



### **Air France-KLM**

Société anonyme au capital de 642 634 034 euros  
2, rue Robert Esnault-Pelterie - 75007 Paris, France  
RCS : 552 043 002 Paris

## **AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2021**



Le présent amendement au Document d'enregistrement universel 2021 a été déposé le 23 mai 2022 auprès de l'Autorité des marchés financiers (AMF) en sa qualité d'autorité compétente au titre du règlement (UE) 2017/1129, sans approbation préalable, conformément à l'article 9 dudit règlement.

Le Document d'enregistrement universel peut être utilisé aux fins d'une offre au public de titres financiers ou de l'admission de titres financiers à la négociation sur un marché réglementé, s'il est complété par une note d'opération et, le cas échéant, un résumé et tous les amendements apportés au Document d'enregistrement universel. L'ensemble alors formé est approuvé par l'AMF conformément au règlement (UE) 2017/1129.

Le présent amendement (l'« **Amendement** ») complète et doit être lu conjointement avec le Document d'enregistrement universel 2021 déposé auprès de l'AMF le 4 avril 2022 sous le numéro D.22-0236 (le « **Document d'enregistrement universel 2021** »).

Une table de correspondance est fournie dans le présent Amendement afin de permettre de retrouver facilement les informations incorporées par référence et celles mises à jour ou modifiées.

Dans l'Amendement, « Air France-KLM » et la « Société » désignent la société Air France-KLM S.A., et le « Groupe » désigne la Société et l'ensemble de ses filiales consolidées.

Le Document d'enregistrement universel 2021 et l'Amendement y afférent sont disponibles sur le site internet d'Air France-KLM (<https://www.airfranceklm.com/>) sous la rubrique « Finances – Publications » ainsi que sur le site internet de l'AMF ([www.amf-france.org](http://www.amf-france.org)).

## Table des matières

	<b>page</b>
1. <b>EVENEMENTS RECENTS.....</b>	<b>1</b>
2. <b>MODIFICATIONS APORTEES AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2021 .....</b>	<b>13</b>
3. <b>INFORMATIONS FINANCIERES DE LA SOCIETE AU 31 MARS 2022 PUBLIEES LE 5 MAI 2022 .....</b>	<b>17</b>
4. <b>FLOTTE ET TRAFFIC AU PREMIER TRIMESTRE 2022 .....</b>	<b>20</b>
5. <b>CONSEIL D'ADMINISTRATION .....</b>	<b>24</b>
6. <b>ASSEMBLEE GENERALE DU 24 MAI 2022 .....</b>	<b>25</b>
7. <b>ATTESTATION DU RESPONSABLE DE L'AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2021 .....</b>	<b>27</b>
8. <b>TABLE DE CONCORDANCE.....</b>	<b>28</b>
9. <b>ANNEXES.....</b>	<b>31</b>

## 1. EVENEMENTS RECENTS

Les informations ci-dessous proviennent des communiqués de presse publiés après la publication du Document d'enregistrement universel 2021.

### 1.1 **4 avril 2022 : Air France-KLM entre en négociations exclusives avec CFM International pour la motorisation de sa future flotte d'appareils de la famille Airbus A320neo**

Air France-KLM a annoncé qu'après un examen approfondi des offres disponibles, le Conseil d'administration du Groupe a choisi d'entrer en négociations exclusives avec CFM International pour l'achat de moteurs LEAP-1A pour équiper sa future flotte d'Airbus A320neo et A321neo.

Cette décision fait suite à la commande, annoncée en décembre dernier, de 100 appareils de la famille Airbus A320neo - avec des droits d'acquisition pour 60 appareils supplémentaires, afin de renouveler les flottes de KLM et Transavia Pays-Bas, et de renouveler et de faire croître celle de Transavia France.

Fabriqué par CFM International - une joint-venture à 50% entre GE Aviation et Safran Aircraft Engines - le moteur LEAP-1A est un moteur de dernière génération, qui contribue à la performance globale et à l'efficacité des avions de la famille Airbus A320neo.

CFM International fournit déjà au Groupe des moteurs pour ses flottes de Boeing 737 NG (CFM56-7B) et d'Airbus A320neo (CFM56-5B).

### 1.2 **12 avril 2022 : Air France-KLM commande 4 Airbus A350F Cargo – avec des droits d'acquisition pour 4 appareils supplémentaires, pour Air France**

Air France-KLM a annoncé sa décision de convertir en commande ferme la Lettre d'Intention signée en décembre 2021 et portant sur l'acquisition de 4 Airbus A350F Cargo – avec des droits d'acquisition pour 4 appareils supplémentaires.

Ces appareils seront exploités par Air France et basés à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le hub mondial de la compagnie, doté d'une gare cargo de 14 000 m<sup>2</sup> aux derniers standards de l'industrie.

Dans le contexte d'une croissance soutenue et durable de la demande pour le transport de fret par avion, le Groupe Air France-KLM continue de renforcer son réseau mondial construit autour des hubs puissants de Paris-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol. Ces nouveaux appareils feront croître la capacité cargo d'Air France, aujourd'hui constituée de 2 Boeing 777F Cargo et venant s'ajouter aux capacités en soute des quelques 100 appareils long-courrier de la compagnie assurant le transport de passagers.

L'Airbus A350F Cargo combine les plus hauts standards en matière de technologie et d'efficacité. Comparé aux avions de génération précédente, il offre un volume supérieur de 11% tout en permettant une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> de 15%, grâce notamment à son poids réduit et à l'efficacité des moteurs Rolls Royce dont il est équipé. Cet appareil est donc appelé à jouer un rôle clé pour faire d'Air France-KLM un leader du transport de fret aérien responsable.

Air France-KLM sera l'un des opérateurs de lancement de l'A350F Cargo.

Cette commande est assortie de droits de conversion, permettant de commander en lieu et place des A350F Cargo des Airbus A350 en configuration passagers. L'Airbus A350 est le nouveau fer de lance de la flotte long-courrier d'Air France. La compagnie exploite actuellement 15 des 38 appareils de ce type qu'elle a commandés.

Au 31 décembre 2021, Air France-KLM exploitait une flotte de 505 appareils vers plus de 300 destinations dans le monde.

**1.3 5 mai 2022 : Premier trimestre 2022 : EBITDA positif à 221 millions d'euros, supérieur aux prévisions. Un cash-flow libre d'exploitation ajusté nettement positif à 630 millions d'euros grâce à des ventes de billets particulièrement dynamiques en mars**

**Premier trimestre :**

- EBITDA positif à 221 millions d'euros
- Un résultat net de -552 millions d'euros, soit une amélioration de 930 millions d'euros par rapport au même trimestre de l'année précédente, soutenu par une forte hausse des recettes à 4 445 millions d'euros, soit 2 284 millions d'euros de plus que l'année précédente.
- Cash-flow libre d'exploitation ajusté positif à 630 millions d'euros grâce à des ventes de billets dynamiques. Le cash-flow libre d'exploitation ajusté s'est amélioré de 1 974 millions d'euros par rapport au premier trimestre de 2021.
- Dette nette de 7,7 milliards d'euros en baisse de 0,6 milliards d'euros par rapport aux niveaux de fin 2021 grâce au cash-flow libre d'exploitation ajusté positif.

