



KPMG Audit
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60066
92066 Paris La Défense Cedex
France



Deloitte & Associés
6, place de la Pyramide
92908 Paris-La-Défense Cedex
France

Air France-KLM S.A.

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2021
Air France-KLM S.A.
2, rue Robert Esnault-Pelterie – 75007 Paris



KPMG Audit
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60066
92066 Paris La Défense Cedex
France



Deloitte & Associés
6, place de la Pyramide
92908 Paris-La-Défense Cedex
France

Air France-KLM S.A.

Siège social : 2, rue Robert Esnault-Pelterie – 75007 Paris
Capital social : € 642 634 034

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2021

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

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par vos Assemblées générales, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société Air France-KLM S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2021, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

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

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

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

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

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes, sur la période du 1^{er} janvier 2021 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n°537/2014.

Observation

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur le changement de méthode comptable décrit dans les notes « 3- Retraitement des comptes 2020 » et « 5.1 – Principes comptables – Evolution du référentiel comptable » de l'annexe aux comptes consolidés qui exposent les conséquences de l'application de la décision IFRS IC relative à la norme IAS 19 « Avantages du personnel » sur les modalités de répartition dans le temps de la charge relative à certains régimes à prestations définies.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

La crise mondiale liée à la pandémie de COVID-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, en application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

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

Impact de la crise sanitaire sur le risque de liquidités et la continuité d'exploitation
(note 4.1 de l'annexe aux états financiers consolidés)

Risque identifié	Notre réponse
La pandémie de Covid-19 qui a entraîné une réduction drastique du trafic aérien sur l'ensemble du globe à partir de la mi-mars 2020 a continué à impacter fortement le secteur aérien en 2021 du fait notamment de l'apparition de nouveaux variants. Même si le déploiement de campagnes vaccinales à travers le monde a permis une reprise du trafic estival du fait d'une levée progressive des restrictions de circulation et de la réouverture de certaines frontières dont notamment celles des Etats-Unis, en novembre 2021, le trafic du second semestre 2021 est resté inférieur au niveau d'activité de 2019. Par ailleurs, certains pays, particulièrement en Asie, ne devraient pas rouvrir leurs frontières avant le second semestre 2022. Dans ce contexte, la direction du Groupe a poursuivi au cours de l'exercice les mesures mises en œuvre dès mars 2020 pour sécuriser les liquidités disponibles. Par ailleurs, plusieurs opérations de recapitalisation et refinancement ont été mises en œuvre au cours de l'exercice 2021. Au 31 décembre 2021, la liquidité totale du groupe s'élève à 10,2 milliards d'euros pour des capitaux propres consolidés négatifs de 3,8 milliards d'euros. Comme indiqué dans la note 4.1 des états financiers consolidés, le Conseil d'administration a arrêté les comptes selon le principe de continuité d'exploitation. L'application de ce principe s'appuie sur des prévisions de trésorerie qui ont été déclinées selon trois scénarii avec des rythmes de reprise d'activité différés jusqu'à un an et le constat que même dans le scénario le plus dégradé, la situation de liquidité à plus de douze mois	Nous avons pris en compte les incertitudes liées à la pandémie de Covid-19 lors de la planification et de la réalisation de notre audit. Nos travaux ont notamment consisté à : – examiner l'évaluation par la direction des risques liés à la pandémie de Covid-19 sur les activités et les ressources financières du Groupe par rapport à notre propre compréhension des risques. Nous avons étudié et discuté les plans de la direction pour prendre des mesures pour atténuer ces risques ; – prendre connaissance des procédures mises en place pour établir les prévisions de trésorerie ; – effectuer une analyse critique des principales hypothèses retenues pour l'établissement des prévisions de trésorerie à l'horizon de douze mois provenant de l'exploitation, des investissements et du financement au regard de notre connaissance du Groupe et des intentions de la direction ; – apprécier la cohérence du plan d'affaires utilisé dans l'appréciation du principe de continuité d'exploitation avec celui utilisé pour les tests de dépréciation des actifs ; – revoir les analyses de sensibilité mises en œuvre par la direction portant sur des variations des prévisions en cas de décalage de reprise du trafic et apprécier leur incidence sur la situation de trésorerie du Groupe à un horizon de douze mois ; – interroger la direction sur le stade d'avancement des projets de recapitalisation et financement complémentaires destinés à améliorer les prévisions de trésorerie existantes ; – interroger la direction sur les éventuels autres événements ou circonstances postérieurs au

permettrait de faire face aux échéances du Groupe. Ces prévisions ne tiennent pas compte des projets de recapitalisation et/ou de financement complémentaires que la direction pourra mettre en œuvre dans le cadre des résolutions à caractère extraordinaire votées lors de l'Assemblée Générale annuelle du 26 mai 2021 qui permettront notamment, lors de leur réalisation, l'apport de nouvelles liquidités. Nous avons donc considéré l'appréciation du principe de continuité d'exploitation comme un point clé de l'audit car elle repose sur les hypothèses et le jugement de la direction et présente un risque inhérent lié à la réalisation des prévisions de trésorerie, qui demeure par nature incertaine notamment dans le contexte de la crise liée à la pandémie de Covid-19.	31 décembre 2021 qui seraient susceptibles de remettre en cause les prévisions de trésorerie ; – apprécier le caractère approprié des informations relatives aux liquidités et à la continuité d'exploitation présentées dans la note 4.1 aux états financiers consolidés.
---	---

Tests de perte de valeur des actifs non courants (notes 2, 5.16, 16 et 18 de l'annexe aux états financiers consolidés)

Risque identifié	Notre réponse
Les immobilisations aéronautiques s'élèvent à 10 466 millions d'euros au 31 décembre 2021 (2020 : 11 031 millions d'euros). Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », le Groupe effectue pour l'ensemble des immobilisations corporelles, incorporelles, le droit d'utilisation et les goodwill 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 actifs incorporels à durée de vie indéfinie. Pour ces tests, les actifs pour lesquels il n'est pas possible de rattacher directement des flux de trésorerie indépendants sont regroupés au sein d'Unités Génératrices de Trésorerie (UGT). Le Groupe a conclu que le niveau d'appréciation des groupes d'actifs (UGT) se situe au niveau des	Nous avons pris connaissance des procédures et contrôles mis en place par le Groupe pour identifier les indicateurs de perte de valeur, calculer la valeur comptable des actifs non courants par UGT et déterminer leur valeur recouvrable. Nous avons testé les contrôles clés mis en place par le Groupe que nous avons estimés les plus pertinents, relatifs à la construction du test de dépréciation des actifs. Nos travaux ont notamment consisté à : – apprécier la conformité aux normes comptables en vigueur (IAS 36) de la méthodologie mise en œuvre par la direction notamment les critères d'indépendance et de cohérence de chaque UGT ainsi que la fréquence des tests de perte de valeur ; – rapprocher la valeur comptable des actifs non courants de chaque UGT testées avec les

métiers, à savoir l'activité Réseau, l'activité Maintenance et l'activité Transavia qui représentent les plus petits groupes d'actifs générant des entrées de trésorerie indépendantes.

La détermination de leur valeur d'utilité repose sur des hypothèses prospectives particulièrement sensibles au regard du contexte sanitaire et économique engendré par la crise de la Covid-19, tels que le calcul de flux de trésorerie actualisés estimés à partir d'hypothèses budgétaires à 5 ans réalisées par la Direction, et présentées au Conseil d'administration, le taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital et les taux de croissance reflétant les hypothèses d'évolution de l'activité à moyen et long terme. Les hypothèses budgétaires à 5 ans intègrent les impacts liés aux évolutions réglementaires attendues ou probables en matière d'environnement (renchérissement du coût des crédits carbone, compensation CO₂, développement du carburant d'aviation durable « SAF »).

Nous avons considéré l'évaluation de la valeur des actifs non-courants comme un point clé de notre audit au regard du degré élevé de jugements et d'estimations nécessaires à la Direction pour apprécier la valeur de ses actifs dans un contexte de fortes incertitudes des perspectives économiques.

balances comptables et analyses correspondantes ;

- corroborer (i) les projections de flux de trésorerie avec les plans à horizon 5 ans réalisés par la Direction, (ii) les taux de croissance de la période intermédiaire et à l'infini, ainsi que (iii) les taux de marge utilisés ;

vérifier la cohérence des hypothèses de calcul du taux d'actualisation tels que le taux de rendement sans risque, le *gearing* sectoriel, le spread de financement, et la prime de risque spécifique avec données externes de marché ;

- apprécier la cohérence des hypothèses retenues pour estimer les impacts liés aux évolutions réglementaires attendues ou probables en matière d'environnement ;
- apprécier les scénarii de sensibilité retenus par la Direction en vérifiant l'exactitude arithmétique et en reperformant des calculs de sensibilité sur la base du WACC, du taux de croissance à l'infini et de la rentabilité à long terme ;
- calculer une valeur d'entreprise à partir de la capitalisation boursière d'Air France-KLM pour corroborer le test de dépréciation effectué à partir de la valeur d'utilité ;
- apprécier le caractère approprié des informations fournies dans les notes 2, 5.16, 16 et 18 de l'annexe aux états financiers consolidés.

Reconnaissance des impôts différés actifs du Groupe fiscal français
(notes 5.24 et 14 de l'annexe aux états financiers consolidés)

Risque identifié

Les actifs d'impôts différés relatifs aux déficits fiscaux reportables ne sont comptabilisés que si le Groupe dispose d'impôts différés passifs à hauteur de ces économies d'impôts potentielles ou dans la mesure où leur recouvrement est probable. Au 31 décembre 2021, un montant net de 278 millions d'euros est comptabilisé dans le bilan consolidé au titre des impôts différés actifs pour l'ensemble du périmètre mondial. Ce solde est notamment composé d'un montant de 285 millions d'euros d'impôts différés actifs au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français comme présenté dans la note 14.4 de l'annexe aux états financiers consolidés. Ces impôts différés actifs sont comptabilisés au regard de leurs perspectives de recouvrabilité découlant des prévisions de résultats fiscaux issus des budgets et plans à moyen terme élaborés par le Groupe. Comme présenté dans la note 14.4 de l'annexe aux états financiers consolidés, l'horizon de recouvrabilité de ces impôts différés actifs pour le Groupe fiscal français est de cinq ans. Les impôts différés actifs non reconnus au titre des pertes fiscales du périmètre d'intégration fiscale français représentent 3 514 millions d'euros comme présentés dans la note 14.5 de l'annexe aux états financiers consolidés.

Nous avons identifié la reconnaissance des actifs d'impôts différés relatifs aux déficits reportables du Groupe fiscal français comme un point clé de l'audit en raison du caractère significatif de ces derniers et de l'importance des jugements et estimations du Groupe pour apprécier le bien-fondé de la comptabilisation d'impôts différés actifs s'y rapportant.

Notre réponse

Notre approche d'audit a consisté à nous prononcer sur la conformité de l'approche retenue par le Groupe avec la norme IAS 12 et apprécier la probabilité que la société puisse utiliser dans le futur des pertes fiscales reportables générées à ce jour, notamment au regard :

- des impôts différés passifs existants dans la même juridiction fiscale qui pourront s'imputer sur les impôts différés actifs de même échéance;
- de la capacité du Groupe, dans la juridiction française, à dégager des profits taxables futurs permettant l'utilisation des pertes fiscales antérieures ayant donné lieu à la reconnaissance d'un actif d'impôt différé.

Nous avons apprécié le caractère approprié de la méthodologie retenue par le Groupe pour identifier les pertes fiscales reportables existantes qui seront utilisées, soit par des impôts différés passifs soit par des profits taxables futurs.

Pour l'appréciation des profits taxables futurs, nous avons évalué le processus de prévision en :

- prenant connaissance de la procédure d'élaboration de la dernière prévision de résultats fiscaux ayant servi de base aux estimations ;
- comparant les projections de résultats des exercices antérieurs avec les résultats réels des exercices concernés;
- comparant les hypothèses appliquées par la direction pour établir les prévisions de résultats fiscaux retenues pour l'évaluation des impôts différés de celles retenues pour les tests de dépréciation des actifs non courants.

Nous avons apprécié le caractère approprié des informations fournies dans les notes 5.24 et 14 de l'annexe aux états financiers consolidés.

Reconnaissance du chiffre d'affaires relatif aux titres de transport émis et non utilisés
(notes 5.6, 7.1, 7.2 et 36 de l'annexe aux états financiers consolidés)

Risque identifié	Notre réponse
Le chiffre d'affaires réseaux s'élève à 12 253 millions d'euros et correspond pour l'essentiel aux services de transport de passagers et dans une moindre mesure au cargo. Le chiffre d'affaires relatif au transport de passagers est comptabilisé lors de la réalisation du transport. En conséquence, à leur date d'émission, les titres de transport sont comptabilisés au passif du bilan en « titres de transport émis et non utilisés » dont le solde au 31 décembre 2021 est 2 644 millions d'euros. Toutefois une partie de cette recette, correspondant à des titres de transport émis qui ne seront jamais utilisés, est comptabilisée en chiffres d'affaires à la date théorique du transport, par application de taux statistiques régulièrement mis à jour. Ces taux sont établis par le Groupe Air France-KLM sur la base de données historiques issues des systèmes informatiques et retraitées des événements non récurrents pouvant impacter le comportement des passagers. Nous avons considéré que la reconnaissance du chiffre d'affaires relatif aux titres de transport émis et non utilisés est un point clé de l'audit en raison de l'importance des jugements du Groupe pour la détermination des hypothèses utilisées.	Nous avons pris connaissance de l'environnement de contrôle et du processus mis en place par le Groupe pour la détermination des taux statistiques de « titres de transport émis et non utilisés ». Nos travaux ont notamment consisté à • évaluer la pertinence de la méthodologie retenue par le Groupe ; • corroborer la base de données historiques avec les bases de données utilisées ; • corroborer le calcul des taux statistiques ; • évaluer et analyser les impacts des retraitements réalisés au titres des événements non récurrents et spécifiques en lien avec la crise sanitaire ; • analyser l'antériorité des titres de transport émis et non utilisés figurant au passif du bilan consolidé afin d'apprécier la pertinence du chiffre d'affaires reconnu sur la période.

Evaluation des provisions pour litiges et passifs éventuels
(notes 5.21, 32.1 et 32.2 de l'annexe aux états financiers consolidés)

Risque identifié	Notre réponse
Air France-KLM est impliquée dans un certain nombre de procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages et litiges, notamment en matière de législation anti-trust, comme précisé dans les notes 32.1 et 32.2 de l'annexe aux états financiers consolidés. Les issues de ces procédures et litiges dépendent d'événements futurs et les estimations réalisées par la société sont, de façon inhérente, basées sur l'utilisation d'hypothèses et d'appréciations du Groupe. Nous avons considéré que l'évaluation des provisions pour litiges et passifs éventuels constitue un point clé de l'audit en raison de l'incertitude sur l'issue des procédures engagées, du degré élevé d'estimation et de jugement mis en œuvre par le Groupe et du caractère potentiellement significatif de l'incidence de l'évaluation des provisions sur le résultat et les capitaux propres consolidés si ces estimations devaient varier.	Nous avons apprécié tout particulièrement les estimations et hypothèses retenues par le Groupe pour déterminer la nécessité de constater une provision, ainsi que, le cas échéant, son montant. Nous avons, à partir de discussions avec le Groupe, pris connaissance de son analyse des risques et du statut de chaque litige significatif, déclaré ou potentiel. Nous avons apprécié les éléments justifiant de la constatation ou de l'absence de constatation d'une provision : nous avons ainsi consulté les réponses des avocats aux demandes du Groupe, pris connaissance des échanges entre la société, ses avocats et les autres parties prenantes aux litiges et tenu compte des nouveaux développements éventuels jusqu'à la date d'émission de notre rapport. Sur la base de ces éléments, nous avons procédé à une revue critique des estimations et positions retenues par le Groupe. Nous avons par ailleurs apprécié le caractère approprié des informations données dans les notes 5.21, 32.1 et 32.2 aux états financiers consolidés.

Vérifications spécifiques

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

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

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

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

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

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 415-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Directeur général. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

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

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

Désignation des Commissaires aux comptes

Nous avons été nommés Commissaires aux comptes de la société Air France-KLM S.A. par les Assemblées générales du 25 septembre 1998 pour Deloitte & Associés et du 25 septembre 2002 pour KPMG Audit, département de KPMG S.A..

Au 31 décembre 2021, Deloitte & Associés était dans la 24^{ème} année de sa mission sans interruption et KPMG Audit, département de KPMG S.A., dans la 20^{ème} année, dont respectivement 23 et 20 années depuis que les titres de la société ont été admis aux négociations sur un marché réglementé.

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

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

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

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

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

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

Objectif et démarche d'audit

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

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

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

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au comité d'audit

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

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

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537/2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris-La-Défense, le 18 février 2022

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés


Valérie Besson
Associée
Eric Dupré
Associé
Guillaume Crunelle
Associé
Pascal Colin
Associé

ETATS FINANCIERS CONSOLIDES

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

1^{er} janvier 2021 – 31 décembre 2021

Table des matières

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	- 5 -
ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE	- 6 -
BILAN CONSOLIDÉ	- 7 -
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	- 9 -
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ	- 10 -
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ	- 12 -
2. DEVELOPPEMENT DURABLE ET CLIMAT	- 12 -
2.1 Evaluation des actifs et prise en compte des risques environnementaux	- 13 -
2.2 Investissements durables	- 13 -
2.3 Droits d'émission de gaz à effet de serre – Compensation CO ₂	- 13 -
2.4 Autres dépenses et engagements	- 14 -
3. RETRAITEMENT DES COMPTES 2020.....	- 14 -
4. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS	- 16 -
4.1. Covid-19 et continuité d'exploitation.....	- 16 -
4.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période.....	- 18 -
4.3. Postérieurs à la clôture.....	- 20 -
5. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES	- 21 -
5.1. Principes comptables.....	- 21 -
5.2. Utilisation d'estimations	- 23 -
5.3. Méthodes de consolidation.....	- 23 -
5.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères.....	- 24 -
5.5. Regroupements d'entreprises.....	- 25 -
5.6. Chiffre d'affaires	- 26 -
5.7. Programme de fidélisation.....	- 27 -
5.8. Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles	- 27 -
5.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière	- 28 -
5.10. Résultat par action	- 28 -
5.11. Instruments financiers	- 28 -
5.12. Goodwill	- 31 -
5.13. Immobilisations incorporelles	- 31 -
5.14. Immobilisations corporelles.....	- 32 -
5.15. Contrats de location	- 32 -
5.16. Test de valeur d'actif.....	- 35 -
5.17. Stocks.....	- 35 -
5.18. Actions propres.....	- 36 -
5.19. Avantages du personnel	- 36 -
5.20. Passifs et provisions de restitution pour avions loués.....	- 36 -
5.21. Autres provisions.....	- 37 -
5.22. Droit d'émission de gaz à effet de serre.....	- 37 -
5.23. Frais d'augmentation de capital.....	- 37 -
5.24. Impôts courants et différés	- 37 -
5.25. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées.....	- 38 -
6. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION	- 38 -
7. INFORMATIONS SECTORIELLES	- 39 -
7.1. Informations par secteur d'activité	- 40 -
7.2. Informations par secteur géographique	- 42 -
8. CHARGES EXTERNES	- 43 -
9. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	- 44 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS.....	- 45 -
11. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS	- 45 -
12. CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS	- 46 -
13. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	- 48 -
14. IMPÔTS.....	- 49 -
14.1. Charge d'impôt.....	- 49 -
14.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère)	- 50 -
14.3. Taux effectif d'impôt.....	- 51 -

