembre 2019</b>	<b>2 798</b>	<b>1 575</b>	<b>558</b>	<b>242</b>	<b>5 173</b>
Nouveaux contrats	95	109	56	-	<b>260</b>
Modifications de contrats	117	35	36	7	<b>195</b>
Cessions	-	(52)	-	-	<b>(52)</b>
Transfert	(12)	369	-	24	<b>381</b>
Amortissements	(805)	(285)	(111)	(66)	<b>(1 267)</b>
Autres	(2)	(12)	2	-	<b>(12)</b>
<b>Au 31 décembre 2020</b>	<b>2 191</b>	<b>1 739</b>	<b>541</b>	<b>207</b>	<b>4 678</b>

Les éléments de dettes de loyers sont disponibles en note 31.

La ligne « amortissements de la période » sur 2020 inclut l'accélération des amortissements suite à la décision de sortie anticipée des A380 incluant ceux en location pour (88) millions d'euros.

# Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Loyers variables	35	19
Loyers court terme	80	153
Loyers faible valeur	19	22
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>194</b>

## 20. TITRES MIS EN EQUIVALENCE

### Variations de la période

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>Maintenance</b>	<b>Commissariat aérien</b>	<b>Autres</b>	<b>Total</b>
<b>Valeur des titres au 31 décembre 2018</b>	<b>59</b>	<b>231</b>	<b>21</b>	<b>311</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	3	7	13	23
Distribution de dividendes	-	(2)	(10)	(12)
Autres variations	(4)	-	1	(3)
Diminution de capital	-	-	(10)	-
Ecart de conversion	1	-	(1)	-
<b>Valeur des titres au 31 décembre 2019</b>	<b>57</b>	<b>236</b>	<b>14</b>	<b>307</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	1	(62)	3	(58)
Autres variations	(20)	-	1	(19)
Augmentation de capital	-	-	1	1
Diminution de capital	-	-	-	-
<b>Valeur des titres au 31 décembre 2020</b>	<b>37</b>	<b>174</b>	<b>19</b>	<b>230</b>

### Maintenance

Aux 31 décembre 2020 et 2019, les titres mis en équivalence liés au secteur maintenance sont essentiellement constitués de partenariats de type co-entreprises conclus par le groupe dans le cadre du développement mondial de son activité maintenance. Ces partenariats, dont les zones d'implantation et pourcentage de détention sont listées en note 42.2, ont été conclus soit avec des compagnies aériennes, soit avec des acteurs indépendants du marché de la maintenance.

### Groupe Servair

Le groupe Servair est la première entreprise française de commissariat aérien. Avec près de 36 implantations dans 19 pays et environ 10 500 collaborateurs, Servair dispose d'une position leader à Paris et en Afrique. Servair compte plus d'une centaine de compagnies aériennes clientes à travers le monde et propose un ensemble de services regroupés autour de trois pôles d'activités : la restauration en vol et collective, les services aéroportuaires et des services complémentaires comme l'engineering et intégration de services.

## Groupe Air France-KLM

A la suite de l'acquisition de gategroup par HNA intervenue le 22 décembre 2016, Air France et gategroup ont finalisé l'accord de cession à gategroup de 49,99% du capital de Servair. A l'issue de cette opération, le contrôle opérationnel de Servair a été transféré à gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et gategroup. Par conséquent, le groupe Servair est consolidé selon la méthode de mise en équivalence depuis le 31 décembre 2016.

Conformément à la norme IFRS 10, les titres de Servair ont été réévalués à leur juste valeur. Celle-ci a été déterminée sur la base de la valeur de la transaction. Elle s'élève à 243 millions d'euros au 31 décembre 2020.

Le résultat net du commissariat aérien est principalement impacté par la perte opérationnelle de Servair. Cependant, la juste valeur totale de la participation de 49,9% du Groupe dans Servair, incluant les options de vente comptabilisées au bilan dans les autres dérivés, ne change pas (voir note 38. Autres Engagements).

### Autres

Aux 31 décembre 2020 et 2019, les titres mis en équivalence liés aux autres secteurs d'activité du groupe sont essentiellement constitués de partenariats principalement dans le domaine aéroportuaire. Les zones d'implantation et pourcentage de détention de ces partenariats sont listées en 42.2.

## 21. ACTIFS DE RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>Solde en début de période</b>	<b>420</b>	<b>331</b>
(Charge)/produit de la période	(175)	(138)
Paie ment des prestations et cotisations aux fonds	119	101
Reclassement	(28)	-
Revalorisation à la juste valeur	(125)	126
<b>Solde en fin de période</b>	<b>211</b>	<b>420</b>

L'analyse de ces actifs de pensions est présentée en note 28.

# Groupe Air France-KLM

## 22. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>		<b>2019</b>	
<b>Au 31 décembre</b>				
	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
<b><i>Instruments de capitaux propres</i></b>				
Instruments de capitaux propres en juste valeur par résultat global	-	51	-	73
Instruments de capitaux propres en juste valeur par compte de résultat	-	-	360	-
<b><i>Actifs - Instruments de dettes à la juste valeur par résultat</i></b>				
Valeurs mobilières de placement	105	88	73	38
Comptes de trésorerie nantis	309	-	300	-
<b><i>Actifs financiers au coût amorti</i></b>				
Obligations AAA	180	338	50	535
Dépôts liés aux contrats de location	5	75	1	90
Dépôts liés aux locations avec option d'achat avantageuse	-	101	2	225
Autres prêts et dépôts	8	171	14	159
<b>Valeur brute</b>	<b>607</b>	<b>824</b>	<b>800</b>	<b>1 120</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	-	<b>(24)</b>	-	<b>(25)</b>
Dotation de l'exercice	-	(6)	-	(11)
Utilisation	-	1	-	1
Autres	-	(2)	-	11
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	-	<b>(29)</b>	-	<b>(24)</b>
<b>Total</b>	<b>607</b>	<b>795</b>	<b>800</b>	<b>1 096</b>

# Groupe Air France-KLM

## Instruments de capitaux propres

	Juste Valeur (en millions d'euros)	% intérêt	Capitaux Propres (en milliards de devises)	Résultat (en milliards de devises)	Méthodologie de classement	Cours de bourse	Date de clôture
<b>Au 31 décembre 2020</b>							
GOL Linhas Aéreas	17	1,19%	ND <sup>(2)</sup>	ND <sup>(2)</sup>	Résultat Global	24,9 BRL	Décembre 2020
Kenya Airways <sup>(2)</sup>	12	7,76%	ND <sup>(2)</sup>	ND <sup>(2)</sup>	Résultat Global	-	Décembre 2020
Autres	22	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>51</b>						
<b>Au 31 décembre 2019</b>							
Amadeus <sup>(1)</sup>	360	1,11%	ND <sup>(2)</sup>	ND <sup>(2)</sup>	Résultat	72,80 €	Décembre 2019
GOL Linhas Aéreas	35	1,19%	ND <sup>(2)</sup>	ND <sup>(2)</sup>	Résultat Global	36,8 BRL	Décembre 2019
Kenya Airways <sup>(1)</sup>	8	7,76%	ND <sup>(2)</sup>	ND <sup>(2)</sup>	Résultat Global	0,02 €	Décembre 2019
Autres	30	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>433</b>						

<sup>(1)</sup> Société cotée

<sup>(2)</sup> Non disponible

### • Période close au 31 décembre 2020

Les titres Amadeus ont été cédés le 9 janvier 2020 pour 356 millions d'euros.

La participation dans Kenya Airways est considérée comme un investissement en industrie et la variation de la juste valeur est reconnue en autres éléments du résultat global.

### Transfert d'actifs financiers non déconsolidant

#### Contrat de cession de créances

Le groupe a conclu un contrat de prêt garanti par les créances 1% logement d'Air France. Chacun des CIL (Comités interprofessionnels du logement), Air France et la banque ont conclu, en juillet 2012 une convention de délégations de créances tripartite qui fait référence au contrat de prêt. Par cette convention, les CIL s'engagent à effectuer les remboursements de leurs créances directement auprès de la banque à chaque échéance. Il s'agit de délégations imparfaites : en cas de non-paiement par les CIL, Air France reste tenue à l'égard de la banque du remboursement du prêt et des intérêts.

Au 31 décembre 2020, le montant des créances déléguées s'élève à 94 millions d'euros (contre 98 millions d'euros au 31 décembre 2019). L'emprunt associé s'élève à 76 millions d'euros aux 31 décembre 2020 (contre 78 millions au 31 décembre 2019).

# Groupe Air France-KLM

## 23. STOCKS ET ENCOURS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Pièces de rechanges aéronautiques	663	772
Autres approvisionnements	106	143
Encours de production	14	24
<b>Valeur brute</b>	<b>783</b>	<b>939</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(202)</b>	<b>(162)</b>
Dotation de l'exercice	(49)	(48)
Reprise de dépréciation	10	7
Reclassement	1	1
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(240)</b>	<b>(202)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>543</b>	<b>737</b>

## 24. CREANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Compagnies aériennes	329	553
Autres clients :		
* Réseau	660	862
* Maintenance	512	804
* Autres	49	118
<b>Valeur brute</b>	<b>1 550</b>	<b>2 337</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(173)</b>	<b>(155)</b>
Dotation de l'exercice	(136)	(39)
Utilisation	4	18
Ecart de conversion	3	-
Reclassement	1	3
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(302)</b>	<b>(173)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>1 248</b>	<b>2 164</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## 25. AUTRES DEBITEURS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>		<b>2019 <sup>(1)</sup></b>	
<b>Au 31 décembre</b>				
	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
Fournisseurs débiteurs	86	-	99	-
Etat (y compris crédits d'impôts)	188	-	224	-
Charges constatées d'avance	134	-	221	-
Débiteurs divers	510	4	322	3
<b>Valeur brute</b>	<b>918</b>	<b>4</b>	<b>866</b>	<b>3</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(1)</b>	<b>-</b>	<b>(1)</b>	<b>-</b>
Dotation de l'exercice	(3)	-	-	-
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(4)</b>	<b>-</b>	<b>(1)</b>	<b>-</b>
<b>Total</b>	<b>914</b>	<b>4</b>	<b>865</b>	<b>3</b>

(1) Le retraitement avec le publié s'explique par le fait que les instruments dérivés aient été isolés sur une ligne dédiée au bilan.

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
SICAV (actifs - instruments de dettes)	4 267	1 268
Dépôts (actifs - instruments de dettes) et comptes à termes	654	1 599
Caisses et banques	1 502	848
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>6 423</b>	<b>3 715</b>
Concours bancaires	(1)	(4)
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires</b>	<b>6 422</b>	<b>3 711</b>

## 27. CAPITAUX PROPRES

### 27.1 Capital

Au 31 décembre 2020, le capital social est composé de 428 634 035 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote. Cependant, depuis le 3 avril 2016, tout porteur détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

# Groupe Air France-KLM

La répartition du nombre d'actions en circulation est la suivante :

<i>En nombre de titres</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>En début de période</b>	<b>428 634 035</b>	<b>428 634 035</b>
Etat français	61 241 325	61 241 325
Etat néerlandais	60 000 000	60 000 000
Delta Air Lines	37 527 410	37 527 410
China Eastern Airlines	37 527 410	37 527 410
Salariés et anciens employés	16 037 988	16 103 590
Actions détenues par le groupe	1 208 005	1 201 571
Autres	215 091 897	215 032 729
<b>En fin de période</b>	<b>428 634 035</b>	<b>428 634 035</b>
Dont : - nombre de titres émis et payés	428 634 035	428 634 035

## Nombre d'actions autorisées

L'Assemblée générale mixte du 26 mai 2020 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée du 26 mai 2020 (soit jusqu'au 26 juillet 2022), à émettre des actions et / ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France - KLM dans la limite d'un montant total de 214 millions d'euros en nominal.

## Répartition du capital et des droits de vote

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

	en % du capital		en % des droits de vote	
	2020	2019	2020	2019
<b>Au 31 décembre</b>				
Etat français	14,3	14,3	20,9	20,9
Etat néerlandais	14,0	14,0	10,2	10,2
Delta Air Lines	8,8	8,8	12,8	12,8
China Eastern Airlines	8,8	8,8	12,8	12,8
Salariés et anciens salariés	3,7	3,8	5,4	5,5
Actions détenues par le groupe	0,3	0,3	0,4	0,4
Public	50,1	50,0	37,5	37,4
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

La ligne « Salariés et anciens salariés » regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés dans des Fonds Communs de Placement d'Entreprise (FCPE).

