

**ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS SEMESTRIELS  
RÉSUMÉS (NON AUDITÉS)**

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

**1<sup>er</sup> janvier 2022 – 30 juin 2022**

# Groupe Air France-KLM

## Table des matières

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité).....	- 3 -
ÉTAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité).....	- 4 -
BILAN CONSOLIDÉ (non audité).....	- 5 -
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité).....	- 7 -
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité).....	- 8 -
FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité).....	- 9 -
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ.....	- 11 -
2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2021.....	- 11 -
3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS.....	- 12 -
3.1. Continuité d'exploitation.....	- 12 -
3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période.....	- 13 -
3.3. Evènements postérieurs à la clôture.....	- 15 -
4. PRINCIPES COMPTABLES.....	- 15 -
5. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION.....	- 16 -
6. INFORMATIONS SECTORIELLES.....	- 16 -
6.1. Informations par secteur d'activité.....	- 17 -
6.2. Informations par secteur géographique.....	- 18 -
7. CHARGES EXTERNES.....	- 19 -
8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	- 20 -
9. AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS.....	- 21 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS.....	- 21 -
11. CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS.....	- 21 -
12. COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	- 23 -
13. IMPÔTS.....	- 24 -
13.1. Charge d'impôt.....	- 24 -
13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère).....	- 25 -
13.3. Taux effectif d'impôt.....	- 25 -
14. RÉSULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION.....	- 25 -
14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action.....	- 25 -
14.2 Instruments non dilutifs.....	- 26 -
14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture.....	- 26 -
15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION.....	- 27 -
16. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS.....	- 27 -
17. TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES.....	- 28 -
18. PROVISION DE RETRAITE.....	- 28 -
19. CAPITAUX PROPRES – PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE.....	- 29 -
19.1. Augmentation de capital et impact sur les primes d'émission.....	- 29 -
19.2. Répartition du capital et des droits de vote.....	- 29 -
19.3. Titres subordonnés à durée indéterminée.....	- 29 -
19.4. Réserves et résultat.....	- 30 -
20. PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS.....	- 30 -
20.1. Passifs de restitution pour avions loués et autres provisions.....	- 30 -
20.2. Passifs éventuels.....	- 32 -
21. PASSIFS FINANCIERS.....	- 33 -
21.1 OCEANE.....	- 34 -
21.2 Emprunts obligataires.....	- 34 -
21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais.....	- 35 -
21.4 Autres emprunts.....	- 35 -
21.5 Analyse par échéance.....	- 35 -
21.6 Lignes de crédit.....	- 35 -
22. DETTES DE LOYER.....	- 36 -
23. DETTE NETTE.....	- 36 -
24. AUTRES PASSIFS.....	- 37 -
25. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES.....	- 38 -
26. PARTIES LIÉES.....	- 39 -

# Groupe Air France-KLM

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

En millions d'euros

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	Notes	2022	2021 retraité <sup>(1)</sup>
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>11 152</b>	<b>4 910</b>
Charges externes	7	(7 080)	(3 592)
Frais de personnel	8	(3 343)	(2 406)
Impôts et taxes		(80)	(69)
Autres produits et charges d'exploitation courants	10	503	280
<b>EBITDA</b>		<b>1 152</b>	<b>(877)</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	9	(1 116)	(1 057)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>36</b>	<b>(1 934)</b>
Cessions de matériels aéronautiques	11	39	(14)
Autres produits et charges non courants	11	(15)	(853)
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>60</b>	<b>(2 801)</b>
Coût de l'endettement financier brut	12	(277)	(339)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	-	3
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(277)</b>	<b>(336)</b>
Autres produits et charges financiers	12	(286)	(85)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(503)</b>	<b>(3 222)</b>
Impôts	13	278	263
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(225)</b>	<b>(2 959)</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		(1)	(16)
<b>Résultat net</b>		<b>(226)</b>	<b>(2 975)</b>
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		2	(3)
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		(228)	(2 972)
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	14	(0,42)	(5,87)
- dilué		(0,42)	(5,87)

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

<sup>(1)</sup> Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## ÉTAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité)

<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<i>Notes</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b> retraité <sup>(1)</sup>
<b>Résultat net</b>		<b>(226)</b>	<b>(2 975)</b>
<b>Couverture des flux de trésorerie et coût de couverture</b>			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global		823	389
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat		(647)	(53)
Écart de change résultant de la conversion		8	-
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	<i>13.2</i>	(48)	(91)
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>		<b>136</b>	<b>245</b>
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	<i>18</i>	415	693
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		(4)	1
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	<i>13.2</i>	(21)	(170)
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>		<b>390</b>	<b>524</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>		<b>526</b>	<b>769</b>
<b>Résultat global</b>		<b>300</b>	<b>(2 206)</b>
- Propriétaires de la société mère		298	(2 205)
- Participations ne donnant pas le contrôle		2	(1)

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

<sup>(1)</sup> Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

<b>Actif</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Goodwill		223	222
Immobilisations incorporelles		1 213	1 235
Immobilisations aéronautiques	<b>15</b>	10 521	10 466
Autres immobilisations corporelles	<b>15</b>	1 358	1 402
Droits d'utilisation	<b>15</b>	5 439	5 148
Titres mis en équivalence		108	109
Autres actifs financiers non courants		1 064	951
Actifs financiers dérivés non courants		304	143
Impôts différés	<b>13</b>	494	278
<b>Actif non courant</b>		<b>20 724</b>	<b>19 954</b>
Actifs détenus en vue de la vente		78	74
Autres actifs financiers courants		589	484
Actifs financiers dérivés courants		954	469
Stocks et en-cours		654	567
Créances clients		2 045	1 511
Autres actifs courants		1 133	966
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>17</b>	8 173	6 658
<b>Actif courant</b>		<b>13 626</b>	<b>10 729</b>
<b>Total actif</b>		<b>34 350</b>	<b>30 683</b>

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Capital	<i>19.1</i>	2 571	643
Primes d'émission et de fusion	<i>19.1</i>	5 217	4 949
Actions d'autocontrôle		(25)	(25)
Titres subordonnés à durée indéterminée	<i>19.3</i>	1 389	3 151
Réserves et résultat	<i>19.4</i>	(12 349)	(12 542)
<b>Capitaux propres (Part attribuable aux propriétaires de la société mère)</b>		<b>(3 197)</b>	<b>(3 824)</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		10	8
<b>Capitaux propres</b>		<b>(3 187)</b>	<b>(3 816)</b>
Provisions retraite	<i>18</i>	1 558	1 939
Passifs de restitution et autres provisions non courants	<i>20</i>	4 272	4 055
Passifs financiers non courants	<i>21</i>	10 568	11 274
Dettes de loyers non courantes	<i>22</i>	3 335	2 924
Passifs financiers dérivés non courants		1	25
Impôts différés	<i>13</i>	3	1
Autres passifs non courants	<i>24</i>	2 465	2 555
<b>Passif non courant</b>		<b>22 202</b>	<b>22 773</b>
Passifs de restitution et autres provisions courants	<i>20</i>	838	885
Passifs financiers courants	<i>21</i>	1 079	1 215
Dettes de loyers courantes	<i>22</i>	851	825
Passifs financiers dérivés courants		42	46
Dettes fournisseurs		2 821	1 850
Titres de transport émis et non utilisés		4 938	2 644
Programme de fidélisation		868	888
Autres passifs courants	<i>24</i>	3 896	3 369
Concours bancaires	<i>17</i>	2	4
<b>Passif courant</b>		<b>15 335</b>	<b>11 726</b>
<b>Total passif</b>		<b>37 537</b>	<b>34 499</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>34 350</b>	<b>30 683</b>