Groupe Air France-KLM

14.4. Variations des impôts différés au cours de la période	- 51 -
14.5. Actifs d'impôt différé non reconnus	- 52 -
15. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION	- 53 -
15.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action	- 53 -
15.2 Instruments non dilutifs.....	- 54 -
15.3 Instruments émis postérieurement à la clôture.....	- 54 -
16. GOODWILL	- 55 -
16.1 Détail des goodwill.....	- 55 -
16.2 Variation de la valeur nette des goodwill	- 55 -
17. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	- 56 -
18. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	- 57 -
19. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS	- 58 -
20. DROITS D'UTILISATION.....	- 58 -
21. TITRES MIS EN EQUIVALENCE	- 59 -
22. ACTIFS DE RETRAITE.....	- 60 -
23. TEST DE VALEUR D'ACTIF.....	- 60 -
24. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	- 61 -
25. ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE.....	- 62 -
26. STOCKS ET ENCOURS.....	- 63 -
27. CREANCES CLIENTS	- 63 -
28. AUTRES ACTIFS	- 64 -
29. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES.....	- 64 -
30. CAPITAUX PROPRES	- 64 -
30.1 Capital	- 64 -
30.2 Primes d'émission	- 65 -
30.3 Actions d'auto-contrôle.....	- 66 -
30.4 Titres subordonnés à durée indéterminée	- 66 -
30.5 Réserves et résultat.....	- 66 -
30.6 Réserves sur instruments dérivés	- 67 -
31. PROVISIONS RETRAITE	- 67 -
31.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie	- 68 -
31.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées	- 69 -
31.3 Evolution des engagements	- 71 -
31.4 Composition des actifs affectés aux plans.....	- 72 -
31.5 Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite	- 72 -
32. PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS.....	- 73 -
32.1 Provisions	- 73 -
32.2 Passifs éventuels.....	- 75 -
33. PASSIFS FINANCIERS	- 76 -
33.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée	- 77 -
33.2 Emprunts obligataires.....	- 78 -
33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais	- 79 -
33.4 Autres emprunts	- 81 -
33.5 Analyse par échéance	- 81 -
33.6 Analyse par devise	- 82 -
33.7 Lignes de crédit.....	- 82 -
34. DETTES DE LOYER	- 83 -
35. DETTE NETTE.....	- 84 -
36. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES	- 85 -
37. PROGRAMME DE FIDELISATION.....	- 85 -
38. AUTRES PASSIFS	- 86 -
39. INSTRUMENTS FINANCIERS.....	- 86 -
39.1 Gestion des risques	- 86 -
39.2 Instruments dérivés.....	- 90 -
39.3 Valeurs de marché des instruments financiers	- 98 -
39.4 Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur.....	- 100 -
40. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES	- 101 -
41. AUTRES ENGAGEMENTS	- 103 -
41.1 Engagements donnés	- 103 -
41.2 Engagements reçus	- 103 -
41.3 Carnet de commandes.....	- 104 -
42. PARTIES LIEES.....	- 104 -

Groupe Air France-KLM

42.1 Transactions avec les principaux dirigeants	- 104 -
42.2 Transactions avec les autres parties liées	- 105 -
43. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE ET FLUX DE TRESORERIE LIBRE	
D'EXPLOITATION	- 107 -
43.1Autres éléments non monétaires et pertes de valeur	- 107 -
43.2 Flux de trésorerie libre d'exploitation	- 107 -
44. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES	- 108 -
45. PERIMETRE DE CONSOLIDATION	- 108 -
45.1 Sociétés consolidées	- 109 -
45.2 Sociétés mises en équivalence	- 110 -
45.3 Activité conjointe	- 110 -

Groupe Air France-KLM

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	Notes	2021	2020 retraité ⁽¹⁾
Produits des activités ordinaires		14 315	11 088
Charges externes	8	(8 829)	(7 980)
Frais de personnel	9	(5 340)	(5 306)
Impôts et taxes		(116)	(137)
Autres produits et charges d'exploitation courants	10	715	640
EBITDA		745	(1 695)
Amortissements, dépréciations et provisions	11	(2 371)	(2 859)
Résultat d'exploitation courant		(1 626)	(4 554)
Cessions de matériels aéronautiques	12	(19)	41
Autres produits et charges non courants	12	(887)	(1 517)
Résultat des activités opérationnelles		(2 532)	(6 030)
Coût de l'endettement financier brut	13	(730)	(496)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		2	19
Coût de l'endettement financier net	13	(728)	(477)
Autres produits et charges financiers	13	(289)	(451)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(3 549)	(6 958)
Impôts	14.1	282	(89)
Résultat net des entreprises intégrées		(3 267)	(7 047)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	21	(27)	(58)
Résultat net		(3 294)	(7 105)
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		(2)	(5)
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		<i>(3 292)</i>	<i>(7 100)</i>
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	15	(5,95)	(16,61)
- dilué		(5,95)	(16,61)

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

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

Groupe Air France-KLM

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE

En millions d'euros

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	Notes	2021	2020 retraité ⁽¹⁾
Résultat net		(3 294)	(7 105)
Couverture des flux de trésorerie et coût de couverture			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global	30.6	541	(946)
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat	30.6	(272)	969
Ecart de change résultant de la conversion		3	(4)
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	14.2	(72)	(10)
Total des autres éléments recyclables du résultat global		200	9
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies		772	(282)
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		(2)	(21)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	14.2	(171)	79
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		599	(224)
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		799	(215)
Résultat global		(2 495)	(7 320)
- Propriétaires de la société mère		(2 495)	(7 314)
- Participations ne donnant pas le contrôle		-	(6)

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

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ

Actif		31 décembre	31 décembre	1er janvier
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2021	2020	2020
			retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾
Goodwill	16	222	215	217
Immobilisations incorporelles	17	1 235	1 230	1 305
Immobilisations aéronautiques	18	10 466	11 031	11 334
Autres immobilisations corporelles	18	1 402	1 548	1 580
Droits d'utilisation	20	5 148	4 678	5 173
Titres mis en équivalence	21	109	230	307
Actifs de retraite	22	-	211	420
Autres actifs financiers non courants	24	951	795	1 096
Actifs financiers dérivés non courants	39	143	92	238
Impôts différés	14.4	278	252	485
Autres actifs non courants	28	-	4	3
Actif non courant		19 954	20 286	22 158
Actifs détenus en vue de la vente	25	74	-	-
Autres actifs financiers courants	24	484	607	800
Actifs financiers dérivés courants	39	469	160	258
Stocks et en-cours	26	567	543	737
Créances clients	27	1 511	1 248	2 164
Autres actifs courants	28	966	914	865
Trésorerie et équivalents de trésorerie	29	6 658	6 423	3 715
Actif courant		10 729	9 895	8 539
Total actif		30 683	30 181	30 697

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

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ (suite)

Passif et capitaux propres		31 décembre	31 décembre	1er janvier
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2021	2020	2020
			retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾
Capital	30.1	643	429	429
Primes d'émission et de fusion	30.2	4 949	4 139	4 139
Actions d'autocontrôle	30.3	(25)	(25)	(67)
Titres subordonnés à durée indéterminée	30.4	3 151	-	403
Réserves et résultat	30.5	(12 542)	(9 894)	(2 522)
Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère)		(3 824)	(5 351)	2 382
Participations ne donnant pas le contrôle		8	9	15
Capitaux propres		(3 816)	(5 342)	2 397
Provisions retraite	31	1 939	2 041	2 117
Passifs de restitution et autres provisions non courants	32	4 055	3 670	3 750
Passifs financiers non courants	33	11 274	14 171	6 271
Dettes de loyers non courantes	34	2 924	2 425	3 149
Passifs financiers dérivés non courants	39	25	122	107
Impôts différés	14.4	1	22	142
Autres passifs non courants	38	2 555	1 294	115
Passif non courant		22 773	23 745	15 651
Passifs de restitution et autres provisions courants	32	885	1 337	714
Passifs financiers courants	33	1 215	1 318	842
Dettes de loyers courantes	34	825	839	971
Passifs financiers dérivés courants	39	46	363	154
Dettes fournisseurs		1 850	1 435	2 379
Titres de transport émis et non utilisés	36	2 644	2 394	3 289
Programme de fidélisation	37	888	916	848
Autres passifs courants	38	3 369	3 175	3 448
Concours bancaires	29	4	1	4
Passif courant		11 726	11 778	12 649
Total passif		34 499	35 523	28 300
Total capitaux propres et passifs		30 683	30 181	30 697

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

⁽¹⁾ Voir note 3 de l'annexe aux comptes 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	Participatio ns ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 31 décembre 2019 - publié	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(2 620)	2 284	15	2 299
Changement de méthode comptable ⁽¹⁾						98	98		98
Au 1er janvier 2020 - retraité ⁽¹⁾	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(2 522)	2 382	15	2 397
Autres éléments du résultat global		-	-	-	-	(214)	(214)	(1)	(215)
Résultat de la période		-	-	-	-	(7 100)	(7 100)	(5)	(7 105)
Résultat global		-	-	-	-	(7 314)	(7 314)	(6)	(7 320)
Titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	(403)	-	(403)	-	(403)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	-	(17)	(17)	-	(17)
Autre		-	-	42	-	(41)	1	-	1
Au 31 décembre 2020 - retraité ⁽¹⁾	428 634 035	429	4 139	(25)	-	(9 894)	(5 351)	9	(5 342)
Au 31 décembre 2020 - retraité ⁽¹⁾	428 634 035	429	4 139	(25)	-	(9 894)	(5 351)	9	(5 342)
Autres éléments du résultat global		-	-	-	-	797	797	2	799
Résultat de la période		-	-	-	-	(3 292)	(3 292)	(2)	(3 294)
Résultat global		-	-	-	-	(2 495)	(2 495)	-	(2 495)
Augmentation de capital	213 999 999	214	810	-	-	-	1 024	-	1 024
Titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	3 000	(3)	2 997	-	2 997
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	151	(151)	-	-	-
Dividendes payés		-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Autres		-	-	-	-	1	1	-	1
Au 31 décembre 2021	642 634 034	643	4 949	(25)	3 151	(12 542)	(3 824)	8	(3 816)

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

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

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	Notes	2021	2020
<i>En millions d'euros</i>			retraité ⁽¹⁾
Résultat net		(3 294)	(7 105)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	11	2 371	2 859
Dotations nettes aux provisions financières	13	115	183
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		18	(50)
Résultat sur cessions de filiales et participations	12	(26)	1
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(39)	(27)
Ecart de change non réalisé		257	(290)
Résultats des sociétés mises en équivalence	21	27	58
Impôts différés	14	(284)	159
Pertes de valeur	43.1	40	680
Autres éléments non monétaires	43.1	739	541
Capacité d'autofinancement		(76)	(2 991)
(Augmentation) / diminution des stocks		(41)	138
(Augmentation) / diminution des créances clients		(239)	760
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		395	(898)
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés		227	(837)
Variation des autres actifs et autres passifs		1 268	1 002
Variation du besoin en fonds de roulement		1 610	165
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 534	(2 826)
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(4)	(1)
Investissements corporels et incorporels	19	(2 202)	(2 099)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	4.2	75	357
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	12	899	204
Dividendes reçus		2	-
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(9)	(44)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(1 239)	(1 583)
Augmentation de capital	30.1	1 024	-
Emission de nouveaux emprunts	33	1 724	11 437
Remboursement d'emprunts	33	(1 993)	(3 389)
Paievements de dettes de loyers	34	(862)	(940)
Nouveaux prêts		(188)	(282)
Remboursement des prêts		219	321
Dividendes distribués		(1)	-
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(77)	7 147
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		14	(27)
Variation de la trésorerie nette		232	2 711
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	29	6 422	3 711
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	29	6 654	6 422
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		55	(15)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(563)	(399)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		(12)	(1)

⁽¹⁾Voir note 3 de l'annexe aux comptes 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 « Loisirs » (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. DEVELOPPEMENT DURABLE ET CLIMAT

Le changement climatique est une préoccupation majeure pour l'industrie du transport aérien et en particulier pour le groupe Air France-KLM. Les attitudes à l'égard de l'acceptabilité de la croissance du transport aérien évoluent tant au niveau politique qu'au niveau de la société au sens large. La France et les Pays-Bas ont mis en œuvre des politiques visant à assurer la transition vers une société neutre en carbone d'ici 2050.

Le groupe Air France-KLM entend être un acteur de la transformation de son secteur d'activité, et vise à occuper un rôle et une influence de premier plan.

Jouer un rôle actif pour faire progresser l'ambition de zéro émission nette à l'horizon 2050 en tant qu'industrie, et s'engager à fixer des objectifs fondés sur la science conformément aux critères SBTi, ont été des étapes cruciales en 2021 et un marqueur fort pour le groupe, reflétant l'évolution de la perception du voyage par la population et les appels à une utilisation plus responsable du transport aérien. Les efforts du groupe en matière d'environnement sont résumés dans un Plan d'action pour le climat.

Le groupe Air France-KLM évalue régulièrement sa performance extra-financière à travers les notations de RobecoSAM, Ecovadis, CDP (*Carbon Disclosure Project*), Vigeo Eiris, MSCI Sustainalytics et ISS-ESG. En 2021, pour la dix-septième année consécutive, Air France-KLM figurait dans les indices de durabilité Dow Jones (DJSI World et DJSI Europe) et, pour la deuxième année consécutive, l'agence de notation Ecovadis a décerné au groupe Air France-KLM la médaille de platine (plus haute reconnaissance pour le 1% du label le plus élevé) tandis que le CDP a attribué au groupe Air France-KLM le score de C (niveau de sensibilisation) pour le questionnaire de notation sur le changement climatique.

Par ailleurs, afin d'objectiver sa performance environnementale, sociale et de gouvernance (ESG) et d'améliorer sa stratégie et ses pratiques, Air France-KLM a sollicité de manière proactive une notation ESG indépendante de Standard and Poor's, devenant ainsi le premier groupe aérien évalué, à sa demande, par le biais d'une notation ESG. En 2021, Standard & Poor's (S&P) Global Ratings a ainsi attribué à Air France-KLM une note ESG de 64/100. Avec cette notation, le Groupe est bien positionné parmi les acteurs de l'industrie du transport aérien en ce qui concerne la gestion de son exposition significative aux défis environnementaux. S&P a souligné que le Groupe était bien préparé à gérer les risques ESG auxquels sont confrontées les compagnies aériennes à court et moyen terme.

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

Groupe Air France-KLM

2.1 Evaluation des actifs et prise en compte des risques environnementaux

L'impact du changement climatique à court et moyen terme a été pris en compte pour la préparation des états financiers du Groupe clos au 31 décembre 2021. Les risques ainsi identifiés n'ont cependant pas été considérés comme pouvant affecter significativement la continuité opérationnelle, compte tenu de l'exploitation d'un réseau équilibré entre les différents continents et de la flexibilité de la flotte permettant de minimiser les conséquences économiques de la survenance d'événements climatiques extrêmes.

Les impacts liés aux évolutions réglementaires attendues ou probables (renchérissement du coût des crédits carbone, compensation CO₂, développement du carburant d'aviation durable « SAF ») sont intégrés dans le plan à cinq ans et par conséquent dans les tests de recouvrabilité des actifs (cf. note 23. Test de valeur d'actif). En 2021, les objectifs environnementaux du Groupe n'ont par ailleurs pas conduit à constater de dépréciation ou d'accélération d'amortissements sur ses actifs.

2.2 Investissements durables

2.2.1 Modernisation de la flotte

Le moyen le plus efficace de réduire l'empreinte carbone est d'investir dans une flotte plus économe en carburant. Le Groupe mise sur la simplification et la rationalisation de la flotte pour la rendre plus compétitive. La transformation du Groupe se poursuit donc avec l'arrivée d'avions plus modernes et performants avec un impact environnemental significativement moindre et un impact sonore réduit.

Le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes du Groupe s'est traduit par des dépenses d'investissements en matériel aéronautiques pour un montant de 1 047 millions d'euros au 31 décembre 2021 (808 millions d'euros au 31 décembre 2020) (cf. note 19. Investissements corporels et incorporels).

Poursuivant le plan de renouvellement de sa flotte, le Groupe va continuer à recevoir de nouveaux appareils de dernière génération au cours des prochaines années (cf. notes 40. Commandes de matériels aéronautiques).

2.2.2 Matériel de piste

Afin d'atteindre l'objectif de neutralité carbone des opérations au sol d'ici 2030, le Groupe investit dans du matériel de piste 100% électrique (véhicules, tracteurs et matériel de chargement notamment). Ces investissements durables ont représenté 0,1 million d'euros au 31 décembre 2021 (3 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Ces éléments sont intégrés aux indicateurs relatifs aux dépenses d'investissements durables au sens de la taxonomie verte européenne.

2.3 Droits d'émission de gaz à effet de serre – Compensation CO₂

Depuis le 1er janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (Emission Trading Scheme) pour tous les vols à destination et au départ de l'Espace Economique Européen, comme décrit dans la note 5.22. et les paragraphes « Risques crédit carbone » en notes 39.1. et 39.2.4. 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.

Au 31 décembre 2021, la valorisation des quotas CO₂ liés au programme ETS au bilan du Groupe représentait 75 millions d'euros (22 millions d'euros au 31 décembre 2020) (cf. note 17. Immobilisations incorporelles). Dans le cadre de son obligation de restitution des droits correspondant à ses émissions, le Groupe a enregistré une dépense nette de 36 millions d'euros au 31 décembre 2021 (32 millions d'euros au 31 décembre 2020) correspondant aux meilleures estimations de ses émissions au titre de l'exercice (cf. note 10. Autres produits et charges d'exploitation courants). Enfin, le Groupe dispose d'instruments de couverture des quotas CO₂ pour un montant de 143 millions d'euros au 31 décembre 2021 (31 millions d'euros au 31 décembre 2020) (cf. note 30.6 Réserves sur instruments dérivés).

Groupe Air France-KLM

Depuis le 1^{er} janvier 2020, Air France compense l'intégralité des émissions de CO₂ de ses clients sur les lignes domestiques en France. Les achats de crédits représentant la compensation carbone sont comptabilisés en immobilisations incorporelles, pour un montant de 2 millions d'euros au 31 décembre 2021 (2 millions d'euros au 31 décembre 2020) (cf. note 17. Immobilisations incorporelles).

2.4 Autres dépenses et engagements

Les critères de performance pris en compte pour le calcul des éléments de rémunération variable à long terme des dirigeants (cf. note 42.1. Transactions avec les principaux dirigeants) incluent des indicateurs liés au développement durable, notamment l'atteinte d'un certain niveau de durabilité mesuré par l'indice Dow Jones Sustainability Index (« DJSI ») et la réduction des émissions de CO₂.

Par ailleurs, KLM a pris des engagements en matière de développement durable dans le cadre des conditions associées au prêt direct accordé par l'Etat néerlandais (33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).

3. RETRAITEMENT DES COMPTES 2020

Depuis le 1^{er} janvier 2021, le Groupe Air France-KLM applique la décision IFRIC relative à la norme IAS 19 « Avantages du personnel », décrite en note 5.1. Principes comptables.

Ce changement a été appliqué de manière rétrospective sur les informations financières présentées au cours des périodes précédentes en accord avec IAS 8 « Méthodes Comptables, Changements d'Estimations Comptables et Erreurs ». Les impacts sur les périodes comparatives sont présentés ci-dessous.

Seuls les postes impactés par les changements de méthodes comptables sont présentés.