## Autres titres donnant accès au capital

- **OCEANE**

Pour plus d'information, merci de vous référer à la note 30.2.2 OCEANE.

## 27.2 Primes d'émission

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

# Groupe Air France-KLM

## 27.3 Actions d'auto-contrôle

Au 31 décembre 2020, le groupe Air France-KLM détient 1 208 005 actions d'auto-contrôle d'une valeur de 25 millions d'euros. L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

## 27.4 Obligation subordonnée perpétuelle

Le groupe a réalisé, en avril 2015, une émission obligataire subordonnée perpétuelle d'un montant total de 600 millions d'euros. Ces obligations, de maturité perpétuelle et portant un coupon annuel de 6,25%, disposaient d'une première option de remboursement au pair en octobre 2020 au gré d'Air France-KLM.

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

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

## 27.5 Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 décembre 2020</b>	<b>31 décembre 2019</b>
Réserve légale	70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies <sup>(1)</sup>	(1 701)	(1 590)
Réserves sur instruments dérivés <sup>(1)</sup>	2	(15)
Réserves sur instruments de capitaux propres <sup>(1)</sup>	(52)	(37)
Autres réserves	(1 211)	(1 338)
Résultat net – propriétaires de la société mère	(7 078)	290
<b>Total</b>	<b>(9 970)</b>	<b>(2 620)</b>

<sup>(1)</sup>Après impôt différé.

Au 31 décembre 2020, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 16% du capital social d'Air France-KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5% de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10% du capital social de la société. Ce montant affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours.

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

# Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2019	Variation de la juste valeur	Recyclage	31 décembre 2020	Rubrique affectée par le recyclage
Carburant	(33)	(1 133)	429	(148)	Charges externes
			589		Autres charges financières
Taux	(33)	(9)	7	(35)	Coût de l'endettement
Change	155	5	(79)	81	Autres produits et charges
Chiffre d'affaires	(134)	172	7	61	Chiffre d'affaires
			16		Autres charges financières
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	12	19		31	
<b>Total</b>	<b>(33)</b>	<b>(946)</b>	<b>969</b>	<b>(10)</b>	

## 28. PROVISIONS RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	<b>Avantages du personnel</b>
<b>Montant au 31 décembre 2018</b>	<b>2 098</b>
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 098</i>
Dotations de l'exercice	143
Reprises de l'exercice	(124)
Revalorisation à la juste valeur	125
Ecart de conversion	11
<b>Montant au 31 décembre 2019</b>	<b>2 253</b>
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 253</i>
Dotations de l'exercice	115
Reprises de l'exercice	(373)
Revalorisation à la juste valeur	158
Ecart de conversion	(8)
Reclassement	2
<b>Montant au 31 décembre 2020</b>	<b>2 147</b>
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 147</i>

La charge de retraite est enregistrée sur la ligne « Frais de personnel » à l'exception des changements de plans ayant un impact significatif qui sont présentés sur la ligne « Autres produits et charges non courants ».

Les réductions de plan, lorsqu'elles sont liées à une restructuration, sont également présentées en « autres produits et charges non courants ».

Les modifications, réduction, et liquidations de régimes intervenus en 2020 et en 2019 sont détaillés en note 28.3.

# Groupe Air France-KLM

## 28.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

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

### Régime du personnel au sol KLM - Pays-Bas

En décembre 2020, KLM et les organisations syndicales sont arrivés à un protocole d'accord sur un plan de retraites conforme à la législation en vigueur. Cet accord de retraite devrait avoir les caractéristiques d'un régime collectif à cotisations définies. Avant sa mise en place, cet accord va requérir, entre autres, l'accord du Conseil d'administration du fond du plan de retraites du personnel au sol KLM et devrait être considéré comme un régime à cotisations définies en vertu des IFRS. Il est prévu qu'au cours de l'année 2021, ces conditions soient remplies et que l'actif de retraite correspondant soit ensuite décomptabilisé.

Au 31 décembre 2020, le plan de retraite relatif au personnel au sol de la compagnie KLM est un régime à prestations définies fondé sur le salaire moyen, avec réversion au conjoint en cas de décès du bénéficiaire. L'âge de départ à la retraite prévu par le plan est de 68 ans.

Le régime est géré par un fonds de pension dont le conseil d'administration se compose de membres nommés par l'employeur, les salariés et un expert externe depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018. Ce conseil d'administration est pleinement responsable de l'exécution du plan. KLM peut uniquement contrôler l'accord de financement avec les fonds de pension.

Pour répondre aux exigences de la réglementation néerlandaise et aux règles définies entre l'employeur et le conseil d'administration du fonds de pension, un niveau de financement est imposé, à hauteur d'environ 125% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales. Le niveau de financement imposé est fondé sur le cadre réglementaire (nFTK), applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015. L'impact du nFTK résulte, entre autres, en un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer les pertes significatives et immédiates, dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans incluant les futurs retours sur investissements attendus.

Sur la base des critères de la loi néerlandaise, et tel que mis en place par la banque centrale néerlandaise, le ratio de financement relatif à ce plan est de 97,7% au 31 décembre 2020, contre 108,2% au 31 décembre 2019.

Si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées, les fonds de pension doivent mettre en place un plan de recouvrabilité ayant pour objectif le respect du ratio de 125%, incluant les futurs retours sur investissements attendus. Le plan de recouvrabilité relatif au personnel au sol a été mis à jour en conséquence au 1<sup>er</sup> avril 2020. Si le seuil n'est pas atteint dans les 10 ans, des contributions additionnelles devront être payées par l'entreprise et les salariés (période transitoire de 12 ans à partir de 2015).

Le montant des contributions de base et supplémentaires de l'employeur n'est pas plafonné. Le montant des contributions supplémentaires du salarié est plafonné à 2% du montant de la base de la cotisation de retraite.

Une réduction de cotisation est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. De plus, selon la réglementation néerlandaise sur les fonds de pension, cette réduction n'est pas plafonnée et peut être réalisée soit par remboursement de cotisations, soit par diminution de cotisations futures. Depuis 2015, les nouvelles règles fiscales néerlandaises prévoient une rente maximum de 110 111 euros à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, et de plus faibles taux d'accroissement des rentes.

Le rendement des actifs de couverture du régime, le taux d'actualisation retenu pour l'évaluation des engagements, la longévité et les caractéristiques de la population active sont les principaux facteurs pouvant influencer à la fois le ratio de couverture et le niveau de contribution normale de la rente future. Les contributions normales pour le taux annuel d'accroissement des rentes sont plafonnées à 22% du montant de la base de calcul de la rente.

Les fonds, entièrement dédiés aux entités du groupe KLM, sont principalement investis en obligations, actions et immobilier. Ils sont externalisés auprès d'une institution privée dans le cadre d'un contrat de service.

# Groupe Air France-KLM

Le financement de ce fonds de pension comprend en outre une mesure de protection par rapport aux risques suivants : risques de taux d'intérêt, risques actions, risques de change, risques de crédit, risques actuariels et risques immobiliers.

A titre d'exemple, une couverture est prévue afin de réduire une part importante de l'impact potentiel de la sensibilité à une baisse du taux d'intérêt.

## **Caisse de retraite Air France (CRAF) – France**

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

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

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

Suite à la loi de réforme des retraites de 2003, prévoyant la disparition des institutions de retraite supplémentaires au 31 décembre 2009, le conseil d'administration de la CRAF a opté pour la transformation de celle-ci en institution de gestion de retraite supplémentaire. La CRAF est désormais chargée d'accomplir les opérations de gestion administrative du régime. Les droits de rente n'ont pas été modifiés du fait de cette réforme. Air France est directement débitrice des engagements de retraite.

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

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

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

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

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

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

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

Il n'existe aucune obligation de financement minimal du régime.

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

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

## Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2020, le plan du personnel au sol de KLM et les deux plans français présentés ci-avant représentent respectivement 74% et 16% de l'engagement du groupe et 89% et 5% des actifs des plans de retraites du groupe.

### 28.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2019 et 2020.

Ces calculs intègrent :

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

Au 31 décembre	2020	2019
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,25%	1,30%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	1,35%	1,40%

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

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

Au 31 décembre	2020	2019
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	0,45%	0,70% à 0,75%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	0,75%	1,15%

Le taux de duration 10 à 15 ans concerne essentiellement les régimes situés en France tandis que le taux de duration 15 ans et plus concerne essentiellement le régime du personnel au sol KLM situés aux Pays Bas.

- Des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle du coût des services.

Depuis le 1er janvier 2016, le groupe a affiné ses calculs, en retenant les flux adéquats, quant au taux d'actualisation retenu pour le calcul du coût des services. Ainsi, sur la zone euro, ceci conduit à utiliser un taux d'actualisation pour le calcul du coût des services supérieur de 10 à 15bp par rapport à celui utilisé pour l'actualisation de l'engagement.

- En moyenne, les principales hypothèses utilisées pour la valorisation des engagements sont résumées ci-dessous :

Le taux d'augmentation des salaires (hors inflation) est de 1,57% pour le groupe au 31 décembre 2020, contre 1,63% au 31 décembre 2019.

Le taux de revalorisation des rentes (hors inflation) est de 0,88% pour le groupe au 31 décembre 2020, contre 0,85% au 31 décembre 2019.

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

# Groupe Air France-KLM

## Sensibilité à l'évolution du taux d'inflation

<i>En millions d'euros</i>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2020</b>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2019</b>
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	284	277
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(271)	(266)

## Sensibilité à l'évolution du taux d'actualisation

<i>En millions d'euros</i>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2020</b>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2019</b>
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(2 253)	(2 120)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	2 987	2 803

## Sensibilité à l'évolution du taux d'augmentation des salaires (hors inflation)

<i>En millions d'euros</i>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2020</b>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2019</b>
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	84	80
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(76)	(74)

## Sensibilité à l'évolution du taux de revalorisation des rentes

<i>En millions d'euros</i>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2020</b>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2019</b>
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	571	536
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(532)	(534)

# Groupe Air France-KLM

## 28.3 Evolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du groupe, au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2019.

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2020			Au 31 décembre 2019		
	Pays-Bas	France	Autres	Pays-Bas	France	Autres
<b>Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>9 570</b>	<b>2 404</b>	<b>956</b>	<b>8 364</b>	<b>2 234</b>	<b>833</b>
Coût des services	207	80	9	154	71	14
Charge d'intérêt	107	16	18	152	31	24
Cotisations des participants	21	-	-	32	-	1
Modifications, liquidations et réductions de plans	(16)	(245)	-	2	4	(3)
Prestations payées	(201)	(105)	(33)	(192)	(115)	(39)
Transfert de plans	-	-	-	-	-	18
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	(174)	60	29	(1)	(47)	(12)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	672	54	63	1 013	187	98
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	70	1	11	46	39	(19)
Ecarts de conversion et autres	-	-	(58)	-	-	41
<b>Montant des engagements à la clôture de l'exercice</b>	<b>10 256</b>	<b>2 265</b>	<b>995</b>	<b>9 570</b>	<b>2 404</b>	<b>956</b>
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	<i>10 037</i>	<i>2 187</i>	<i>940</i>	<i>9 339</i>	<i>2 301</i>	<i>896</i>
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	<i>219</i>	<i>78</i>	<i>55</i>	<i>231</i>	<i>103</i>	<i>60</i>
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>9 755</b>	<b>621</b>	<b>721</b>	<b>8 483</b>	<b>589</b>	<b>592</b>
Rendement réel des actifs	565	4	66	1 319	58	95
Cotisations de l'employeur	118	33	17	76	33	16
Cotisations des participants	21	-	-	32	-	1
Prestations payées par les actifs	(190)	(54)	(29)	(157)	(57)	(32)
Transfert de plans	-	-	-	-	-	18
Ecarts de conversion et autres	(24)	-	(44)	2	(2)	31
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice</b>	<b>10 245</b>	<b>604</b>	<b>731</b>	<b>9 755</b>	<b>621</b>	<b>721</b>
<b>Montants reconnus au bilan<sup>(1)</sup></b>						
Engagements financés d'avance	211	-	-	418	-	2
Engagements provisionnés	(222)	(1 661)	(264)	(233)	(1 783)	(237)
<b>Montant net reconnu</b>	<b>(11)</b>	<b>(1 661)</b>	<b>(264)</b>	<b>185</b>	<b>(1 783)</b>	<b>(235)</b>
<b>Charge de la période :</b>						
Coût des services	207	80	9	154	71	14
Charge d'intérêts nette	(5)	12	4	(5)	23	6
Modifications, liquidations et réductions de plans	(16)	(245)	-	2	4	(3)
Ecarts actuariels reconnus en compte de résultat	(6)	-	-	14	2	(1)
<b>Charge de la période</b>	<b>180</b>	<b>(153)</b>	<b>13</b>	<b>165</b>	<b>100</b>	<b>16</b>

(1) A l'exception des plans de retraite dont la position est un actif net inscrit en totalité en actif non courant, l'ensemble des engagements est provisionné dans les passifs non courants.