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

# Groupe Air France-KLM

## VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité)

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</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	Capitau x propres
<b>Au 31 décembre 2020</b>		<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(25)</b>	<b>-</b>	<b>(9 970)</b>	<b>(5 427)</b>	<b>9</b>	<b>(5 418)</b>
Changement de méthode comptable			-	-	-	-	76	76	-	76
<b>Au 1er janvier 2021 - retraité<sup>(1)</sup></b>		<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(25)</b>	<b>-</b>	<b>(9 894)</b>	<b>(5 351)</b>	<b>9</b>	<b>(5 342)</b>
<i>Autres éléments du résultat global</i>			-	-	-	-	767	767	2	769
Résultat de la période			-	-	-	-	(2 972)	(2 972)	(3)	(2 975)
<b>Résultat global</b>			-	-	-	-	<b>(2 205)</b>	<b>(2 205)</b>	<b>(1)</b>	<b>(2 206)</b>
Augmentation de capital		213 999 999	214	810	-	-	-	1 024	-	1 024
Titres subordonnés			-	-	-	3 000	(4)	2 996	-	2 996
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée			-	-	-	42	(42)	-	-	-
Autres			-	-	-	-	(2)	(2)	-	(2)
<b>Au 30 juin 2021 - retraité<sup>(1)</sup></b>		<b>642 634 034</b>	<b>643</b>	<b>4 949</b>	<b>(25)</b>	<b>3 042</b>	<b>(12 147)</b>	<b>(3 538)</b>	<b>8</b>	<b>(3 530)</b>
<b>Au 31 décembre 2021</b>		<b>642 634 034</b>	<b>643</b>	<b>4 949</b>	<b>(25)</b>	<b>3 151</b>	<b>(12 542)</b>	<b>(3 824)</b>	<b>8</b>	<b>(3 816)</b>
<i>Autres éléments du résultat global</i>			-	-	-	-	526	526	-	526
Résultat de la période			-	-	-	-	(228)	(228)	2	(226)
<b>Résultat global</b>			-	-	-	-	<b>298</b>	<b>298</b>	<b>2</b>	<b>300</b>
Augmentation de capital	3.2	1 927 902 102	1 928	268	-	-	-	2 196	-	2 196
Titres subordonnés à durée indéterminée	3.2		-	-	-	(1 631)	-	(1 631)	-	(1 631)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	3.2		-	-	-	(131)	(105)	(236)	-	(236)
<b>Au 30 juin 2022</b>		<b>2 570 536 136</b>	<b>2 571</b>	<b>5 217</b>	<b>(25)</b>	<b>1 389</b>	<b>(12 349)</b>	<b>(3 197)</b>	<b>10</b>	<b>(3 187)</b>

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

<sup>(1)</sup> Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité)

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	Notes	2022	2021
<i>En millions d'euros</i>			retraité <sup>(1)</sup>
Résultat net		(226)	(2 975)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	9	1 116	1 057
Dotations nettes aux provisions financières	12	69	58
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(40)	14
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	-	(26)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(20)	(29)
Ecart de change non réalisé		240	86
Pertes de valeur		17	15
Autres éléments non monétaires		(90)	762
Résultats des sociétés mises en équivalence		1	16
Impôts différés	13	(282)	(265)
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>785</b>	<b>(1 287)</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		(79)	12
(Augmentation) / diminution des créances clients		(437)	(268)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		971	138
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés		2 276	489
Variation des autres actifs et autres passifs		104	749
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>		<b>2 835</b>	<b>1 120</b>
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)</b>		<b>3 620</b>	<b>(167)</b>
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		-	2
Investissements corporels et incorporels (B)	16	(1 491)	(1 099)
Produit lié à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées		-	71
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)	11	476	565
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		6	85
Dividendes reçus		1	-
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(1 008)</b>	<b>(376)</b>
Augmentation de capital	3.2	1 551	1 024
Titres subordonnés	3.2	(993)	-
Coupons sur titres subordonnés	3.2	(229)	-
Emission de nouveaux emprunts	21	552	690
Remboursement d'emprunts	21	(1 415)	(1 135)
Paiement de dettes de loyers (D)	22	(442)	(433)
Nouveaux prêts		(175)	(37)
Remboursement des prêts		16	44
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>(1 135)</b>	<b>153</b>
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		40	1
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>1 517</b>	<b>(389)</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	17	6 654	6 422
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	17	8 171	6 033
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		50	57
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(291)	(320)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		(8)	(5)

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

<sup>(1)</sup> Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité)

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<i>Notes</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<i>En millions d'euros</i>			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<i>A</i>	3 620	(167)
Investissements corporels et incorporels	<i>B</i>	(1 491)	(1 099)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>C</i>	476	565
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation</b>		<b>2 605</b>	<b>(701)</b>
<b>Paielements de dettes de loyers</b>	<i>D</i>	<b>(442)</b>	<b>(433)</b>
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté</b>		<b>2 163</b>	<b>(1 134)</b>

Les notes annexes font partie intégrante de ces informations financières consolidées intermédiaires.

**NOTES AUX ÉTATS 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 du cargo. Les activités du groupe incluent également la maintenance aéronautique, le transport de passagers sur vols « Loisirs » (Transavia) et toute autre activité en relation avec le transport aérien.

La société anonyme Air France-KLM, domiciliée au 7, rue du Cirque 75008 Paris – France, est l'entité consolidante du groupe Air France-KLM. Air France-KLM est coté à Paris (Euronext) et Amsterdam (Euronext). La monnaie de présentation du groupe, qui est également la monnaie fonctionnelle d'Air France-KLM, est l'euro.

## 2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2021

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 des états financiers consolidés au 31 décembre 2021.

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
<b>Période du 1er janvier au 30 juin 2021</b>			
Frais de personnel	(2 403)	(3)	(2 406)
<b>EBITDA</b>	<b>(874)</b>	<b>(3)</b>	<b>(877)</b>
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>(1 931)</b>	<b>(3)</b>	<b>(1 934)</b>
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>(2 798)</b>	<b>(3)</b>	<b>(2 801)</b>
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>	<b>(3 219)</b>	<b>(3)</b>	<b>(3 222)</b>
Impôts	262	1	263
<b>Résultat net des entreprises consolidées</b>	<b>(2 957)</b>	<b>(2)</b>	<b>(2 959)</b>
<b>Résultat net</b>	<b>(2 973)</b>	<b>(2)</b>	<b>(2 975)</b>
Résultat par action (de base)	(5,86)	(0,01)	(5,87)
Résultat par action (dilué)	(5,86)	(0,01)	(5,87)

### Impacts sur les autres éléments du résultat global

En millions d'euros	Comptes publiés	IFRIC IAS 19	Comptes retraités
<b>Période du 1er janvier au 30 juin 2021</b>			
<b>Résultat net</b>	<b>(2 973)</b>	<b>(2)</b>	<b>(2 975)</b>
<b>Résultat net</b>	<b>(2 204)</b>	<b>(2)</b>	<b>(2 206)</b>
• Propriétaires de la société mère	(2 203)	(2)	(2 205)
• Participations ne donnant pas le contrôle	(1)	-	(1)

# Groupe Air France-KLM

## Impacts sur le bilan consolidé

En millions d'euros	Comptes publiés	IFRIC IAS 19	Comptes retraités
<b>Bilan au 30 juin 2021</b>			
<b>Actif</b>	<b>30 010</b>	<b>(29)</b>	<b>29 981</b>
Impôts différés	269	(29)	240
<b>Passif</b>	<b>30 010</b>	<b>(29)</b>	<b>29 981</b>
Provisions retraites	2 119	(103)	2 016
Réserves et résultat	(12 221)	74	(12 147)
Capitaux propres	(3 604)	74	(3 530)
• Propriétaires de la société mère	(3 612)	74	(3 538)
• Participations ne donnant pas le contrôle	8	-	8

## Impacts sur le tableau des flux de trésorerie consolidé

En millions d'euros	Comptes publiés	IFRIC IAS 19	Comptes retraités
<b>Période du 1er janvier au 30 juin 2021</b>			
Résultat net	(2 973)	(2)	(2 975)
Autres éléments non monétaires	759	3	762
Impôts différés	(264)	(1)	(265)
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>(1 287)</b>	<b>-</b>	<b>(1 287)</b>

## 3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

### 3.1. Continuité d'exploitation

La propagation mondiale de la Covid-19 depuis le début de 2020 a eu 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 contraction du trafic aérien. La reprise s'est amorcée à partir du second semestre 2021 et continue de se poursuivre amplement sur le premier semestre 2022.