Impacts sur le Compte de Résultat consolidé

En millions d'euros	Comptes publiés	IFRIC IAS 19	Comptes retraités
Période du 1er janvier au 31 décembre 2020			
Frais de personnel	(5 300)	(6)	(5 306)
EBITDA	(1 689)	(6)	(1 695)
Résultat d'exploitation courant	(4 548)	(6)	(4 554)
Autres produits et charges non courants	(1 493)	(24)	(1 517)
Résultat des activités opérationnelles	(6 000)	(30)	(6 030)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	(6 928)	(30)	(6 958)
Impôts	(97)	8	(89)
Résultat net des entreprises consolidées	(7 025)	(22)	(7 047)
Résultat net	(7 083)	(22)	(7 105)
Résultat par action (de base)	(16,56)	(0,05)	(16,61)
Résultat par action (dilué)	(16,56)	(0,05)	(16,61)

Groupe Air France-KLM

Impacts sur les autres éléments du résultat global

En millions d'euros	Comptes publiés	IFRIC IAS 19	Comptes retraités
Période du 1er janvier au 31 décembre 2020			
Résultat net	(7 083)	(22)	(7 105)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global	(224)	-	(224)
Total des autres éléments du résultat global, après impôts	(215)	-	(215)
Résultat net	(7 298)	(22)	(7 320)
• Propriétaires de la société mère	(7 292)	(22)	(7 314)
• Participations ne donnant pas le contrôle	(6)	-	(6)

Impacts sur le bilan consolidé

En millions d'euros	Comptes publiés	IFRIC IAS 19	Comptes retraités
Bilan au 31 décembre 2020			
Actif	30 211	(30)	30 181
Impôts différés	282	(30)	252
Passif	30 211	(30)	30 181
Provisions retraites	2 147	(106)	2 041
Capitaux propres	(5 418)	76	(5 342)
• Propriétaires de la société mère	(5 427)	76	(5 351)
• Participations ne donnant pas le contrôle	9	-	9

Le bilan ajusté au 1er janvier 2020 est aussi présenté :

En millions d'euros	Comptes publiés	IFRIC IAS 19	Comptes retraités
Bilan au 1^{er} janvier 2020			
Actif	30 735	(38)	30 697
Impôts différés	523	(38)	485
Passif	30 735	(38)	30 697
Provisions retraites	2 253	(136)	2 117
Capitaux propres	2 299	98	2 397
• Propriétaires de la société mère	2 284	98	(2 382)
• Participations ne donnant pas le contrôle	15	-	15

Impacts sur le tableau des flux de trésorerie consolidé

Seuls les postes du tableau de flux de trésorerie impactés par les changements de méthodes comptables sont présentés ci-dessous.

En millions d'euros	Comptes publiés	IFRIC IAS 19	Comptes retraités
Période du 1er janvier au 31 décembre 2020			
Résultat net	(7 083)	(22)	(7 105)
Impôts différés	167	(8)	159
Autres éléments non monétaires	511	30	541
Capacité d'autofinancement	(2 991)	-	(2 991)

4. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

4.1. Covid-19 et continuité d'exploitation

La propagation mondiale de la Covid-19 depuis le début de 2020 a eu et continue d'avoir un impact majeur sur le trafic aérien dans le monde. Les conditions très strictes sur les voyages mondiaux adoptées par de nombreux pays à partir de mars 2020 ont entraîné une réduction drastique du trafic aérien en 2020. Sur le premier semestre 2021, de nouvelles mesures ont été mises en place par les gouvernements français et néerlandais pour ralentir la propagation du virus et les restrictions sur les voyages ont été renforcées au niveau mondial suite à l'émergence de nouveaux variants du virus, limitant à nouveau le trafic aérien.

Toutefois, le second semestre 2021 a été marqué par une reprise du trafic estival et durant la période des congés de Noël notamment grâce à la réouverture progressive des frontières. La capacité du troisième et quatrième trimestre 2021 s'élèvent respectivement à 66% et 72% des troisième et quatrième trimestres 2019.

Les mesures fortes prises par le groupe pour limiter les effets de la Covid-19 sur l'activité depuis le début de la pandémie se poursuivent. Elles comprennent, entre autres, l'adaptation de la capacité offerte en fonction de l'évolution de la demande, des changements structurels de la flotte, la sécurisation de la trésorerie et des mesures salariales.

Le groupe continue de suivre de près et d'évaluer l'évolution de la situation.

Adaptation de la capacité offerte

La capacité siège-kilomètres disponible pour le Passage et Transavia a été supérieure de 62% au second semestre 2021 par rapport au second semestre 2020, en réponse à la reprise de la demande liée à l'allègement des restrictions de voyage dans un certain nombre de pays. Le trafic en termes de passagers-kilomètres a bondi de 155% au second semestre par rapport à 2020, porté par une reprise dynamique de la demande. Sur l'ensemble de l'année, l'augmentation de la capacité s'établit donc à 30% par rapport à 2020, et le trafic a augmenté de 28%. L'activité cargo a continué à bénéficier d'un contexte porteur avec des tonnes-kilomètres disponibles en augmentation de 13% par rapport à 2020 et une évolution positive des rendements. En conséquence, les revenus totaux ont augmenté de 29% comparé à l'année dernière et s'élèvent à 14 315 millions d'euros.

En parallèle, des initiatives spécifiques sur les coûts, notamment la réduction des effectifs et les mesures salariales, ont permis au groupe de maîtriser les charges externes malgré les nettes augmentations de capacité. Depuis le début de l'année, les dépenses externes s'élèvent à 8 829 millions d'euros, soit une augmentation de 11 % par rapport à 2020, largement inférieure à l'augmentation de la capacité.

Au sein des charges externes, les coûts du carburant s'élèvent à 2 748 millions d'euros au 31 décembre 2021 contre 2 392 millions d'euros au 31 décembre 2020, soit une augmentation de 15 % due à l'évolution de la capacité et à la hausse du prix du carburant.

En complément, la poursuite des mécanismes d'activité partielle en France, mis en place à partir du 23 mars 2020, du programme « Mesures Transitoires d'urgence pour l'Emploi Durable » (NOW) aux Pays-Bas, applicable à partir du 1er mars 2020, ainsi que la mise en œuvre de plans de restructuration et la réduction des effectifs (voir note 2.2. Événements intervenus au cours de la période des notes aux états financiers consolidés du 31 décembre 2020) ont continué de contribuer à limiter les coûts salariaux et associés. Les charges de personnel s'élèvent ainsi à (5 340) millions d'euros au 31 décembre 2021, (5 306) millions d'euros au 31 décembre 2020 et (8 139) millions d'euros au 31 décembre 2019 avant Covid.

Liquidités

Au 31 décembre 2021, la liquidité totale du groupe s'élève à 10,16 milliards d'euros, dont 7,7 milliards d'euros de liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (voir note 35. Dette nette) et 2,46 milliards d'euros de lignes de crédit non tirées (voir note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais et 33.7 Lignes de crédit).

Groupe Air France-KLM

Respectivement en avril 2021 et en juillet 2021, la situation de liquidité du groupe a été renforcée d'un milliard d'euros grâce à l'augmentation de capital du groupe Air France-KLM et de 800 millions d'euros grâce à l'émission de l'emprunt obligataire (voir note 4.2 Evénements significatifs intervenus au cours de la période).

Le Groupe a remboursé, le 10 décembre 2021, 500 millions d'euros du prêt garanti par l'Etat et a négocié une modification du profil de remboursement avec l'échéance finale repoussée du 6 mai 2023 au 6 mai 2025 (voir note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).

En outre, le groupe poursuit les mesures initiées en 2020 visant à différer les dépenses d'investissement non essentielles et les projets internes ainsi qu'à étaler le paiement de la taxe sur les salaires et des cotisations sociales.

Continuité d'exploitation

Afin de déterminer une base appropriée de préparation des états financiers consolidés pour l'exercice clos au 31 décembre 2021, l'hypothèse de continuité d'exploitation a été appréciée 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 de liquidités disponibles d'un montant total de 10,16 milliards d'euros au 31 décembre 2021 (voir paragraphe « *Liquidités* »).

Le déploiement de la vaccination permet la levée progressive des restrictions de circulation dont notamment la réouverture des frontières des Etats-Unis aux Européens le 8 novembre 2021. Malgré une propagation rapide du variant Omicron en fin d'année, le trafic s'est maintenu au dernier trimestre 2021 au niveau de capacité budgété de 74%, l'EBITDA du dernier trimestre 2021 atteint presque le même niveau qu'au dernier trimestre 2019 et le résultat d'exploitation du dernier trimestre 2021 est supérieur à celui du dernier trimestre 2019.

Les prévisions d'activité pour le premier trimestre 2022 s'élèvent entre 73% et 78% du premier trimestre 2019.

Par ailleurs, le groupe mène un ambitieux plan de transformation qui a déjà généré des économies fin 2021, permettant de retrouver dès le quatrième trimestre 2021 son niveau de coût unitaire de 2019, malgré une capacité inférieure. L'avancée du plan de transformation est un atout essentiel pour atteindre les objectifs en terme de résultat d'exploitation pour 2022.

Compte tenu de la situation de liquidité du Groupe renforcée par l'augmentation de capital, par l'émission de l'emprunt obligataire de 800 millions d'euros et le programme EMTN à disposition du Groupe (voir note 4.2 Evénements significatifs intervenus au cours de la période), les projections de trésorerie sur un horizon de plus de 12 mois permettent d'assurer un niveau de liquidité considéré comme suffisant.

Les prévisions intègrent notamment :

- L'ajustement du programme de vols et de la capacité à la demande attendue afin de n'opérer que des vols ayant un impact incrémental positif en termes de flux de trésorerie opérationnel ;
- La poursuite de mécanismes spécifiques par l'Etat français pour couvrir partiellement les frais de personnels à travers l'Activité Partielle de Longue Durée (APLD) en France jusqu'à fin 2022 pour Air France et NOW aux Pays-Bas pour le premier trimestre 2022;
- Un étalement du remboursement des charges sociales et taxes sur salaires sur une période de 4 à 5 ans;
- Un haut niveau de variabilisation des coûts liés à la baisse de capacité ;
- La limitation des investissements non aéronautiques ;
- Le refinancement systématique des nouveaux avions livrés sur la période.

Sur la base de ces prévisions financières les ratios de crédit bancaire dits « covenants » applicables en 2022 à la ligne de crédit de 2,46 milliards d'euros au niveau de KLM (voir note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais) seront respectés. En ce qui concerne l'engagement non financier inclus dans l'accord-cadre relatif à l'aide d'Etat entre l'Etat néerlandais, KLM et Air France KLM, l'agent de l'Etat néerlandais a estimé que KLM n'était pas en conformité avec un indicateur non financier, concernant l'arrêt de la facilitation d'une éventuelle optimisation fiscale par les employés. KLM discute actuellement de ce sujet avec l'agent de l'Etat néerlandais afin de parvenir à une solution acceptable.

Le groupe poursuit ses projets de financement complémentaires qui permettront une amélioration des fonds propres ou quasi-fonds propres et l'apport de nouvelles liquidités, dans le cadre des résolutions extraordinaires votées lors de l'Assemblée Générale Annuelle du 26 mai 2021. Il travaille également sur différentes options complémentaires de reconstitution des capitaux propres de la société Air France au niveau légal requis.

Groupe Air France-KLM

Par ailleurs, fin octobre 2021, un « rating ESG » (« Environmental Social and Governance ») a été réalisé ouvrant l'accès à des financements durables (voir note 2. Développement durable et climat).

Le groupe gère activement le profil de sa dette. Air France-KLM a remboursé 500 millions d'euros du prêt direct de l'Etat français le 10 décembre 2021 et a négocié une modification du profil de remboursement avec l'échéance finale repoussée du 6 mai 2023 au 6 mai 2025 (voir note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais).

Dans ce contexte lié à la cinquième vague de la crise de la Covid-19 et de la propagation du variant Omicron, le Conseil d'administration avait également considéré trois scénarios pour l'exercice 2022 avec des rythmes de reprise différés jusqu'à un an. Même le scénario le plus dégradé et hautement improbable ne remet pas en cause le principe de continuité d'exploitation.

Le Groupe est susceptible de faire face à différentes incertitudes sur sa trajectoire financière notamment le rythme de reprise de l'activité et de levées des restrictions notamment sur la zone Asie, l'évolution potentiellement négative de certains comportements relatifs aux transports aériens, l'impact possible d'une restriction imposée de créneaux aériens notamment à Schiphol, le manque de financement disponibles notamment alternatifs pour le renouvellement de la flotte, l'augmentation du prix du carburant, la capacité de répercussion dans le prix du billet de coûts potentiellement croissants liés notamment aux taxes aéroportuaires, au carburant et à la transition carbone. En outre la société Air France a également une obligation légale de reconstituer ses capitaux propres d'ici le 31 décembre 2023.

Au cas où ces facteurs d'incertitudes étaient amenés à se concrétiser, la Direction pourrait mettre en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires :

- 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 ;
- Des reports de dépenses d'investissements et de charges.

En conséquence, après avoir examiné la situation de trésorerie, les prévisions financières et en tenant compte des incertitudes décrites ci-dessus, des facilités de financement engagées et des mesures d'atténuation possibles, le Conseil d'Administration considère qu'il est approprié de préparer les états financiers consolidés annuels sur la base de la continuité d'exploitation sans conserver la notion « d'incertitude significative » introduite en décembre 2020.

4.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période

Activité Partielle Longue Durée

Air France et certaines de ses filiales ont finalisé sur le premier semestre 2021 la signature de l'ensemble des accords avec les organisations syndicales représentatives permettant de recourir à l'Activité Partielle Longue Durée (APLD) pour une durée maximale de 24 mois.

Homologation du plan de départ HOP !

Dans le cadre de sa restructuration, HOP ! a lancé un plan de départ (voir note 2.2 Evènements intervenus au cours de la période des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2020). Le 16 février 2021, HOP ! a reçu de la DREETS (DIRECCTE précédemment) une demande de modification de certaines dispositions de ce plan concernant les personnels navigants. Le plan de départ amendé a finalement été homologué le 16 juin 2021. Une dotation complémentaire de 28 millions d'euros a été faite au titre de cette provision sur l'exercice se clôturant au 31 décembre 2021.

Mesures de renforcement du capital et des liquidités du groupe Air France-KLM

Le 6 avril 2021, le groupe Air France-KLM a annoncé un plan de mesures concernant Air France, qui ont été validées par la Commission européenne dans sa décision d'autoriser une opération de 4 milliards d'euros de l'Etat français pour recapitaliser Air France et Air France –KLM. A la suite de cette autorisation, les opérations suivantes ont été réalisées :

Groupe Air France-KLM

- ***Augmentation de capital de 1 036 millions d'euros :***

Le 19 avril 2021, le groupe a achevé son augmentation de capital sans droit préférentiel de souscription des actionnaires, par offre au public et avec un délai de priorité de souscription à titre irréductible et réductible accordé aux actionnaires existants, pour un montant de 1 036 millions d'euros, soit 1 024 millions d'euros nets des frais d'émission. Cette opération permet d'améliorer les fonds propres du groupe, et d'apporter cet argent à Air France.

L'augmentation de capital se traduit par l'émission de 213 999 999 actions nouvelles (les "Actions Nouvelles") à un prix par action de 4,84 euros, représentant environ 50% du capital social existant de la Société. Le capital social de la Société est ainsi porté à 642 634 034 euros divisé en 642 634 034 actions d'une valeur nominale de 1 euro chacune.

Conformément à leurs engagements de souscription, et compte tenu du barème d'attribution des ordres réductibles, l'Etat français et China Eastern Airlines ont souscrit dans le cadre du délai de priorité à respectivement 122 560 251 Actions Nouvelles (soit 57% du montant total de l'Augmentation de Capital) et 23 944 689 Actions Nouvelles (soit 11% du montant total de l'Augmentation de Capital). L'Etat néerlandais n'a pas souscrit à cette augmentation de capital. Delta Airlines n'a pas non plus souscrit en raison de l'application de la loi CARES en vigueur aux Etats-Unis lors de l'opération.

- ***Conversion de l'emprunt d'Etat français de 3 milliards d'euros en instruments obligataires hybrides perpétuels (" Titres Super Subordonnés ") :***

Le 20 avril 2021, le prêt direct de 3 milliards d'euros accordé par l'Etat français à Air France via Air France-KLM fin mai 2020, a été converti en Titres Super Subordonnés du même montant nominal, permettant l'amélioration des fonds propres du Groupe de 3 milliards d'euros sans impact sur la trésorerie, tout en augmentant la flexibilité de son profil de remboursement de la dette. Cette émission est constituée de trois tranches à échéance perpétuelle d'un montant nominal de 1 milliard d'euros chacune, avec un coupon de 7%, 7,25% et 7,5%, et avec pour chacune respectivement une première option de remboursement (Call) à 4, 5 et 6 ans.

Conformément aux dispositions de la norme IAS 32 – Instruments Financiers – le remboursement des obligations perpétuelles et le paiement des coupons ne s'effectuant qu'à la discrétion du Groupe, ces émissions ont été comptabilisées en capitaux propres.

- ***Remboursement de 500 millions d'euros du prêt garanti par l'Etat français et prolongation de l'échéance du capital restant dû :***

Par ailleurs, le 10 décembre 2021, le groupe Air France-KLM a remboursé 500 millions d'euros du prêt garanti par l'Etat et a négocié une modification du profil de remboursement avec l'échéance finale repoussée du 6 mai 2023 au 6 mai 2025, se décomposant ainsi :

- Mai 2023 : remboursement partiel d'un montant de 800 millions d'euros, soit un encours restant dû de 2,7 milliards d'euros,
- Mai 2024 : remboursement partiel de 1,35 milliards d'euros, soit un encours restant dû de 1,35 milliards d'euros,
- Mai 2025 : remboursement final de 1,35 milliards d'euros.

L'encours restant est donc de 3,5 milliards d'euros au 31 décembre 2021.

Ces éléments permettent de lisser le profil de remboursement de la dette du Groupe, avec une extension progressive du profil de maturité.

L'Etat néerlandais a également approuvé cette série d'actions et a indiqué qu'il poursuivait les discussions avec la Commission européenne sur d'éventuelles mesures de renforcement du capital de KLM.

Groupe Air France-KLM

Emission obligataire de 800 millions d'euros

Le 24 juin 2021, le groupe a annoncé la réalisation du placement d'une émission d'obligations senior pour un total de 800 millions d'euros en deux tranches :

- Une première tranche d'obligations d'un montant de 300 millions d'euros, d'une maturité de 3 ans et assortie d'un coupon de 3% par an.
- Une seconde tranche d'obligations d'un montant de 500 millions d'euros, d'une maturité de 5 ans et assortie d'un coupon de 3,875% par an.

Le règlement-livraison de l'émission des Obligations a eu lieu le 1er juillet 2021. La dette a été inscrite au bilan à compter de cette date en « passifs financiers non courants ».

Lancement d'un programme EMTN (« European Medium-Term Note »)

Le 8 juillet 2021, le groupe a lancé un programme EMTN d'une durée de 12 mois initiale pour maximiser l'utilisation des fenêtres de marché potentielles pour l'émission d'obligations.

Cession de titres Servair

Début 2021, les conditions selon lesquelles Air France KLM pouvait vendre à Gategroup 30% des titres Servair (voir note 38.2 Engagements reçus des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2020) ont été renégociés. A ce titre, 15% des titres de la société Servair ont été vendus par Air France Finance pour un montant de 71 millions d'euros le 31 mai 2021. Un second versement devrait avoir lieu en décembre 2022 pour 15% complémentaires.

Cette vente a conduit à reconnaître une plus-value de cession de 26 millions d'euros en « autres produits et charges non courants » en compte de résultat consolidé. 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 consolidé.