**Perspectives :**

**Contexte**

Le variant Omicron a eu un impact négatif sur le début du premier trimestre, affectant principalement les vols court et moyen courriers, tandis que le déclenchement de la guerre en Ukraine a entraîné une hausse des prix du carburant et un ralentissement des réservations sur une très courte période.

La reprise s'est accélérée en mars avec des réservations très dynamiques pour la saison estivale.

**Capacité**

Dans ce contexte de reprise, le Groupe prévoit une capacité en sièges-kilomètres offerts pour l'activité passagers du réseau Air France-KLM à un indice de l'ordre de :

- 80 % à 85 % au deuxième trimestre de 2022
- 85 % à 90 % au troisième trimestre de 2022

Ces indices sont à comparer à la même période en 2019.

La capacité en sièges-kilomètres offerts pour Transavia est attendue à un indice supérieur à 100 pour les deuxième et troisième trimestres 2022 par rapport à 2019.

**Yield**

Un environnement favorable au yield est attendu pour le reste de l'année 2022 avec une forte demande estivale entraînant des niveaux de yield supérieurs à 2019.

**Résultat d'exploitation attendu**

- A l'équilibre au deuxième trimestre 2022
- Nettement positif au troisième trimestre 2022

**Liquidités**

Au 31 mars 2022, le Groupe dispose d'un niveau de liquidités et de lignes de crédit suffisant, à 10,8 milliards d'euros.

Les investissements nets pour l'année 2022 sont estimés à environ 2,5 milliards d'euros, dont 80 % liés à la flotte et 20 % à l'informatique et aux activités au sol.

**Air France-KLM a progressé sur les mesures de renforcement des fonds propres**

Grâce à la bonne performance de KLM, sa RCF d'avril 2020 garantie par l'État a été partiellement remboursée le 3 mai 2022 à hauteur de 311 millions d'euros. En outre, KLM prévoit de renforcer son

bilan grâce à des résultats positifs. D'autres mesures de fonds propres sont envisagées au cours de l'année à venir.

Des progrès ont été réalisés pour refinancer jusqu'à 500 millions d'euros d'actifs d'Air France, principalement par le biais d'instruments de quasi-fonds propres pour rembourser une partie des aides d'État accordées par l'État français depuis la crise Covid-19. Air France est actuellement engagée dans des discussions avancées avec différents partenaires.

Le Groupe travaille sur des mesures de renforcement du capital telles qu'une augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription pour les actionnaires, ainsi que l'émission d'instruments de quasi-fonds propres tels que des obligations perpétuelles simples et convertibles, afin de restaurer davantage les fonds propres et d'accélérer le remboursement des aides d'État.

Au total, ces mesures, y compris le refinancement des actifs d'Air France, pourraient représenter jusqu'à 4,0 milliards d'euros. Le calendrier et le dimensionnement de chaque transaction dépendront des conditions du marché et restent soumis à certaines autorisations légales et réglementaires.

### Groupe Air France-KLM : les résultats du T1 sont prometteurs et augurent un bel été

Groupe Air France-KLM	Premier trimestre		
	2022	Variation vs 2021	Variation constant currency
Passagers (milliers)	14 577	+201,4%	
Capacité (SKO m)	58 064	+67,8%	
Trafic (PKT m)	43 134	+207,8%	
Recette unitaire Passage au SKO (cts €)	5,39	+86,2%	+83,2%
Recette unitaire Groupe au SKO (cts €)	6,76	+33,7%	+31,1%
Coût unitaire Groupe au SKO à carburant constant (cts €)	7,36	-13,1%	-18,9%
Chiffre d'affaires total (m€)	4 445	+105,7%	+104,4%
EBITDA (m€)	221	849	864
Résultat d'exploitation (m€)	-350	830	844
Marge d'exploitation(%)	-7,9%	+46,7 pt	+47,0 pt
Résultat net, part du Groupe (m€)	-552	+930	
Cash-flow libre d'exploitation ajusté (m€)	630	+1 974	
Dette nette en fin de la période (millions d'euros) <sup>1</sup>	7 655	-561	

Au premier trimestre 2022, le Groupe Air France-KLM a enregistré un EBITDA positif de 221 millions d'euros, en hausse de 864 millions d'euros à taux de change constant par rapport à l'année dernière, grâce à l'augmentation des capacités et à la réduction des coûts unitaires. En parallèle, la hausse du coefficient d'occupation et du yield a généré une augmentation de la recette unitaire.

Le résultat net s'est élevé à -552 millions d'euros au premier trimestre 2022, soit une augmentation de 930 millions d'euros par rapport à l'année dernière.

**Grâce aux programmes de transformation, le coût unitaire diminue alors que la capacité du Groupe est inférieure de 23 % à celle de 2019.**

Malgré une capacité inférieure de 23% à celle de 2019, le coût unitaire a baissé de 0,1 % à prix du carburant et à taux de change constants par rapport au premier trimestre 2019 grâce aux programmes de transformation qui continuent.

Par rapport à décembre 2019, le nombre d'équivalents temps plein (ETP) d'Air France hors Transavia a diminué de 16% et celui de KLM de 14%. Au premier trimestre, Air France hors Transavia a réduit ses

<sup>1</sup> Variation par rapport au 31 décembre 2021

effectifs de 400 ETP et 300 autres ETP quitteront l'entreprise cette année. La réduction totale des ETP pour Air France hors Transavia France, sera alors de 17% par rapport à décembre 2019.

Au premier trimestre, les coûts de personnel ont diminué de 23% par rapport au même trimestre en 2019 grâce à la réduction des ETP et au soutien du gouvernement sur les salaires. Corrigé de l'aide gouvernementale sur les salaires, les coûts de personnel ont diminué de 12 %.

## **Revue d'activités**

### **Réseau : Amélioration significative du résultat d'exploitation**

Réseaux	Premier trimestre		
	2022	Variation vs 2021	Variation change constant
Chiffre d'affaires total (m€)	3 894	+109,6%	+105,9%
Chiffre d'affaires Réseaux régulier (m€)	3 675	+114,6%	+110,3%
Résultat d'exploitation (m€)	-309	+751	+760

Le chiffre d'affaires du premier trimestre 2022 a augmenté de 105,9 % à taux de change constant pour atteindre 3 894 millions d'euros. Le résultat d'exploitation est négatif et s'élève à -309 millions d'euros, soit une augmentation de 760 millions d'euros à taux de change constant par rapport à l'année dernière.