En complément, la crise ukrainienne a des répercussions sur l'activité du Groupe qui a annoncé suspendre jusqu'à nouvel ordre la desserte et le survol de l'Ukraine et de la Russie en février 2022. Ces lignes représentaient moins de 1% de l'activité Réseau du Groupe en termes de chiffres d'affaires. L'impact des allongements des routes vers la Chine, le Japon et la Corée du Sud reste actuellement également limité en raison d'une reprise du trafic plus limitée sur cette zone géographique. Les activités de maintenance du Groupe pour les compagnies russes ont également été suspendues générant un impact peu significatif en termes de marge d'exploitation. Enfin, bien que la crise ukrainienne pousse les prix du pétrole à des niveaux élevés, la politique de couverture carburant du Groupe ainsi que les surcharges tarifaires appliquées permettent de limiter les effets sur les états financiers consolidés du Groupe au 30 juin 2022.

La reprise d'activité se traduit par différents éléments :

- La capacité siège-kilomètres disponible pour le Passage et Transavia a été supérieure de 75% au premier semestre 2022 par rapport au premier semestre 2021, en réponse à la reprise de la demande et a atteint 79% du niveau du premier semestre 2019 pour le Passage et une capacité légèrement supérieure à celle de 2019 pour Transavia.
- Le revenu par passagers-kilomètres a bondi de 228% au premier semestre 2022 par rapport au premier semestre 2021. L'activité cargo a continué à bénéficier d'un contexte porteur avec des tonnes-kilomètres disponibles en augmentation de 19% par rapport au premier semestre 2021. En conséquence, les revenus totaux ont augmenté de 127% comparé à l'année dernière et s'élèvent à 11 152 millions d'euros.
- La capacité Passage est prévue, sur le troisième trimestre 2022, entre 80 et 85% de la capacité du troisième trimestre 2019, sur le quatrième trimestre 2022, entre 85 et 90% de celle du quatrième trimestre 2019 et celle de Transavia est prévue supérieure à celle de 2019 sur le second semestre 2022.

# Groupe Air France-KLM

En parallèle, les dépenses externes s'élèvent à (7 080) millions d'euros, soit une augmentation de 97 % par rapport à 2021 principalement portée par les coûts du carburant. Ces derniers s'élèvent à (2 858) millions d'euros au 30 juin 2022 contre (982) millions d'euros au 30 juin 2021, soit une augmentation de 191 % due à l'évolution de la capacité et à la hausse du prix du carburant. Hors carburant, les dépenses externes n'augmentent que de 62% par rapport à 2021.

En raison de la reprise d'activité, le gouvernement néerlandais a mis fin au programme « Mesures Transitoires d'urgence pour l'Emploi Durable » (NOW) aux Pays-Bas au 31 mars 2022. L'impact de cette mesure représente +138 millions d'euros au 30 juin 2022 contre +570 millions d'euros au 30 juin 2021. En parallèle, l'activité partielle en France, mise en place à partir du 23 mars 2020, s'établit à +116 millions d'euros au 30 juin 2022 contre +456 millions d'euros au 30 juin 2021.

## *Liquidités*

Au 30 juin 2022, la liquidité totale du groupe s'élève à 11,9 milliards d'euros, dont 9,4 milliards d'euros de liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (voir note 23. Dette nette) et 2,5 milliards d'euros de lignes de crédit non tirées (voir note 21.6 Lignes de crédit).

Les aides de l'Etat néerlandais ont été remboursées en totalité sur le premier semestre 2022 pour un montant total de 942 millions d'euros. L'augmentation de capital Air France-KLM du 16 juin 2022 d'un montant total de 2 256 millions d'euros (voir note 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période ci-dessous) a permis de rembourser partiellement les titres subordonnés détenus par l'Etat français pour un montant nominal de 1 631 millions d'euros. Ces opérations ont contribué au renforcement du bilan et des fonds propres du Groupe.

En parallèle, le Groupe continue de travailler sur différentes options complémentaires de reconstitution des capitaux propres de la société Air France au niveau légal requis.

## *Continuité d'exploitation*

Afin de déterminer une base appropriée de préparation des états financiers consolidés semestriels résumés pour la période close au 30 juin 2022, 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 de coronavirus (Covid-19) et de la crise ukrainienne.

Comme indiqué ci-dessus, le groupe dispose de liquidités disponibles d'un montant total de 11,9 milliards d'euros au 30 juin 2022 (voir paragraphe « Liquidités ») en amélioration de 1,7 milliards d'euros par rapport au 31 décembre 2021.

Par ailleurs, malgré les incertitudes résiduelles en lien avec le contexte actuel, l'amélioration de la situation sanitaire depuis fin 2021 ainsi que de la position de trésorerie, le remboursement partiel des aides d'Etats, la reprise d'activité qui se poursuit et les impacts limités de la crise ukrainienne sur les états financiers consolidés au 30 juin 2022, ont conduit à établir les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2022 selon le principe de continuité d'exploitation, en cohérence avec l'approche prise sur les états financiers consolidés au 31 décembre 2021 (voir note 4.1 des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2021).

## **3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période**

### **Augmentation de capital du groupe Air France-KLM**

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

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

## **Groupe Air France-KLM**

L'Etat français a participé à titre irréductible à hauteur de la totalité de ses droits préférentiels de souscription, correspondant à une souscription à 551 404 728 Actions Nouvelles. Sa participation au capital de la Société est restée inchangée. Cette souscription s'est effectuée par voie de compensation avec une partie de la créance détenue par l'Etat français liée aux titres subordonnés émis en avril 2021.

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

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

China Eastern Airlines et Delta Air Lines ont participé à l'augmentation de capital dans le cadre d'une opération blanche en souscrivant à 58 763 343 et 35 873 772 Actions Nouvelles respectivement en utilisant le produit net de la vente d'une partie de leurs droits préférentiels de souscription au profit de CMA CGM. Cela a porté leur participation respective à 4,7% et 2,9% du capital de la Société.

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

### **Evolution des titres subordonnés détenus par l'Etat français**

Le 20 avril 2022, le Groupe a procédé au paiement du coupon couru sur titres subordonnés détenus par l'Etat français pour un montant total de 218 millions d'euros.

Par ailleurs, une partie du produit net de l'augmentation de capital du 16 juin 2022 a été affectée au remboursement des titres subordonnés en deux volets :

- L'Etat français a souscrit par voie de compensation avec une partie de la créance détenue liée aux titres subordonnés pour un montant nominal de 638 millions d'euros majoré du coupon couru sur 2022 d'un montant de 7 millions d'euros ;
- Un montant de 993 millions d'euros en nominal majoré du coupon couru sur 2022 d'un montant de 11 millions d'euros a été remboursé grâce au produit de l'augmentation de capital souscrit en espèces.

### **Remboursement de la ligne de crédit garantie et du prêt octroyé par l'Etat néerlandais à KLM**

Respectivement les 3 mai et 3 juin 2022, KLM a remboursé 311 millions d'euros et 354 millions d'euros au titre de sa ligne de crédit garantie par l'Etat néerlandais (voir note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais des états financiers consolidés au 31 décembre 2021). A l'issue de l'opération, l'intégralité de la ligne de crédit tirée a été remboursée.

Le 30 juin 2022, KLM a remboursé la totalité du prêt de l'Etat néerlandais pour 277 millions d'euros.

A l'issue de ces opérations, KLM conserve une ligne de crédit de 2,4 milliards d'euros (723 millions d'euros de prêt direct et 1 735 millions d'euros des banques, garantis par l'Etat néerlandais) à sa disposition.

### **Signature des contrats d'achats des A320neo**

Fin février 2022, les contrats d'achat de 100 appareils de la famille Airbus A320neo ont été signés entre Airbus et KLM N.V., Transavia Pays-Bas et Transavia France. Cette signature a été suivie, début juillet 2022, par la signature d'un accord avec CFM International pour la motorisation de cette future flotte d'appareils.