# Groupe Air France-KLM

## Modifications, réductions et liquidations de régimes

- **Au 31 décembre 2020**

Au 31 décembre 2020, une réduction de régime chez Air France et ses filiales régionales a été enregistrée pour un montant de 250 millions d'euros dans le cadre des plans de départs et des ruptures conventionnelles collectives relative aux pilotes et au personnel navigant commercial.

Une réduction du plan du personnel au sol KLM aux Pays-Bas a été faite, générant un gain de 16 millions d'euros, dans le cadre du personnel de départ volontaire 2020 du personnel au sol.

- **Au 31 décembre 2019**

Les droits ICS ont été majorés pour la population des pilotes Air France dans le cadre d'un départ à la retraite à l'âge minimum de 60 ans, sous respect d'un délai de prévenance de 12 mois. Dans ce cas le pilote touchera l'indemnité de départ ICS prévue. A ce titre, une charge exceptionnelle de 11 millions d'euros a été comptabilisée.

Par ailleurs, une réduction de régime chez Air France a été enregistrée pour un montant net de 7 millions d'euros dans le cadre du plan de départs volontaires du personnel au sol.

## 28.4 Composition des actifs affectés aux plans

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

En %	Fonds investis au 31 décembre 2020		Fonds investis Au 31 décembre 2019	
	France	Pays-Bas	France	Pays-Bas
Actions	25	40	26	40
Obligations	51	47	51	50
Immobilier	-	9	-	10
Autres	24	4	23	-
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Les actions investies le sont essentiellement sur des marchés actifs des zones Europe, Etats-Unis et pays émergents.

Les obligations sont très majoritairement constituées d'obligations d'Etat au moins notées BBB et investies sur les zones Europe, Etats-Unis et pays émergents.

Les actifs immobiliers sont principalement situés sur les zones Europe et Etats-Unis.

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

## 28.5 Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite

Les cotisations employeur à payer au titre des régimes de retraites à prestations définies long terme s'élèveront à 188 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2021. La duration moyenne pondérée de l'obligation est de 18,9 ans.

Les modalités de financement, de capitalisation et stratégies d'appariement mises en place par le groupe sont présentées dans les descriptifs de plans réalisés en paragraphe 28.1.

Tel qu'indiqué dans ces descriptifs, le changement de réglementation fiscale aux Pays-Bas et le nouveau cadre réglementaire (FTK) ont été modifiés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Il en résulte, entre autres, un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Le risque pour le groupe pourrait être le versement de cotisations supplémentaires en cas de non-respect, sur le long terme pour le personnel au sol de KLM, des ratios définis pour chacun des plans (ratios détaillés en note 28.1).

Pour 2021, le risque de paiement supplémentaire concernant les plans du personnel au sol est atténué par les niveaux de solvabilité et le plan de recouvrabilité à 10 ans constatés depuis décembre 2020.

# Groupe Air France-KLM

## 29. PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	Passifs de restitution sur avions loués	Maintenance sur avions loués	Restructuration	Litiges	Autres	Total
<b>Montant au 1er janvier 2019</b>	<b>3 188</b>	<b>434</b>	<b>48</b>	<b>393</b>	<b>99</b>	<b>4 162</b>
<i>Dont : non courant</i>	<i>3 119</i>	<i>425</i>	<i>-</i>	<i>47</i>	<i>65</i>	<i>3 657</i>
<i>courant</i>	<i>69</i>	<i>8</i>	<i>48</i>	<i>346</i>	<i>34</i>	<i>505</i>
Dotations de l'exercice	-	15	49	32	61	<b>157</b>
Reprises pour utilisation	(5)	(10)	(30)	(9)	(41)	<b>(95)</b>
Reprises de provisions devenues sans objet	-	-	(4)	(5)	-	<b>(9)</b>
Nouveau contrat/Modification de contrat	(121)	19	-	-	-	<b>(102)</b>
Ecart de conversion	48	(6)	-	-	-	<b>42</b>
Désactualisation	186	24	-	-	2	<b>212</b>
Reclassement	80	-	-	1	6	<b>97</b>
<b>Montant au 31 décembre 2019</b>	<b>3 376</b>	<b>486</b>	<b>63</b>	<b>412</b>	<b>127</b>	<b>4 464</b>
<i>Dont : non courant</i>	<i>3 209</i>	<i>410</i>	<i>-</i>	<i>59</i>	<i>72</i>	<i>3 750</i>
<i>courant</i>	<i>167</i>	<i>76</i>	<i>63</i>	<i>353</i>	<i>55</i>	<i>714</i>
Dotations de l'exercice	(4)	16	1 084	20	57	<b>1 173</b>
Reprises pour utilisation	(42)	(2)	(404)	(2)	(60)	<b>(510)</b>
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(6)	(2)	(7)	(1)	<b>(16)</b>
Nouveau contrat/Modification de contrat	103	(12)	-	-	-	<b>91</b>
Ecart de conversion	(248)	(26)	-	-	(1)	<b>(275)</b>
Désactualisation	144	20	-	-	2	<b>166</b>
Reclassement	(63)	(55)	-	-	32	<b>(86)</b>
<b>Montant au 31 décembre 2020</b>	<b>3 266</b>	<b>421</b>	<b>741</b>	<b>423</b>	<b>156</b>	<b>5 007</b>
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 860</i>	<i>300</i>	<i>-</i>	<i>402</i>	<i>108</i>	<i>3 670</i>
<i>courant</i>	<i>406</i>	<i>121</i>	<i>741</i>	<i>21</i>	<i>48</i>	<i>1 337</i>

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

### 29.1 Provisions

#### 29.1.1 Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Les mouvements de passifs et provisions de restitution (réévaluation des coûts futurs et changement du taux d'actualisation) sont enregistrés dans les composants correspondant aux potentiels et travaux de remise en état des avions loués, présentés avec les droits d'utilisation. Les effets de désactualisation et de conversion des passifs et provisions de restitution en devises sont comptabilisés en « autres produits et charges financiers » (voir note 11).

## **Groupe Air France-KLM**

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions de restitution d'avions loués, déterminé sur la base d'un taux sans risque court terme augmenté d'un spread sur dette risquée (utilisé pour les entreprises ayant un levier financier important), est de 3,4% au 31 décembre 2020, contre 4,5% au 31 décembre 2019.

### **29.1.2 Provisions pour restructuration**

Les mouvements de provision pour restructuration impactant le compte de résultat sont enregistrés en « autres produits et charges non courants » lorsque les effets sont significatifs (voir note 10).

Aux 31 décembre 2020 et 2019, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France, de ses filiales régionales, de KLM et ses filiales. Chez KLM, une provision de 16 millions d'euros a été constituée pour un plan de départ involontaire.

### **29.1.3 Provisions pour litiges avec les tiers**

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

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

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

### **29.1.4 Litiges en matière de législation anti-trust dans les secteurs du fret aérien**

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

Au 31 décembre 2020, la plupart des procédures ouvertes dans ces Etats avaient donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui avaient mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de Groupe Air France-KLM est de 339 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit de 15,4 millions d'euros par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017. Le Groupe a maintenu une provision pour le montant total des amendes.

En Suisse, Air France et KLM ont interjeté appel devant le Tribunal Administratif Fédéral de la décision de l'autorité de concurrence leur ayant imposé une amende de 4 millions d'euros. Ce montant est entièrement provisionné par le Groupe.

Le montant total des provisions constituées au 31 décembre 2020, s'élève à 346 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

### **29.1.5 Autres provisions**

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrats déficitaires, des provisions pour la quote-part des émissions de CO2 non couvertes par l'allocation de quotas gratuits et des provisions pour démantèlement de bâtiments.

# Groupe Air France-KLM

## 29.2 Passifs éventuels

Le Groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour la plupart desquelles il n'a pas constitué de provisions dans ses états financiers, en conformité avec les règles comptables applicables. En effet, à ce stade des procédures, le Groupe n'est pas en mesure d'apprécier de manière fiable les risques financiers liés à la plupart de ces litiges.

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

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

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

Même si des montants significatifs ont pu être mentionnés dans les médias, les dommages et intérêts demandés à l'encontre des défendeurs pris globalement (et non individuellement) n'ont pas été quantifiés ou n'ont pas été chiffrés avec précision ; de même la décision de la Commission Européenne à laquelle les demandeurs se réfèrent n'est pas encore définitive.

Les compagnies du groupe et les autres transporteurs impliqués dans ces actions s'opposent vigoureusement à ces actions civiles. Les principales actions civiles toujours en cours pour Air France, KLM et Martinair ont lieu aux Pays-Bas et en Norvège.

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

#### Canada

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

### 29.2.3 Autres litiges

#### **Vol AF447 Rio-Paris**

AF a été mis en examen avec Airbus, le 28 mars 2011, pour homicides involontaires sur les 228 victimes décédées lors de l'accident de l'AF 447 Rio-Paris du 1er juin 2009.

Une ordonnance de non-lieu en faveur d'AF et d'Airbus a été rendue le 4 septembre 2019 par les juges d'instruction du TGI.

Le Ministère public et la plupart des parties civiles (dont des associations et syndicats pilotes) ont fait appel de cette décision. La chambre d'instruction de la Cour d'Appel de Paris a ainsi été saisie et une audience aura lieu le 4 mars 2021. Air France a pris acte de la position du parquet général qui demande le renvoi d'Air France et d'Airbus devant le tribunal correctionnel. Air France, qui conteste avoir commis une faute à l'origine de l'accident, entend solliciter la confirmation de l'ordonnance de non-lieu rendue par les juges d'instruction. C'est désormais à la Chambre de l'instruction qu'il appartiendra de se prononcer.

#### **Enquête du *Department of Justice US* concernant *United States Postal Service***

En mars 2016, le *Department of Justice US* (DOJ) a informé Air France et KLM d'une enquête civile relative aux contrats conclus avec *United States Postal Service* pour le transport international de courrier. En septembre 2016, une demande d'information (*Civil Information Demand*) du DOJ relative à ces contrats a été reçue. Le DOJ a indiqué que ses investigations portent sur des violations potentielles au titre du *False Claims Act*. Air France et KLM coopèrent avec le DOJ.