Accord sur le nouveau régime de retraite du personnel au sol de KLM

Le 14 juin 2021, KLM et les cinq syndicats néerlandais du personnel au sol de KLM ont signé un accord permettant la modification du régime de retraite du personnel au sol à compter de janvier 2021. Par cet accord, le fonds de pension du personnel au sol de KLM est qualifié désormais de régime à cotisations définies selon les normes IFRS. L'actif de retraite, basé sur les hypothèses actuarielles au 31 mai 2021 s'élevait à 875 millions d'euros (avant impôt). Dans le cadre de cet accord, KLM a versé une prime de pension supplémentaire couvrant la période janvier-mai 2021 ainsi qu'une cotisation exceptionnelle représentant des économies réalisées depuis 2014 suite aux changements apportés à la réglementation néerlandaise. Ces versements s'élèvent à 63 millions d'euros.

L'impact global de la dé-comptabilisation de l'actif de retraite ainsi que ces versements complémentaires a été comptabilisé en « autres produits et charges non courants » dans le compte de résultat consolidé pour un montant de 938 millions d'euros (704 millions d'euros net d'impôts).

Plan de restructuration complémentaire KLM

Un plan de restructuration complémentaire avait été annoncé le 21 janvier 2021 pour 800 à 1 000 employés. Suite à des accords signés avec ses syndicats pour éviter des départs supplémentaires et l'intensification prévue de l'activité, KLM a décidé de retirer ce plan.

4.3. Postérieurs à la clôture

Il ne s'est produit aucun événement post-clôture.

Groupe Air France-KLM

5. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

5.1. 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 2021 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 16 février 2022.

Évolution du référentiel comptable

- Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2021

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 »

A partir du 1^{er} janvier 2021, le groupe applique les amendements aux normes IFRS 9, IFRS 7 et IFRS 16 en lien avec la « Phase 2 » de la réforme des taux d'intérêt de référence. Ces amendements précisent notamment le traitement comptable à appliquer lors du remplacement d'un ancien taux d'intérêt benchmark par un nouvel indice de référence dans un contrat donné, ainsi que l'impact de ce changement sur les relations de couverture concernées par la réforme IBOR.

Avec la disparition des taux LIBOR EUR fin 2021, le groupe a amendé au cours de l'exercice les contrats de financement (dettes Avions) indexés sur cette référence et restructuré les dérivés de taux afférents pour les réindexer sur Euribor.

Pour ce qui est de la disparition des taux LIBOR USD, prévue en juin 2023, le groupe n'anticipe pas de risque particulier relatif à la transition vers le nouvel indice de référence et qui concernera ses contrats de dettes et de dérivés.

Amendements à la norme IFRS 16 « Contrats de location »

Cet amendement prolonge la mesure de simplification selon laquelle les preneurs peuvent comptabiliser les allègements de loyers liés à la Covid-19 comme s'il ne s'agissait pas de modifications de contrat. Cela revient à reconnaître l'impact de l'allègement de loyers dans le résultat de la période et non à le lisser sur la durée résiduelle du contrat. L'application de cet amendement est sans impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2021.

Décision IFRS IC relative à la norme IAS 19 « Avantages du personnel »

Cette décision IFRS IC porte sur les modalités de répartition dans le temps de la charge relative à des régimes à prestations définies qui remplissent les trois conditions suivantes :

- L'acquisition définitive des avantages est conditionnée à la présence dans l'entreprise au moment du départ en retraite ;
- Le montant des avantages dépend de l'ancienneté ;
- Le montant des avantages est plafonné à un nombre d'années de service consécutives d'ancienneté dans l'entreprise.

Pour ces régimes, les droits doivent être étalés de manière linéaire, non plus sur l'ensemble de la carrière du salarié dans l'entreprise, mais, pour chaque salarié, sur les dernières années de sa carrière qui ont donné lieu à l'acquisition de nouveaux droits.

L'application de cette décision IFRS IC est comptabilisée comme un changement de méthode comptable avec une application à compter de la date d'ouverture de la première période comparative présentée dans les états financiers de première application, soit à compter du 1er janvier 2020 (voir note 31 Provisions retraite).

Groupe Air France-KLM

Décision IFRS IC relative aux « Coûts de configuration ou de personnalisation d'un logiciel dans le cadre d'un contrat de type SaaS » (Software as a Service)

Cette décision IFRS IC vise à préciser si un actif incorporel doit être comptabilisé en application d'IAS 38 au titre de ces coûts de configuration et de personnalisation d'un logiciel. Si tel n'est pas le cas, la décision IFRS IC indique les autres principes comptables qui doivent s'appliquer pour comptabiliser ces coûts.

Des projets de migration vers le Cloud sont en cours de réalisation au sein du groupe. Au 31 décembre 2021 aucune application n'a été migrée dans le Cloud.

L'application de cette décision IFRS IC sur les comptes du groupe au 31 décembre 2021 est sans impact sur les comptes du groupe au 31 décembre 2021.

- Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2022

Textes pour lesquels l'étude d'impact est en cours au sein du groupe

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

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

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

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

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

Textes pour lesquels la mise en œuvre ne donnera pas lieu à des impacts significatifs

Amendements à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles »

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

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

Amendement à la norme IFRS 9 « Instruments financiers »

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

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

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

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

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

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

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2023)

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 1 « Présentation des états financiers »

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2023)

Ces amendements visent à identifier les informations à communiquer au sujet des méthodes comptables, de sorte à les rendre utiles pour les utilisateurs des états financiers. La principale modification apportée consiste dans le fait de dorénavant fournir une information sur les méthodes comptables « significatives » et non plus une information sur les « principales » méthodes comptables.

Groupe Air France-KLM

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

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2023)

Ces amendements visent à faciliter la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables. Ils portent toutefois exclusivement sur les estimations comptables, désormais définies comme des « montants monétaires dans les états financiers faisant l'objet d'une incertitude quant à leur évaluation ».

Amendements à la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat »

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2023)

Ces amendements visent notamment à généraliser la comptabilisation de l'impôt différé relatif aux contrats de location.

5.2. 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 jugées raisonnables 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 :

- Note 14 Impôts
- Note 17 Immobilisations incorporelles
- Note 18 Immobilisations corporelles
- Note 20 Droits d'utilisation
- Note 31 Provisions retraite
- Note 32 Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions
- Note 36 Titres de transport émis et non utilisés
- Note 37 Programme de fidélisation
- Note 39 Instruments financiers

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.

5.3. 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 ».

Groupe Air France-KLM

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.

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

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

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

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

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

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

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

Opérations intra-groupe

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

5.4. 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.

Groupe Air France-KLM

- 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 5.11. « Instruments financiers ».

5.5. Regroupements d'entreprises

Les acquisitions de filiales réalisées à compter du 1er 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. La participation détenue précédemment dans l'entreprise acquise à la juste valeur à la date d'acquisition fait également l'objet d'une réévaluation ; l'éventuel profit ou perte est quant à lui comptabilisé en résultat.

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.

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.

Groupe Air France-KLM

5.6. 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. 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 de taux statistiques sur les titres de transports émis et non utilisés. Ces taux sont régulièrement mis à jour et retraités des événements non récurrents et spécifiques pouvant impacter le comportement des passagers.

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

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

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

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

Maintenance

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

- Ventes de contrat de maintenance et de support - Contrats à l'heure de vol

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

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

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

Le transfert du contrôle de ces prestations 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.

Groupe Air France-KLM

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**

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.

5.7. 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.

5.8. 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°2020-01 de l'ANC comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et/ou leur montant.

Groupe Air France-KLM

Ces éléments sont les suivants :

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

5.9. 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 (voir « Compte de résultat consolidé »).

Flux de trésorerie libre d'exploitation : il correspond au flux net de trésorerie provenant de l'exploitation net des investissements corporels et incorporels auquel s'ajoutent les produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles. Il n'inclut pas la trésorerie générée par les autres opérations d'investissements, en particulier financières et les flux d'exploitation relatifs aux activités non poursuivies (voir 43.2. « Flux de trésorerie libre d'exploitation »).

Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté : il correspond au cash-flow libre d'exploitation net du paiement des dettes de location (voir 43.2 « Flux de trésorerie libre d'exploitation »).

5.10. 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.

5.11. 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 l'activité Réseau limitent considérablement les risques de crédit. Par ailleurs, le groupe a également recours à des assurances-crédit pour réduire le risque d'impayés qui peut exister en ce qui concerne les créances détenues sur les clients de l'activité Maintenance.

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.

Groupe Air France-KLM

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.

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).

Groupe Air France-KLM

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.

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.

Passifs financiers

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 39.4 Méthodes de valorisation des actifs et passifs financier à la juste valeur) 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.

Groupe Air France-KLM

5.12. 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^{er} 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^{er} avril 2004 n'ont pas été modifiés à l'occasion de l'adoption des normes internationales au 1^{er} 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 5.16, 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.

5.13. 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 5.16.

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (Emission Trading Scheme), comme décrit dans la note 5.22 et le paragraphe « Risques crédit carbone » en note 39.2.4. 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 (*)

(*) 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.

Groupe Air France-KLM

5.14. 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 20 et 25 ans.

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

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

5.15. 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 un passif financier, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif, comme une immobilisation, conformément à la norme IAS 16.

Groupe Air France-KLM

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 5.20. 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) ;
- 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 5.20.

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

Groupe Air France-KLM

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^{er} 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.

- 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.

Groupe Air France-KLM

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 un passif financier correspondant au prix de cession (reçu de l'acquéreur-bailleur).

5.16. 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.

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.

5.17. 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.

Groupe Air France-KLM

5.18. 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.

5.19. 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 étaient reconnus au bilan jusqu'en juin 2021 (voir note 4.2 « Evènement significatifs intervenus au cours de la période ») conformément à l'interprétation IFRIC 14 (IAS 19 « Limitation de l'actif au titre de prestations définies, obligations de financement et leur interaction »).

5.20. 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.

Groupe Air France-KLM

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).

5.21. 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.

5.22. Droit d'émission de gaz à effet de serre

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes européennes sont entrées dans le périmètre des sociétés soumises aux quotas d'émission de CO₂.

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.

5.23. Frais d'augmentation de capital

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

5.24. 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.

Groupe Air France-KLM

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 5.16).

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 ».

5.25. 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'arrêté 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.

6. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2021**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 31 décembre 2021.

- **Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2020**

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

Groupe Air France-KLM

7. 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 revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information, ainsi que les opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs et aux transports de marchandises effectués pour le groupe par des compagnies aériennes tierces.

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

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

Autres : Les revenus de ce secteur proviennent de diverses prestations fournies par le groupe, non couvertes par les 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.

Information par secteur géographique

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

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

- France métropolitaine
- Benelux
- Europe (hors France et Benelux)
- Reste du monde

Le format de présentation des activités par zone d'origine des ventes a été revu pour prendre en compte la nouvelle organisation commerciale du Groupe.

Seuls les produits des activités ordinaires par secteur d'activité sont affectés 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

7.1. Informations par secteur d'activité

- Période close au 31 décembre 2021

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	12 279	2 801	1 012	167	-	16 259
Chiffre d'affaires intersecteurs	(26)	(1 778)	-	(140)	-	(1 944)
Chiffre d'affaires externe	12 253	1 023	1 012	27	-	14 315
EBITDA	262	374	68	41	-	745
Résultat d'exploitation courant	(1 582)	88	(150)	18	-	(1 626)
Résultat des activités opérationnelles	(2 237)	(184)	(149)	38	-	(2 532)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	(11)	-	(17)	-	(27)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(1 017)	(1 017)
Impôts	-	-	-	-	282	282
Résultat net des activités poursuivies	(2 236)	(195)	(149)	21	(735)	(3 294)
Amortissements de l'exercice	(1 996)	(268)	(225)	(24)	-	(2 513)
Autres éléments non monétaires	639	253	2	(129)	(26)	739
Total actifs	15 928	3 934	1 693	166	8 962	30 683
Passifs sectoriels	9 213	1 837	1 155	15	6 037	18 257
Passifs financiers, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	12 426	12 426
Total passifs	9 213	1 837	1 155	15	18 463	30 683
Investissements corporels et incorporels	1 957	174	68	3	-	2 202

Les actifs non répartis d'un montant de 9 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 6,7 milliards d'euros, les actifs financiers pour 1,3 milliards d'euros, les impôts différés pour 0,3 milliard d'euros, les impôts et taxes pour 0,1 milliard d'euros et les actifs financiers dérivés pour 0,6 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 6 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraite pour 1,9 milliards d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 3,6 milliards d'euros, autres provisions pour 0,4 milliard d'euros et les passifs financiers dérivés pour 0,1 milliard d'euros.

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

Groupe Air France-KLM

- Période close au 31 décembre 2020 retraité ⁽¹⁾

<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)
Chiffre d'affaires externe	9 206	1 248	606	28	-	11 088
EBITDA	(1 678)	26	(77)	34	-	(1 695)
Résultat d'exploitation courant	(3 722)	(543)	(299)	10	-	(4 554)
Résultat des activités opérationnelles	(5 043)	(678)	(303)	(6)	-	(6 030)
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	-	-	-	-	(89)	(89)
Résultat net des activités poursuivies	(5 043)	(678)	(303)	(64)	(1 017)	(7 105)
Amortissements de l'exercice	(2 087)	(408)	(219)	(22)	-	(2 736)
Autres éléments non monétaires	558	126	5	(133)	(15)	541
Total actifs	15 641	3 963	1 615	202	8 760	30 181
Passifs sectoriels	7 988	1 984	918	28	5 851	16 769
Passifs financiers, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	13 412	13 412
Total passifs	7 988	1 984	918	28	19 263	30 181
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	1 826	224	57	(7)	-	2 099

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

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 actifs financiers 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 actifs financiers 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 passifs financiers dérivés pour 0,5 milliard d'euros.

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

Groupe Air France-KLM

7.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Période close au 31 décembre 2021

<i>En millions d'euros</i>	France métro- politaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
Transport	3 286	1 197	2 695	4 342	11 520
Autres recettes	175	132	153	273	733
Total Réseau	3 461	1 329	2 848	4 615	12 253
Transport	347	587	71	12	1 017
Autres recettes	(1)	(4)	-	-	(5)
Total Transavia	346	583	71	12	1 012
Maintenance	582	338	26	77	1 023
Autres	5	22	-	-	27
Total	4 394	2 272	2 945	4 704	14 315

- Période close au 31 décembre 2020

<i>En millions d'euros</i>	France métro- politaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
Transport	2 381	983	2 010	3 196	8 570
Autres recettes	184	60	147	245	636
Total Réseau	2 565	1 043	2 157	3 441	9 206
Transport	165	363	50	8	586
Autres recettes	(1)	(1)	1	21	20
Total Transavia	164	362	51	29	606
Maintenance	605	562	24	57	1 248
Autres	7	21	-	-	28
Total	3 341	1 988	2 232	3 527	11 088

Groupe Air France-KLM

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Période close au 31 décembre 2021

<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	809	2 171	1 189	2 027	2 582	1 300	1 442	11 520
Transavia	63	923	-	31	-	-	-	1 017
Total Transport	872	3 094	1 189	2 058	2 582	1 300	1 442	12 537

- 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
Total Transport	670	2 055	880	1 407	1 674	1 040	1 430	9 156

8. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Carburant avions	2 748	2 392
Affrètements aéronautiques	325	253
Redevances aéronautiques	1 185	969
Commissariat	382	294
Achat d'assistance en escale	1 027	833
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 625	1 618
Frais commerciaux et de distribution	385	346
Autres frais	1 152	1 275
Total	8 829	7 980
<i>Hors carburant</i>	<i>6 081</i>	<i>5 588</i>

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 10 Autres produits et charges d'exploitation courants.

Groupe Air France-KLM

9. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Salaires et traitements	4 410	4 660
Autres charges sociales	811	846
Charges de retraite à cotisations définies	634	547
Charges de retraite à prestations définies	206	307
Coûts du personnel intérimaire	86	83
Charge d'intéressement et charges relatives aux paiements fondés sur des actions	(69)	(8)
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW)	(771)	(1 049)
Autres	33	(80)
Total	5 340	5 306

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

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

Suite aux impacts de la crise sanitaire de la Covid-19, les principales filiales françaises du groupe Air France ont mis en œuvre des mesures d'activité partielle pour leurs salariés, à partir du 23 mars 2020.

Air France et certaines de ses filiales ont finalisé au 1^{er} semestre 2021 la signature de l'ensemble des accords, avec les organisations syndicales représentatives permettant de recourir à l'Activité Partielle de Longue Durée (APLD) pour une durée maximale de 24 mois.

Au 31 décembre 2021, l'impact de ces mesures s'élève à 657 millions d'euros (999 millions d'euros au 31 décembre 2020).

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 1^{er} janvier au 31 décembre 2021. Cette compensation s'élève à 771 millions d'euros (contre 1 049 millions d'euros sur la période du 1^{er} mars au 31 décembre 2020).

Effectifs moyens de la période

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	2021	2020
Pilotes	8 170	8 641
Personnel navigant commercial	20 002	21 871
Personnel au sol	45 572	50 714
Personnel intérimaire	977	941
Total*	74 721	82 167

**Hors effet de l'activité partielle*

Groupe Air France-KLM

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Production capitalisée	728	610
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	8	(7)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	16	79
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(36)	(32)
Autres	(1)	(10)
Total	715	640

11. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	192	187
Immobilisations aéronautiques	1 027	1 167
Autres immobilisations corporelles	184	197
Droits d'utilisation	1 110	1 185
	2 513	2 736
Dépréciations et provisions		
Stocks	22	27
Créances	25	118
Provisions	(189)	(22)
	(142)	123
Total	2 371	2 859

Les variations d'amortissements des immobilisations sont présentées dans les notes 17, 18, et celles sur les droits d'utilisation en note 20.

Les variations des dépréciations relatives aux stocks et aux créances sont présentées dans les notes 26, 27 et 28.

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la note 32.

Groupe Air France-KLM

12. CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Cession-bail	(29)	19
Autres cessions aéronautiques	10	22
Cessions de matériel aéronautiques	(19)	41
Charges de restructuration	56	(846)
Dépréciation de flottes	(40)	(672)
Dépréciation d'immobilisations incorporelles	-	(8)
Modification des plans de retraite	(922)	-
Cessions de filiales et participations	26	11
Autres	(7)	(2)
Autres produits et charges non courants	(887)	(1 517)

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

- **Période close au 31 décembre 2021**

Cessions de matériel aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par une charge de (29) millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 830 millions d'euros au 31 décembre 2021.

Charges de restructuration

Cette ligne comprend principalement une reprise de provision relative au plan de départ volontaire du personnel au sol d'Air France pour 86 millions d'euros ainsi qu'une dotation complémentaire liée au plan de départ volontaire chez Hop! de (28) millions d'euros, l'ensemble faisant suite à un ajustement en fonction de la liste nominative définitive et des indemnités de départ.

Les mouvements sur les provisions retraites en lien avec ses restructurations sont détaillés en note 31. Provisions retraites.

Dépréciations de flottes

Cette ligne comprend l'impact de la sortie anticipée des vingt-cinq CRJ de la flotte de HOP! pour (39) millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévue au plus tard en 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation. Au 31 décembre 2021, 15 CRJ sont toujours en pleine propriété.

Modifications de plan de retraites

Suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol de KLM (voir note 4.2. Evénements significatifs intervenus au cours de la période), l'impact global de la dé-comptabilisation de l'actif de retraite ainsi que ces versements complémentaires a été comptabilisé en « autres produits et charges non courants » pour une charge de (938) millions d'euros.