### **Rejet du recours contre la décision de la Commission Européenne dans le secteur du fret aérien**

Le 30 mars 2022, Air France-KLM a pris acte de l'arrêt du Tribunal de l'Union Européenne sur le recours déposé contre la décision de la Commission Européenne du 17 mars 2017 pour des pratiques considérées comme anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien.

Les pratiques dont il est question remontent à plus de vingt ans et avaient déjà fait l'objet d'une décision de la Commission en 2010, annulée par le Tribunal de l'Union Européenne en 2015 en raison d'une contradiction entre les motifs et le dispositif. Le 8 juin 2022, le Groupe a formé pourvoi devant la Cour de Justice de l'Union Européenne (voir note 20.1.4. Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du fret aérien).

# Groupe Air France-KLM

Les provisions de 354 millions d'euros incluant les intérêts dans les comptes consolidés au 30 juin 2022 sont conformes à ces amendes.

## 3.3. Evènements postérieurs à la clôture

### Accord définitif avec Apollo pour un investissement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle ad hoc d'Air France détenant des moteurs de rechange

Le 13 juillet 2022, Air France-KLM et Apollo Global Management ont signé un accord définitif pour que les fonds et entités gérés par Apollo réalisent un investissement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle ad hoc d'Air France qui sera propriétaire d'un pool de moteurs de rechange dédiés aux activités d'ingénierie et de maintenance de la compagnie aérienne.

Les entités affiliées à Apollo souscriront à des obligations perpétuelles émises par la filiale opérationnelle ad hoc, qui seront comptabilisées comme des capitaux propres. Les obligations perpétuelles porteront un taux d'intérêt de 6% pour les 3 premières années, et des augmentations progressives et des plafonds seront appliqués par la suite. Air France aura la possibilité de rembourser les obligations à tout moment après la troisième année. La transaction, dont la clôture est prévue fin juillet 2022, sera comptabilisée au troisième trimestre 2022.

## 4. PRINCIPES COMPTABLES

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 ont été établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2022 ont été préparés en conformité avec la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ».

Les principes comptables appliqués pour les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2022 sont conformes à ceux retenus pour les états financiers au 31 décembre 2021, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022.

L'étude de l'impact de l'application de la Décision d'Agenda relative à la « Comptabilisation des coûts de personnalisation et / ou de configuration dans les contrats SaaS » est en cours de réalisation. Tout changement résultant de l'application de cette décision de l'IFRS IC sera comptabilisé de manière rétrospective conformément à la norme IAS 8 sur les changements de méthodes comptables.

En ce qui concerne la mise en œuvre des amendements de la norme IAS 37 relatifs au traitement des contrats déficitaires, aucun contrat n'a été identifié comme entrant dans le champ d'application de ces amendements. Ces amendements visent à 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 de la norme IFRS 15. Ces amendements viennent ainsi préciser que les coûts à prendre en compte pour estimer le « coût d'exécution du contrat » sont les coûts directement liés au contrat. Une étude menée au sein du groupe quant à la mise en œuvre de ces amendements conclut sur une absence d'impact sur les états financiers du groupe au 30 juin 2022.

La préparation des états financiers consolidés semestriels résumés, en conformité avec les normes IFRS, conduit la Direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses qui ont une incidence sur les montants reconnus dans les états financiers primaires et leurs notes annexes en date d'arrêté.

Les principales estimations retenues par le groupe concernent :

- la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés,
- le programme de fidélisation Flying Blue,
- les instruments financiers,
- les immobilisations incorporelles et corporelles,
- les contrats de location,
- les avantages du personnel,
- les passifs et provisions de restitution pour avions loués,
- les autres provisions, et
- les impôts courants et différés.

# Groupe Air France-KLM

La Direction du groupe procède à ces estimations et appréciations de façon continue sur la base de son expérience passée ainsi que de divers autres facteurs jugés raisonnables qui constituent le fondement de ces appréciations. Ainsi, les états financiers consolidés semestriels résumés de la période ont été établies en tenant compte du contexte actuel et sur la base des paramètres financiers disponibles à la date de clôture.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2022 ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 28 juillet 2022.

## 5. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2022**

Aucun mouvement de périmètre significatif n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2022.

- **Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2021**

Aucun mouvement de périmètre significatif n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2021.

## 6. 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 trois autres secteurs précités.

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

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

# Groupe Air France-KLM

## Information par secteur géographique

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

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

- France, dont départements français d'Outre-Mer
- Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam
- 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.

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

- **Activité par zone de destination**

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

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

## 6.1. Informations par secteur d'activité

- **Période close au 30 juin 2022**

<i>En millions d'euros</i>	<b>Réseau</b>	<b>Maintenance</b>	<b>Transavia</b>	<b>Autres</b>	<b>Non répartis</b>	<b>Total</b>
Chiffre d'affaires total	9 665	1 742	850	105	-	12 362
Chiffre d'affaires intersecteurs	(18)	(1 100)	-	(92)	-	(1 210)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>9 647</b>	<b>642</b>	<b>850</b>	<b>13</b>	-	<b>11 152</b>
EBITDA	943	196	1	12	-	1 152
Résultat d'exploitation courant	43	101	(110)	2	-	36
Résultat des activités opérationnelles	75	100	(110)	(5)	-	60
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	2	-	(3)	-	(1)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(563)	(563)
Impôts	-	-	-	-	278	278
<b>Résultat net</b>	<b>75</b>	<b>102</b>	<b>(110)</b>	<b>(8)</b>	<b>(285)</b>	<b>(226)</b>

# Groupe Air France-KLM

- Période close au 30 juin 2021 retraité <sup>(1)</sup>

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	4 232	1 302	163	72	-	5 769
Chiffre d'affaires intersecteurs	(11)	(788)	-	(60)	-	(859)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>4 221</b>	<b>514</b>	<b>163</b>	<b>12</b>	-	<b>4 910</b>
EBITDA	(896)	121	(122)	20	-	(877)
Résultat d'exploitation courant	(1 715)	(10)	(218)	9	-	(1 934)
Résultat des activités opérationnelles	(2 338)	(278)	(218)	33	-	(2 801)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	3	-	(19)	-	(16)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(421)	(421)
Impôts	-	-	-	-	263	263
<b>Résultat net</b>	<b>(2 338)</b>	<b>(275)</b>	<b>(218)</b>	<b>14</b>	<b>(158)</b>	<b>(2 975)</b>

<sup>(1)</sup> Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

## 6.2. Informations par secteur géographique

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

- Période close au 30 juin 2022

<i>En millions d'euros</i>	France, dont départements français d'outremer	Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
Transport	2 662	1 152	2 179	3 214	9 207
Autres recettes	146	109	73	112	440
<b>Total Réseau</b>	<b>2 808</b>	<b>1 261</b>	<b>2 252</b>	<b>3 326</b>	<b>9 647</b>
Transport	290	485	73	15	863
Autres recettes	(4)	(8)	(1)	-	(13)
<b>Total Transavia</b>	<b>286</b>	<b>477</b>	<b>72</b>	<b>15</b>	<b>850</b>
Maintenance	315	262	12	53	642
Autres	3	9	1	-	13
<b>Total</b>	<b>3 412</b>	<b>2 009</b>	<b>2 337</b>	<b>3 394</b>	<b>11 152</b>

- Période close au 30 juin 2021 retraité <sup>(1)</sup>

<i>En millions d'euros</i>	France, dont départements français d'outremer	Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
Transport	1 090	413	978	1 418	3 899
Autres recettes	131	49	70	72	322
<b>Total Réseau</b>	<b>1 221</b>	<b>462</b>	<b>1 048</b>	<b>1 490</b>	<b>4 221</b>
Transport	61	88	13	1	163
Autres recettes	-	-	-	-	-
<b>Total Transavia</b>	<b>61</b>	<b>88</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>163</b>
Maintenance	294	171	14	35	514
Autres	3	10	(1)	-	12
<b>Total</b>	<b>1 579</b>	<b>731</b>	<b>1 074</b>	<b>1 526</b>	<b>4 910</b>