# Groupe Air France-KLM

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

En 2015, une plainte a été déposée contre KLM par 152 (anciens) pilotes de la compagnie aérienne Martinair, au motif que le département cargo de Martinair avait été transféré à KLM et que tous les anciens membres du personnel de cabine auraient droit à une rémunération de KLM, prenant en compte leur ancienneté chez Martinair. Le tribunal de première instance en 2016 et la cour d'appel en 2018 ont rejeté toutes les demandes faites à l'encontre de KLM. Les pilotes de la compagnie Martinair ont fait appel du jugement de 2018. En novembre 2019, le Cour Suprême a jugé que le jugement de la cour d'appel n'était pas suffisamment motivé et a renvoyé l'affaire devant une autre cour d'appel. La procédure devant ce tribunal, qui devra reconsidérer certains arguments avancés par les pilotes de ligne, est en cours.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 29.1 et 29.2, le groupe n'a pas connaissance de litige, procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

## 30. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	Note	2020			2019		
		Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
<b>Au 31 décembre</b>							
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	30.1.1	158	-	<b>158</b>	164	-	<b>164</b>
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	30.1.2	347	-	<b>347</b>	345	-	<b>345</b>
OCEANE	30.2.2	465	-	<b>465</b>	454	-	<b>454</b>
Emprunts obligataires	30.2	1 229	289	<b>1 518</b>	1 128	-	<b>1 128</b>
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse		2 908	604	<b>3 512</b>	2 938	547	<b>3 485</b>
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	30.3	4 685	-	<b>4 685</b>	-	-	-
Prêts d'Etats	30.3	3 278	-	<b>3 278</b>	-	-	-
Autres emprunts		1 101	335	<b>1 436</b>	1 242	252	<b>1 494</b>
Intérêts courus non échus		-	90	<b>90</b>	-	43	<b>43</b>
<b>Total - Dettes financières</b>		<b>14 171</b>	<b>1 318</b>	<b>15 489</b>	<b>6 271</b>	<b>842</b>	<b>7 113</b>

# Groupe Air France-KLM

## Variation de la dette financière

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2019	Emission de nouveaux emprunts <sup>(1)</sup>	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2020
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	509	-	-	-	(4)	-	<b>505</b>
OCEANE	454	-	11	-	-	-	<b>465</b>
Emprunts obligataires	1 128	744	1	(753)	(11)	409	<b>1 518</b>
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 485	776	23	(584)	(47)	(141)	<b>3 512</b>
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	-	4 685	-	-	-	-	<b>4 685</b>
Prêts d'Etat	-	3 278	-	-	-	-	<b>3 278</b>
Autres emprunts	1 494	1 969	36	(2 052)	(11)	-	<b>1 436</b>
Intérêts courus non échus	43	-	24	-	-	23	<b>90</b>
<b>Total</b>	<b>7 113</b>	<b>11 452</b>	<b>95</b>	<b>(3 389)</b>	<b>(73)</b>	<b>291</b>	<b>15 489</b>

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

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2018	Emission de nouveaux emprunts	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2019
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	572	-	-	(83)	20	-	<b>509</b>
OCEANE	-	446	8	-	-	-	<b>454</b>
Emprunts obligataires	1 131	-	(1)	-	(2)	-	<b>1 128</b>
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 547	566	6	(619)	25	(40)	<b>3 485</b>
Autres emprunts	1 263	629	3	(454)	2	51	<b>1 494</b>
Intérêts courus non échus	46	-	13	-	-	(16)	<b>43</b>
<b>Total</b>	<b>6 559</b>	<b>1 641</b>	<b>29</b>	<b>(1 156)</b>	<b>45</b>	<b>(5)</b>	<b>7 113</b>

## 30.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée

### 30.1.1. Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens chez KLM

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

Depuis le 28 août 2019, celui-ci s'élève à 20 milliards de yens, soit 158 millions d'euros au 31 décembre 2020, suite au remboursement partiel par anticipation d'un montant de 10 milliards de yens. Depuis cette date, le taux d'intérêt résiduel a été ramené à un taux fixe de 4% per annum applicable au montant de notionnel emprunté résiduel.

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

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

# Groupe Air France-KLM

## 30.1.2. Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses chez KLM

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

Le groupe KLM a procédé à un rachat partiel au fil de l'eau. Par conséquent, le montant résiduel de l'emprunt subordonné s'élève à 375 millions de francs suisses, soit 347 millions d'euros au 31 décembre 2020.

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

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

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

## 30.2 Emprunts obligataires

### 30.2.1 Obligations subordonnées perpétuelles

Air France-KLM a décidé de procéder au remboursement de la totalité des obligations subordonnées perpétuelles émises en 2015 restant en circulation, soit un montant nominal total de 403,3 millions d'euros (voir note 27.4. Obligation subordonnée perpétuelle).

### 30.2.2 OCEANE

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

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

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

Au 31 décembre 2020, le montant inscrit en dette s'élève à 465 millions d'euros.

# Groupe Air France-KLM

## 30.2.3 Autres emprunts obligataires

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

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

## 30.3 Aides financières des Etats français et néerlandais

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

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

- Un prêt d'un montant de 4 milliards d'euros, octroyé par 9 institutions financières françaises et étrangères, bénéficiant d'une garantie de l'Etat français à hauteur de 90% (« PGE ») d'une maturité initiale de 12 mois, avec une option d'extension d'un an ou de deux ans, exerçable à sa seule discrétion par Air France-KLM. Le coupon du prêt est un taux annuel égal à EURIBOR (avec un plancher à zéro) augmenté d'une marge de 0,75% la première année, 1,50% la deuxième année et 2,75% la troisième année. Le coût de la garantie de l'Etat français est initialement fixé à 0,5% du montant total du prêt, auquel s'ajoute une commission additionnelle de 1% pour chacune de la deuxième et troisième année. Ce prêt inclut une clause de remboursement anticipé partiel obligatoire à hauteur de 75% du produit net de toute nouvelle levée de fonds par Air France-KLM ou par Air France auprès de banques ou par émission obligataire, sous réserve de certaines exceptions et une clause de remboursement anticipé total obligatoire dans certains cas tels que le changement de contrôle d'Air France-KLM ou d'Air France.
- Un prêt d'actionnaire octroyé par l'Etat français à Air France-KLM d'un montant de 3 milliards d'euros, d'une maturité de quatre ans, avec deux options d'extension d'un an consécutives exerçables par Air France-KLM. Le coupon payable annuellement ou capitalisable à la main d'Air France-KLM est un taux égal à EURIBOR 12 mois (avec un plancher à zéro) augmenté d'une marge de 7% les 4 premières années, 7,5% la cinquième et 7,75% la sixième. Le taux de ce prêt sera augmenté d'un step up de 5,5% dans l'hypothèse où (i) l'assemblée générale refuserait d'approuver une augmentation de capital proposée par le Conseil d'administration de nature à permettre l'incorporation au capital de la Société de tout ou partie du montant du prêt d'actionnaire, (ii) l'assemblée générale approuverait une augmentation de capital sans l'accord de l'Etat français qui ne permettrait pas d'incorporation au capital tout ou partie du prêt d'actionnaire ou (iii) un tiers n'agissant pas de concert avec l'Etat Français viendrait à détenir, seul ou de concert, 20 % du capital de la Société. Ce prêt est subordonné au PGE et, en cas de redressement ou de liquidation judiciaire, à l'ensemble des créances obligataires et bancaires senior d'Air France-KLM, sans préjudice de la possibilité d'incorporation au capital de tout ou partie du prêt d'actionnaire.

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

La Commission Européenne a approuvé le mécanisme d'aide de l'Etat français le 4 mai 2020.

Au 31 décembre 2020, Air France-KLM a tiré l'intégralité des 4 milliards d'euros du prêt garanti par l'Etat français et l'intégralité des 3 milliards du prêt d'actionnaire. Ils ont été comptabilisés en utilisant la méthode coût amorti avec un taux d'intérêt effectif de 2,66% sur une hypothèse de 3 ans pour le prêt garanti et avec un taux d'intérêt effectif de 7% sur une hypothèse de 4 ans pour le prêt d'actionnaire.

# Groupe Air France-KLM

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

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

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

La ligne de crédit renouvelable et le prêt direct sont tirés simultanément au prorata de leur montant totaux. KLM a effectué un premier tirage de 665 millions d'euros sur la nouvelle ligne de crédit renouvelable le 26 août 2020, remplaçant la ligne de crédit renouvelable préexistante tirée le 19 mars 2020 (voir note 21.5 Credit facilities). Un premier tirage sur le prêt accordé par l'Etat néerlandais, d'un montant de 277 millions d'euros, a été effectué le même jour.

Les conditions associées au prêt direct sont liées à des engagements de la compagnie en matière de développement durable, de réduction des coûts, ainsi qu'au rétablissement des performances et de la compétitivité de KLM, incluant un plan de restructuration global et la contribution de ses employés. KLM s'est engagée à suspendre le versement de dividendes à ses actionnaires tant que ces deux prêts n'auront pas été intégralement remboursés.

La Commission Européenne a approuvé le mécanisme d'aide de l'Etat néerlandais le 13 juillet 2020. Le 3 novembre 2020, le Ministère des Finances néerlandais a approuvé le plan de restructuration. En conséquence, KLM a la possibilité de faire des nouveaux tirages de l'aide financière de l'Etat néerlandais.

Au 31 décembre 2020, KLM a tiré 942 millions d'euros de cette aide financière (665 millions d'euros de la ligne de crédit et 277 millions d'euros du prêt direct). Ils ont été comptabilisés en utilisant la méthode du coût amorti avec un taux d'intérêt effectif de 3,95% avec une hypothèse de 5 ans pour la ligne de crédit, et de 7,05% pour le prêt direct avec une hypothèse de 5,5 ans.

La ligne de crédit renouvelable comme le prêt direct sont présentés en dettes non courantes, conformément à la norme IAS 1 (présentation des états financiers). La ligne de crédit renouvelable a une maturité contractuelle de 5 ans, et le prêt direct de l'Etat néerlandais une maturité contractuelle de 5,5 ans. En conséquence, les prêts ne sont pas exigibles au remboursement dans les 12 mois suivant la date de clôture. De plus, le test de ratios de crédit n'est pas requis à la date de clôture, et n'est donc pas pertinent pour l'évaluation.

L'amendement à la norme IAS 1, applicable en 2022, concernant la classification des dettes en courant ou non courant, doit être pris en compte dans les tests de ratios de crédit réalisé à la date de clôture. Pour la ligne de crédit renouvelable et le prêt direct de l'Etat néerlandais, cela impliquerait un test de ratio de crédit à la date de clôture, alors que ce dernier n'est contractuellement requis qu'en septembre 2021. Toutefois, dans l'hypothèse d'un test réalisé à la date de clôture, KLM répond aux exigences contractuelles en date du 30 septembre 2021, tant pour la ligne de crédit renouvelable que pour le prêt direct de l'Etat néerlandais. Par conséquent, KLM dispose du droit à différer le remboursement d'au moins 12 mois après la date de clôture, et la ligne de crédit renouvelable comme le prêt direct seraient classés en dettes non courantes si la révision d'IAS 1 était appliquée.

# Groupe Air France-KLM

## 30.4 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
VCRP et emprunts hypothécaires	1 057	1 072
Autres emprunts	379	422
<b>Total</b>	<b>1 436</b>	<b>1 494</b>

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

Les autres emprunts sont principalement constitués par des emprunts auprès des établissements de crédit. Ils incluent également (32) millions de frais d'émission d'emprunt.

## 30.5 Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Echéances en		
N+1	2 099	970
N+2	1 439	1 456
N+3	4 928	1 071
N+4	4 307	570
N+5	2 094	964
Au delà de 5 ans	2 993	2 870
<b>Total</b>	<b>17 860</b>	<b>7 901</b>
Dont - Principal	15 489	7 113
- Intérêts	2 371	788

Au 31 décembre 2020, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 781 millions d'euros pour l'exercice 2021, 1 307 millions d'euros pour les exercices 2022 à 2025, et 283 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2020, les emprunts subordonnés à durée indéterminée de KLM sont inclus dans la ligne « au-delà de 5 ans ».

Les emprunts obligataires émis en 2014, 2016 et 2020 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 30.2).

# Groupe Air France-KLM

## 30.6 Analyse par devise

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Euro	13 639	5 247
Dollar US	680	691
Franc Suisse	357	355
Yen	813	820
<b>Total</b>	<b>15 489</b>	<b>7 113</b>

## 30.7 Lignes de crédit

Au 31 décembre 2019, le groupe Air France-KLM disposait d'une facilité de lignes de crédit bancaire pour un montant total de 1 765 millions d'euros, non tirées. Celle-ci est composée de deux principales lignes qui s'élèvent respectivement à 1,1 milliard pour conjointement la holding Air France-KLM et le groupe Air France, et à 665 millions d'euros pour le groupe KLM seul.

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

Par ailleurs, le 19 mars 2020, KLM a tiré, pour une période initiale de 6 mois, l'intégralité de sa ligne de crédit renouvelable conclue le 23 mai 2018 pour un montant total de 665 millions d'euros. La nouvelle ligne de crédit de 2,4 milliards d'euros à 90% garantie par l'Etat néerlandais (voir note 30.3 Aides financières des Etats français et néerlandais) s'est substituée à cette ligne de crédit le 26 août 2020. Au 31 décembre 2020, KLM a tiré 665 millions d'euros de sa ligne de crédit et a un montant non utilisé pour 1 735 millions d'euros.