De plus, les seuils de paiement des petites rentes en capital ont été relevés, conduisant à une baisse des engagements envers les actifs et les différés pour le régime de la CRAF pour un montant de 16 millions d'euros (voir note 31. Provisions retraites).

Résultat sur cessions de filiales et participations

Cette ligne correspond principalement à la plus-value de cession de 15% des titres de la société Servair le 31 mai 2021 (voir note 4.2. Evénements significatifs intervenus au cours de la période).

Groupe Air France-KLM

- **Période close au 31 décembre 2020**

Charges de restructuration

Au 31 décembre 2020, ce poste comprenait principalement :

- 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.

Dépréciations de flottes

Au 31 décembre 2020, ce poste correspondait 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.

- **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 était de (553) millions d'euros au 31 décembre 2020.

Au 31 décembre 2021, cinq avions A380 sont toujours en pleine propriété et trois en location.

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

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

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

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

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

Cette ligne comprenait l'impact de la sortie anticipée des 25 CRJ de la flotte de HOP ! pour (26) millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Produits des valeurs mobilières de placement	(21)	(7)
Autres produits financiers	23	26
Produits financiers	2	19
Intérêts sur passifs financiers	(325)	(186)
Intérêts sur dettes de loyers	(241)	(252)
Intérêts intercalaires capitalisés	25	23
Autres éléments non monétaires	(178)	(73)
Autres charges financières	(11)	(8)
Coût de l'endettement financier brut	(730)	(496)
Coût de l'endettement financier net	(728)	(477)
Résultat de change	(197)	300
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat	31	(561)
Dotation nette aux provisions	1	(17)
Désactualisation des provisions	(116)	(165)
Autres	(8)	(8)
Autres produits et charges financiers	(289)	(451)
Total	(1 017)	(928)

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.

Au 31 décembre 2021, suite à l'extension de la maturité du prêt garanti par l'Etat français et au remboursement anticipé de 500 millions d'euros, intervenus le 10 décembre 2021, la valeur actualisée des paiements futurs a été revue. A ce titre, une charge exceptionnelle de (84) millions d'euros sur la période a été comptabilisée dans la ligne des « Autres éléments non monétaires » (cf. note 4.2. Evénements intervenus au cours de la période).

Au 31 décembre 2021, suite à la revue des projections des flux futurs sur la ligne de crédit garantie par l'Etat néerlandais (voir note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais), une charge de (20) millions d'euros a été comptabilisée dans la ligne des « Autres éléments non monétaires ».

Résultat de change

Au 31 décembre 2021, le résultat de change inclut principalement une perte de change latent de (289) millions d'euros composé principalement d'une perte de (236) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US et d'une perte de (45) millions d'euros sur la dette principalement composée d'une perte au titre de la dette en dollar US ((66) millions d'euros) et d'un gain au titre de la dette en yen japonais (24 millions d'euros).

Au 31 décembre 2020, le résultat de change incluait 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).

Groupe Air France-KLM

Instruments financiers et variation de juste valeur des titres couverts

Au 31 décembre 2020, suite à la baisse significative réalisée de la consommation de carburant pour l'année 2020 et attendue pour le début de l'année 2021, cette ligne incluait 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 étaient réalisés et (6) millions d'euros se rapportent à la période janvier-mars 2021.

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 3,4% en 2021 contre 4,5% en 2020 (voir note 5.20 Passifs et provisions de restitution pour avions loués).

Autres

Au 31 décembre 2020, cette ligne incluait principalement les primes payées sur le remboursement anticipé d'une partie des obligataires à échéance 2021 et 2022. Le montant total des primes s'élevait à 22 millions d'euros.

14. IMPÔTS

14.1. Charge d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
(Charge) / produit d'impôt courant	(2)	70
Variation des différences temporaires	237	244
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	47	(403)
(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies	284	(159)
Total	282	(89)

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

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

- **Groupe fiscal français**

En France, le taux d'impôt sur les sociétés, y compris contribution additionnelle, est à 28,41% en 2021. La loi de Finances 2018 prévoit une baisse du taux d'impôt progressive sur les sociétés à 25,83% en 2022. Les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, le montant des déficits fiscaux imputables chaque année est limité à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Le recouvrement des impôts différés actifs activés correspond à un horizon de 5 ans sur le périmètre fiscal français, en cohérence avec son plan stratégique.

La position d'impôts différés pour pertes fiscales est restée stable par rapport au 31 décembre 2020 à 285 millions d'euros résultant de l'incertitude à moyen et long terme induite par le contexte sanitaire actuel qui a conduit le Groupe à maintenir inchangée sa politique de reconnaissance des actifs d'impôts différés.

Groupe Air France-KLM

A ce titre, un montant de 492 millions d'euros d'impôts différés actifs au titre des pertes fiscales et des différences temporelles n'a pas été reconnu sur la période close au 31 décembre 2021 (dont 453 millions d'euros par compte de résultat).

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt est de 25% en 2021. À partir de 2022, le taux d'imposition des sociétés néerlandaises sera de 25,8 %. En vertu de la loi fiscale 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 va 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.

Au 31 décembre 2021, le groupe fiscal néerlandais a reconnu des impôts différés actifs sur pertes fiscales au bilan pour un montant de 57 millions d'euros, correspondant à des intérêts déductibles reportables indéfiniment (10 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Par ailleurs, un produit de 234 millions d'impôts différés a été reconnu au titre de la transformation du plan de retraite du personnel au sol en régime à cotisations définies (voir note 4.2. Evénements significatifs intervenus au cours de la période).

Au regard de l'incertitude à moyen et long terme portant sur les perspectives d'activité du fait du contexte sanitaire, le groupe fiscal néerlandais a limité la reconnaissance d'impôts différés actifs pour pertes fiscales complémentaires sur la période. A ce titre, un montant de 156 millions d'euros d'impôts différés actifs pour pertes fiscales n'a pas été reconnu la période close au 31 décembre 2021, en complément des 270 millions d'euros reconnus au 31 décembre 2020.

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

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	8
Eléments recyclables du résultat global	(72)	(10)
Eléments non recyclables du résultat global	(171)	79
Instruments de capitaux propres	1	6
Retraites	(172)	73
Total	(243)	77

Groupe Air France-KLM

14.3. 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>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Résultat avant impôt	(3 549)	(6 958)
Taux d'impôt applicable en France	28,41%	32,02%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	1 008	2 228
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(59)	(137)
Eléments non déductibles ou non imposables	(72)	(40)
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	(603)	(2 133)
Impact de la CVAE	(4)	(10)
Autres	12	3
Impôt	282	(89)
Taux d'impôt réel	8,0%	-1,3%

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

Le taux d'impôt en vigueur en France à échéance 2021 s'élève à 28,41%. Le taux d'impôt en vigueur aux Pays-Bas à échéance 2021 est de 25%.

L'impôt différé a été calculé sur la base d'une baisse du taux d'impôt sur les sociétés à 25,83% pour le groupe fiscal français et d'une hausse du taux d'impôt à 25,8% pour le groupe fiscal néerlandais, applicables en 2022.

14.4. Variations des impôts différés au cours de la période

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2021 retraité⁽¹⁾	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat	Montants reconnus en capitaux propre	Reclassement et autres	31 décembre 2021
Immobilisations aéronautiques	(948)	253	-	-	-	(695)
Droits d'utilisation	(803)	(68)	-	-	(3)	(874)
Actifs de retraite	-	170	(167)	-	42	45
Passifs financiers	606	(89)	(1)	-	(19)	497
Dettes de loyers	597	47	30	-	(1)	673
Titres de transport émis non utilisés	143	(14)	-	-	-	129
Débiteurs et créditeurs divers	41	50	(129)	-	(49)	(87)
Provisions	509	(48)	(3)	-	-	458
Autres	(222)	(64)	27	-	(151)	(410)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	307	47	-	-	187	541
Impôts différés actif / (passif) nets	230	284	(243)	-	6	277

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

Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2020 retraité⁽¹⁾	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat	Montants reconnus en capitaux propre	Reclassement et autres	31 décembre 2020 retraité⁽¹⁾
Immobilisations aéronautiques	(1 091)	215	-	-	(72)	(948)
Droits d'utilisation	(883)	165	-	-	(85)	(803)
Actifs de retraite	(92)	(66)	66	-	92	-
Passifs financiers	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	280	95	7	-	127	509
Autres	(103)	117	(26)	-	(210)	(222)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	702	(403)	-	-	8	307
Impôts différés actif / (passif) nets	343	(159)	69	8	(31)	230

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

- **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 2021 (iso 31 décembre 2020). La position d'impôts différés activés au titre des déficits reportables reste stable au regard des prévisions de profits fiscaux futurs.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal français est un actif net de 216 millions d'euros (209 millions d'euros au 31 décembre 2020).

- **Groupe fiscal néerlandais**

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandaise s'élèvent à 57 millions d'euros avec pour base 221 millions d'euro au 31 décembre 2021. Au 31 décembre 2020, le montant s'élevait à 10 millions d'euros. L'augmentation des impôts différés activés au titre des déficits reportables s'explique par les intérêts déductibles reportables indéfiniment.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal néerlandaise est un actif net de 27 millions d'euros (17 millions d'euros de passif net au 31 décembre 2020).

14.5. Actifs d'impôt différé non reconnus

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	1 320	341	1 359	386
Pertes fiscales	13 934	3 599	11 312	3 203
Total	15 254	3 940	12 671	3 589

Groupe Air France-KLM

- **Groupe fiscal français**

Au 31 décembre 2021, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 3 514 millions d'euros (soit une base de 13 604 millions d'euros), dont 3 173 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 341 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions de retraites principalement).

Au 31 décembre 2020, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'était traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt 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 restructuration et retraites).

- **Groupe fiscal néerlandais**

Au 31 décembre 2021, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 426 millions d'euros (soit une base de 1 650 millions d'euros), entièrement constitué de pertes fiscales.

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.

- **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 aux Etats-Unis.

15. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

15.1 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>	2021	2020
Exercice clos au 31 décembre		retraité⁽¹⁾
Résultat net - propriétaires de la société mère	(3 292)	(7 100)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	(151)	-
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(3 443)	(7 100)

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

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.

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

Groupe Air France-KLM

- Résultats retenus pour le calcul du résultat dilué par action

En millions d'euros	2021	2020
Exercice clos au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(3 443)	(7 100)
Résultat net - propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	(3 443)	(7 100)

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

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.

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

Période du 1er janvier au 31 décembre	2021	2020
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	579 899 788	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)	(91 585)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	578 691 783	427 426 030
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	578 691 783	427 426 030

Au titre des exercices 2020 et 2021, 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 ordinaires émises est présentée en note 30.1 Capital.

Au 31 décembre 2021, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à (5,95) euros et le résultat net dilué par action ressort à (5,95) euros.

15.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 31 décembre 2021.

15.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

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

Groupe Air France-KLM

16. GOODWILL

16.1 Détail des goodwill

<i>En millions d'euros</i>					
Au 31 décembre	2021		Valeur nette	2020	
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur		Valeur brute	Cumul des pertes de valeur
Réseau	197	-	197	197	-
Maintenance	24	(4)	20	22	(4)
Autres	5	-	5	-	-
Total	226	(4)	222	219	(4)

16.2 Variation de la valeur nette des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
Solde en début de période	215	217
Variation de périmètre	5	-
Variation de la conversion	2	(2)
Solde en fin de période	222	215

17. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	Marques et slots	Quotas CO2 et autres crédits carbone	Autres immobilisations incorporelles	Total
<u>Valeur brute</u>				
Montant au 31 décembre 2019	280	24	1 787	2 091
Acquisitions	-	77	121	198
Cessions	-	(74)	(28)	(102)
Transfert	-	-	(4)	(4)
Montant au 31 décembre 2020	280	27	1 876	2 183
Acquisitions	-	84	138	222
Cessions	-	(31)	(15)	(46)
Transfert	-	-	5	5
Variation de périmètre	-	-	7	7
Montant au 31 décembre 2021	280	80	2 011	2 371
<u>Amortissements</u>				
Montant au 31 décembre 2019	(6)	(4)	(776)	(786)
Amortissements / Dépréciations de la période	(4)	-	(195)	(199)
Reprises sur cessions	-	-	27	27
Transfert	-	-	5	5
Montant au 31 décembre 2020	(10)	(4)	(939)	(953)
Amortissements / Dépréciations de la période	-	-	(193)	(193)
Reprises sur cessions	-	-	14	14
Variation de périmètre	-	-	(4)	(4)
Montant au 31 décembre 2021	(10)	(4)	(1 122)	(1 136)
<u>Valeur nette</u>				
Au 31 décembre 2020	270	23	937	1 230
Au 31 décembre 2021	270	76	889	1 235
<u>Dont</u>				
Activité Réseau	256		-	-
Activité Transavia	8		-	-
Activité Maintenance	3		-	-
Activité Autres	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,
- Des quotas CO₂,
- De logiciels et capitalisation de développement informatiques.

18. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Valeur brute										
1er janvier 2020	17 192	1 263	2 425	20 880	2 708	1 169	205	993	5 075	25 955
Acquisitions	354	1 222	174	1 749	13	17	127	14	171	1 920
Cessions	(959)	-	(176)	(1 135)	(51)	(15)	-	(72)	(138)	(1 273)
Couverture de change	-	206	-	206	-	-	-	-	-	206
Transfert	441	(1 141)	188	(512)	75	(99)	(143)	167	-	(512)
Ecart de conversion	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Autres	129	(44)	(93)	(8)	13	(2)	2	-	13	5
31 décembre 2020	17 158	1 506	2 518	21 181	2 758	1 070	191	1 102	5 121	26 302
Acquisitions	690	1 064	122	1 876	15	15	71	5	106	1 982
Cessions	(1 844)	-	(159)	(2 003)	(60)	(39)	-	(54)	(153)	(2 156)
Couverture de change	-	(192)	-	(192)	-	-	-	-	-	(192)
Transfert	744	(1 150)	115	(291)	24	11	(127)	22	(70)	(361)
Autres	36	15	(47)	4	2	2	(6)	1	(1)	3
31 décembre 2021	16 784	1 243	2 549	20 575	2 739	1 059	129	1 077	5 004	25 579
Amortissements										
1er janvier 2020	(8 684)	-	(862)	(9 546)	(1 851)	(862)	-	(782)	(3 495)	(13 041)
Amortissements de la période	(1 316)	-	(284)	(1 600)	(92)	(49)	-	(62)	(203)	(1 803)
Reprises sur cessions	896	-	133	1 029	49	14	-	68	131	1 160
Transfert	64	-	8	72	1	74	-	(82)	(7)	65
Autres	(65)	-	(41)	(106)	-	1	-	-	1	(105)
31 décembre 2020	(9 105)	-	(1 046)	(10 151)	(1 893)	(822)	-	(858)	(3 573)	(13 724)
Amortissements de la période	(906)	-	(84)	(990)	(89)	(43)	-	(54)	(186)	(1 176)
Reprises sur cessions	985	-	119	1 104	53	37	-	51	141	1 245
Transfert	(72)	-	-	(72)	18	-	-	-	18	(54)
Autres	30	-	(30)	-	(1)	(1)	-	-	(2)	(2)
31 décembre 2021	(9 068)	-	(1 041)	(10 109)	(1 912)	(829)	-	(861)	(3 602)	(13 711)
Valeur nette										
31 décembre 2020	8 053	1 506	1 472	11 031	865	248	191	244	1 548	12 579
31 décembre 2021	7 716	1 243	1 508	10 466	827	230	129	216	1 402	11 868

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 41 de ces états financiers.

La ligne « amortissements de la période » en 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 40 et 41 de ces états financiers.

Groupe Air France-KLM

19. 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>	2021	2020
Au 31 décembre		
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	1 856	1 745
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	105	170
Acquisition d'immobilisations incorporelles	222	198
Part des acquisitions non encore payée	19	(14)
Total	2 202	2 099

20. DROITS D'UTILISATION

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

<i>En millions d'euros</i>	Avion	Maintenance	Terrains & constructions	Autres	Total
<u>Valeur nette</u>					
Au 1er janvier 2020	2 798	1 575	558	242	5 173
Nouveaux contrats	95	109	56	-	260
Modifications de contrats	117	35	36	7	195
Cessions	-	(52)	-	-	(52)
Transfert	(12)	369	-	24	381
Amortissements	(805)	(285)	(111)	(66)	(1 267)
Autres	(2)	(12)	2	-	(12)
Au 31 décembre 2020	2 191	1 739	541	207	4 678
Nouveaux contrats	786	281	83	-	1 150
Modifications de contrats	134	10	77	9	230
Cessions	12	(16)	-	-	(4)
Transfert	(1)	283	24	23	329
Ecart de conversion	-	-	1	-	1
Amortissements	(646)	(297)	(118)	(50)	(1 111)
Autres	-	(102)	-	(23)	(125)
Au 31 décembre 2021	2 476	1 898	608	166	5 148

Les éléments de dettes de loyers sont disponibles en note 34.

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.

La ligne « nouveaux contrats » en 2021 inclut les effets de cessions-bails de 2 appareils Airbus A220 et de 5 Airbus A350 réceptionnés sur l'exercice et de 4 Boeing B777.

La ligne « autres » en 2021 comprend principalement les mouvements de passifs de restitution suite aux restitutions d'appareils.

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>	2021	2020
Au 31 décembre		
Loyers variables	(3)	35
Loyers court terme	52	80
Loyers faible valeur	16	19
Total	65	134

21. 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>	Maintenance	Commissariat aérien	Autres	Total
Valeur des titres au 31 décembre 2019	57	236	14	307
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	1	(62)	3	(58)
Autres variations	(20)	-	1	(19)
Augmentation de capital		-	1	1
Ecart de conversion	(1)	-		(1)
Valeur des titres au 31 décembre 2020	37	174	19	230
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(11)	(19)	3	(27)
Distribution de dividendes	(2)	-	-	(2)
Autres variations	2	(93)	-	(91)
Augmentation de capital	1	-	-	1
Diminution de capital	-	-	(3)	(3)
Ecart de conversion	1	-	-	1
Valeur des titres au 31 décembre 2021	28	62	19	109

Maintenance

Aux 31 décembre 2021 et 2020, 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 45.2, 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 : Services à Bord, Services Aéroportuaires et Restauration hors domicile.

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.

Début 2021, les conditions selon lesquelles Air France KLM pouvait vendre à Gategroup 30% des titres Servair ont été renégociés. A ce titre, 15% des titres de la société Servair ont été vendus par Air France Finance pour un montant de 71 millions d'euros le 31 mai 2021. Un second versement devrait avoir lieu en décembre 2022 pour 15% complémentaires. Ces 15% sont classés en actifs disponible à la vente (voir note 25 Actifs détenus en vue de la vente) et les 20% restants ont été, conformément à la norme IFRS 10, réévalués à leur juste valeur déterminée sur la base de la valeur de la transaction pour un montant de 62 millions d'euros dans la ligne « Titres mis en équivalence ».

Au 31 décembre 2021, le groupe Servair reste consolidé selon la méthode de mise en équivalence, et ce depuis le 31 décembre 2016.

Le résultat net du commissariat aérien est principalement impacté par la perte opérationnelle de Servair. Cependant, la juste valeur totale de la participation de 34,9% du Groupe dans Servair, incluant les options de vente comptabilisées au bilan dans les autres dérivés et les actifs disponibles à la vente, ne change pas (voir note 41 Autres Engagements).

Autres

Aux 31 décembre 2021 et 2020, les titres mis en équivalence liés aux autres secteurs d'activité du groupe sont essentiellement constitués de partenariats dans le domaine aéroportuaire. Les zones d'implantation et pourcentages de détention de ces partenariats sont listés en 45.2.