<sup>(1)</sup> 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

# Groupe Air France-KLM

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

- Période close au 30 juin 2022

<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	580	2 089	856	1 291	2 338	1 092	961	9 207
Transavia	56	757	-	50	-	-	-	863
<b>Total</b>	<b>636</b>	<b>2 846</b>	<b>856</b>	<b>1 341</b>	<b>2 338</b>	<b>1 092</b>	<b>961</b>	<b>10 070</b>

- Période close au 30 juin 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	300	551	384	772	800	480	612	3 899
Transavia	17	142	-	4	-	-	-	163
<b>Total</b>	<b>317</b>	<b>693</b>	<b>384</b>	<b>776</b>	<b>800</b>	<b>480</b>	<b>612</b>	<b>4 062</b>

## 7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Carburant avions	2 858	982
Affrètements aéronautiques	193	147
Redevances aéronautiques	784	460
Commissariat	319	126
Achat d'assistance en escale	722	402
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 118	792
Frais commerciaux et de distribution	384	131
Autres frais	702	552
<b>Total</b>	<b>7 080</b>	<b>3 592</b>
<i>Hors carburant</i>	<i>4 222</i>	<i>2 610</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 dollars US.

# Groupe Air France-KLM

## 8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>retraité<sup>(1)</sup></b>
Salaires et traitements	2 441	2 131
Autres charges sociales	447	404
Charges de retraite à cotisations définies	383	264
Charges de retraite à prestations définies	68	136
Coûts du personnel intérimaire	76	27
Charges d'intéressement et charges relatives aux paiements fondés sur des actions	-	(25)
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW)	(138)	(570)
Autres	66	39
<b>Total</b>	<b>3 343</b>	<b>2 406</b>

<sup>(1)</sup> Voir note 2 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<sup>er</sup> 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 30 juin 2022, l'impact de ces mesures s'élève à 116 millions d'euros (456 millions au 30 juin 2021).

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<sup>er</sup> janvier jusqu'au 31 mars 2022. En effet, en raison de la reprise d'activité, le gouvernement néerlandais a mis fin à ce programme au 31 mars 2022. Cette compensation sur 2022 s'élève à 138 millions d'euros (contre 570 millions pour la période du 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au 30 juin 2021).

### Nombre moyens d'équivalents temps plein de la période

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	2022	2021
Pilotes	8 112	8 223
Personnel navigant commercial	20 262	19 980
Personnel au sol	43 610	46 972
Personnel intérimaire	1 735	625
<b>Total*</b>	<b>73 719</b>	<b>75 800</b>

\*Hors effet de l'activité partielle

La baisse s'explique principalement par la finalisation des plans de restructuration mis en place au cours des exercices 2020 et 2021 (voir note 12. Autres produits et charges non courants des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2021).

# Groupe Air France-KLM

## 9. AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	91	96
Immobilisations aéronautiques	551	480
Autres immobilisations corporelles	89	91
Droits d'utilisation	580	524
	<b>1 311</b>	<b>1 191</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	(12)	12
Créances	(55)	13
Provisions	(128)	(159)
	<b>(195)</b>	<b>(134)</b>
<b>Total</b>	<b>1 116</b>	<b>1 057</b>

Les variations des provisions s'expliquent principalement par des reprises liées à des restitutions d'avions.

## 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Production capitalisée	500	290
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	1	(2)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	37	3
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(31)	(15)
Autres	(4)	4
<b>Total</b>	<b>503</b>	<b>280</b>

## 11. CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Cession-bail	38	(18)
Autres cessions aéronautiques	1	4
<b>Cessions de matériels aéronautiques</b>	<b>39</b>	<b>(14)</b>
Charges de restructuration	5	86
Dépréciations de flottes et autres actifs	(17)	(15)
Modification de plan de retraite	-	(938)
Résultat sur cession de filiales et participations	-	26
Autres cessions d'actifs	1	-
Autres	(4)	(12)
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(15)</b>	<b>(853)</b>

# Groupe Air France-KLM

- **Période close au 30 juin 2022**

## **Cession-bail**

L'impact des cessions-bails sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par un produit de 38 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 438 millions d'euros au 30 juin 2022.

## **Dépréciations de flottes**

Cette ligne comprend la différence entre le plan d'amortissements initial et les amortissements accélérés liée à la sortie anticipée des CRJ de la flotte de Hop! pour (8) millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévus pour 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation. Au 30 juin 2022, 9 CRJ sont encore dans la flotte du Groupe.

- **Période close au 30 juin 2021**

## **Cession-bail**

L'impact des cessions-bails sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par une charge de (18) millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 533 millions d'euros au 30 juin 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 faisant suite à un ajustement en fonction d'une liste nominative et des indemnités de départ.

## **Dépréciations de flottes**

Cette ligne comprend la différence entre le plan d'amortissements initial et les amortissements accélérés liée à la sortie anticipée des CRJ de la flotte de Hop! pour (13) millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévus pour 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation. Au 30 juin 2021, 20 CRJ étaient encore dans la flotte du Groupe.

## **Modifications de plan de retraites**

Suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol de KLM, 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.

## **Résultat sur cessions de filiales et participations**

Cette ligne correspond à la plus-value de cession de 15% des titres de la société Servair le 31 mai 2021.

# Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Produits des valeurs mobilières de placement	(11)	(9)
Autres produits financiers	11	12
<b>Produits financiers</b>	<b>-</b>	<b>3</b>
Intérêts sur passifs financiers	(150)	(177)
Intérêts sur dettes de loyers	(128)	(120)
Intérêts intercalaires capitalisés	14	13
Autres éléments non monétaires	(8)	(49)
Autres charges financières	(5)	(6)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(277)</b>	<b>(339)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(277)</b>	<b>(336)</b>
Résultat de change	(236)	(41)
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat	20	22
Dotations nettes aux provisions	(4)	(2)
Désactualisation des provisions	(66)	(56)
Autres	-	(8)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(286)</b>	<b>(85)</b>
<b>Total</b>	<b>(563)</b>	<b>(421)</b>

### *Produits financiers*

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

### *Résultat de change*

Au 30 juin 2022, le résultat de change inclut une perte de change latente de (267) millions d'euros composée principalement d'une perte de (281) millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués.

Au 30 juin 2021, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente de (97) millions d'euros composée d'une perte de (96) millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués.

### *Désactualisation*

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions long terme s'élève à 3,6% en 2022 contre 3,4% en 2021.

# Groupe Air France-KLM

## 13. IMPÔTS

### 13.1. Charge d'impôt

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>retraité<sup>(1)</sup></b>
<b>(Charge) / produit d'impôt courant et autres taxes</b>	<b>(4)</b>	<b>(2)</b>
Variation des différences temporaires	(12)	265
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	294	-
<b>(Charge) / produit d'impôt différé</b>	<b>282</b>	<b>265</b>
<b>Total</b>	<b>278</b>	<b>263</b>

<sup>(1)</sup> Voir note 2 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 est de 25,83% en 2022 (contre 28,41% en 2021). 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 2021 à 285 millions d'euros, les hypothèses sous-jacentes n'ayant pas évolué.

A ce titre, un montant de 155 millions d'euros d'impôts différés actifs au titre des pertes fiscales et des différences temporaires n'a pas été reconnu sur la période close au 30 juin 2022 (dont 126 millions par compte de résultat).

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt est de 25,8% en 2022 (contre 25% 2021). En vertu de la loi fiscale aux Pays-Bas, les déficits sont indéfiniment reportables depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

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 regard de la reprise d'activité et des perspectives à moyen et long termes, le groupe a reconnu un impôt différé actif pour pertes fiscales de 294 millions d'euros au 30 juin 2022. La position d'impôts différés pour pertes fiscales et intérêts financiers déductibles a donc été portée à 351 millions (contre 57 millions au 31 décembre 2021).

# Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>Eléments recyclables du résultat global</b>	<b>(48)</b>	<b>(91)</b>
Gains et pertes liés aux couvertures de trésorerie	(48)	(91)
<b>Eléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(21)</b>	<b>(170)</b>
Instruments de capitaux propres	1	-
Retraites	(22)	(170)
<b>Total</b>	<b>(69)</b>	<b>(261)</b>

## 13.3. Taux effectif d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>retraité <sup>(1)</sup></b>
Résultat avant impôt	(503)	(3 222)
Taux d'impôt applicable en France	25,83%	28,41%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	130	915
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(2)	(61)
Eléments non déductibles ou non imposables	(13)	(47)
Variation des actifs d'impôts différés reconnus/(non reconnus)	168	(526)
Impact de la CVAE	(2)	-
Autres	(3)	(18)
<b>Impôt</b>	<b>278</b>	<b>263</b>
Taux d'impôt réel	55,3%	8,2%

<sup>(1)</sup> Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

## 14. RÉSULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

### 14.1 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>	2022	2021
<b>Exercice clos au 30 juin</b>		<b>retraité <sup>(1)</sup></b>
Résultat net - propriétaires de la société mère	(228)	(2 972)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	(105)	(42)
<b>Résultat net de base - propriétaires de la société mère</b>	<b>(333)</b>	<b>(3 014)</b>

<sup>(1)</sup> Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

# Groupe Air France-KLM

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

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Exercice clos au 31 décembre</b>		<b>retraité <sup>(1)</sup></b>
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(333)	(3 014)
<b>Résultat net - propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)</b>	<b>(333)</b>	<b>(3 014)</b>

<sup>(1)</sup> Voir note 2 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

<b>Période du 1er janvier au 30 juin</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- d'actions ordinaires émises	802 404 926	514 712 247
- 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)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>801 196 921</b>	<b>513 504 242</b>
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>801 196 921</b>	<b>513 504 242</b>

Le 16 juin 2022, dans le cadre de la réalisation de l'augmentation de capital du groupe Air France-KLM, la parité d'exercice des valeurs mobilières donnant accès au capital du Groupe a été ajustée (voir note 21.1 OCEANE). La conversion potentielle des OCEANE représentant désormais 49 748 883 actions (contre 27 901 785 actions au 30 juin 2021), 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 s'explique par une augmentation de capital détaillée en note 19.1. Augmentation de capital. Un prorata a été appliqué pour tenir compte de la date de l'opération (16 juin 2022).

Au 30 juin 2022, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à (0,42) euros et le résultat net dilué par action ressort à (0,42) euros.

## 14.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 30 juin 2022.

## 14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

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

# Groupe Air France-KLM

## 15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2022			31 décembre 2021		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en pleine propriété	17 020	(9 305)	7 715	16 785	(9 068)	7 717
Actifs en cours de construction	1 283	-	1 283	1 243	-	1 243
Autres	2 551	(1 028)	1 523	2 547	(1 041)	1 506
<b>Immobilisations aéronautiques</b>	<b>20 854</b>	<b>(10 333)</b>	<b>10 521</b>	<b>20 574</b>	<b>(10 109)</b>	<b>10 466</b>
Terrains et constructions	2 755	(1 947)	808	2 739	(1 912)	827
Matériels et installations	1 075	(854)	221	1 059	(829)	230
Actifs en cours de construction	128	-	128	129	-	129
Autres	1 049	(848)	201	1 077	(861)	216
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	<b>5 007</b>	<b>(3 649)</b>	<b>1 358</b>	<b>5 004</b>	<b>(3 602)</b>	<b>1 402</b>
<b>Total</b>	<b>25 861</b>	<b>(13 982)</b>	<b>11 879</b>	<b>25 578</b>	<b>(13 711)</b>	<b>11 867</b>
Avion			2 718			2 476
Maintenance			2 081			1 898
Terrains et construction			592			608
Autres			48			166
<b>Total droits d'utilisation</b>			<b>5 439</b>			<b>5 148</b>

## 16. 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>	2022	2021
<b>Au 30 juin</b>		
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	1 326	871
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	51	50
Acquisition d'autres d'immobilisations incorporelles	106	133
Variation des dettes sur immobilisations	8	45
<b>Total</b>	<b>1 491</b>	<b>1 099</b>

# Groupe Air France-KLM

## 17. TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2022</b>	<b>Au 31 décembre 2021</b>
SICAV (actifs - instruments de dettes)	4 929	3 688
Dépôts (actifs - instruments de dettes) et comptes à termes	1 275	1 113
Caisses et banques	1 969	1 857
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>8 173</b>	<b>6 658</b>
Concours bancaires	(2)	(4)
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires</b>	<b>8 171</b>	<b>6 654</b>

## 18. PROVISION DE RETRAITE

Au 30 juin 2022, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	<b>30 juin 2022</b>	<b>31 décembre 2021</b>
Zone euro – durée 10 à 15 ans	3,08%	0,90%
UK – durée 20 ans et plus	3,69%	1,85%

Les taux d'inflation utilisés sont les suivants :

	<b>30 juin 2022</b>	<b>31 décembre 2021</b>
Zone euro – durée 10 à 15 ans	2,45%	2,15%
UK – durée 20 ans et plus	3,40%	3,55%

Le taux de durée dix à quinze ans concerne essentiellement les régimes situés en France.

Au 30 juin 2022, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de :

	<b>30 juin 2022</b>	<b>30 juin 2021</b>
Décomptabilisation actif de retraite personnel au sol KLM	-	671
Impact du changement de taux d'actualisation	671	119
Impact du changement du taux d'inflation	(63)	(137)
Ecart entre le rendement attendu et réel des actifs	(193)	40
<b>Total</b>	<b>415</b>	<b>693</b>

(Augmentation de l'obligation nette au titre des prestations définies) / Diminution de l'obligation nette au titre des prestations définies.

L'impact de la variation des taux d'actualisation sur les engagements a été calculé en utilisant les analyses de sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies. Celles-ci sont mentionnées dans la note 28.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2021.

Au 30 juin 2021, suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol KLM en régime à cotisations définies (cf. 4.2. Evénements significatifs intervenus au cours de la période des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2021), l'actif de retraite, basé sur les hypothèses actuarielles au 31 mai 2021 s'élevait à 875 millions d'euros (avant impôt) incluant une augmentation de 671 millions d'euros depuis le 31 décembre 2020, liée à la hausse des taux d'actualisation et à un rendement des fonds supérieur aux attentes. Il a été décomptabilisé en « autres produits et charges non courants » dans le compte de résultat consolidé.

# Groupe Air France-KLM

## 19. CAPITAUX PROPRES – PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE

### 19.1. Augmentation de capital et impact sur les primes d'émission

Suite à la réalisation de l'augmentation de capital le 16 juin 2022, le capital social de la Société a été porté à 2 570 536 136 euros divisé en 2 570 536 136 actions d'une valeur nominale de 1 euro chacune (voir 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Au 30 juin 2022, le montant des primes d'émission s'élève à 5 217 millions d'euros, en hausse de 268 millions d'euros suite à cette opération.

### 19.2. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2022, le capital social est ainsi composé de 2 570 536 136 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 d'actions détenues au nominatif depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

Le capital et les droits de vote se répartissent comme suit :

<i>En pourcentage (%)</i>	<b>30 juin 2022</b>		<b>31 décembre 2021</b>	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	28,6	28,5	28,6	28,2
Etat néerlandais	9,3	10,7	9,3	13,8
CMA CGM	9,0	8,3	-	-
China Eastern Airlines	4,7	5,6	9,6	11,4
Delta Airlines	2,9	4,0	5,8	8,7
Salariés et anciens salariés	1,2	1,6	2,5	3,6
Actions détenues par le groupe	-	0,1	0,2	0,3
Public	44,3	41,2	44,0	34,0
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

### 19.3. Titres subordonnés à durée indéterminée

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. Evènements significatifs intervenus au cours de la période des notes aux états financiers consolidés du 31 décembre 2021).