## 31. DETTES DE LOYER

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>			<b>2019</b>		
<b>Au 31 décembre</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>
Dettes de loyers - avions	1 687	675	<b>2 362</b>	2 338	789	<b>3 127</b>
Dettes de loyers - immobilier	595	105	<b>700</b>	618	107	<b>725</b>
Dettes de loyers - autres	143	42	<b>185</b>	193	56	<b>249</b>
Intérêts courus non échus	-	17	<b>17</b>	-	19	<b>19</b>
<b>Total - Dettes de loyers</b>	<b>2 425</b>	<b>839</b>	<b>3 264</b>	<b>3 149</b>	<b>971</b>	<b>4 120</b>

# Groupe Air France-KLM

## Variation de la dette de loyers

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2019	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats	Remboursement	Ecart de conversion	Autres	31 décembre 2020
Dette loyer - Avions	3 127	227	(755)	(241)	4	<b>2 362</b>
Dette loyer - Immobilier	725	92	(118)	(1)	2	<b>700</b>
Dette loyer - Autres	249	17	(67)	(14)	-	<b>185</b>
Intérêts	19	-	-	-	(2)	<b>17</b>
<b>Total</b>	<b>4 120</b>	<b>336</b>	<b>(940)</b>	<b>(256)</b>	<b>4</b>	<b>3 264</b>

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2018	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats	Remboursement	Ecart de conversion	Autres	31 décembre 2019
Dette loyer - Avions	3 478	435	(807)	24	(3)	3 127
Dette loyer - Immobilier	773	88	(141)	-	5	725
Dette loyer - Autres	264	66	(60)	2	(23)	249
Intérêts	20	-	-	-	(1)	19
<b>Total</b>	<b>4 535</b>	<b>589</b>	<b>(1 008)</b>	<b>26</b>	<b>(22)</b>	<b>4 120</b>

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

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2020	Au 31 décembre 2019
N+1	1 034	1 231
N+2	856	1 058
N+3	662	868
N+4	451	631
N+5	301	391
Au delà de 5 ans	860	1 025
<b>Total</b>	<b>4 164</b>	<b>5 204</b>
<i>Dont - Principal</i>	<i>3 264</i>	<i>4 120</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>900</i>	<i>1 084</i>

# Groupe Air France-KLM

## 32. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>			
Dettes financières courantes et non courantes	30	15 489	7 113
Repo obligation Triple A	26	(84)	-
Dettes de loyers courantes et non courantes	31	3 264	4 120
Intérêts courus non échus	30 et 31	(107)	(62)
Dépôts relatifs aux dettes financières	22	(101)	(227)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	22	(80)	(91)
Impact des dérivés devise/dettes		27	4
<b>Dettes financières (I)</b>		<b>18 408</b>	<b>10 857</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie	26	6 423	3 715
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	22	193	111
Trésorerie nantie	22	309	300
Obligations Triple A	22	518	585
Repo obligation Triple A	25	(84)	-
Autres		1	3
Concours bancaires courant	26	(1)	(4)
<b>Liquidités nettes (II)</b>		<b>7 359</b>	<b>4 710</b>
<b>Dette nette (I-II)</b>		<b>11 049</b>	<b>6 147</b>

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>			
<b>Dette nette à l'ouverture</b>		<b>6 147</b>	<b>6 164</b>
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies		4 721	(623)
Titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres	30.2.1	403	-
Coupons sur titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres	30.2.1	26	26
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		(357)	(13)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		1	1
nouveau/modification contrat de location	31	336	589
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global		(215)	13
Variation non monétaire de la dette		27	4
Variation de la conversion		(15)	48
Composante optionnelle OCEANE	30.2.2	-	(54)
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		11	8
Reclassement		-	(5)
Variation de périmètre		(50)	-
Autre		14	(11)
<b>Dette nette à la clôture</b>		<b>11 049</b>	<b>6 147</b>

# Groupe Air France-KLM

## 33. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES

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

## 34. PROGRAMME DE FIDELITE

Il existe deux programmes de fidélité chez Air France-KLM : Flying Blue et BlueBiz.

Au 31 décembre 2020, le montant alloué au programme de fidélité client est de 832 millions d'euros. Il sera reconnu en chiffre d'affaires dès lors que les points de fidélité seront utilisés. Le groupe estime que 53% des points de fidélité seront reconnus en chiffre d'affaires dans les cinq prochaines années.

Le programme Flying Blue se décompose de la manière suivante :

<b>Flying Bue - Produits différés</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 1er janvier</b>	<b>774</b>	<b>763</b>
Accumulation "revenu différé"	130	319
Rédemption "Reconnaissance du revenu"	(72)	(308)
<b>Au 31 décembre</b>	<b>832</b>	<b>774</b>

# Groupe Air France-KLM

## 35. AUTRES CREDITEURS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>		<b>2019 <sup>(1)</sup></b>	
	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
<b>Au 31 décembre</b>				
Dettes fiscales (y compris impôt société)	565	625	892	-
Dettes sociales	1 134	545	1 033	-
Dettes sur immobilisations	96	-	96	-
Produits constatés d'avance	836	36	739	17
Avances et acomptes reçues	342	-	469	1
Dettes diverses	203	88	220	98
<b>Total</b>	<b>3 175</b>	<b>1 294</b>	<b>3 448</b>	<b>115</b>

(1) Le retraitement avec le publié s'explique par le fait que les instruments dérivés aient été isolés sur une ligne dédiée au bilan

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

## 36. INSTRUMENTS FINANCIERS

### 36.1 Gestion des risques

- **Gestion des risques de marché**

La politique de gestion des risques de marché du groupe Air France - KLM a pour objectif de réduire son exposition à ces risques. Elle est pilotée et coordonnée par le Risk Management Committee (RMC) composé du Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France - KLM, du Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France, du Directeur général délégué Finances de KLM et du Directeur des opérations financières d'Air France - KLM.

Le RMC se réunit chaque trimestre pour passer en revue le reporting Groupe sur les risques relatifs au prix du carburant, aux permis d'émission, aux cours de change des principales devises, aux taux d'intérêt et aux contreparties. Lors de ces réunions, il décide des couvertures à mettre en place : ratios de couverture à atteindre, délais de mise en œuvre et types d'instrument de couverture à privilégier. Les décisions prises par le RMC sont formalisées puis mises en œuvre au sein de chaque compagnie par les services de Trésorerie, dans le respect des procédures de délégation de pouvoirs. Chaque compagnie centralise la gestion des risques de marché de ses filiales.

Des réunions régulières sont organisées par les départements Trésorerie des deux compagnies sur les instruments de couverture, les stratégies envisagées et les contreparties. Afin de mettre en œuvre la stratégie la plus adaptée à chaque circonstance, tout type d'instrument qualifiable en tant que couverture au regard des normes IFRS peut être utilisé. Toute dérogation à ce principe doit être validée par le Risk Management Committee. De façon générale, aucun trading ou spéculation ne sont autorisés.

Les services de trésorerie de chaque compagnie communiquent une information sur le niveau des liquidités auprès de leur Direction Générale respective, et sur le niveau consolidé de trésorerie du Groupe toutes les semaines et en fin de mois à la Direction Générale du Groupe.

Chaque mois, un reporting complet incluant les positions de taux et de change, le portefeuille des instruments de couverture, le récapitulatif des placements et des financements par devise et le suivi des risques par contrepartie est transmis aux Directions générales.

La politique de couverture sur le carburant et sur les permis d'émission est entièrement menée par les services Trésorerie. Un reporting hebdomadaire carburant est fourni aux Directions générales. Celui-ci reprend principalement les opérations réalisées durant la semaine, la valorisation de l'ensemble des positions, les pourcentages couverts ainsi que la ventilation des instruments et sous-jacents utilisés, les niveaux moyens de couvertures et les prix nets en résultant. L'ensemble de ces données couvre 24 mois glissants. Par ailleurs, un reporting hebdomadaire groupe Air France - KLM (intitulé Fuel hedge report), consolide les chiffres des deux compagnies en matière de couverture carburant et réalise une actualisation budgétaire.

# Groupe Air France-KLM

- **Risques relatifs au prix du carburant**

La facture de carburant est un des premiers postes de charge des compagnies aériennes. La volatilité du prix du pétrole représente donc un risque pour l'industrie du transport aérien. En effet, une forte hausse du prix du pétrole peut avoir un effet négatif très important sur la rentabilité des compagnies particulièrement si le contexte économique ne leur permet pas d'adapter leur politique de prix. De même une forte diminution du prix du carburant est favorable à la rentabilité des compagnies aériennes.

Cependant, la façon dont les compagnies répercutent dans leurs tarifs une chute brutale du prix du carburant est un facteur d'incertitude important.

Les risques liés au prix du carburant avion sont couverts dans le cadre d'une stratégie de couverture définie par le RMC pour l'ensemble du groupe Air France-KLM.

La stratégie de couverture, approuvée par le conseil d'administration, fixe à deux ans l'horizon des couvertures (24 mois roulants) et à 60% le ratio de couverture cible. Par ailleurs, elle recourt à l'utilisation d'instruments pouvant être fixes à terme ou optionnels. Ces instruments sont traités de sorte à être éligibles en tant qu'instruments de couverture selon les dispositions de la norme IFRS 9.

Au titre de l'application de la norme IFRS 9 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, la politique de couverture a évolué : la couverture par composantes (composante Brent ou Gasoil des volumes de Jet Fuel) ; composante séparément identifiable et mesurable de manière fiable, tel que requis par la norme IFRS 9 est dorénavant appliquée.

## **Principales caractéristiques de la stratégie de couverture**

*Horizon de couverture : 2 ans roulants*

*Pourcentages à atteindre à la fin du trimestre courant :*

- trimestre en cours : 60% des volumes consommés,
- trimestre 1 à trimestre 3 : 60% des volumes consommés,
- trimestre 4 : 50% des volumes consommés,
- trimestre 5 : 40% des volumes consommés,
- trimestre 6 : 30% des volumes consommés,
- trimestre 7 : 20% des volumes consommés,
- trimestre 8 : 10% des volumes consommés.

*Incrément des ratios de couverture : 10% par trimestre*

*Sous-jacents : Brent, Gasoil et Jet Fuel*

*Instruments : Swap, call, call spread, three ways, four ways et collar.*

Mise en place d'indicateurs de suivi des positions :

Afin d'assurer un suivi plus fin du marked-to-market des positions et de dynamiser la gestion de son exposition, le groupe Air France-KLM utilise la VAR (value at risk) qui contribue à mesurer le risque encouru par son portefeuille. Ce suivi est par ailleurs renforcé par la prise en compte du « maximum loss » et du « maximum gain » qui permettent de borner les amplitudes de variation de ce même portefeuille et de réagir en conséquence.

- **Risque de change**

Air France-KLM réalise une grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, le Groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement au risque de change. La gestion du risque de change des filiales des deux compagnies est centralisée auprès de chaque compagnie. L'exposition principale porte sur le dollar américain. Le Groupe est globalement acheteur de dollars américains, le montant des dépenses en dollars telles que le carburant ou les pièces détachées excédant le montant des recettes non couvertes par la dette de loyer. En conséquence toute appréciation significative du dollar américain vis-à-vis de l'euro pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers.

## Groupe Air France-KLM

En revanche, le Groupe est vendeur des autres devises, le montant de ses recettes étant supérieur au montant de ses dépenses. Ces expositions sont nettement moins significatives que sur le dollar américain. Une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du Groupe. La gestion du risque de change du groupe est effectuée sur la base de l'exposition nette prévue pour chaque devise. Les devises fortement corrélées au dollar américain sont agrégées à l'exposition en dollars américains.

Pour chaque devise couverte, le terme des couvertures s'échelonne sur une période de 24 mois glissants. Les quatre premiers trimestres sont plus couverts que les quatre suivants. Le RMC donne des objectifs de couverture pour le dollar, la livre sterling et le yen.

Air France utilise sur le change, des options structurées zéro-cost, comme instruments de couverture. Ces dernières génèrent de la volatilité dans le résultat financier du fait de leur valeur temps non alignée contrairement aux options « vanilles » dont la valeur temps est alignée. Les variations de valeurs temps alignées sont enregistrées en état du résultat global consolidé en accord avec IFRS9.

Les avions sont pour l'essentiel payés en dollars américains. En conséquence, le groupe est exposé à la hausse du dollar contre euro en matière d'investissements aéronautiques. La politique de couverture prévoit la mise en place progressive et systématique de couvertures entre la date de commande des avions et leur date de livraison. Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 décembre 2020, 89% de la dette brute du Groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés est libellée en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation des taux de change sur la dette. L'exposition de la dette sur les autres devises porte essentiellement sur le yen 5%, le dollar américain 4% et le franc suisse 2%.