### **Réseau passage : Augmentation des recettes unitaires soutenue par le coefficient d'occupation et le yield**

Réseaux passage	Premier trimestre		
	2022	Variation vs 2021	Variation change constant
Passagers (en milliers)	11 942	+167,3%	
Capacité (millions de SKO)	52 570	+56,5%	
Trafic (millions de PKT)	38 866	+189,3%	
Coefficient occupation	73,9%	+33,9 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	2 983	+192,8%	+189,7%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	2 879	+198,5%	+193,6%
Recette unitaire au SKO (cts €)	5,48	+90,7%	+87,6%

Au premier trimestre 2022, la capacité en sièges-kilomètres offerts (SKO) était supérieure de 56,5 % à celle de l'année dernière. A 75 % du niveau du premier trimestre 2019, elle se situait au milieu de la fourchette des prévisions du Groupe fournie lors de la présentation des résultats du quatrième trimestre 2021.

Le début du premier trimestre a été affecté par la propagation du variant Omicron et les restrictions supplémentaires sur les voyages, les liaisons court et moyen-courriers étant les plus touchées. La réouverture des frontières et la suppression progressive des contraintes de voyage ont permis au Groupe d'afficher de bons résultats en mars.

En réponse à la hausse du prix du carburant et d'autres coûts externes, le Groupe a procédé à différentes augmentations tarifaires au cours du premier trimestre sur tous ses vols long-courriers. Le montant de la hausse varie selon la destination et la classe de voyage, et s'applique aux vols opérés par Air France et KLM. Le yield du premier trimestre 2022 est supérieur à celui de 2019 grâce à une forte demande et à la mise en œuvre rapide d'ajustements tarifaires.

Le résultat du premier trimestre est dû à une forte performance dans les zones Caraïbes et océan Indien, Afrique et Amérique du Sud :

- Atlantique Nord : La plupart des restrictions de voyage ont été levées courant février/mars avec une forte augmentation de la capacité depuis mi-janvier.
- L'Amérique du Sud a connu des tendances très positives au cours du premier trimestre, ce qui s'est traduit par une augmentation des capacités, des coefficients de remplissage de 85 % et un yield supérieur à 2019.
- Les routes asiatiques ont continué d'afficher de performances contrastées en fonction des régions. La Chine et le Japon sont plutôt restés fermés au cours du premier trimestre tandis que l'Asie du Sud-Est et l'Inde ont affiché des résultats positifs, sans pour autant parvenir à limiter l'impact négatif de la Chine et du Japon sur le réseau.
- Caraïbes et Océan Indien : La tendance positive s'est poursuivie au premier trimestre, avec un environnement tarifaire très favorable et un fort trafic.
- L'Afrique : le début de l'année a été compliqué avec le variant Omicron. L'Afrique du Sud s'est rapidement redressée et le Groupe a observé une bonne performance sur l'Afrique de l'Ouest, Centrale et de l'Est.
- La région du Moyen-Orient est restée forte.
- Moyen-courrier : La propagation d'Omicron a conduit à une forte réduction de capacité en début d'année. Le yield est au niveau de 2019, aidé par les contraintes de capacité. Le trafic corporate a progressivement augmenté au cours du trimestre.
- Court-courrier : Le trafic et le yield ont été affectés par certaines restrictions et un manque de trafic corporate au début de l'année. Le mois de mars a vu une bonne amélioration du trafic corporate.

Au cours du premier trimestre, trois Airbus A350-900, deux Airbus A220-300 et un Embraer 190 ont rejoint la flotte d'Air France. Dans le même temps la compagnie a progressivement sorti de sa flotte un Boeing B777-200, un Airbus A320, trois Airbus A319, deux Airbus A318 et deux Embraer 145. KLM a intégré deux Embraer 195 E2 et a retiré un Embraer 190 de sa flotte. Le Groupe continuera d'intégrer des appareils de nouvelle génération dans sa flotte afin d'améliorer ses performances économiques et environnementales.

#### **Cargo : l'augmentation des recettes du cargo a été entraînée par l'augmentation du yield**

Cargo	Premier trimestre		
	2022	Variation vs 2021	Variation change constant
Tonnage (en milliers)	236	-11,9%	
Capacité (millions de TKO)	2 974	+10,7%	
Trafic (millions de TKT)	1 766	-14,9%	
Coefficient d'occupation	59,4%	-17,8 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	910	+8,5%	+5,8%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	796	+6,4%	+3,9%
Recette unitaire par TKO (cts €)	26,78	-3,8%	-6,1%

Comparée à celle du premier trimestre 2021, la capacité en tonnes-kilomètres disponibles a augmenté de 10,7%, en raison principalement de l'augmentation de la capacité en soute, tandis que le trafic a diminué de 14,9%, entraînant une baisse du coefficient d'occupation de 17,8 points. Cette baisse du coefficient d'occupation, partiellement compensée par l'augmentation du yield, a entraîné une baisse de la recette unitaire par tonne-kilomètre disponible de 6,1% à taux de change constant.

La capacité de fret au premier trimestre est encore inférieure de 14% à celle du premier trimestre 2019 alors que la demande reste élevée, ce qui se traduit par des recettes totales supérieures de 66 % à celles

du premier trimestre 2019. Cette hausse des revenus est entièrement due à un yield plus élevé grâce à l'accent mis sur les livraisons pharmaceutiques et express, tandis que le coefficient de remplissage a retrouvé les niveaux de 2019. Le yield en Asie du Nord a augmenté de manière significative en raison de la fermeture de l'espace aérien russe.

Le Groupe a commandé quatre Airbus 350 full freighter pour renforcer sa présence sur le marché du fret et a signé un contrat avec DHL portant sur la fourniture de carburant d'aviation durable.

**Transavia : Capacité avoisinant les niveaux d'avant crise avec un coefficient d'occupation proche de 80%**

Transavia	Premier trimestre	
	2022	Variation vs 2021
Passagers (en milliers)	2 581	+633,2%
Capacité (millions de SKO)	5 494	+443,1%
Trafic (millions de PKT)	4 268	+632,6%
Coefficient d'occupation	77,7%	+20 1 pt
Chiffre d'affaires total (m€)	249	+572,7%
Recette unitaire au SKO (cts €)	4,57	+24,0%
Coût unitaire au SKO (cts €)	6,24	-59,9%
Résultat d'exploitation (m€)	-92	+28

La tendance observée au second semestre 2021 s'est maintenue au premier trimestre 2022, avec une nouvelle reprise de la demande du trafic loisirs en Europe et en Afrique du Nord. Par rapport à l'année dernière, la capacité au premier trimestre a augmenté de 443,1% tandis que le trafic a augmenté de 632,6% et le nombre de passagers de 633,2%. L'année dernière, le premier trimestre avait été fortement impacté par les mesures de confinement en France et aux Pays-Bas.