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

Le 20 avril 2022, le Groupe a procédé au paiement du coupon couru sur les titres subordonnés à durée indéterminée détenus par l'Etat français, pour un montant total de 218 millions d'euros (voir note 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période), dont 151 millions d'euros au titre du coupon couru au 31 décembre 2021 et 67 millions d'euros au titre du coupon couru à la date du paiement.

Le 16 juin 2022, suite à la réalisation de l'augmentation de capital du Groupe Air France KLM, il a été procédé au remboursement partiel des titres subordonnés à durée indéterminée détenus par l'Etat français, pour un montant global de 1 649 millions d'euros, dont 1 631 millions d'euros de nominal et 18 millions d'euros de coupons courus (voir note 3.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Le montant du coupon couru sur les titres subordonnés au 30 juin 2022 s'élève à 20 millions d'euros.

# Groupe Air France-KLM

## 19.4. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2022</b>	<b>31 décembre 2021</b>
Réserve légale	70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies <sup>(1)</sup>	(507)	(899)
Réserves sur instruments dérivés <sup>(1)</sup>	327	199
Réserves sur instruments de capitaux propres <sup>(1)</sup>	(56)	(54)
Autres réserves	(11 955)	(8 566)
Résultat net – Propriétaires de la société mère	(228)	(3 292)
<b>Total</b>	<b>(12 349)</b>	<b>(12 542)</b>

(1) Net de l'impact des impôts différés.

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2022</b>			<b>31 décembre 2021</b>		
	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>
Passifs de restitution sur avions loués	3 637	451	4 088	3 433	376	3 809
Maintenance sur avions loués	133	30	163	128	24	152
Restructuration	-	286	286	-	416	416
Litiges	402	18	420	405	19	424
Autres	100	53	153	89	50	139
<b>Total</b>	<b>4 272</b>	<b>838</b>	<b>5 110</b>	<b>4 055</b>	<b>885</b>	<b>4 940</b>

### 20.1. Passifs de restitution pour avions loués et autres provisions

#### 20.1.1. 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 12. Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers). 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 30 juin 2022 (comme au 31 décembre 2021).

#### 20.1.2. Provisions pour restructuration

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

#### 20.1.3. 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.

# Groupe Air France-KLM

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.

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

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

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

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de Groupe Air France-KLM est de 339 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit de 15,4 millions d'euros par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017. Les audiences devant le Tribunal ont eu lieu en juin et juillet 2019.

La décision du Tribunal en mars 2022 a confirmé les amendes infligées aux sociétés du groupe Air France-KLM. Les sociétés du Groupe ont fait appel en juin 2022 devant la Cour de justice de l'Union Européenne, la décision étant attendue dans 16 à 24 mois. 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 30 juin 2022, s'élève à 354 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

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

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

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

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

En 2021, KLM a décidé d'enregistrer une provision légale de 22 millions d'euros, inchangée sur 2022.

## 20.1.6. Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrats déficitaires, des provisions pour la quote-part des émissions de CO<sub>2</sub> non couvertes par l'allocation de quotas gratuits et des provisions pour démantèlement de bâtiments.

# Groupe Air France-KLM

## 20.2. 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.

### 20.2.1. 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.

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

#### Canada

Une action civile collective (« class action ») a été réinitiiée en 2013 par des plaignants dans le ressort de l'Ontario à l'encontre de sept transporteurs aériens incluant Air France et KLM. Les plaignants allèguent l'existence d'une entente dans le secteur du passage sur les routes transatlantiques en provenance et en direction du Canada et sollicitent l'attribution de dommages et intérêts. Air France et KLM contestent toute participation à une telle entente. Après que les tribunaux ont rejeté cette affaire aux États-Unis, les plaignants n'ont pris aucune mesure pour faire avancer l'affaire ici depuis 2013. Sur la base de l'avis d'un conseil externe, il a été considéré que ce dossier était désormais clos.

### 20.2.3. 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.

Le Ministère public et la plupart des parties civiles (dont des associations et syndicats pilotes) ont fait appel de cette décision. La Cour d'Appel de Paris s'est prononcée le 12 mai 2021 en renvoyant Airbus et Air France devant le Tribunal Correctionnel. 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.

Air France et KLM ont réglé l'affaire avec le DoJ en juillet 2022 pour un montant total de 3,9 millions de dollars soit 3,6 millions d'euros.

## Groupe Air France-KLM

Hormis les points indiqués aux notes 20.1. et 20.2., 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.

### 21. PASSIFS FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2022</b>				<b>Au 31 décembre 2021</b>		
	<b>Notes</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens		141	-	<b>141</b>	153	-	<b>153</b>
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses		377	-	<b>377</b>	363	-	<b>363</b>
OCEANE	<b>21.1</b>	481	-	<b>481</b>	476	-	<b>476</b>
Emprunts obligataires	<b>21.2</b>	1 690	361	<b>2 051</b>	1 678	361	<b>2 039</b>
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse		3 113	449	<b>3 562</b>	2 901	404	<b>3 305</b>
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	<b>21.3</b>	3 619	-	<b>3 619</b>	4 310	-	<b>4 310</b>
Prêts d'Etats	<b>21.3</b>	-	-	-	278	-	<b>278</b>
Autres emprunts	<b>21.4</b>	1 146	164	<b>1 310</b>	1 114	340	<b>1 454</b>
Intérêts courus non échus		1	105	<b>106</b>	1	110	<b>111</b>
<b>Total - Passifs financiers</b>		<b>10 568</b>	<b>1 079</b>	<b>11 647</b>	<b>11 274</b>	<b>1 215</b>	<b>12 489</b>

# Groupe Air France-KLM

## Variation du passif financier

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2021	Emission de nouveaux emprunts	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	30 juin 2022
Emprunts subordonnés à durée indéterminée en yens et en francs suisses	516	-	-	-	1	1	<b>518</b>
OCEANE	476	-	5	-	-	-	<b>481</b>
Emprunts obligataires	2 039	-	-	-	12	-	<b>2 051</b>
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 305	476	10	(228)	(1)	1	<b>3 563</b>
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	4 310	-	(27)	(665)	-	1	<b>3 619</b>
Prêts d'Etats	278	-	-	(277)	-	(1)	-
Autres emprunts	1 454	76	17	(245)	8	(1)	<b>1 309</b>
Intérêts courus non échus	111	-	231	-	-	(236)	<b>106</b>
<b>Total</b>	<b>12 489</b>	<b>552</b>	<b>236</b>	<b>(1 415)</b>	<b>20</b>	<b>(235)</b>	<b>11 647</b>

## 21.1 OCEANE

Le 20 mars 2019, Air France-KLM a émis 27 901 785 obligations convertibles et / ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 25 mars 2026 pour un montant nominal de 500 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 17,92 euros avec coupon annuel de 0,125%.

Suite à l'augmentation de capital du groupe Air France-KLM réalisée le 16 juin 2022, afin que les droits des porteurs d'OCEANE soient maintenus conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables et aux modalités des OCEANE, le ratio de conversion/d'échange a été ajusté à compter du 16 juin 2022 passant d'une parité de 1 action Air France-KLM par OCEANE à une parité de 1,783 action Air France-KLM par OCEANE (voir note 3.2. Evénements significatifs intervenus au cours de la période). Cette opération n'a pas eu d'impact sur la valeur inscrite en passif financier.

A 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 30 juin 2022, le montant inscrit en dette s'élève à 481 millions d'euros.

## 21.2 Emprunts obligataires

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

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

# Groupe Air France-KLM

## 21.3 Aides financières des Etats français et néerlandais

Au 30 juin 2022, KLM a remboursé la totalité des montants tirés de la ligne de crédit et du prêt garanti de l'aide financière apportée par l'Etat néerlandais en 2020 (cf. note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais des notes annexes aux états financiers au 31 décembre 2021) pour un montant total de 942 millions d'euros.