Avec l'application d'IFRS 16 par le Groupe dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les locations d'avions essentiellement libellées en dollar US sont comptabilisées dans la dette du Groupe. Ces dettes ont été qualifiées de couverture des recettes futures du Réseau en USD. De ce fait, l'effet du change sur ces dettes en dollar US est comptabilisé en état du résultat global. Pour Transavia et KLM Cityhopper qui n'ont pas de revenus en dollar US, des programmes de couverture spécifiques de ces engagements ont été définis.

- **Risque de taux d'intérêt**

La dette financière est contractée pour partie à taux variable. Air France et KLM ont converti, moyennant la mise en place de dérivés, une portion de cette dette à taux variable en dette à taux fixe, dans le but de limiter sa volatilité. Après couverture, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 44% du total des dettes financières. Le taux d'intérêt sur la dette brute du Groupe après couverture s'élève à 2.55% au 31 décembre 2020 (2,54% au 31 décembre 2019).

- **Risques crédit carbone**

Pour répondre à ses obligations réglementaires, la stratégie d'acquisition des quotas d'émission de CO2 est suivie et revue lors de chaque RMC depuis octobre 2011. Sa mise en œuvre a conduit à couvrir progressivement les besoins futurs de quotas d'émission via l'utilisation de contrats d'achat à terme. Ainsi, la totalité des besoins de l'année 2021 ainsi qu'une partie des besoins de l'année 2022 sont couverts.

*Sous-jacents* : Quotas EUA, EUAA et CER

*Instruments* : Contrats à terme (forwards), livraison et paiement durant le trimestre précédent la date de mise en conformité.

- **Risques de placement**

Les trésoreries d'Air France, de KLM et d'Air France-KLM sont actuellement investies sur un horizon de placement court, essentiellement en dépôts à terme, OPCVM monétaires et titres de créances court terme, notés en très grande majorité A1/P1, les autres lignes étant notées A2/P2.

Enfin, une partie des liquidités de KLM est investie en devises sur des obligations de première catégorie, de façon à réduire le risque de change sur la dette.

- **Risques actions**

Le groupe Air France-KLM détient un nombre limité de participations cotées en bourse.

La valeur de ces investissements est susceptible de varier durant leur période de détention. Ces participations sont comptabilisées soit selon la méthode de mise en équivalence (sociétés liées) si le groupe a la possibilité d'y exercer une influence notable, soit à leur juste valeur. Si la juste valeur ne peut pas être déterminée d'un point de vue pratique, la valeur de la participation est mesurée à son coût d'acquisition.

# Groupe Air France-KLM

Les actions propres détenues par le groupe Air France-KLM ne sont pas considérées comme des participations. En outre, les actions propres ne sont pas considérées comme exposées à un risque, puisque toute variation de la valeur de ces actions n'est constatée directement en capitaux propres que lorsqu'elles sont vendues sur le marché, sans jamais affecter le résultat net.

- **Risques de contrepartie**

Les règles concernant la Gestion du risque de contrepartie sont établies par le RMC et mises en application par les compagnies.

Sauf dérogation express du RMC, les contreparties choisies doivent bénéficier d'un rating et être notées au minimum BBB+ (S&P), à l'exception des OPCVM pour lesquels le risque est jugé non significatif. Les engagements maximum par contrepartie sont déterminés en fonction de la qualité de leur notation. Le RMC suit également l'évolution de la part respective de chaque contrepartie dans le portefeuille total de couvertures (carburant, devises et taux) et des investissements. La position des deux compagnies Air France et KLM, ainsi que la position de la société à la tête du groupe Air France – KLM sont prises en compte dans l'appréciation de l'exposition globale. Un reporting mensuel est établi et adressé à la Direction Générale des deux compagnies Il est complété par des informations en temps réel en cas de risque de dégradation substantielle ou de dégradation avérée de la note des contreparties.

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

- les placements financiers,
  - les instruments dérivés,
  - les comptes clients.
- Le risque de contrepartie lié aux placements financiers et aux instruments dérivés est suivi par le Risk Management Committee qui établit des limites par contrepartie, tout instrument confondu (à l'exception des placements dans les OPCVM monétaires pour lesquels le risque de contrepartie est jugé non significatif). Le reporting groupe relatif au risque de contrepartie est diffusé tous les mois aux Directions Générales, le risque étant mesuré à la valeur de marché des différents instruments. Le dépassement éventuel d'une limite fait immédiatement l'objet d'une mesure de correction.
  - Le risque de contrepartie lié aux instruments dérivés est pris en compte dans le calcul de leur juste valeur, comme décrit dans la note 3.11. Les dérivés sont régis par les accords-cadres de compensation ISDA et FBF. Dans le cadre de ces accords, la compensation (dans le cas de défaut) doit se faire par contrepartie pour l'ensemble des dérivés régis par chaque type d'accord.
  - Le risque de contrepartie lié aux comptes clients est limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

Le groupe a identifié les expositions suivantes au risque de contrepartie :

Rating LT (Standard & Poors)	Total de l'exposition en millions d'euros	
	Au 31 décembre 2020	Au 31 décembre 2019
AAA	257	242
AA	66	393
A	898	2 280
BBB	-	16
<b>Total</b>	<b>1 221</b>	<b>2 931</b>

Cette présentation n'inclut pas les OPCVM monétaires, ni les comptes courants.

- **Risques de liquidité**

Les risques de liquidité sont associés aux lignes de crédits dont dispose le groupe, tel que décrit en note 30.7.

# Groupe Air France-KLM

## 36.2 Instruments dérivés

Au 31 décembre 2020, la juste valeur des instruments dérivés du groupe et leurs échéances attendues se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		<b>Total</b>	<b>N+1</b>	<b>N+2</b>	<b>N+3</b>	<b>N+4</b>	<b>N+5</b>	<b>&gt; N+5</b>
Instruments dérivés matière première	Actif	3	3	-	-	-	-	-
	Passif	(229)	(225)	(4)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	3	1	-	2	-	-	-
	Passif	(60)	(18)	(3)	(6)	(8)	(10)	(15)
Instruments dérivés change	Actif	142	88	43	9	2	-	-
	Passif	(195)	(120)	(44)	(4)	(9)	-	(18)
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	33	25	8	-	-	-	-
	Passif	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivé Autres	Actif	71	43	-	-	-	28	-
	Passif	(1)	-	-	-	-	(1)	-
<b>Total</b>	<b>Actif</b>	<b>252</b>	<b>160</b>	<b>51</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>-</b>
	<b>Passif</b>	<b>(485)</b>	<b>(363)</b>	<b>(51)</b>	<b>(10)</b>	<b>(17)</b>	<b>(11)</b>	<b>(33)</b>

Au 31 décembre 2019, la juste valeur des instruments dérivés du groupe et leurs échéances attendues se décomposaient comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		<b>Total</b>	<b>N+1</b>	<b>N+2</b>	<b>N+3</b>	<b>N+4</b>	<b>N+5</b>	<b>&gt; N+5</b>
Instruments dérivés matière première	Actif	75	55	20	-	-	-	-
	Passif	(100)	(86)	(14)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	16	-	9	-	5	-	2
	Passif	(49)	(12)	(8)	(5)	(4)	(5)	(15)
Instruments dérivés change	Actif	386	186	96	64	26	13	-
	Passif	(102)	(51)	(35)	(3)	(1)	(1)	(12)
Instruments dérivé titres Amadeus	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(4)	(4)	-	-	-	-	-
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	17	17	-	-	-	-	-
	Passif	(4)	(1)	(3)	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>Actif</b>	<b>494</b>	<b>258</b>	<b>125</b>	<b>64</b>	<b>31</b>	<b>13</b>	<b>2</b>
	<b>Passif</b>	<b>(259)</b>	<b>(154)</b>	<b>(60)</b>	<b>(8)</b>	<b>(5)</b>	<b>(6)</b>	<b>(27)</b>

# Groupe Air France-KLM

## 36.2.1 Risque lié au prix du carburant

Les engagements du groupe sur le pétrole brut et les produits raffinés sont présentés ci-dessous, pour la valeur de l'engagement notionnel :

• Au 31 décembre 2020

En millions d'euros	Nominal	Échéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>								
Swap	356	356	-	-	-	-	-	(43)
Options	1 031	992	39	-	-	-	-	(103)
<b>Sub-total</b>	<b>1 387</b>	<b>1 348</b>	<b>39</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(146)</b>
<b>Risque de matière première (opérations de trading)</b>								
Swap	65	65	-	-	-	-	-	(31)
<b>Sub-total</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(31)</b>
<b>Créances / dettes sur couvertures carburant</b>								
								<b>(49)</b>
<b>Total</b>	<b>1 452</b>	<b>1 413</b>	<b>39</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(226)</b>
<b>Prix après couverture dollar/tonne</b>		<b>542</b>	<b>532</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

Le prix après couverture des dépenses totales de carburant est égal au prix de marché auquel ont été ajoutés les coûts de mise à bord et les résultats des couvertures. Les résultats des couvertures reflètent les paiements des stratégies de couverture basées sur les courbes à terme au 31 décembre 2020. Le résultat de couverture intègre le résultat d'une éventuelle sur-efficacité, les primes d'options dépensées ainsi que le résultat de couverture réalisé sur les positions qui ont été débouclées avant leurs maturités. La valeur temps des positions optionnelles n'est pas intégrée au résultat de couverture.

# Groupe Air France-KLM

• Au 31 décembre 2019

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>								
Swap	1 111	909	203	-	-	-	-	(10)
Options	3 405	2 239	1 166	-	-	-	-	(16)
<b>Total</b>	<b>4 516</b>	<b>3 148</b>	<b>1 369</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(26)</b>
<b>Prix après couverture dollar/tonne</b>		<b>697</b>	667	-	-	-	-	-

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

## Sensibilité des couvertures carburant

L'impact d'une variation de la juste valeur des dérivés carburant suite à une hausse ou baisse des cours du Brent de 10 USD par baril sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2020		2019	
	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	12	(12)	-	-
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	252	(263)	577	(584)

# Groupe Air France-KLM

## 36.2.2 Exposition au risque de taux d'intérêt

Le groupe utilise pour la gestion du risque de taux d'intérêt de ses dettes financières à court et à long terme des instruments dont les encours représentés par leur notionnel sont les suivants :

Au 31 décembre 2020

En millions d'euros	Nominal	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>	<b>2 083</b>		<b>299</b>	<b>86</b>	<b>192</b>	<b>124</b>	<b>255</b>	<b>1 127</b>	<b>(54)</b>
Swap de taux	1 933	Dettes financières	299	86	192	124	255	977	(30)
Options	150	Dettes financières	-	-	-	-	-	150	(24)
<b>Opérations qualifiées de transactions</b>	<b>98</b>		<b>21</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>26</b>	<b>(3)</b>
Swap de taux	98	N/A	21	18	12	10	11	26	(3)
<b>Total</b>	<b>2 181</b>		<b>319</b>	<b>104</b>	<b>204</b>	<b>134</b>	<b>266</b>	<b>1 154</b>	<b>(57)</b>

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

Au 31 décembre 2019

En millions d'euros	Nominal	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>	<b>1 742</b>		<b>8</b>	<b>254</b>	<b>52</b>	<b>189</b>	<b>144</b>	<b>1 095</b>	<b>(41)</b>
Swap de taux	1 592	Flux d'intérêts sur dettes financières	8	254	52	189	144	945	(41)
Options	150	Flux d'intérêts sur dettes financières	-	-	-	-	-	150	-
<b>Opérations qualifiées de transactions</b>	<b>325</b>		<b>-</b>	<b>209</b>	<b>-</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>92</b>	<b>8</b>
Swap de taux	125	N/A	-	9	-	24	-	92	9
Options	200	N/A	-	200	-	-	-	-	(1)
<b>Total</b>	<b>2 067</b>		<b>8</b>	<b>463</b>	<b>52</b>	<b>213</b>	<b>144</b>	<b>1 187</b>	<b>(33)</b>

En 2020, compte tenu de l'adossement parfait entre les instruments de couverture et les éléments couverts, aucune inefficacité n'a été reconnue sur les couvertures de risque de taux d'intérêt.