22. ACTIFS DE RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
Solde en début de période	211	420
(Charge)/produit de la période	(77)	(175)
Païement des prestations et cotisations aux fonds	(833)	119
Reclassement	28	(28)
Revalorisation à la juste valeur	671	(125)
Solde en fin de période	-	211

L'analyse de ces actifs de pensions incluant l'impact de la modification du plan du personnel au sol de KLM est présentée en note 31 (voir note 31.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie).

23. TEST DE VALEUR D'ACTIF

- Au 31 décembre 2021**

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 (voir note 5. Règles et méthodes comptables).

La valeur recouvrable des actifs des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 30 septembre 2021. 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 2021.

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.

Groupe Air France-KLM

Le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital. Celui-ci s'élève à 6,7% à fin décembre 2021, contre 6,3% à fin décembre 2020. Le taux de croissance du chiffre d'affaires varie entre 2 et 5% selon les UGT sur la période intermédiaire (2027-2033). 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 2020**

Au 31 décembre 2020, aucune dépréciation n'a été constatée sur les UGT du groupe.

24. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

En millions d'euros	2021		2020	
Au 31 décembre				
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<u>Instruments de capitaux propres</u>				
Instruments de capitaux propres en juste valeur par résultat global	-	49	-	51
Instruments de capitaux propres en juste valeur par compte de résultat	-	-	-	-
<u>Actifs - Instruments de dettes à la juste valeur par résultat</u>				
Valeurs mobilières de placement	115	74	105	88
Comptes de trésorerie nantis	324	-	309	-
<u>Actifs financiers au coût amorti</u>				
Obligations AAA	32	497	180	338
Dépôts liés aux contrats de location	7	78	5	75
Dépôts liés aux passifs financiers	-	99	-	101
Autres prêts et dépôts	6	176	8	171
Valeur brute	484	973	607	824
Dépréciation en début d'exercice	-	(28)	-	(24)
Dotation de l'exercice	-	-	-	(6)
Utilisation / Reprise	-	2	-	1
Autres	-	4	-	-
Dépréciation en fin d'exercice	-	(22)	-	(29)
Total	484	951	607	795

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
Au 31 décembre 2021							
GOL Linhas Aéreas ⁽¹⁾	12	1,19%	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	17 BRL	Décembre 2021
Kenya Airways	13	7,76%	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	ND ⁽²⁾	Décembre 2021
Autres	24	-	-	-	-	-	-
Total	49						
Au 31 décembre 2020							
GOL Linhas Aéreas ⁽¹⁾	17	1,19%	(13,767)	(5,895)	Résultat Global	24,9 BRL	Décembre 2020
Kenya Airways	12	7,76%	(64,223)	(33,084)	Résultat Global	ND ⁽²⁾	Décembre 2020
Autres	22	-	-	-	-	-	-
Total	51						

⁽¹⁾ Société cotée

⁽²⁾ Non disponible

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 2021, le montant des créances déléguées s'élève à 90 millions d'euros (contre 94 millions d'euros au 31 décembre 2020) et est inclus dans la ligne « dépôts liés aux passifs financiers ». L'emprunt associé s'élève à 74 millions d'euros au 31 décembre 2021 (contre 76 millions au 31 décembre 2020).

25. ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE

• Période close au 31 décembre 2021

Au 31 décembre 2021, le poste « Actifs détenus en vue de la vente » inclut 15% de titres Servair détenus par le Groupe et destinés à être cédés en fin d'année 2022 (Voir note 21. Titres mis en équivalence).

Groupe Air France-KLM

26. STOCKS ET ENCOURS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
Pièces de rechanges aéronautiques	653	663
Autres approvisionnements	160	106
Encours de production	16	14
Valeur brute	829	783
Dépréciation en début d'exercice	(240)	(202)
Dotation de l'exercice	(32)	(49)
Reprise de dépréciation	9	10
Reclassement	1	1
Dépréciation en fin d'exercice	(262)	(240)
Valeur nette	567	543

27. CREANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
Compagnies aériennes	356	329
Autres clients :		
* Réseau	889	660
* Maintenance	524	512
* Autres	61	49
Valeur brute	1 830	1 550
Dépréciation en début d'exercice	(302)	(173)
Dotation de l'exercice	(38)	(136)
Utilisation / Reprise	20	6
Ecart de conversion	(2)	3
Reclassement	3	(2)
Dépréciation en fin d'exercice	(319)	(302)
Valeur nette	1 511	1 248

Les dotations des exercices 2020 et 2021 concernent principalement des clients de l'activité maintenance.

Groupe Air France-KLM

28. AUTRES ACTIFS

<i>En millions d'euros</i>	2021		2020	
Au 31 décembre				
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	124	-	86	-
Etat (y compris crédits d'impôts)	138	-	188	-
Charges constatées d'avance	169	-	134	-
Débiteurs divers	539	-	510	4
Valeur brute	970	-	918	4
Dépréciation en début d'exercice	(4)	-	(1)	-
Dotations de l'exercice	-	-	(3)	-
Dépréciation en fin d'exercice	(4)	-	(4)	-
Total	966	-	914	4

29. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
SICAV (actifs - instruments de dettes)	3 688	4 267
Dépôts (actifs - instruments de dettes) et comptes à termes	1 113	654
Caisses et banques	1 857	1 502
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 658	6 423
Concours bancaires	(4)	(1)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	6 654	6 422

30. CAPITAUX PROPRES

30.1 Capital

Au 31 décembre 2021, suite à l'augmentation de capital réalisé le 19 avril 2021, le capital social est composé de 642 634 034 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.

Au 31 décembre 2021, le montant du capital social du Groupe Air France KLM s'élève à 643 millions d'euros, en hausse de 214 millions d'euros suite à l'augmentation de capital détaillée en note 4.2. « Evénements significatifs intervenus au cours de la période ».

Groupe Air France-KLM

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

<i>En nombre de titres</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
En début de période	428 634 035	428 634 035
Etat français	183 801 576	61 241 325
Etat néerlandais	60 000 000	60 000 000
Delta Air Lines	37 527 410	37 527 410
China Eastern Airlines	61 472 099	37 527 410
Salariés et anciens employés	15 872 812	16 037 988
Actions détenues par le groupe	1 208 005	1 208 005
Autres	282 752 132	215 091 897
En fin de période	642 634 034	428 634 035
Dont : - nombre de titres émis et payés	642 634 034	428 634 035

Nombre d'actions autorisées

L'Assemblée générale mixte du 26 mai 2021 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée du 26 mai 2021 (soit jusqu'au 26 juillet 2023), 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 1 930 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	
Au 31 décembre	2021	2020	2021	2020
Etat français	28,6	14,3	28,2	20,9
Etat néerlandais	9,3	14,0	13,8	10,2
Delta Air Lines	5,8	8,8	8,7	12,8
China Eastern Airlines	9,6	8,8	11,4	12,8
Salariés et anciens salariés	2,5	3,7	3,6	5,4
Actions détenues par le groupe	0,2	0,3	0,3	0,4
Public	44,0	50,1	34,0	37,5
Total	100	100	100	100

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).

30.2 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.

Au 31 décembre 2021, le montant des primes d'émission s'élève à 4 949 millions d'euros, en hausse de 810 millions d'euros suite à l'augmentation de capital détaillée en note 4.2. « Evénements significatifs intervenus au cours de la période ».

Groupe Air France-KLM

30.3 Actions d'auto-contrôle

Au 31 décembre 2021, 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.

30.4 Titres subordonnés à durée indéterminée

- **Période close au 31 décembre 2021**

Le 20 avril 2021, le Groupe a émis 3 milliards de Titres Super Subordonnés souscrits par l'Etat français par compensation de son prêt direct d'un même montant nominal (voir note 4.2. Evénements significatifs intervenus au cours de la période).

Cette transaction non-monétaire se traduit comptablement dans le bilan consolidé du Groupe par le reclassement en capitaux propres d'un montant de 3 milliards d'euros depuis la ligne « passifs financiers » (voir note 33. Passifs financiers).

Le montant du coupon couru au 31 décembre 2021 s'élève à 151 millions d'euros.

- **Période close au 31 décembre 2020**

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).

30.5 Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2021	31 décembre 2020
		retraité ⁽¹⁾
Réserve légale	70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies ⁽²⁾	(899)	(1 701)
Réserves sur instruments dérivés ⁽²⁾	199	2
Réserves sur instruments de capitaux propres ⁽²⁾	(54)	(52)
Autres réserves	(8 566)	(1 113)
Résultat net – propriétaires de la société mère	(3 292)	(7 100)
Total	(12 542)	(9 894)

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

⁽²⁾Après impôt différé

Au 31 décembre 2021, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 11% 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

La transformation du plan de retraite du personnel au sol de KLM s'est traduit par un reclassement de la position d'ouverture s'élevant à 204 millions d'euros ainsi que de la variation jusqu'en juin 2021 des hypothèses actuarielles et de la valeur du fond de 504 millions d'euros, entre les réserves sur engagements de retraite à prestations définies et les autres réserves (voir 4.2. Evénements significatifs intervenus au cours de la période).

30.6 Réserves sur instruments dérivés

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

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2020	Variation de la juste valeur	Recyclage	31 décembre 2021	Rubrique affectée par le recyclage
Carburant	(148)	514	(262)	104	Charges externes
Taux	(35)	25	11	1	Coût de l'endettement
Change - Exploitation	17	54	(16)	55	Autres produits et charges
Change - Passifs financiers	2	(2)	-	-	Autres charges financières
Change - Investissements	62	(10)	-	52	
Chiffre d'affaires	61	(151)	(5)	(95)	Chiffre d'affaires
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	31	111	-	142	
Total	(10)	541	(272)	259	

31. PROVISIONS RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	Avantages du personnel
Montant au 31 décembre 2019	2 117
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 117</i>
Dotations de l'exercice	121
Reprises de l'exercice	(349)
Revalorisation à la juste valeur	158
Ecart de conversion	(8)
Reclassement	2
Montant au 31 décembre 2020	2 041
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 041</i>
Dotations de l'exercice	128
Reprises de l'exercice	(142)
Revalorisation à la juste valeur	(100)
Ecart de conversion	12
Montant au 31 décembre 2021	1 939
<i>Dont : non courant</i>	<i>1 939</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 ».

Groupe Air France-KLM

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

Les modifications, réductions, et liquidations de régimes intervenus en 2021 et en 2020 sont détaillés en note 31.3.

31.1 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

Le 14 juin 2021, KLM et les cinq syndicats néerlandais du personnel au sol de KLM ont signé un accord permettant la modification du régime de retraite du personnel au sol à compter de janvier 2021. Par cet accord, le fonds de pension du personnel au sol de KLM est qualifié désormais de régime à cotisations définies selon les normes IFRS. L'actif de retraite, basé sur les hypothèses actuarielles au 31 mai 2021 s'élevait à 875 millions d'euros (avant impôt). Dans le cadre de cet accord, KLM a versé une prime de pension supplémentaire couvrant la période janvier-mai 2021 ainsi qu'une cotisation unique représentant des économies réalisées depuis 2014 suite aux changements apportés à la réglementation néerlandaise. Ces versements s'élèvent à 63 millions d'euros.

L'impact global de la dé-comptabilisation de l'actif de retraite ainsi que ces versements complémentaires a été comptabilisé en « autres produits et charges non courants » dans le compte de résultat consolidé pour un montant de 938 millions d'euros (704 millions d'euros net d'impôts).

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'AGIRC-ARRCO.

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

Au 31/12/2021, la couverture des engagements par les réserves est de 53%.

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

A compter du 1er octobre 2021, les seuils de paiement des petites rentes en capital ont été relevés, conduisant à une baisse des engagements envers les actifs et les différés d'un montant de 16 millions d'euros.

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

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

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

Elle est calculée par référence au salaire des 12 derniers mois d'activité et à l'ancienneté du salarié. Elle n'est acquise que le jour de son départ à la retraite. Il n'existe aucune obligation de financement minimal du régime. Air France a toutefois signé des contrats auprès de trois assureurs afin de partiellement préfinancer le régime. Seule la compagnie est responsable du paiement des indemnités, mais elle reste libre d'effectuer des versements auprès de ces assureurs.

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

Au 31 décembre 2021, les engagements ont été évalués en modifiant la méthode d'évaluation conformément à l'avis de l'IFRIC de mai 2021 (voir note 3 Retraitement des comptes 2020).

Au 31 décembre 2021, suite à la transformation du plan KLM Ground en régime à cotisations définies, les deux plans français présentés ci-avant représentent 61% de l'engagement du groupe et 42% des actifs des plans de retraites du groupe.

31.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2020 et 2021.

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	2021	2020
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	2,15%	1,25%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	N/A	1,35%

- 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 :

Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre	2021	2020
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	0,90%	0,45%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	N/A	0,75%

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 concernait essentiellement le régime du personnel au sol KLM situés aux Pays Bas, transformé en régime à cotisations définies.

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

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 rendus. Ainsi, sur la zone euro, ceci conduit à utiliser un taux d'actualisation pour le calcul du coût des services supérieurs de 5 bps 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 est de 3,23% pour le groupe au 31 décembre 2021, contre 1,57% au 31 décembre 2020.

Le taux de revalorisation des rentes est de 2,68% pour le groupe au 31 décembre 2021, contre 0,88% au 31 décembre 2020.

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

Sensibilité à l'évolution du taux d'inflation

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2021	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2020
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	79	284
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(78)	(271)

Sensibilité à l'évolution du taux d'actualisation

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2021	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2020
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(369)	(2 253)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	448	2 987

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

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2021	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2020
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	49	84
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(45)	(76)

Groupe Air France-KLM

Sensibilité à l'évolution du taux de revalorisation des rentes

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2021	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2020
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	38	571
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(38)	(532)

31.3 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 2021 et au 31 décembre 2020.

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2021			Au 31 décembre 2020		
				retraité (1)		
	Pays-Bas	France	Autres	Pays-Bas	France	Autres
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	10 256	2 159	995	9 570	2 268	956
Coût des services et administratifs	91	85	11	207	86	9
Charge d'intérêt	32	9	16	107	16	18
Cotisations des participants	16	-	-	21	-	-
Modifications, liquidations et réductions de plans	(9 671)	(43)	-	(16)	(221)	-
Prestations payées	(99)	(86)	(44)	(201)	(105)	(33)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	-	3	(13)	(174)	60	29
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	(396)	23	(29)	672	54	63
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	3	(33)	(1)	70	1	11
Ecarts de conversion et autres	-	-	64	-	-	(58)
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	232	2 117	999	10 256	2 159	995
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	-	2 041	949	10 037	2 081	940
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	232	76	50	219	78	55
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	10 245	604	731	9 755	621	721
Rendement réel des actifs	294	29	46	565	4	66
Cotisations de l'employeur	133	31	17	118	-	17
Cotisations des participants	16	-	-	21	33	-
Liquidations de régimes	(10 609)	-	-	-	-	-
Prestations payées par les actifs	(79)	(68)	(33)	(190)	(54)	(29)
Ecarts de conversion et autres	-	-	52	(24)	-	(44)
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	-	596	813	10 245	604	731
Montants reconnus au bilan						
Engagements financés d'avance	-	-	-	211	-	-
Engagements provisionnés	(232)	(1 521)	(186)	(222)	(1 555)	(264)
Montant net reconnu	(232)	(1 521)	(186)	(11)	(1 555)	(264)
Charge de la période :						
Coût des services et administratifs	91	85	11	207	86	9
Charge d'intérêts nette	-	7	4	(5)	12	4
Modifications, liquidations et réductions de plans	938	(43)	-	(16)	(221)	-
Ecarts actuariels reconnus en compte de résultat	7	1	-	(6)	-	-
Charge de la période	1 036	50	15	180	(123)	13

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

Groupe Air France-KLM

Modifications, réductions et liquidations de régimes

- **Au 31 décembre 2021**

Au 31 décembre, 2021, un ajustement de la réduction de régime de 2020 a été réalisé en fonction de la liste définitive du plan de départ Air France pour un montant de 27 millions d'euros (voir note 12. Autres produits et charges non courants) et les seuils de paiement des petites rentes en capital ont été relevés, conduisant à une baisse des engagements envers les actifs et les différés pour le régime de la CRAF pour un montant de 16 millions d'euros (voir 31.1. Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie).

Par ailleurs, le 14 juin 2021, KLM et les cinq syndicats néerlandais du personnel au sol de KLM ont signé un accord permettant la modification du régime de retraite du personnel au sol à compter de janvier 2021. Par cet accord, le fonds de pension du personnel au sol de KLM est qualifié désormais de régime à cotisations définies selon les normes IFRS. L'impact global de la dé-comptabilisation de l'actif de retraite ainsi que ces versements complémentaires a été comptabilisé en « autres produits et charges non courants » dans le compte de résultat consolidé pour un montant de 938 millions d'euros (704 millions d'euros net d'impôts) (voir note 31.1. Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie).

- **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 226 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.

31.4 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 2021		Fonds investis Au 31 décembre 2020	
	France	Pays-Bas	France	Pays-Bas
Actions	23	-	25	40
Obligations	54	-	51	47
Immobilier	-	-	-	9
Autres	23	-	24	4
Total	100	-	100	100

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.

31.5 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 51 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2022. La duration moyenne pondérée de l'obligation est de 12,01 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 31.1.

32. 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
Montant au 1er janvier 2020	3 376	486	63	412	127	4 464
<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	1 173
Reprises pour utilisation	(42)	(2)	(404)	(2)	(60)	(510)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(6)	(2)	(7)	(1)	(16)
Nouveau contrat/Modification de contrat	103	(12)	-	-	-	91
Ecart de conversion	(248)	(26)	-	-	(1)	(275)
Désactualisation	144	20	-	-	2	166
Autres	(63)	(55)	-	-	32	(86)
Montant au 31 décembre 2020	3 266	421	741	423	156	5 007
<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>
Dotations de l'exercice	6	12	38	43	41	140
Reprises pour utilisation	(180)	(12)	(291)	(23)	(41)	(547)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	-	(72)	(16)	(16)	(104)
Nouveau contrat/Modification de contrat	243	4	-	-	(3)	244
Ecart de conversion	233	3	-	-	2	238
Désactualisation	113	2	-	-	1	116
Autres	128	(278)	-	(3)	(1)	(154)
Montant au 31 décembre 2021	3 809	152	416	424	139	4 940
<i>Dont : non courant</i>	<i>3 433</i>	<i>128</i>	<i>-</i>	<i>405</i>	<i>89</i>	<i>4 055</i>
<i>courant</i>	<i>376</i>	<i>24</i>	<i>416</i>	<i>19</i>	<i>50</i>	<i>885</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.

La ligne « Autres » sur 2021 comprend principalement les mouvements des passifs de restitution suite aux restitutions d'appareils.

32.1 Provisions

32.1.1 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 13 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers).

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 3,6% au 31 décembre 2021.

32.1.2 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 12 Cession de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants).

32.1.3 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.

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

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1^{er} janvier 2009, ont été 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 2021, 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 onze 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 2021, s'élève à 350,6 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

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

Une action a été intentée contre KLM par un certain nombre d'(anciens) pilotes de ligne de Martinair, au motif que le département cargo de Martinair a été transféré à KLM et que tous les anciens membres du personnel navigant ont droit à une rémunération de la part de KLM, compte tenu de l'ancienneté de Martinair.