Le résultat d'exploitation est négatif à 92 millions d'euros, malgré une amélioration de 28 millions d'euros par rapport au premier trimestre de 2021.

La capacité au premier trimestre était proche du niveau du premier trimestre 2019 et les recettes unitaires étaient même supérieures à celles du premier trimestre 2019, principalement grâce à une forte amélioration du yield.

La flotte de Transavia s'approche des 100 appareils pour mieux capter la forte demande du trafic loisirs en Europe.

**Maintenance : Marge opérationnelle supérieure au niveau de 2019**

Maintenance	Premier trimestre		
	2022	Variation vs 2021	Variation change constant
Total des revenus (millions d'euros)	831	+33,6%	
Revenus des tiers (millions d'euros)	297	+15,1%	+24,4%
Résultat d'exploitation (millions d'euros)	43	51	56
Marge opérationnelle (%)	5,2%	+6,5 pt	+7,3 pt

Le résultat d'exploitation s'est élevé à 43 millions d'euros au premier trimestre, soit une augmentation de 56 millions d'euros à taux de change constant par rapport au premier trimestre 2021. Bien que le résultat du premier trimestre 2022 ait encore été affecté par la crise du Covid-19, le résultat d'exploitation s'améliore grâce à une augmentation de l'activité et à une amélioration opérationnelle.



Le chiffre d'affaires total a augmenté de 33,6% au premier trimestre tandis que le chiffre d'affaires externe a augmenté de 15,1% donnant des signes encourageants de reprise. La hausse du chiffre d'affaires interne est cohérente avec l'augmentation de l'activité des compagnies aériennes d'Air France-KLM par rapport au premier trimestre 2021.

La marge opérationnelle s'est établie à 5,2%, soit 1,3 point de plus que les résultats opérationnels du premier trimestre 2019.

Air France-KLM est entré en négociation exclusive avec CFM International pour la motorisation de sa future flotte d'appareils de la famille Airbus A320neo.

**Les ventes importantes réalisées au cours du premier trimestre ont généré un cash-flow libre d'exploitation ajusté positif, permettant une réduction de la dette nette de 550 millions d'euros**

En millions €	Premier trimestre	
	2022	Variation vs 2021
Cash-flow avant variation du BFR et plans de départs volontaires, activités poursuivies	112	+857
Paiements liés aux plans de départs volontaires	-56	-11
Variation du Besoin en Fonds de Roulement (BFR)	1 325	+1 417
<b>Cash-flow net provenant de l'exploitation</b>	<b>1 381</b>	<b>2 263</b>
Investissements nets *	-533	-287
<b>Cash-flow libre d'exploitation</b>	<b>848</b>	<b>+1 976</b>
Remboursement des dettes de loyer	-218	-2
<b>Cash-flow libre d'exploitation ajusté **</b>	<b>630</b>	<b>+1 974</b>

\* Somme des « Investissements corporels et incorporels » et « Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles » tels que présentés dans le tableau des flux de trésorerie consolidé.

\*\* Le « Cash-flow libre d'exploitation ajusté » est le cash-flow libre d'exploitation après déduction du remboursement des dettes de location

Au premier trimestre 2022, le Groupe a généré un cash-flow libre d'exploitation ajusté de 630 millions d'euros, soit une augmentation de 1 974 millions d'euros par rapport à l'année dernière, principalement grâce à une variation positive du besoin en fonds de roulement de 1 325 millions d'euros avec d'importantes ventes de billets au premier trimestre. C'est le quatrième trimestre consécutif où le cash-flow libre d'exploitation ajusté est positif.

En millions d'euros	31 mars 2022	31 décembre 2021
Dette nette	7 655	8 216
EBITDA sur les 12 derniers mois	1 595	745
<b>Dette nette/EBITDA sur les 12 derniers mois</b>	<b>4,8 x</b>	<b>11,0 x</b>

**Le résultat d'exploitation des deux compagnies aériennes s'est considérablement amélioré**

	Premier trimestre	
	2022	Variation vs 2021
<b>Résultat d'exploitation Groupe Air France (En millions d'euros)</b>	-363	+478
<i>Marge d'exploitation (%)</i>	-13,5%	+49,2 pt
<b>Résultat d'exploitation Groupe KLM (En millions d'euros)</b>	3	+340
<i>Marge d'exploitation (%)</i>	0,2%	+36,4 pt

- Amélioration significative du résultat d'exploitation pour les deux compagnies aériennes
- Air France a été plus affectée par le variant Omicron en janvier
- Résultat d'exploitation positif pour KLM grâce à une forte amélioration du coefficient de remplissage
- Différentes mesures générales de soutien gouvernemental sur le plan salarial (mesures non sélectives ne constituant pas des « aides d'État »)

#### 1.4 **18 mai 2022 : Air France-KLM et CMA CGM s'associent et signent un partenariat stratégique majeur de long terme dans le fret aérien**

Le Groupe Air France-KLM et le Groupe CMA CGM ont annoncé le 18 mai 2022 avoir signé un partenariat stratégique de long terme dans le secteur du fret aérien<sup>2</sup>. Ce partenariat exclusif permettra aux deux groupes de mettre en commun leurs réseaux cargo, les capacités de leurs appareils tout cargo et leurs services dédiés, afin de construire une offre toujours plus compétitive grâce au savoir-faire inégalé et à la présence mondiale d'Air France-KLM et de CMA CGM.

#### **Un partenariat commercial stratégique exclusif de 10 ans pour renforcer leur offre dans le fret aérien**

CMA CGM et Air France-KLM partagent une forte ambition d'investissement et de croissance durable dans le domaine du fret aérien.

L'accord est établi pour une durée initiale de 10 ans. Air France-KLM et CMA CGM exploiteront ensemble et en exclusivité la totalité de la capacité des appareils tout cargo de leurs compagnies respectives, soit 10 appareils tout cargo en activité, et 12 autres en commande par les deux Groupes :

- 4 appareils tout cargo chez CMA CGM Air Cargo (avec des commandes en cours pour 8 autres appareils, dont 2 pourraient être opérés par Air France-KLM dans le futur) ;
- 6 appareils tout cargo chez Air France-KLM basés à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et à l'aéroport Amsterdam Schiphol (avec des commandes en cours pour 4 appareils supplémentaires)<sup>3</sup>.

Ce partenariat commercial porte également sur les capacités en soute des appareils d'Air France-KLM assurant le transport de passagers, incluant plus de 160 appareils long-courriers.