## 21.4 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2022</b>	<b>Au 31 décembre 2021</b>
VCRP et emprunts hypothécaires	836	1 038
Autres emprunts	474	416
<b>Total</b>	<b>1 310</b>	<b>1 454</b>

## 21.5 Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2022</b>	<b>Au 31 décembre 2021</b>
Echéances à		
fin année N (6 mois)	768	-
N+1	1 514	1 215
N+2	2 785	1 401
N+3	2 815	2 767
N+4	1 159	3 470
Au delà de 4 ans	2 606	3 636
<b>Total</b>	<b>11 647</b>	<b>12 489</b>

Au 30 juin 2022, les emprunts subordonnés à durée indéterminée en francs suisses et en yens japonais sont inclus dans la ligne « au-delà de 4 ans ».

Les emprunts obligataires émis en 2016, 2020 et 2021 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 21.2 Emprunts obligataires).

## 21.6 Lignes de crédit

Au 30 juin 2022, ayant remboursé 277 millions d'euros de la ligne de crédit faisant partie de l'aide apportée par l'Etat néerlandais (voir note 21.2 Aides financières apportées par les Etats français et néerlandais), KLM conserve une ligne de crédit de 2,4 milliards d'euros (723 millions d'euros de prêt direct et 1 735 millions d'euros des banques) à sa disposition.

Aucune nouvelle ligne de crédit n'a été souscrite sur le premier semestre 2022.

# Groupe Air France-KLM

## 22. DETTES DE LOYER

Les dettes de loyer se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2022</b>			<b>Au 31 décembre 2021</b>		
	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>
Dettes de loyers - avions	2 608	699	<b>3 307</b>	2 166	653	<b>2 819</b>
Dettes de loyers - rechanges aéronautiques	71	28	<b>99</b>	72	38	<b>110</b>
Dettes de loyers - immobilier	620	106	<b>726</b>	634	107	<b>741</b>
Dettes de loyers - autres	36	2	<b>38</b>	52	10	<b>62</b>
Intérêts courus non échus	-	16	<b>16</b>	-	17	<b>17</b>
<b>Total - Dettes de loyers</b>	<b>3 335</b>	<b>851</b>	<b>4 186</b>	<b>2 924</b>	<b>825</b>	<b>3 749</b>

## 23. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2022</b>	<b>31 décembre 2021</b>
Passifs financiers courants et non courants	11 647	12 489
Dettes de loyers courantes et non courantes	4 186	3 749
Intérêts courus non échus	(122)	(128)
Dépôts relatifs aux passifs financiers	(96)	(99)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	(96)	(85)
Impact des dérivés devise / dettes	(60)	(14)
<b>Passifs financiers (I)</b>	<b>15 459</b>	<b>15 912</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie	8 173	6 658
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois <sup>(1)</sup>	85	189
Liquidités nanties <sup>(1)</sup>	424	324
Obligations Triple A <sup>(1)</sup>	743	529
Concours bancaires courant	(2)	(4)
<b>Liquidités nettes (II)</b>	<b>9 423</b>	<b>7 696</b>
<b>Dettes nettes (I-II)</b>	<b>6 036</b>	<b>8 216</b>

(1) Inclus en "autres actifs financiers"

# Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2022 6 mois</b>	<b>31 décembre 2021 12 mois</b>
<b>Dettes nette à l'ouverture</b>	<b>8 216</b>	<b>11 049</b>
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies	(2 605)	(231)
Augmentation de capital	(1 551)	(1 024)
Coupons sur titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres	229	-
Titres subordonnés reclassés depuis les passifs financiers	-	(2 997)
Remboursement des titres subordonnés	993	-
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	-	(75)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-	2
Dettes de loyers (nouveau/modification de contrat)	637	1 150
Effet du change latent sur la dette avion enregistrée en résultat global	186	159
Effet des dérivés sur la dette nette	(36)	(22)
Effet du taux d'intérêt effectif sur prêts d'Etats	(5)	126
Variation de la conversion	(19)	42
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE	5	11
Autres variations non monétaires de la dette nette	(14)	26
<b>Dettes nette à la clôture</b>	<b>6 036</b>	<b>8 216</b>

## 24. AUTRES PASSIFS

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 juin 2022</b>		<b>Au 31 décembre 2021</b>	
	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
Dettes fiscales (y compris impôt société)	1 224	948	794	1 060
Dettes sociales	1 043	1 365	960	1 355
Dettes sur immobilisations	63	-	70	-
Produits constatés d'avance	806	42	873	43
Avances et acomptes reçues	393	-	390	-
Dettes diverses	367	110	282	97
<b>Total</b>	<b>3 896</b>	<b>2 465</b>	<b>3 369</b>	<b>2 555</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## 25. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

Les échéances des engagements de commandes fermes en vue d'achat de matériels aéronautiques s'analysent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2022</b>	<b>31 décembre 2021</b>
2 <sup>nd</sup> semestre année N (6 mois)	1 197	-
Année N+1	1 755	1 653
Année N+2	1 804	1 253
Année N+3	1 686	1 165
Année N+4	1 177	822
Au-delà de l'année N+4	2 402	212
<b>Total</b>	<b>10 021</b>	<b>5 105</b>

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

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 30 juin 2022 augmente de 95 unités par rapport au 31 décembre 2021 et s'élève à 182 appareils. Cette évolution s'explique par la livraison de 9 appareils et par la commande de 104 appareils.

Le Groupe a en effet annoncé la commande ferme de 100 appareils Airbus de la famille A320Neo destinés à ses filiales KLM et Transavia (voir note 3.2 Événements intervenus au cours de la période) et de 4 appareils Airbus A350F Cargo destinés à Air France.

### **Flotte long-courrier (passage)**

Le groupe a réceptionné cinq Airbus A350-900.

### **Flotte moyen-courrier**

Le groupe a réceptionné quatre Airbus A220-300.

Les engagements portent sur les types d'appareils suivants :

# Groupe Air France-KLM

Type avion	Année de livraison	2 <sup>ème</sup> semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
<b>Flotte long courrier – passage</b>								
A350	au 30 juin 2022	2	7	6	5	-	-	20
	au 31 décembre 2021	-	7	5	6	5	2	25
B787	au 30 juin 2022	4	2	2	-	-	-	8
	au 31 décembre 2021	-	4	2	2	-	-	8
<b>Flotte long courrier – cargo</b>								
A350F	au 30 juin 2022	-	-	-	-	-	4	4
	au 31 décembre 2021	-	-	-	-	-	-	-
<b>Flotte moyen courrier</b>								
A320neo	au 30 juin 2022	-	-	-	7	15	37	59
	au 31 décembre 2021	-	-	-	-	-	-	-
A321neo	au 30 juin 2022	-	-	9	7	13	12	41
	au 31 décembre 2021	-	-	-	-	-	-	-
A220	au 30 juin 2022	11	15	12	12	-	-	50
	au 31 décembre 2021	-	15	15	12	12	-	54
<b>Total</b>	<b>au 30 juin 2022</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>53</b>	<b>182</b>
	<b>au 31 décembre 2021</b>	<b>-</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>87</b>

## 26. PARTIES LIÉES

Les principales variations significatives sur les parties liées sur le premier semestre 2022 sont les suivantes :

### CMA-CGM

La société CMA-CGM, suite à son entrée au capital du Groupe Air France KLM lors de la réalisation de l'augmentation de capital du Groupe en date du 16 juin 2022, a désigné M. Rodolphe Saadé comme représentant au Conseil d'administration du Groupe. Le mandat d'administrateur de M. Rodolphe Saadé a pris effet le 15 juillet 2022, suite à l'obtention des autorisations des autorités compétentes. Les flux d'affaires existants au 30 juin 2022 entre le Groupe Air France KLM et CMA-CGM sont réalisés à des conditions normales et courantes, et leurs montants ne sont pas significatifs.

### Etat français et néerlandais

Le paiement des coupons et le remboursement partiel des titres subordonnés souscrits par l'Etat français a eu pour conséquence de diminuer le montant présenté en note 42.2 des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2021 sur la ligne « Titres subordonnés à durée indéterminée » d'un montant global de 1 762 millions d'euros.

Par ailleurs, le 30 juin 2022, KLM a remboursé la totalité du prêt de l'Etat néerlandais réduisant le montant présenté en note 42.2 des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2021 en autres passifs financiers non courants à 0.