Groupe Air France-KLM

Après plusieurs procès, la Cour Suprême a jugé que le jugement de la cour d'appel n'était pas suffisamment motivé et a renvoyé l'affaire devant une autre cour d'appel en novembre 2019. Le 8 juin 2021, le tribunal néerlandais a statué contre KLM dans l'affaire des anciens pilotes de Martinair. Les pilotes ont été embauchés par KLM le 1er janvier 2014 et KLM est obligé de proposer aux pilotes de réintégrer leur ancien poste chez Martinair. KLM exécute la décision du tribunal et a donc offert aux anciens pilotes de Martinair un nouvel emploi. En outre, le tribunal a décidé que KLM devait payer tout dommage causé par le non-respect de la législation sur le "transfert d'entreprise". KLM étudie le jugement et son impact et a décidé d'enregistrer une provision légale de 22 millions d'euros en 2021.

32.1.6 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.

32.2 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.

32.2.1 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.

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

Canada

Une action civile collective («*class action*») a été réinitiée 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.

32.2.3 Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

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

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

Groupe Air France-KLM

Le Ministère public et la plupart des parties civiles (dont des associations et syndicats de pilotes) ont fait appel de cette décision. La Cour d'Appel de Paris s'est prononcée le 12 mai 2021 en renvoyant Airbus et Air France devant le Tribunal Correctionnel. Suite au rejet par la Cour de Cassation le 26 août 2021 du pourvoi qui avait été formé par Air France et par Airbus, le dossier est à présent devant le Tribunal Correctionnel.

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.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 32.1 et 32.2, 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.

33. PASSIFS FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>		2021			2020		
Au 31 décembre	Notes	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	33.1.1	153		153	158	-	158
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	33.1.2	363	-	363	347	-	347
OCEANE	33.2.3	476	-	476	465	-	465
Emprunts obligataires	33.2	1 678	361	2 039	1 229	289	1 518
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse		2 901	404	3 305	2 908	604	3 512
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	33.3	4 310		4 310	4 685		4 685
Prêts d'Etats	33.3	278		278	3 278		3 278
Autres emprunts		1 114	340	1 454	1 101	335	1 436
Intérêts courus non échus		1	110	111	-	90	90
Total - Passifs financiers		11 274	1 215	12 489	14 171	1 318	15 489

Groupe Air France-KLM

Variation du passif financier

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2020	Emission de nouveaux emprunts	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2021
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	505	-	-	-	11	-	516
OCEANE	465	-	11	-	-	-	476
Emprunts obligataires	1 518	792	-	(289)	10	8	2 039
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 512	358	51	(630)	16	(2)	3 305
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	4 685	-	125	(500)	-	-	4 310
Prêts d'Etat	3 278	-	-	-	-	(3 000)	278
Autres emprunts	1 436	574	12	(574)	13	(8)	1 454
Intérêts courus non échus	90	-	4	-	-	17	111
Total	15 489	1 724	203	(1 993)	50	(2 985)	12 489

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2019	Emission de nouveaux emprunts	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)	-	505
OCEANE	454	-	11	-	-	-	465
Emprunts obligataires	1 128	744	1	(753)	(11)	409	1 518
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 485	776	23	(584)	(47)	(141)	3 512
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	-	4 657	28	-	-	-	4 685
Prêts d'Etat	-	3 278	-	-	-	-	3 278
Autres emprunts	1 494	1 982	3	(2 052)	(11)	20	1 436
Intérêts courus non échus	43	-	(19)	-	-	66	90
Total	7 113	11 437	47	(3 389)	(73)	354	15 489

33.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée

33.1.1 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 153 millions d'euros au 31 décembre 2021, 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

33.1.2 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 363 millions d'euros au 31 décembre 2021.

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

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

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

33.2 Emprunts obligataires

33.2.1 Obligations subordonnées perpétuelles

En 2020, 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 30.4 Titres subordonnés à durée indéterminée).

33.2.2 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	18 juin 2021	3,875%
Obligataire € émise en 2016	5 oct. 2016	€ 361	12 oct. 2022	-	3,75%
Obligataire \$ émise en 2016 ⁽¹⁾	9 déc. 2016	\$ 145	15 déc. 2026	-	4,35%
Obligataire € émise en 2020	10 jan. 2020	€ 750	16 jan. 2025	-	1,875%
Obligataire € émise en 2021	01 juil. 2021	€ 300	01 juil. 2024	-	3,00%
Obligataire € émise en 2021	01 juil. 2021	€ 500	01 juil. 2026	-	3,875%

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

33.2.3 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.

Groupe 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 2021, le montant inscrit en dette s'élève à 476 millions d'euros.

33.3 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 était 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 était initialement fixé à 0,5% du montant total du prêt, auquel s'ajoutait 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.

Sur ces 4 milliards, le groupe Air France-KLM a remboursé 500 millions d'euros le 10 décembre 2021 et a négocié une modification du profil de remboursement avec l'échéance finale repoussée du 6 mai 2023 au 6 mai 2025, se décomposant ainsi :

- Mai 2023 : remboursement partiel d'un montant de 800 millions d'euros, soit un encours restant dû de 2,7 milliards d'euros,
- Mai 2024 : remboursement partiel de 1,35 milliards d'euros, soit un encours restant dû de 1,35 milliards d'euros,
- Mai 2025 : remboursement final de 1,35 milliards d'euros.

L'encours restant est donc de 3,5 milliards d'euros au 31 décembre 2021.

Le prêt a été comptabilisé en utilisant la méthode du coût amorti avec un taux d'intérêt effectif de 2,66% sur une hypothèse de 3 ans pour le prêt garanti, le taux n'ayant pas été modifié malgré la revue des projections des flux futurs suite à l'extension de la maturité de ce prêt garanti ainsi qu'au remboursement partiel anticipé. Toutefois, une charge exceptionnelle de (84) millions d'euros sur la période a été comptabilisée dans le coût de l'endettement financier net (voir 13. Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers).

- 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 d'actionnaire devait être 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 Prêt Garanti par l'Etat 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.

Groupe Air France-KLM

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

Le 20 avril 2021, le prêt direct de 3 milliards d'euros accordé par l'Etat français à Air France via Air France-KLM en mai 2020, a été converti en Titres Super Subordonnés du même montant nominal, permettant l'amélioration des fonds propres du Groupe de 3 milliards d'euros sans impact sur la trésorerie, tout en augmentant la flexibilité de son profil de remboursement de la dette. Cette émission est constituée de trois tranches à échéance perpétuelle d'un montant nominal de 1 milliard d'euros chacune, avec pour chacune respectivement une première option de remboursement (Call) à 4, 5 et 6 ans.

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 33 Lignes de crédit). 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.

Il n'y a pas eu de nouveau tirage sur 2021.

Au 31 décembre 2021, 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 revue des projections des flux futurs sur la ligne de crédit garantie par l'Etat néerlandais a généré une charge de 20 millions d'euros comptabilisée en coût de l'endettement financier net (voir 13. Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers).

La ligne de crédit renouvelable comme le prêt direct sont présentés en passifs financiers non courants, conformément à la norme IAS 1 (présentation des états financiers). Au 31 décembre 2021, la ligne de crédit renouvelable a une maturité contractuelle restante de 4 ans, et le prêt direct de l'Etat néerlandais une maturité contractuelle restante de 4,5 ans. En conséquence, les prêts ne sont pas exigibles au remboursement dans les 12 mois suivant la date de clôture.

Groupe Air France-KLM

En outre, un test trimestriel sur 12 mois glissants sur les covenants est requis depuis septembre 2021. Ces covenants comprennent un ratio de couverture des intérêts et un ratio des actifs non garantis consolidés sur la dette nette non garantie consolidée. Au 30 septembre 2021 et au 31 décembre 2021, les covenants sont respectés. A partir du 31 mars 2022, le ratio de couverture des intérêts requis sera de 2,5 pour la ligne de crédit renouvelable et de 1,67 pour le prêt d'Etat. Le ratio applicable entre l'actif non garanti consolidé et la dette nette non garantie consolidée reste constant et ne doit pas être compris entre 0 et 1 dans le cadre de la ligne de crédit. Dans le cadre du prêt d'Etat, le ratio applicable des actifs non garantis consolidés sur la dette nette non garantie consolidée est également constant et ne doit pas être compris entre 0 et 0,67. KLM s'attend à continuer de respecter ces covenants à l'avenir.

La classification des passifs financiers en « courant » ou « non courant » telle que décrite dans IAS 1 est modifiée, avec une date d'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023 (mais pas encore adoptée par l'Union Européenne). Cet amendement prévoit un test hypothétique à la date de clôture. Pour la ligne de crédit et le prêt direct de l'Etat, cela impliquerait un test de covenant à la date de clôture.

Suivant cette hypothèse, en décembre 2021, KLM remplit les conditions de covenants qui sont applicables en décembre 2022 pour la ligne de crédit et le prêt direct d'Etat. Dès lors, il existe un droit de différer le règlement pour au moins 12 mois après la date de clôture, et la ligne de crédit et le prêt direct de l'Etat devraient également être classés comme passifs financiers non courants si la révision d'IAS 1 avait été appliquée.

33.4 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

En millions d'euros	2021	2020
Au 31 décembre		
VCRP et emprunts hypothécaires	1 038	1 057
Autres emprunts	416	379
Total	1 454	1 436

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 (29) millions de frais d'émission d'emprunt.

33.5 Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

En millions d'euros	2021	2020
Au 31 décembre		
Echéances en		
N+1	1 671	2 099
N+2	1 675	1 439
N+3	3 051	4 928
N+4	3 598	4 307
N+5	1 528	2 094
Au delà de 5 ans	2 577	2 993
Total	14 100	17 860
Dont - Principal	12 489	15 489
- Intérêts	1 611	2 371

Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2021, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 457 millions d'euros pour l'exercice 2022, 821 millions d'euros pour les exercices 2023 à 2026, et 333 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2021, les emprunts subordonnés à durée indéterminée de KLM sont inclus dans la ligne « au-delà de 5 ans ».

Les emprunts obligataires émis en 2016, 2020 et 2021 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 33.2 Emprunts obligataires).

33.6 Analyse par devise

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

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
Euro	10 792	13 639
Dollar US	605	680
Franc Suisse	373	357
Yen	719	813
Total	12 489	15 489

33.7 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 était 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 avait 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 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais) s'est substituée à cette ligne de crédit le 26 août 2020. Au 31 décembre 2020 et 2021, KLM a tiré 665 millions d'euros de sa ligne de crédit et a un montant non utilisé pour 1 735 millions d'euros.

Aucune nouvelle ligne de crédit n'a été souscrite sur 2021.

Groupe Air France-KLM

34. DETTES DE LOYER

<i>En millions d'euros</i>	2021			2020		
Au 31 décembre	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers - avions	2 166	653	2 819	1 687	675	2 362
Dettes de loyers - immobilier	634	107	741	595	105	700
Dettes de loyers - autres	124	48	172	143	42	185
Intérêts courus non échus	-	17	17	-	17	17
Total - Dettes de loyers	2 924	825	3 749	2 425	839	3 264

Variation de la dette de loyers

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2020	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats	Remboursement	Ecart de conversion	Autres	31 décembre 2021
Dettes de loyers - Avions	2 362	969	(704)	195	(3)	2 819
Dettes de loyers - Immobilier	700	163	(122)	2	(2)	741
Dettes de loyers - Autres	185	18	(36)	10	(5)	172
Intérêts	17	-	-	-	-	17
Total	3 264	1 150	(862)	207	(10)	3 749

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

La colonne « Nouveaux contrats et renouvellements de contrats » en 2021 inclut les effets de cessions-bails de 2 appareils Airbus A220 et de 5 Airbus A350 réceptionnés sur l'exercice et de 4 Boeing B777.

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

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2021	Au 31 décembre 2020
N+1	1 028	1 034
N+2	813	856
N+3	646	662
N+4	493	451
N+5	388	301
Au delà de 5 ans	1 357	860
Total	4 725	4 164
<i>Dont - Principal</i>	<i>3 749</i>	<i>3 264</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>976</i>	<i>900</i>

Groupe Air France-KLM

35. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	2021	2020
Au 31 décembre			
Passifs financiers courants et non courants	33	12 489	15 489
Repo obligation Triple A		-	(84)
Dettes de loyers courantes et non courantes	34	3 749	3 264
Intérêts courus non échus	33 et 34	(128)	(107)
Dépôts relatifs aux passifs financiers	24	(99)	(101)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	24	(85)	(80)
Impact des dérivés devise/dettes		(14)	27
Passifs financiers (I)		15 912	18 408
Trésorerie et équivalent trésorerie	29	6 658	6 423
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	24	189	193
Trésorerie nantie	24	324	309
Obligations Triple A	24	529	518
Repo obligation Triple A		-	(84)
Autres		-	1
Concours bancaires courant	29	(4)	(1)
Liquidités nettes (II)		7 696	7 359
Dettes nettes (I-II)		8 216	11 049

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	2021	2020
Au 31 décembre			
Dettes nettes à l'ouverture		11 049	6 147
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies		(231)	4 721
Titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres	33.2.1	-	403
Coupons sur titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres	33.2.1	-	26
Titres subordonnés à durée indéterminée reclassés depuis les passifs financiers	30.4	(2 997)	-
Augmentation de capital	30.1 et 30.2	(1 024)	-
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		(75)	(357)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		2	1
Nouveaux/modifications de contrats de location	34	1 150	336
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global		159	(215)
Effet des dérivés sur la dette nette		(22)	18
Effet du taux d'intérêt effectif sur prêts d'Etats		126	27
Variation de la conversion en résultat		42	(15)
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		11	11
Variation de périmètre		-	(50)
Autres variations non monétaires de la dette nette		26	(4)
Dettes nettes à la clôture		8 216	11 049

Groupe Air France-KLM

36. 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, 2021, ce poste inclut :

- 307 millions d'euros de billets (tarif et surcharge) et recettes accessoires au transport (« EMD ») dont la date de transport est dépassée et pouvant donner lieu à remboursement, contre 740 millions d'euros au 31 décembre 2020,
- 387 millions d'euros de vouchers à valoir sur de futurs vols (ou pouvant donner lieu à un remboursement), contre 739 millions d'euros au 31 décembre 2020.

37. PROGRAMME DE FIDELISATION

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

Au 31 décembre 2021, le montant correspondant aux points de fidélisation (*Miles*) non utilisés alloué au programme de fidélisation client Flying Blue est de 794 millions d'euros. Il sera reconnu en chiffre d'affaires dès lors que les points de fidélisation seront utilisés. Le Groupe estime que 50% des points de fidélisation seront reconnus en chiffre d'affaires dans les cinq prochaines années.

Le programme Flying Blue se décompose de la manière suivante :

Flying Blue - Produits différés	2021	2020
<i>En millions d'euros</i>		
Au 1er janvier	832	774
Accumulation "revenu différé"	127	130
Rédemption "Reconnaissance du revenu"	(165)	(72)
Au 31 décembre	794	832

Groupe Air France-KLM

38. AUTRES PASSIFS

<i>En millions d'euros</i>	2021		2020	
Au 31 décembre	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	794	1 060	565	625
Dettes sociales	960	1 355	1 134	545
Dettes sur immobilisations	70	-	96	-
Produits constatés d'avance	873	43	836	36
Avances et acomptes reçues	390	-	342	-
Dettes diverses	282	97	203	88
Total	3 369	2 555	3 175	1 294

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

39. INSTRUMENTS FINANCIERS

39.1 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 en charge des Finances d'Air France - KLM, du Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France, du Directeur général délégué Finances de KLM et du Directeur financier adjoint en charge des opérations financières d'Air France - KLM.

Le RMC se réunit chaque trimestre pour passer en revue le reporting Groupe sur les risques relatifs au prix du carburant, aux crédits carbone, 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 sous-groupe par les services de Trésorerie, dans le respect des procédures de délégation de pouvoirs. Chaque sous-groupe centralise la gestion des risques de marché de ses filiales. Des réunions régulières sont organisées par les départements Trésorerie des deux sous-groupes 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. De façon générale, aucun trading ou spéculation ne sont autorisés. Toute dérogation à ce principe doit être validée par le Risk Management Committee.

Les services de trésorerie de chaque sous-groupe 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 crédits carbone 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 12 mois glissants. Par ailleurs, un reporting hebdomadaire groupe Air France - KLM (intitulé Fuel hedge report), consolide les chiffres des deux sous-groupes 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.

A la différence de la politique antérieure, depuis le 17 février 2021, la stratégie de couverture, approuvée par le Conseil d'administration, fixe à 12 mois glissants, au lieu de 24 mois glissants, l'horizon des couvertures et réduit la couverture de 80% à 50% du volume annuel consommé. Par ailleurs, elle recourt à l'utilisation d'instruments pouvant être fixes à terme ou optionnels. Ces instruments sont traités de sortes 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^{er} 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 : 12 mois roulants

Pourcentages à atteindre à la fin du trimestre courant :

- trimestre en cours : 70% des volumes consommés,
- trimestre 1 : 70% des volumes consommés,
- trimestre 2 : 55% des volumes consommés,
- trimestre 3 : 40% des volumes consommés,
- trimestre 4 : 25% des volumes consommés,

Incrément des ratios de couverture : 15% 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 de la perte maximale « *maximum loss* » et du gain maximal « *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 sous-groupes est centralisée auprès de chaque sous-groupe. 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.

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.

Groupe Air France-KLM

Pour chaque devise couverte, le terme des couvertures s'échelonne sur une période de 12 à 24 mois glissants, les quatre premiers trimestres étant plus couverts que les quatre suivants. 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 à coût zéro, 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 l'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 2021, 86% 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 pour 6%, le dollar américain pour 5% et le franc suisse pour 3%.

Avec l'application d'IFRS 16 par le Groupe au 1^{er} janvier 2018, les locations d'avions essentiellement libellées en dollar US sont comptabilisées dans la dette du Groupe. Ces dettes ont été qualifiées de couverture des recettes futures 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**

Le passif financier est contracté 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, le passif financier du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 50% du total des passifs financiers. Le taux d'intérêt sur la dette brute du Groupe après couverture s'élève à 2,23% au 31 décembre 2021 contre 2,55% au 31 décembre 2020.

- **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 2022 ainsi qu'une partie des besoins de l'année 2023 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, auprès de banques très bien notées.

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 sous-groupes.

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 sous-groupes 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 sous-groupes. 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 5.11. 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 2021	Au 31 décembre 2020
AAA	246	257
AA	322	66
A	1 893	898
BBB	140	-
Total	2 601	1 221

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 33.7.

Groupe Air France-KLM

39.2 Instruments dérivés

Au 31 décembre 2021, la juste valeur des instruments dérivés du groupe et leurs échéances attendues se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
Instruments dérivés	Actif	166	166	-	-	-	-	-
matière première	Passif	(16)	(16)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés	Actif	23	3	4	3	4	1	8
taux	Passif	(22)	(8)	(2)	(3)	(3)	(3)	(3)
Instruments dérivés	Actif	242	159	63	20	-	-	-
change	Passif	(33)	(22)	(2)	-	(1)	(8)	-
Instruments dérivé	Actif	143	141	2	-	-	-	-
crédit carbone	Passif	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivé	Actif	38	-	38	-	-	-	-
Autres	Passif	-	-	-	-	-	-	-
Total	Actif	612	469	107	23	4	1	8
	Passif	(71)	(46)	(4)	(3)	(4)	(11)	(3)

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

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

Groupe Air France-KLM

39.2.1 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 2021

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		
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs									
Swap	283	283	-	-	-	-	-	-	1
Options	2 157	2 157			-	-	-	-	119
Sub-total	2 440	2 440	-	-	-	-	-	-	120
Créances / dettes sur couvertures carburant									30
Total	2 440	2 440	-	-	-	-	-	-	150
Prix après couverture dollar/tonne		730	726	-	-	-	-	-	-

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

Le prix après couverture des dépenses totales de carburant est égal au prix de marché auquel ont été ajoutés les coûts de mise à bord et les résultats des couvertures. Ces derniers reflètent les paiements des stratégies de couverture basées sur les courbes à terme au 31 décembre 2021. La valeur temps des positions optionnelles n'est pas intégrée au résultat de couverture.