Le partenariat s'appuiera sur les équipes de vente respectives des deux partenaires au niveau mondial, lesquels parleront aux clients d'une seule voix.

Ce partenariat commercial stratégique devrait permettre de générer d'importantes synergies de revenus, au travers notamment de la définition conjointe des réseaux des appareils tout cargo et d'opportunités offertes par l'extension de la gamme de produits et services de transport proposés. Le partenariat permettra de répondre aux besoins sans cesse accrus des clients de disposer de chaînes d'approvisionnement plus intégrées et plus résilientes. Il s'appuiera sur la force de la marque Air France-KLM, son expérience et ses capacités dans le domaine du fret aérien, soutenues par son réseau cargo mondial. CMA CGM mobilisera son important réseau commercial et sa plateforme logistique mondiale et complètera cette offre par des solutions logistiques et multimodales innovantes notamment dans le transport maritime et terrestre.

<sup>2</sup> Cette opération est soumise à l'approbation des régulateurs compétents et à la consultation des représentants des salariés. Le partenariat devrait être opérationnel à horizon janvier 2023.

<sup>3</sup> Opérés par Air France, KLM et Martinair.

## **Le Groupe CMA CGM deviendra un actionnaire de référence du Groupe Air France-KLM**

Dans le cadre de ce partenariat exclusif de long terme, CMA CGM renforcera son engagement dans le secteur du fret aérien en devenant un nouvel actionnaire de référence d'Air France-KLM. CMA CGM investira dans la limite d'une détention de 9% du capital ex-post d'Air France-KLM. Cet investissement pourrait intervenir à l'occasion de l'augmentation de capital d'Air France-KLM telle qu'envisagée dans l'annonce faite le 17 février 2022<sup>4</sup>.

Les principaux actionnaires d'Air France-KLM soutiendront une résolution pour la nomination d'un représentant de CMA CGM au conseil d'administration d'Air France-KLM lors de la prochaine assemblée générale des actionnaires (24 mai 2022). Cette nomination, si elle est approuvée par l'assemblée générale, serait soumise à la réalisation de l'investissement de CMA CGM.

### **Air France-KLM et CMA CGM : deux acteurs mondiaux aux racines européennes et aux engagements forts en matière de développement durable**

Air France-KLM et CMA CGM sont des leaders de l'industrie du transport et de la logistique. Ils partagent l'ambition d'accroître leurs engagements en matière de développement durable et se sont tous deux engagés à atteindre l'objectif "Net Zéro Carbone" d'ici 2050.

#### Air France-KLM est l'un des principaux groupes aériens dans le domaine du fret aérien

- Le groupe dispose d'un vaste réseau d'avions cargo et des capacités en soute sur les appareils long-courriers de son réseau passagers établis sur les deux hubs mondiaux de Paris-Charles de Gaulle et d'Amsterdam Schiphol, tous deux équipés d'installations cargo aux meilleurs standards de l'industrie et desservant 295 destinations dans 110 pays.
- Air France-KLM dispose d'équipes présentes dans 116 escales couvrant un réseau total de 390 escales de manutention réparties sur tous les continents, faisant de son réseau commercial l'un des plus solides de l'industrie du fret aérien. Air France-KLM dispose d'une expérience et d'un savoir-faire de longue date dans le domaine du fret spécialisé (pharma, périssables, express, etc.) et a développé l'une des solutions de service numérique les plus avancées du secteur du fret aérien.
- Air France-KLM propose une plateforme de distribution numérique unique et à la pointe du secteur, sur laquelle les clients peuvent effectuer des réservations et gérer leur activité 24h/24 et 7j/7. Le Groupe est également à l'avant-garde dans le domaine en matière de durabilité, ayant introduit le programme SAF (Sustainable Aviation Fuel) en décembre 2021.

#### CMA CGM accélère sa transformation stratégique pour devenir un leader mondial de la logistique

- Avec cette coopération industrielle, le Groupe CMA CGM poursuit son projet de développer et de fournir des solutions d'expédition et de logistique de bout en bout afin de soutenir les chaînes d'approvisionnement de ses clients. Le Groupe a annoncé, au cours des trois dernières années, les acquisitions de CEVA Logistics, Commerce & Lifecycle Services (CLS) d'Ingram Micro, Colis Privé et GEFCO. Avec ces opérations, CMA CGM a accéléré son développement stratégique pour devenir un leader mondial de la logistique.
- En mars 2021, Rodolphe Saadé, Président-Directeur général du Groupe CMA CGM, a créé CMA CGM Air Cargo, une toute nouvelle branche opérationnelle et commerciale spécialisée dans le fret aérien. CMA CGM Air Cargo propose aux clients du Groupe une offre reposant sur la complémentarité entre le transport maritime et la logistique. Cette division de fret aérien est

---

<sup>4</sup> Le lancement de cette augmentation de capital potentielle reste soumis aux conditions de marché et aux approbations légales et réglementaires nécessaires.

en pleine expansion, grâce notamment à l'entrée en service de plusieurs avions tout cargo, et à des commandes de nouveaux avions qui vont augmenter significativement la capacité de la flotte dans les mois et années à venir.

- Le Groupe CMA CGM, un leader mondial des solutions maritimes, terrestres, aériennes et logistiques, est présent dans 160 pays à travers son réseau de plus de 400 bureaux et 750 entrepôts. Avec sa filiale CEVA Logistics, un leader mondial de la logistique, qui transporte chaque année 400 000 tonnes de fret aérien et 2,8 millions de tonnes de fret terrestre, et sa division de fret aérien CMA CGM Air Cargo, le Groupe CMA CGM innove en permanence pour offrir à ses clients une gamme complète et toujours plus performante de nouvelles solutions maritimes, terrestres, aériennes et logistiques.

Le 22 mai 2022, CMA CGM a conclu avec la Société, un engagement de souscription d'actions à émettre par la Société dans le cadre d'un projet d'augmentation de capital avec maintien des droits préférentiels de souscription des actionnaires (l'"**Augmentation de Capital avec DPS**") pour un montant global de 400 millions d'euros (en ce compris l'acquisition des DPS) dans la limite de 9% du capital à l'issue de l'Augmentation de Capital Conformément à cet engagement de souscription, CMA CGM s'est engagé durant une période de 10 ans à compter du règlement livraison de l'Augmentation de Capital avec DPS à ne pas acquérir ou souscrire à toute action de la Société émise par la Société, directement ou indirectement, sauf si cette acquisition ne conduit pas une augmentation du pourcentage détenue par CMA CGM dans le capital social de la Société (engagement de *standstill*), sous réserve de certaines exceptions.

L'engagement de souscription précise qu'à compter du 5<sup>ème</sup> anniversaire de la réalisation de l'Augmentation de Capital avec DPS, le Conseil d'administration de la Société pourra modifier cet engagement afin de permettre à CMA CGM d'augmenter sa participation dans le capital de la Société.