Compte tenu des opérations de couvertures, l'exposition aux risques de taux d'intérêt du groupe peut être présentée comme suit :

# Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	2020				2019			
	Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture	
	Base	Taux d'intérêt moyen						
<b>Actifs et passifs financiers à taux fixe</b>								
Actifs à taux fixe	1 291	1,3%	1 291	1,3%	2 393	1,2%	2 393	1,2%
Passifs à taux fixe	8 175	4,0%	9 665	3,8%	8 203	4,5%	9 101	3,8%
<b>Actifs et passifs financiers à taux variable</b>								
Actifs à taux variable	4 495	0,2%	4 494	0,2%	1 352	0,4%	1 352	0,4%
Passifs à taux variable	10 696	1,7%	9 206	1,8%	3 078	1,4%	2 195	1,5%
<b>Actifs financiers sans taux</b>	2 031	-	2 032	-	1 758	-	1 531	-

Au 31 décembre 2020 les actifs financiers sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie et au 31 décembre 2019, les actifs financiers sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie et des titres Amadeus réévalués à leur juste valeur.

## Sensibilité aux taux d'intérêt

Le groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. Une variation de 100 points de base des taux d'intérêt, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 52 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2020, contre 22 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2019.

# Groupe Air France-KLM

## 36.2.3 Exposition au risque de change

Les montants nominaux des contrats à terme de devises et des options de change sont détaillés ci-dessous en fonction de la nature des opérations de couverture:

• Au 31 décembre 2020

En millions d'euros	Element couvert		Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
	Nominal	Poste du bilan	- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>2 505</b>		<b>2 222</b>	<b>283</b>	-	-	-	-	<b>(39)</b>
Options de change	885	N/A	857	28	-	-	-	-	(10)
Achats à terme	1 014	N/A	811	203	-	-	-	-	(65)
Ventes à terme	606	N/A	554	52	-	-	-	-	36
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>3 253</b>		<b>1 666</b>	<b>1 093</b>	<b>242</b>	<b>252</b>	-	-	<b>10</b>
Options de change	158	engagements hors bilan	14	107	37	-	-	-	<b>19</b>
Achats à terme	2 561	engagements hors bilan	1 352	752	205	252	-	-	(18)
Ventes à terme	534	engagements hors bilan	300	234	-	-	-	-	9
<b>Risque de change (couverture des flux de trésorerie sur dettes)</b>	<b>180</b>		<b>43</b>	-	-	-	-	<b>137</b>	<b>(21)</b>
Achats à terme	43	N/A	-	-	-	-	-	-	(2)
Autres	137	Dettes financières	-	-	-	-	-	137	(19)
<b>Risque de change (couverture de la juste valeur des dettes)</b>	<b>232</b>		<b>66</b>	<b>66</b>	<b>57</b>	<b>43</b>	-	-	-
Achats à terme	232	Dettes de loyers	66	66	57	43	-	-	-
<b>Risque de change (opérations de transaction)</b>	<b>740</b>		<b>720</b>	<b>20</b>	-	-	-	-	<b>(3)</b>
Achats à terme	561	N/A	541	20	-	-	-	-	(4)
Ventes à terme	179	N/A	179	-	-	-	-	-	1
<b>Total</b>	<b>6 910</b>		<b>4 717</b>	<b>1 462</b>	<b>299</b>	<b>295</b>	-	<b>137</b>	<b>(53)</b>

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

# Groupe Air France-KLM

• Au 31 décembre 2019

En millions d'euros	Element couvert		Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
	Nominal	Poste du bilan	- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>3 871</b>		<b>2 233</b>	<b>1 501</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>129</b>	<b>59</b>
Options de change	2 115	N/A	1 259	856	-	-	-	-	22
Achats à terme	994	N/A	577	413	4	-	-	-	69
Ventes à terme	633	N/A	397	232	3	-	-	-	(20)
Endettement	129	Dettes financières	-	-	-	-	-	129	(12)
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>4 435</b>		<b>1 626</b>	<b>1 326</b>	<b>1 020</b>	<b>268</b>	<b>196</b>	<b>-</b>	<b>211</b>
Options de change	159	engagements hors bilan		14	107	38	-	-	28
Achats à terme	3 198	engagements hors bilan	1 289	955	630	190	134	-	234
Ventes à terme	1 078	engagements hors bilan	337	357	283	40	62	-	(51)
<b>Risque de change (couverture des flux de trésorerie sur dettes)</b>	<b>180</b>		<b>43</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>137</b>	<b>(12)</b>
Achats à terme	43	N/A	43						
Autres	137	Dettes financières	-	-	-	-	-	137	(12)
<b>Risque de change (couverture de la juste valeur des dettes)</b>	<b>186</b>		<b>61</b>	<b>51</b>	<b>48</b>	<b>26</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12</b>
Achats à terme	186	Dettes de loyers	61	51	48	26	-	-	12
<b>Risque de change (opérations de transaction)</b>	<b>153</b>		<b>109</b>	<b>44</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15</b>
Achats à terme	153	N/A	109	44	-	-	-	-	15
<b>Total</b>	<b>8 825</b>		<b>4 072</b>	<b>2 922</b>	<b>1 075</b>	<b>294</b>	<b>196</b>	<b>266</b>	<b>285</b>

La valeur temps non alignée des options à barrière impacte les autres produits et charges financiers du compte de résultat pour une perte de 9 millions d'euros au 31 décembre 2020 et une perte de 4 millions d'euros au 31 décembre 2019.

# Groupe Air France-KLM

## Sensibilité des couvertures de change

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

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	<b>Actifs monétaires</b>		<b>Passifs monétaires</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Dollar US	997	1 231	3 396	4 035
Livre sterling	14	67	14	34
Yen	45	17	832	805
Franc suisse	19	13	353	354
Autres	13	239	14	104

Le montant des actifs et passifs monétaires présentés dans le tableau ci-dessus ne tient pas compte de la réévaluation des actifs et passifs documentés dans le cadre de relations de couvertures de juste valeur.

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de l'appréciation des devises de 10% par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	<b>Dollar US</b>		<b>Livre sterling</b>		<b>Yen</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(121)	(134)	(9)	(37)	(79)	(91)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	131	240	(11)	(49)	(3)	(3)

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de l'affaiblissement des devises de 10% par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	<b>Dollar US</b>		<b>Livre sterling</b>		<b>Yen</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	63	91	-	1	77	78
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(63)	(130)	14	50	7	11

# Groupe Air France-KLM

## 36.2.4 Risque de crédit carbone

Au 31 décembre 2020, le groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO2 de la manière suivante :

### Au 31 décembre 2020

En millions d'euros	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs</b>	<b>133</b>	<b>99</b>	<b>34</b>	-	-	-	-	<b>33</b>
Achat à terme	133	99	34	-	-	-	-	33
<b>Total</b>	<b>133</b>	<b>99</b>	<b>34</b>	-	-	-	-	<b>33</b>

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

### Au 31 décembre 2019

En millions d'euros	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs</b>	<b>151</b>	<b>88</b>	<b>63</b>	-	-	-	-	<b>13</b>
Achat à terme	151	88	63	-	-	-	-	13
<b>Total</b>	<b>151</b>	<b>88</b>	<b>63</b>	-	-	-	-	<b>13</b>

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

L'échéance de ces contrats est inférieure à 3 ans.

## 36.3 Valeurs de marché des instruments financiers

Les valeurs de marché ont été estimées, pour la majorité des instruments financiers du groupe, à l'aide de différentes méthodes d'évaluation. Toutefois, les méthodes et hypothèses retenues pour fournir les informations ci-après sont par nature théoriques. Elles comprennent les limites suivantes :

- \* les valeurs de marchés des instruments financiers sont estimées sur la base des cours de marché arrêtés aux 31 décembre 2020 et 2019,
- \* les montants estimés aux 31 décembre 2020 et 2019 ne sont pas représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance ou en cas de résiliation de l'instrument financier.

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

Les méthodes utilisées sont les suivantes :

- \* *Disponibilités, créances clients, autres débiteurs, concours bancaires court terme et assimilés, dettes fournisseurs et autres créditeurs :*

Le groupe estime qu'en raison de leur caractère court terme, la valeur comptable constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

- \* *Valeurs mobilières de placement, titres de participation et autres titres :*

Les valeurs de marché des titres sont déterminées principalement par référence au prix du marché ou par référence au marché de titres similaires. Les titres classés en instruments de capitaux propres sont enregistrés en valeur de bourse.

En l'absence de marché, les titres sont retenus pour leur valeur comptable, considérée comme une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

## Groupe Air France-KLM

\* *Emprunts, autres dettes financières et prêts :*

La valeur de marché des emprunts, autres dettes financières et prêts à taux fixes et variables a été déterminée par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires.

\* *Instruments financiers dérivés :*

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui seraient payés ou reçus pour résilier ces engagements aux 31 décembre 2020 et 31 décembre 2019, évalués sur la base des données de marché à la date de clôture.

Seuls les instruments financiers présentant une valeur de marché différente de leur valeur comptable sont présentés dans le tableau ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>		<b>2019</b>	
	<b>Valeur comptable</b>	<b>Valeur de marché estimée</b>	<b>Valeur comptable</b>	<b>Valeur de marché estimée</b>
<b>Au 31 décembre</b>				
<b>Actifs financiers</b>				
Prêts	636	518	694	694
<b>Passifs financiers</b>				
Emprunts obligataires	1 983	1 831	1 586	1 659
<i>OCEANE 2019</i>	465	370	454	464
<i>Obligataire 2014</i>	289	289	604	631
<i>Obligataire € 2016</i>	361	361	400	430
<i>Obligataire \$ 2016</i>	118	138	128	134
<i>Obligataire € 2020</i>	750	673	-	-
Titres à durée indéterminée	537	489	541	489
Autres emprunts et dettes financières	2 278	2 530	1 955	2 002

# Groupe Air France-KLM

## 36.4 Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur

Les actifs et passifs financiers du groupe se répartissent comme suit sur les trois niveaux de classification (cf. note 3.11) :

<i>En millions d'euros</i>	Niveau 1		Niveau 2		Niveau 3		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
<i>Au 31 décembre</i>								
<i>Actif instruments de capitaux propres</i>	51	432		1	-	-	51	433
<i>Actifs instruments de dettes</i>								
Valeurs mobilières de placement et comptes de trésorerie nantis	46	19	456	392	-	-	502	411
Equivalents de trésorerie SICAV (JV par P&L)	4 269	1 260	652	1 607	-	-	4 921	2 867
<i>Instruments dérivés actifs</i>								
Instruments dérivés de taux	-	-	3	16	-	-	3	16
Instruments dérivés de change	-	-	142	386	-	-	142	386
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	3	74	-	-	3	74
Instruments dérivés sur ETS	-	-	33	17	-	-	33	17
Autres	-	-	71	3	-	-	71	3
<i>Instruments dérivés passifs</i>								
Instruments dérivés de taux	-	-	(60)	(49)	-	-	(60)	(49)
Instruments dérivés de change	-	-	(195)	(103)	-	-	(195)	(103)
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	(229)	(100)	-	-	(229)	(100)
Instruments dérivés sur ETS	-	-	-	(4)	-	-	-	(4)
Autres	-	-	(1)	(3)	-	-	(1)	(3)

# Groupe Air France-KLM

## 37. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Année N+1	1 444	1 469
Année N+2	1 386	1 203
Année N+3	1 347	1 266
Année N+4	923	1 153
Année N+5	678	768
Au-delà de 5 ans	196	1 210
<b>Total</b>	<b>5 974</b>	<b>7 069</b>

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

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 31 décembre 2020 diminue de 6 unités par rapport au 31 décembre 2019 et s'élève à 102 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 6 appareils.

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

Le groupe a réceptionné trois Boeing B787 et trois Airbus A350.

### **Flotte moyen-courrier**

Le groupe n'a réceptionné aucun appareil.

### **Flotte régionale**

Le groupe n'a réceptionné aucun appareil.