Groupe Air France-KLM

• 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	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs								
Swap	356	356	-	-	-	-	-	(43)
Options	1 031	992	39	-	-	-	-	(103)
Total	1 387	1 348	39	-	-	-	-	(146)
opérations qualifiées de transactions								
Swap	65	65	-	-	-	-	-	(31)
Sous total	65	65	-	-	-	-	-	(31)
Créances: dettes sur couvertures carburant								(49)
Total	1 452	1 413	39	-	-	-	-	(226)
Prix après couverture dollar/tonne		542	532	-	-	-	-	-

* 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 :

En millions d'euros Au 31 décembre	2021		2020	
	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	167	(161)	252	(263)

Groupe Air France-KLM

39.2.2 Exposition au risque de taux d'intérêt

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

Au 31 décembre 2021

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	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	2 409		511	357	324	198	224	795	(1)
Swap de taux	2 259	Passifs financiers	511	357	324	198	124	745	(2)
Options	150	Passifs financiers	-	-	-	-	100	50	1
Opérations qualifiées de transactions	70		16	11	11	21	12	-	2
Swap de taux	70	N/A	16	11	11	21	12	-	2
Total	2 480		527	368	335	219	236	795	1

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

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	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	2 083		299	86	192	124	255	1 127	(54)
Swap de taux	1 933	Passifs financiers	299	86	192	124	255	977	(30)
Options	150	Passifs financiers	-	-	-	-	-	150	(24)
Opérations qualifiées de transactions	98		21	18	12	10	11	26	(3)
Swap de taux	98	N/A	21	18	12	10	11	26	(3)
Total	2 181		319	104	204	134	266	1 153	(57)

En 2021, 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.

Groupe Air France-KLM

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

En millions d'euros	2021				2020			
	Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture	
	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen
Actifs et passifs financiers à taux fixe								
Actifs à taux fixe	1 592	0,8%	1 592	0,8%	1 291	1,3%	1 291	1,3%
Passifs à taux fixe	8 936	4,0%	10 645	3,9%	8 175	4,0%	9 665	3,8%
Actifs et passifs financiers à taux variable								
Actifs à taux variable	4 022	0,1%	4 022	0,1%	4 495	0,2%	4 494	0,2%
Passifs à taux variable	7 384	2,7%	5 675	3,0%	10 696	1,7%	9 206	1,8%
Actifs financiers sans taux	2 466	-	2 487	-	2 031	-	2 032	-
Passifs financiers sans taux	(55)	-	(55)	-	-	-	-	-

Au 31 décembre 2021 les actifs financiers sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie comme au 31 décembre 2020.

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 40 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2021, contre 52 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2020.

Groupe Air France-KLM

39.2.3 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 2021

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	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	2 773		1 827	945	-	-	-	-	42
Options de change	1 396	N/A	930	465	-	-	-	-	12
Achats à terme	1 130	N/A	682	448	-	-	-	-	37
Ventes à terme	247	N/A	215	32	-	-	-	-	(7)
Couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur	3 642		2 430	670	542	-	-	-	158
Options de change	145	engagements hors bilan	107	38	-	-	-	-	30
Achats à terme	2 942	engagements hors bilan	1 768	632	542	-	-	-	140
Ventes à terme	555	engagements hors bilan	555	-	-	-	-	-	(12)
Couverture des flux de trésorerie sur dettes	167		39	-	-	-	128	-	(8)
Achats à terme	39	N/A	39	-	-	-	-	-	-
Autres	128	Passifs financiers	-	-	-	-	128	-	(8)
Couverture de la juste valeur des dettes	229		66	56	43	63	-	-	12
Achats à terme	229	Dettes de loyers	66	56	43	63	-	-	12
opérations de transactions	128		122	6	-	-	-	-	5
Achats à terme	128	N/A	122	6	-	-	-	-	-
Total	6 939		4 484	1 677	585	63	128	-	209

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

Groupe Air France-KLM

• Au 31 décembre 2020

-									
En millions d'euros	Element couvert		Échéances	Échéances 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	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	2 505		2 222	283	-	-	-	-	(39)
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
Couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur	3 253		1 666	1 093	242	252	-	-	10
Options de change	158	engagements hors bilan	14	107	37	-	-	-	19
Achats à terme	2 561	engagements hors bilan	1 352	752	205	252	-	-	(18)
Ventes à terme	534	engagements hors bilan	300	234	-	-	-	-	9
Couverture des flux de trésorerie sur dettes	180		43	-	-	-	-	137	(21)
Achats à terme	43	N/A	43						(2)
Autres	137	Passifs financiers	-	-	-	-	-	137	(19)
Couverture de la juste valeur des dettes	232		66	66	57	43	-	-	-
Achats à terme	232	Dettes de loyers	66	66	57	43	-	-	-
opérations de transactions	740		720	20	-	-	-	-	(3)
Achats à terme	561	N/A	541	20	-	-	-	-	(4)
Ventes à terme	179	N/A	179	-	-	-	-	-	1
Total	6 910		4 717	1 462	299	295	-	137	(53)

La valeur temps non alignée des options à barrière impacte les autres produits et charges financiers du compte de résultat pour un produit de 8 millions d'euros au 31 décembre 2021 et une perte de 9 millions d'euros au 31 décembre 2020.

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	Actifs monétaires		Passifs monétaires	
	2021	2020	2021	2020
Dollar US	1 333	997	4 389	3 396
Livre sterling	23	14	5	14
Yen	34	45	773	832
Franc suisse	13	19	373	353
Autres	13	13	8	14

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	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(191)	(121)	(3)	(9)	(73)	(79)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	590	131	(19)	(11)	-	(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	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	132	63	(2)	-	73	77
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(438)	(63)	18	14	-	7

39.2.4 Risque de crédit carbone

Au 31 décembre 2021, le groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO₂ de la manière suivante :

Au 31 décembre 2021

<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	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	261	253	8	-	-	-	-	-	143
Achat à terme	261	253	8	-	-	-	-	-	143
Total	261	253	8	-	-	-	-	-	143

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

Groupe Air France-KLM

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	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	133	99	34	-	-	-	-	33
Achat à terme	133	99	34	-	-	-	-	33
Total	133	99	34	-	-	-	-	33

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

L'échéance de ces contrats est inférieure à 3 ans.

39.3 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 2021 et 2020,
- * les montants estimés aux 31 décembre 2021 et 2020 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.
- * *Emprunts, autres passifs financiers et prêts :*
La valeur de marché des emprunts, autres passifs financiers 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 2021 et 31 décembre 2020, évalués sur la base des données de marché à la date de clôture.

Groupe Air France-KLM

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>	2021		2020	
Au 31 décembre	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
Actifs financiers				
Prêts	533	533	636	518
Passifs financiers				
Emprunts obligataires	2 515	2 428	1 983	1 831
<i>OCEANE 2019</i>	476	448	465	370
<i>Obligataire 2014</i>	-	-	289	289
<i>Obligataire € 2016</i>	361	366	361	361
<i>Obligataire \$ 2016</i>	128	139	118	138
<i>Obligataire € 2020</i>	750	696	750	673
<i>Obligataire € 2021-2024</i>	300	295		
<i>Obligataire € 2021-2026</i>	500	484		
Titres à durée indéterminée	548	466	537	489
Autres emprunts et passifs financiers	2 111	2 609	2 278	2 530

Groupe Air France-KLM

39.4 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 5.11) :

<i>En millions d'euros</i>	Niveau 1		Niveau 2		Niveau 3		Total	
Au 31 décembre	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
<u>Actif instruments de capitaux propres</u>	49	51	-	-	-	-	49	51
<u>Actifs instruments de dettes</u>								
Valeurs mobilières de placement et comptes de trésorerie nantis	48	46	465	456	-	-	513	502
Equivalents de trésorerie SICAV (JV par P&L)	3 605	4 269	1 196	652	-	-	4 801	4 921
<u>Instruments dérivés actifs</u>								
Instruments dérivés de taux	-	-	23	3	-	-	23	3
Instruments dérivés de change	-	-	242	142	-	-	242	142
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	166	3	-	-	166	3
Instruments dérivés sur ETS	-	-	143	33	-	-	143	33
Autres	-	-	38	71	-	-	38	71
<u>Instruments dérivés passifs</u>								
Instruments dérivés de taux	-	-	(22)	(60)	-	-	(22)	(60)
Instruments dérivés de change	-	-	(33)	(195)	-	-	(33)	(195)
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	(16)	(229)	-	-	(16)	(229)
Autres	-	-	-	(1)	-	-	-	(1)

Groupe Air France-KLM

40. 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>	2021	2020
Au 31 décembre		
Année N+1	1 653	1 444
Année N+2	1 253	1 386
Année N+3	1 165	1 347
Année N+4	822	923
Année N+5	212	678
Au-delà de 5 ans	-	196
Total	5 105	5 974

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 2021 diminue de 15 unités par rapport au 31 décembre 2020 et s'élève à 87 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 15 appareils.

Flotte long-courrier (passage réseau)

Le groupe a réceptionné deux Boeing B777 et sept Airbus A350.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné six Airbus A220.

Flotte régionale

Le groupe n'a réceptionné aucun appareil.

Le protocole d'accord signé avec Airbus en décembre 2021 pour la commande d'A320neo n'a pas encore fait l'objet d'un contrat d'achat engageant à la date d'arrêté des comptes consolidés du groupe Air France-KLM. Par conséquent, la commande n'est pas reportée dans les tableaux de la note.

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 2021	7	5	6	5	2	-	25
	au 31 décembre 2020	7	7	8	4	4	2	32
B787	au 31 décembre 2021	4	2	2	-	-	-	8
	au 31 décembre 2020	5	1	-	2	-	-	8
B777	au 31 décembre 2021	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2020	2	-	-	-	-	-	2

Flotte moyen courrier

A220	au 31 décembre 2021	15	15	12	12	-	-	54
	au 31 décembre 2020	6	15	15	12	12	-	60

Flotte régionale

Total	au 31 décembre 2021	26	22	20	17	2	-	87
	au 31 décembre 2020	20	23	23	18	16	2	102

Groupe Air France-KLM

41. AUTRES ENGAGEMENTS

41.1 Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
Engagements de locations d'avions, non encore mis en service	580	525
Engagements d'achats, de souscription de titres	75	146
Avals, cautions et garanties donnés	257	339
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	4 362	4 586
Autres engagements	168	124

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2021 :

<i>En millions d'euros</i>	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	-	1 235	-
Immobilisations corporelles	4 576	11 868	36.5 %
Autres actifs financiers	568	1 434	39.6 %
Total	5 144	14 537	

41.2 Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
Avals, cautions et garanties reçus	353	97
Engagements de vente de titres ⁽¹⁾	170	243

⁽¹⁾ estimation réalisée sur la base du prix de cession de 35% restants de Servair

En 2021, les avals, cautions et garanties reçus correspondent à des lettres de crédit données par des institutions financières ainsi qu'à la ligne de financement accordée par l'organisme Export Development Canada pour le financement d'A220.

Groupe Air France-KLM

41.3 Carnet de commandes

Contrats à long terme de l'activité maintenance

Au 31 décembre 2021, les produits restant à comptabiliser une fois les obligations de performance satisfaites s'établissent à 7 342 millions d'euros. Le groupe estime qu'environ 60% du carnet de commande sera reconnu en chiffre d'affaires dans les cinq prochaines années.

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>	
Au 31 décembre	2021
Carnet de commande selon la définition comptable	7 342
Contrats sans obligation client	1 150
Encaissements non reconnus en chiffre d'affaires ⁽²⁾	(841)
Carnet de commande du document d'enregistrement universel ⁽¹⁾	7 651

⁽¹⁾ voir section 1.1.3 du document d'enregistrement universel

⁽²⁾ Inclus dans les produits constatés d'avance (note 38)

Transport de passagers et de marchandises

Comme mentionné en note 5.6 Chiffres d'affaires, le groupe a choisi d'utiliser les exemptions prévues par IFRS 15.

Programme de fidélisation

L'information au titre du carnet de commande sur les programmes de fidélisation est reportée en note 37 Programme de fidélisation.

42. PARTIES LIEES

42.1 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>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Avantages du personnel à court terme	5,4	5,0
Avantages postérieurs à l'emploi	0,7	0,3
Indemnités de fin de contrat de travail	0,8	0,7
Paielements fondés sur des actions	-	0,7
Total	7,0	6,7

La rémunération de la Présidente non-exécutive du Conseil d'Administration s'élève à 0,22 millions d'euros.

Les jetons de présence accordés aux administrateurs, comptabilisés en charges au 31 décembre 2021 s'élèvent à 0,7 million d'euros, contre 0,8 million d'euros au 31 décembre 2020.

Groupe Air France-KLM

42.2 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>	2021	2020
Au 31 décembre		
Actif		
Créances client (net)	259	202
Autres actifs courants	3	5
Autres actifs non courants	9	8
Total	271	215
Passif		
Titres subordonnés à durée indéterminée	3 151	-
Dettes fournisseurs	96	114
Autres passifs courants	286	263
Autres passifs financiers non-courants	278	3 278
Total	3 811	3 655

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 31 décembre		
Chiffre d'affaires	181	167
Redevances aéronautiques et autres loyers	(259)	(216)
Autres charges externes	(17)	(16)
Services aux passagers	(221)	(161)
Autres	(43)	(39)
Total	(359)	(265)

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 2021 et 2020, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 283 millions d'euros et 205 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 2021, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent à 76 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 60 millions d'euros au 31 décembre 2021, contre 51 millions d'euros au 31 décembre 2020.

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 46 millions d'euros au 31 décembre 2021, contre 49 millions d'euros au 31 décembre 2020.

China Eastern Airlines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2021 et 2020, les chiffres d'affaires relatif à cette compagnie s'élèvent respectivement à 4 millions d'euros et 6 millions d'euros.

Delta Air Lines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2021 et 2020, les chiffres d'affaires relatif à cette compagnie s'élèvent respectivement à 31 millions d'euros et 26 millions d'euros.

Etats français et néerlandais

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, les autres passifs non courants incluent les prêts d'actionnaires reçus des Etats français et néerlandais (voir note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais) et la ligne « titres subordonnés à durée indéterminée » inclut l'hybride suite à la conversion du prêt direct accordé par l'Etat français.

43. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE ET FLUX DE TRESORERIE LIBRE D'EXPLOITATION

43.1 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	2021	2020
Au 31 décembre			retraité ⁽¹⁾
Variation des provisions sur restructuration		(352)	456
Variation des provisions pour retraite et actifs de retraite		66	66
Variation des autres provisions		(7)	(17)
Modification des plans de retraites		859	-
Perte de valeur sur la flotte		40	680
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone		31	22
Impact de l'application de la méthodologie du taux d'intérêt effectif sur les prêts d'Etats	33	126	28
Amortissement de la composante capitaux propres de l'OCEANE		11	11
Autres		5	(25)
Total		779	1 221

Voir note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

43.2 Flux de trésorerie libre d'exploitation

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	Notes	2021	2020
<i>En millions d'euros</i>			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 534	(2 826)
Investissements corporels et incorporels		(2 202)	(2 099)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		899	204
Flux de trésorerie libre d'exploitation	35	231	(4 721)
Paielements de dettes de loyers		(862)	(940)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		(631)	(5 661)

Groupe Air France-KLM

44. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

KPMG:

En millions d'euros	2021				2020			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre								
<i>Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés</i>	1,8	82%	2,2	96%	1,8	93%	1,3	84%
- Air France-KLM S.A.	0,5		-		0,5		-	
- Filiales intégrées globalement	1,3		2,2		1,3		1,3	
<i>Services autres que la certification des comptes</i>	0,4	18%	0,1	4%	0,1	7%	0,2	16%
- Air France-KLM S.A.	0,3		-		-		-	
- Filiales intégrées globalement	0,1		0,1		0,1		0,2	
Total Air France-KLM	2,2		2,3		1,9		1,6	

Deloitte & Associés:

En millions d'euros	2021				2020			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre								
<i>Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés</i>	1,8	90%	1,0	77%	1,8	100%	1,3	100%
- Air France-KLM S.A.	0,5		-		0,5		-	
- Filiales intégrées globalement	1,3		1,0		1,3		1,3	
<i>Services autres que la certification des comptes</i>	0,2	10%	0,3	23%	-	0%	-	0%
- Air France-KLM S.A.	0,2		-		-		-	
- Filiales intégrées globalement	-		0,3		-		-	
Total Air France-KLM	2,0		1,3		1,8		1,3	

45. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2021, le périmètre comprend 79 sociétés consolidées, 23 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.

Groupe Air France-KLM

45.1 Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
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 LEASING A LTD	Royaume-Uni	Autres	100	49
AIRCRAFT CAPITAL LTD	Royaume-Uni	Autres	100	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	76	49
ASP BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	60	49
B.V. KANTOORGEBOUW MARTINAIR	Pays-Bas	Autres	100	49
BIGBLANK	France	Autres	100	100
BLUE TEAM V SAS	France	Autres	100	100
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Guernesey	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 VESTIGINIG VLIEGVELD LELYSTAD BV	Pays-Bas	Autres	100	49
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	100	49
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
TREASURY SERVICES KLM B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
WEBLOK B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
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
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.	Pays-Bas	Multi activités	100	49
AIR ANTWERP B.V.	Belgique	Réseau	100	49
AIRTRADE HOLDINGS B.V.	Pays-Bas	Réseau	85	42
BLUE CONNECT	Maurice	Réseau	70	70
BLUE CROWN B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
BLUELINK	France	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL	France	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CHILE	Chili	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ S.R.O.	République Tchèque	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Maurice	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL STRASBOURG	France	Réseau	100	100
CONSTELLATION FINANCE LIMITED	Irlande	Réseau	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
HOP!	France	Réseau	100	100

Groupe Air France-KLM

HOP! TRAINING	France	Réseau	100	100
IASA INCORPORATED	Philippines	Réseau	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Réseau	100	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Réseau	100	100
SNC CAPUCINE BAIL	France	Réseau	100	100
SNC OTTER BAIL	France	Réseau	100	100
SODEXI	France	Réseau	65	65
STICHTING STUDENTENHUISVESTINGVLIEGVELD EELDE	Pays-Bas	Réseau	100	49
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
TRANSAVIA COMPANY SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA France SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA VENTURES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49

45.2 Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
INTERNATIONAL PATIENT CENTER B.V.	Pays-Bas	Autres	33	33
MAINPORT INNOVATION FUND BV	Pays-Bas	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND BV II	Pays-Bas	Autres	24	24
SCHIPHOL LOGISTICS PARK CV	Pays-Bas	Autres	53	45
SERVAIR	France	Autres	35	35
SKYNRG	Pays-Bas	Autres	20	20
TERMINAL ONE GROUPE ASSOCIATION	Etats Unis	Autres	25	25
AAF SPARES	Irlande	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Emirats Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
AFI KLM E&M-BGAC Line Maintenance Co.LTD	Chine	Maintenance	60	60
BONUS AERO	Etats Unis	Maintenance	50	50
BONUS TECH	Etats Unis	Maintenance	50	50
IGO SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	33	33
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
SHS TECHNICS	Sénégal	Maintenance	49	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
XCELLE AMERICAS LLC	Etats Unis	Maintenance	50	50
ADM BLUE	Madagascar	Réseau	40	40

45.3 Activité conjointe

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