En outre, CMA CGM s'est engagé envers la Société à conserver les actions acquises dans le cadre de l'Augmentation de Capital avec DPS durant une période de 3 ans à compter du règlement livraison de l'Augmentation de Capital avec DPS. A l'issue de cette période de 3 ans, CMA CGM pourra pendant une période de 3 ans céder un maximum de 50% des actions acquises dans le cadre de l'Augmentation de Capital avec DPS. CMA CGM sera ensuite libre de céder les actions acquises dans le cadre de l'Augmentation de Capital avec DPS (sous réserve des exceptions usuelles).

L'engagement de conservation de CMA CGM sera automatiquement résilié (i) si CMA CGM et la Société ne parviennent pas à conclure un accord de coopération ferme et complet dans le cadre du partenariat stratégique de long terme mentionné ci-dessus d'ici le 1<sup>er</sup> décembre 2022 ou si (ii) cet accord de coopération ferme et complet prend fin.

## 1.5 **Plan de recapitalisation**

La partie "Faits marquants du début de l'exercice 2022" du Document d'Enregistrement Universel 2021 est complétée comme suit :

La crise du Covid-19 a eu un impact significatif sur les résultats et la situation financière du Groupe au cours de l'exercice 2021 et continuera de les impacter, dans un contexte où la visibilité sur la reprise de la demande est limitée, avec des restrictions sur les voyages toujours en vigueur dans la plupart des destinations desservies par le Groupe.

En 2021, afin de renforcer sa position de trésorerie, le Groupe a mis en place diverses mesures qui, concernant Air France, ont été approuvées par la Commission européenne dans le cadre de sa décision du 5 avril 2021 d'autoriser une intervention de l'État français à hauteur de 4 milliards d'euros pour recapitaliser Air France et sa société holding :

- une augmentation de capital d'un montant de 1 036 millions d'euros en avril 2021 (dont 593 millions d'euros comme « aide d'État » de l'État français) ;
- l'émission, en avril 2021, de titres super subordonnés à durée indéterminée pour un montant total de 3 milliards d'euros, souscrits en totalité par l'État français par compensation des créances qu'il détient sur la Société au titre du prêt d'actionnaires (« ACC ») consenti en mai 2020 et intégralement tiré pour un montant de 3 milliards d'euros à fin 2020.

Par ailleurs, en juin 2021, la Société a également émis 800 millions d'euros d'obligations seniors dont le produit net a été utilisé pour (i) le remboursement de l'encours de la dette contractée sur les marchés de l'Émetteur, et progressivement (ii) d'une partie de la dette consécutive à l'aide d'État accordée fin mai 2020.

En décembre 2021, à la suite des premiers signes d'une reprise du trafic aérien mondial combinée à un meilleur accès aux marchés de capitaux, Air France – KLM est convenue avec le syndicat des 9 banques du prêt bancaire de 4 milliards d'euros garanti par l'État français (le « PGE ») et l'État français de racheter 500 millions d'euros du montant notionnel du prêt bancaire restant dû, le portant à 3,5 milliards d'euros et, concomitamment, de modifier son profil de remboursement en remplaçant le remboursement unique initialement dû le 6 mai 2023 par une nouvelle échéance le 6 mai 2025, au plus tard, à la discrétion d'Air France – KLM.

Ce remboursement partiel combiné au profil de remboursement désormais amorti du PGE constitue un nouveau jalon sur la trajectoire de restructuration du profil d'endettement et du bilan du groupe Air France – KLM, suite aux opérations susmentionnées.

Parallèlement, s'agissant de KLM, en plus des mesures prises en 2020 (un crédit *revolving* de 2,4 milliards d'euros garanti par l'État néerlandais dont 665 millions d'euros avaient été tirés au 31 décembre 2020 (mais sans tirage additionnel en 2021) et un prêt direct d'un milliard d'euros dont 227 millions d'euros avaient été tirés au 31 décembre 2020 (mais sans tirage additionnel en 2021)).

Grâce à sa bonne performance opérationnelle et financière depuis quelques mois, KLM a indiqué le 3 mai 2022 avoir remboursé partiellement leur RCF garantie par l'État Néerlandais, mis en place en 2020, à hauteur de 311 millions d'euros, et laissant un montant de 354 millions d'euros avec comme objectif de possiblement le solder dans les mois à venir. En parallèle, KLM vise de continuer à renforcer son bilan par plusieurs mesures à l'étude dans les mois à venir soutenu par la reprise de résultats positifs.

Du côté d'Air France, des progrès ont été réalisés pour permettre de refinancer jusqu'à 500 millions d'euros d'actifs, principalement par le biais d'instruments de quasi-fonds propres, qui permettront de contribuer à rembourser aussi une partie des aides d'État accordées par l'État français depuis la crise du Covid-19. Air France est engagée depuis plusieurs semaines dans des discussions étroites avec différents partenaires.

Le Groupe Air France KLM continue de travailler sur des mesures de renforcement des fonds propres, tel qu'annoncé notamment sur une augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription pour les actionnaires existants, ainsi que l'émission d'instruments de quasi-fonds propres, tels que des obligations perpétuelles simples et convertibles, afin de permettre de restaurer progressivement ses fonds propres consolidés, et de rembourser les aides d'État.

Comme indiqué lors des résultats annuels 2021, toutes ces mesures, y compris le refinancement des actifs d'Air France, pourraient représenter jusqu'à 4 milliards d'euros. Le calendrier et le dimensionnement pour ce faire dépendront des conditions du marché, et restent naturellement soumis aux autorisations légales et réglementaires.

## 1.6 9 mai 2022 : Déclaration du nombre de droits de vote

Informations relatives au nombre total de droits de vote et d'actions prévues par l'article L.233-8 II du code du commerce et l'article 223-16 du règlement général de l'Autorité des marchés financiers.

Date	Nombre d'actions	Nombre total de droits de vote	
30/04/2022	642 634 034	Nombre de droits de vote théoriques <sup>5</sup> :	871 090 780

## 1.7 20 mai 2022 : Air France-KLM entre en discussions exclusives avec Apollo en vue d'une injection de 500 millions d'euros via l'émission d'obligations perpétuelles qui seraient émises par une de ses filiales propriétaire de moteurs de rechange

Suite à l'annonce, lors de la présentation des résultats annuels 2021, de la deuxième étape des mesures de renforcement de ses fonds propres, Air France-KLM a annoncé être entré en discussions exclusives avec Apollo Global Management concernant l'injection de 500 millions d'euros sous forme de souscription à des obligations perpétuelles qui seront émises par une filiale opérationnelle d'Air France, propriétaire d'un parc de moteurs de rechange d'Air France dédiés à son activité d'ingénierie et de maintenance.