# Groupe Air France-KLM

Type avion	Année de livraison	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
------------	--------------------	-----	-----	-----	-----	-----	----------------	-------

## Flotte long courrier – passage

A350	au 31 décembre 2020	7	7	8	4	4	2	<b>32</b>
	au 31 décembre 2019	6	7	5	7	4	6	<b>35</b>
B787	au 31 décembre 2020	5	1	-	2	-	-	<b>8</b>
	au 31 décembre 2019	5	3	3	-	-	-	<b>11</b>
B777	au 31 décembre 2020	2	-	-	-	-	-	<b>2</b>
	au 31 décembre 2019	2	-	-	-	-	-	<b>2</b>

## Flotte moyen courrier

A220	au 31 décembre 2020	6	15	15	12	12		<b>60</b>
	au 31 décembre 2019	-	6	15	15	12	12	<b>60</b>

## Flotte régionale

<b>Total</b>	<b>au 31 décembre 2020</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>102</b>
	<b>au 31 décembre 2019</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>108</b>

# Groupe Air France-KLM

## 38. AUTRES ENGAGEMENTS

### 38.1 Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Engagements de locations d'avions, non encore mis en service	525	490
Engagements d'achats, de souscription de titres	146	142
Avals, cautions et garanties donnés	339	364
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	4 586	4 431
Autres engagements	124	140

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2020 :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Montant de l'actif nanti</b>	<b>Total du poste de bilan VNC</b>	<b>% correspondant</b>
Immobilisations incorporelles	-	1 230	-
Immobilisations corporelles	4 659	12 579	36.5 %
Autres actifs financiers	573	1 402	33 %
<b>Total</b>	<b>5 232</b>	<b>15 211</b>	

### 38.2 Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Avals, cautions et garanties reçus	97	274
Engagements de vente de titres <sup>(1)</sup>	243	240

<sup>(1)</sup> estimation réalisée sur la base du prix de cession de 30% de Servair prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2021

Les avals, cautions et garanties reçus correspondent principalement à des lettres de crédit données par des institutions financières.

Le groupe dispose des options de vente des titres Servair suivants :

- Les 15 mars et 21 juin 2021, le groupe doit vendre en deux parties égales un total de 30% de Servair, pour ramener sa participation à 20%, pour un montant total de 146 millions d'euros
- A compter de chaque premier trimestre entre 2023 et 2025 inclus : option de vente du solde des 20% du capital de Servair en tout ou partie pour un total de 97 millions d'euros (sur la base de la cession en 2021 ; minimum avant indexation)

Si le groupe n'a pas exercé l'intégralité de ses options de vente au premier trimestre 2025, Gategroup pourra exercer son option d'achat sur le solde restant des 20%.

### 38.3 Carnet de commandes

#### Contrats à long terme de l'activité maintenance

Au 31 décembre 2020, les produits restant à comptabiliser une fois les obligations de performance satisfaites s'établissent à 7 723 millions d'euros. Le groupe estime que 60% du carnet de commande sera reconnu en chiffre d'affaires dans les cinq prochaines années.

# Groupe Air France-KLM

Le tableau ci-après présente la réconciliation entre le carnet de commande comptable et le carnet de commande décrit dans le document d'enregistrement universel :

<i>En millions d'euros</i>	
<b>Au 31 décembre</b>	<b>2020</b>
Carnet de commande selon la définition comptable	7 723
Contrats sans obligation client	533
Encaissements non reconnus en chiffre d'affaires	(818)
Carnet de commande du document d'enregistrement universel <sup>(1)</sup>	7 438

<sup>(1)</sup> Voir section 1.1.3 du document d'enregistrement universel

## **Transport de passagers et de marchandises**

Comme mentionné en note 3.6, le groupe a choisi d'utiliser les exemptions prévues par IFRS 15.

## **Programme de fidélité**

L'information au titre du carnet de commande sur les programmes de fidélité est reportée en note 34.

## **39. PARTIES LIEES**

### **39.1 Transactions avec les principaux dirigeants**

La rémunération globale comptabilisée en charges des membres du Comité Exécutif, au titre de leurs fonctions dans le groupe s'analyse de la façon suivante :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
Avantages du personnel à court terme	5,0	8,5
Avantages postérieurs à l'emploi	0,3	0,4
Indemnités de fin de contrat de travail	0,7	-
Paiements fondés sur des actions	0,7	1,5
<b>Total</b>	<b>6,7</b>	<b>10,4</b>

La rémunération de la Présidente non-exécutive du Conseil d'Administration s'élève à 0,19 millions d'euros.

Les jetons de présence accordés aux administrateurs, comptabilisés en charges au 31 décembre 2020 s'élèvent à 0,7 million d'euros, contre 0,8 million d'euros au 31 décembre 2019.

# Groupe Air France-KLM

## 39.2 Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>Actif</b>		
Créances client (net)	202	181
Autres débiteurs courants	5	18
Autres actifs non courants	8	9
<b>Total</b>	<b>215</b>	<b>208</b>
<b>Passif</b>		
Dettes fournisseurs	114	196
Autres dettes courantes	263	164
Autres dettes à long terme	3 278	1
<b>Total</b>	<b>3 655</b>	<b>361</b>

<i>En millions d'euros</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Chiffre d'affaires	167	192
Redevances aéronautiques et autres loyers	(216)	(339)
Autres charges externes	(16)	(22)
Services aux passagers	(161)	(414)
Autres	(39)	(87)
<b>Total</b>	<b>(265)</b>	<b>(670)</b>

Dans le cadre de son activité, le groupe réalise des transactions avec des organismes gouvernementaux et des entreprises publiques dont notamment le Ministère de la Défense, Aéroports de Paris (ADP), l'Aéroport de Schiphol, l'Etat néerlandais, l'Etat français et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Air France-KLM considère que les transactions effectuées avec ces tiers ont été conclues à des conditions normales et courantes. Les principales transactions concernent :

### Aéroports de Paris (ADP)

- Des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments,
- Des redevances correspondant à la gestion par ADP des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, ADP collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'Etat.

Pour les exercices clos le 31 décembre 2020 et 2019, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 233 millions d'euros et 325 millions d'euros.

### Aéroport de Schiphol, Amsterdam (AAS)

- Des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments,
- Des redevances correspondant à la gestion par AAS des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, AAS collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'Etat Néerlandais.

# Groupe Air France-KLM

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent à 53 millions d'euros.

## Ministère de la Défense français

Air France-KLM a conclu des contrats avec le Ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 51 millions d'euros au 31 décembre 2020, contre 37 millions d'euros au 31 décembre 2019.

## Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du Ministère des transports est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aéroports français. A ce titre, la DGAC facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 49 millions d'euros au 31 décembre 2020, contre 92 millions d'euros au 31 décembre 2019.

## China Eastern Airlines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2020 et 2019, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élèvent respectivement à 6 millions d'euros et 20 millions d'euros.

## Delta Air Lines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2020 et 2019, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élèvent respectivement à 26 millions d'euros et 58 millions d'euros.

## Etats français et néerlandais

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, les autres dettes à long terme incluent les prêts d'actionnaires reçus des Etats français et néerlandais (voir note 30.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).

## 40. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

### 40.1 Autres éléments non monétaires et pertes de valeur

Les autres éléments non monétaires et pertes de valeur s'analysent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	Notes	2020	2019
<b>Au 31 décembre</b>			
Variation des provisions sur restructuration	29	432	10
Variation des provisions pour retraite et actifs de retraite	21 & 28	60	85
Perte de valeur sur la flotte		680	126
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone		22	53
Variation de juste valeur des titres couverts		-	(59)
Autres		(3)	23
<b>Total</b>		<b>1 191</b>	<b>238</b>

# Groupe Air France-KLM

## 41. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

### KPMG:

En millions d'euros	2020				2019			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
<b>Au 31 décembre</b>								
<i>Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés</i>	1,8	93%	1,3	84%	2,0	95%	0,9	90%
- Air France-KLM SA	0,5		-		0,5		-	
- Filiales intégrées globalement	1,3		1,3		1,5		0,9	
<i>Services autres que la certification des comptes</i>	0,1	7%	0,2	16%	0,1	5%	0,1	10%
- Air France-KLM SA	-		-		0,1		-	
- Filiales intégrées globalement	0,1		0,2		-		0,1	
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>1,9</b>		<b>1,6</b>		<b>2,1</b>		<b>1,0</b>	

### Deloitte & Associés:

En millions d'euros	2020				2019			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
<b>Au 31 décembre</b>								
<i>Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés</i>	1,8	100%	1,3	100%	1,9	100%	0,8	89%
- Air France-KLM SA	0,5		-		0,5		-	
- Filiales intégrées globalement	1,3		1,3		1,4		0,8	
<i>Services autres que la certification des comptes</i>	-	0%	-	0%	-	0%	0,1	11%
- Air France-KLM SA	-		-		-		-	
- Filiales intégrées globalement	-		-		-		0,1	
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>1,8</b>		<b>1,3</b>		<b>1,9</b>		<b>0,9</b>	

# Groupe Air France-KLM

## 42. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2020, le périmètre comprend 77 sociétés consolidées, 18 sociétés mises en équivalence et 1 activité conjointe.

Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du comité exécutif du groupe, Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de KLM et contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

Le pourcentage d'intérêt de KLM est calculé sur la base du nombre d'actions ordinaires.

### 42.1 Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.	Pays-Bas	Multi activités	100	49
AIR ANTWERP B.V.	Belgique	Passage	100	49
BLUE CONNECT	Ile Maurice	Passage	70	70
BLUELINK	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CHILE	Chili	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ S.R.O.	République Tchèque	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Ile Maurice	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL STRASBOURG	France	Passage	100	100
CONSTELLATION FINANCE LIMITED	Irlande	Passage	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
HOP!	France	Passage	100	100
HOP! TRAINING	France	Passage	100	100
IASA INCORPORATED	Philippines	Passage	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Royaume-Uni	Passage	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	100	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	100	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Passage	100	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
KLM FLIGHT ACADEMY BV	Pays-Bas	Passage	100	49
SNC CAPUCINE BAIL	France	Passage	100	100
SNC OTTER BAIL	France	Passage	100	100
STICHTING STUDENTENHUISVESTINGVLIEGVELD EELDE	Pays-Bas	Passage	100	49
BLUE CROWN B.V.	Pays-Bas	Cargo	100	49
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Cargo	100	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Cargo	100	100
SODEXI	France	Cargo	65	65
AFI KLM E&M TEARDOWN MANAGEMENT SAS	France	Maintenance	100	100
AIR FRANCE INDUSTRIE US	Etats Unis	Maintenance	100	100
AIR France KLM COMPONENT SERVICES CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AIR ORIENT SERVICES	France	Maintenance	100	100
BARFIELD INC	Etats Unis	Maintenance	100	100
CRMA	France	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Pays-Bas	Maintenance	100	49
KLM E&M MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	Maintenance	100	49
KLM LINE MAINTENANCE NIGERIA LTD	Nigéria	Maintenance	100	49
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Royaume-Uni	Maintenance	100	49
REGIONAL JET CENTER & B.V.	Pays-Bas	Maintenance	100	49
KANTOORGEBOUWEN BLUE TEAM III SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA AIRLINES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49

## Groupe Air France-KLM

TRANSAVIA COMPANY SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA France SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA VENTURES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	Irlande	Autres	100	100
AIR FRANCE FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIR France KLM E&M PARTICIPATIONS SAS	France	Autres	100	100
AIR France KLM FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIRCRAFT CAPITAL LTD	Royaume-Uni	Autres	100	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	76	49
ASP BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	60	49
BIGBLANK	France	Autres	100	100
BLUE TEAM V SAS	France	Autres	100	100
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
BV KANTOORGEBOUW MARTINAIR	Pays-Bas	Autres	100	49
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Guernsey	Autres	100	0
EXECUTIVE HEALTH MANAGEMENT B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM AIR CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPHOL B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
MARTINAIR VliegSchool VliegVeld LELYSTAD BV	Pays-Bas	Autres	100	49
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	100	49
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
TREASURY SERVICES KLM B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
WEBLOCK B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49

## 42.2 Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
ADM BLUE	Madagascar	Passage	40	40
AAF SPARES	Irlande	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Les Emirates Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
AFI KLM E&M-BGAC Line Maintenance Co.LTD	Chine	Maintenance	60	60
IGO SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	40	40
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
SHS TECHNICS	Sénégal	Maintenance	49	50
SINGAPOUR COMPONENT SOLUTIONS PTE	Singapour	Maintenance	50	50
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
TRADEWINDS ENGINE SERVICES LLC	Etats Unis	Maintenance	50	50
TURBINE SUPPORT INTERNATIONAL LLC	Etats Unis	Maintenance	50	50
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND	Pays-Bas	Autres	25	25
SCHIPHOL LOGISTICS PARK CV	Pays-Bas	Autres	53	45
SERVAIR	France	Autres	50	50
SKYNRG	Pays-Bas	Autres	20	20
TERMINAL ONE GROUPE ASSOCIATION	Etats Unis	Autres	25	25

# Groupe Air France-KLM

## 42.3 Activité conjointe

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