Le produit de la transaction permettrait à Air France-KLM et Air France de rembourser partiellement les obligations perpétuelles de l'État français, conformément à « l'Encadrement Temporaire des mesures d'aides d'État » de la Commission européenne « visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de l'épidémie de Covid-19 », et faciliterait également le financement de l'acquisition future de moteurs de rechange nécessaires au renouvellement en cours de la flotte d'avions d'Air France.

La structure n'entraînera aucun changement sur le plan opérationnel et social. Par conséquent, il n'y aura pas de changement dans la manière d'utiliser les moteurs de rechange, ni d'impact sur les contrats d'employés d'Air France ou d'Air France-KLM.

Les obligations perpétuelles seraient émises par la filiale seront comptabilisées comme des fonds propres selon les normes IFRS, ce qui renforcerait le bilan d'Air France-KLM et d'Air France.

## 1.8 Rejet du recours contre la décision de la Commission européenne dans le secteur du fret aérien

Dans le cadre de la décision d'infraction adoptée en 2017 à l'encontre de 13 opérateurs de fret aérien, dont les sociétés du groupe Air France, KLM et Martinair, la Société a annoncé le 30 mars 2022 avoir pris acte de l'arrêt du Tribunal de l'Union européenne rejetant le recours en annulation déposé contre la décision de la Commission européenne du 17 mars 2017 pour des pratiques considérées comme anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien.

Dans ce contexte, le Groupe confirme avoir maintenu une provision pour le montant total des amendes et a décidé de former un pourvoi contre cet arrêt devant la Cour de justice de l'Union européenne.

<sup>5</sup> Nos droits de vote théoriques intègrent l'ensemble des droits de vote, y compris les droits de vote doubles

## 2. MODIFICATIONS APPORTEES AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2021

### 2.1 Rapport sur le Gouvernement d'entreprise

Le Chapitre 2 "*Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise*" du Document d'Enregistrement Universel 2021 et en particulier la section 2.5.2.2 intitulée "*Éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2021 aux dirigeants mandataires sociaux et soumis à l'approbation de l'Assemblée générale du 24 mai 2022 de l'URD 2021*" est amendée comme suit :

b) Rémunération du Directeur général pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2021

#### **Éléments de rémunération variable long-terme attribués au titre des exercices antérieurs**

Il est rappelé qu'au titre des exercices 2018, 2019 et 2020, le Conseil d'administration, sur proposition du Comité de rémunération, a attribué au Directeur général des unités de performances dans le cadre de plans long-terme :

#### **Plan Long-terme (« phantom shares ») :**

- au titre de l'exercice 2018 : 36 714 unités de performance valorisées à 333 000 euros, payables en numéraire en 2021 sous réserve de la réalisation d'une condition de présence de trois ans. Il est précisé qu'en 2021, le Directeur général a exercé son droit de reporter le paiement de ces unités de performance de trois ans maximum. Le montant qui sera payé au titre de ces unités de performance sera calculé par rapport au cours de bourse après l'annonce des résultats de l'exercice précédent celui au cours duquel le paiement doit en principe intervenir en application du plan applicable,
- au titre de l'exercice 2019 : 110 253 unités de performance valorisées à 1 000 000 euros, payables en numéraire en 2022 sous réserve de la réalisation des conditions de performance et d'une condition de présence sur trois ans, sauf exercice par le Directeur général de son droit de reporter le paiement de trois ans maximum.

Le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 16 février 2022, sur proposition du Comité de rémunération, a constaté le niveau d'atteinte des conditions de performance du plan, lequel ressort globalement à 77,3 %, avec dans cet ensemble l'atteinte à :

- 89,87 % de la condition liée au TSR de l'action Air France-KLM par rapport au TSR pondéré des actions d'entreprises du secteur,
- 70,93 % de la condition liée à l'indice ROCE Air France-KLM réalisé par rapport au budget, et
- 73,33 % de la condition liée à l'indice de durabilité Dow Jones Sustainability index pour les compagnies aériennes.

En conséquence, le Conseil d'administration, sur proposition du Comité de rémunération, a arrêté le nombre d'unités de performance acquises par le Directeur général au titre de ce plan à 85 226.

En application de l'article L. 22-10-34 du Code de commerce, le paiement de ces 85 226 unités de performance est conditionné à l'approbation préalable de l'Assemblée générale.

Par ailleurs, il est rappelé que conformément à la décision de la Commission européenne SA.59913 du 5 avril 2021 relative à la recapitalisation d'Air France et d'Air France – KLM, la rémunération variable de M. Benjamin Smith ne pourra être versée tant que 75 % des « mesures de recapitalisation Covid-19 » n'auront pas été remboursées.

Il est précisé qu'en 2022, le Directeur général a exercé son droit de reporter le paiement de ces unités de performance de trois ans maximum. Le montant qui sera payé au titre de ces unités de performance sera calculé par rapport au cours de bourse après l'annonce des résultats de l'exercice précédent celui au cours duquel le paiement doit en principe intervenir en application du plan applicable,

- au titre de l'exercice 2020 : 200 400 unités de performance valorisées à 1 000 000 euros, payables en numéraire en 2023 sous réserve de la réalisation des conditions de performance et d'une condition de présence sur trois ans, sauf exercice par le Directeur général de son droit de reporter le paiement de trois ans maximum ;



## 2.2 Facteurs de risque

Le Chapitre 3 "*Facteurs de Risque*" du Document d'Enregistrement Universel 2021 et en particulier le facteur de risque intitulé "*Evolution du prix du pétrole*" (3.1.1.4) et le facteur de risque intitulé "*Risques relatifs au prix du carburant*" (3.1.5.2) sont mis à jour afin de les réunir pour ne présenter qu'un seul facteur de risque intitulé "*Risques relatifs à l'évolution du prix du pétrole et du carburant*".

Ce facteur de risque est intégré à la catégorie Risques macro-économiques et géopolitiques figurant au 3.1.1 du Document d'Enregistrement Universel 2021.

### 3.1.5.2. Risques relatifs à l'évolution du prix du pétrole et du carburant\*

#### Description du risque

Les dépenses liées au carburant constituent l'un des premiers postes de dépenses des compagnies aériennes. La volatilité du prix du pétrole représente donc un risque pour l'industrie du transport aérien. Une forte hausse du prix du pétrole peut entraîner une augmentation significative des dépenses et avoir un effet négatif très important sur la rentabilité des compagnies, particulièrement si le contexte économique ne leur permet pas d'adapter leur politique de prix. De même une forte diminution du prix du carburant est favorable à la rentabilité des compagnies aériennes. Cependant, la façon dont les compagnies répercutent dans leurs tarifs une chute brutale du prix du carburant est un facteur d'incertitude important.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, la facture de carburant s'élève à 2 748 millions d'euros, en hausse de 15 % par rapport à l'exercice précédent, du fait notamment (i) de la hausse de l'activité en 2021 par rapport à 2020 suite à la reprise progressive du trafic à partir de l'été 2021 et (ii) du prix du carburant plus élevé, soutenu par la demande.

Le groupe Air France-KLM a mis en place une couverture de son exposition au risque de variation des prix du carburant. Au 1<sup>er</sup> avril 2022, le groupe Air France – KLM présentait l'exposition carburant suivante sur la base des prix à terme au 1<sup>er</sup> avril 2022 (98,8 dollars US par baril pour 2022 et 90,9 dollars US par baril pour 2023) :

(en millions de dollars US)	2021	2022	2023
Dépense brute avant couverture	3 550	7 636	7 582
Pourcentage de couverture	82 %	63 %	6 %
Gain/(perte) sur la couverture	299	783	10
Dépense nette après couverture	3 250	6 854	7 572

Sur la base de la courbe à terme au 1<sup>er</sup> avril 2022, une augmentation de 10 dollars US par baril sur 2022 donnerait un prix moyen de 106,3 dollars US par baril et conduirait à une augmentation de 268 millions de dollars US de la facture de carburant après couverture, soit une facture de carburant totale de 7 122 millions de dollars US pour le groupe Air France – KLM en 2022.

Symétriquement, une baisse de 10 dollars US par baril sur 2022 donnerait un prix moyen de 91,3 dollars US par baril et conduirait à une réduction de 281 millions de dollars US de la facture de carburant après couverture, soit une dépense totale de 6 573 millions de dollars US en 2022.

La crise ukrainienne pousse les prix du pétrole à des niveaux au plus haut depuis 2012, principalement en raison des sanctions imposées aux producteurs de pétrole russes par la communauté internationale. Alors que l'impact d'une telle hausse pourrait être significatif si les prix se maintenaient durablement aux niveaux prévalant depuis le début de la crise, les incertitudes autour de l'issue du conflit ne permettent pas de donner une évaluation précise à ce stade.

## Principes et dispositifs de gestion

Le Groupe s'efforce de se protéger, dans la mesure du possible, contre de nouvelles hausses du prix du pétrole, tout en restant protégé contre les baisses et procède à l'adaptation de ses tarifs lorsque cela est nécessaire afin de réduire l'impact de la hausse du prix du carburant.

Par ailleurs, Air France et KLM ont déjà procédé à deux hausses de leurs tarifs, en février puis en mars, variables selon la destination et la classe de voyage.

Au-delà des adaptations tarifaires mises en œuvre et des efforts permanents de réduction de la consommation de carburant, le Groupe a mis en place une politique de couverture systématique du risque de prix du carburant définie par le « Risk Management Committee » (RMC) et présentée au Comité d'audit et au Conseil d'administration de la Société.

La stratégie de couverture fixe la durée de la couverture et les ratios de couverture cibles à atteindre pour les trimestres à venir. Par ailleurs, elle recourt à l'utilisation d'instruments pouvant être fixes à terme ou optionnels. Ces instruments doivent être éligibles en tant qu'instruments de couverture selon les normes comptables en vigueur.

Au titre de l'application de la norme IFRS 9, la couverture par composante est appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Dans la mesure où les achats de carburant du Groupe sont fortement corrélés à l'indice « Jet Kerosene Cargoes CIF NWE », des composantes spécifiques à ce risque de carburant sont utilisées (Brent ICE, Gasoil ICE, Jet CIF NWE) pour mieux harmoniser la comptabilité de couverture du carburant et la politique de gestion des risques du Groupe.

Dans le cadre d'une approche dynamique du monitoring des risques, le Groupe assure le suivi d'indicateurs plafonnant la perte potentielle maximale (*maximum loss*) et le gain potentiel maximal (*maximum gain*) (valeur du portefeuille à partir de laquelle celui-ci est restructuré).

Un indicateur permettant de mesurer le risque extrême du portefeuille est mis en œuvre. Le niveau de cet indicateur de « Value at Risk » est calculé et analysé régulièrement et peut aussi conduire à une restructuration du portefeuille.

À la suite de la crise sanitaire du Covid-19 et de la réduction non prévisible des volumes de carburant utilisés au cours de l'année 2020, le Groupe s'est retrouvé, comme une majorité de compagnies aériennes européennes, en situation de sur-couverture (*over-hedge*) qui a entraîné une perte financière reconnue au niveau du résultat financier de 2020. Face à cette situation, et à l'incertitude qui pesait sur la croissance des capacités en 2021 et 2022, ainsi qu'au resserrement des facilités de crédit accordées par les partenaires financiers, le Risk Management Committee (RMC) a présenté le 17 février 2021 une politique de couverture révisée au Conseil d'Administration, qui l'a approuvée. Par rapport à la politique précédente, cette dernière se caractérise par une réduction de la durée de la couverture, de 24 mois glissants à 12 mois glissants, et une réduction des montants de celle-ci, d'un équivalent de 80 % à 50 % du volume annuel consommé. Cette politique révisée est désormais mise en œuvre par les services carburant d'Air France et de KLM.

Malgré les incertitudes liées à l'issue de la crise ukrainienne, le Groupe maintient la mise en œuvre systématique de la politique de couverture du risque carburant ci-dessus décrite.

### 3. INFORMATIONS FINANCIERES DE LA SOCIETE AU 31 MARS 2022 PUBLIEES LE 5 MAI 2022

Le 5 mai 2022, Air-France KLM a publié son information financière au 31 mars 2022. Les états financiers (non audités) au 31 mars 2022 sont présentés en annexe du présent amendement.

#### Retour sur capitaux employés (ROCE)

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 mars 2022</b>	<b>31 décembre 2021</b>	<b>30 septembre 2021*</b>	<b>30 juin 2021*</b>	<b>31 mars 2021*</b>	<b>31 décembre 2020*</b>	<b>30 septembre 2020*</b>	<b>30 juin 2020*</b>
Ecart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 473	1 457	1 456	1 464	1 479	1 445	1 470	1 500
Immobilisations aéronautiques	10 537	10 466	10 478	10 645	10 800	11 031	11 009	10 919
Autres immobilisations corporelles	1 378	1 402	1 418	1 453	1 476	1 548	1 535	1 551
Droits d'utilisations	5 205	5 148	5 061	5 033	4 795	4 678	4 789	4 938
Titres mis en équivalence	107	109	172	166	223	230	224	267
Autres actifs financiers hors valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	158	157	147	147	146	146	135	133
Provisions hors retraites litige cargo et restructuration	-4 239	-4 173	-4 180	-4 033	-4 083	-3 922	-4 002	-4 132
BFR, hors valeur de marché des instruments dérivés	-9 589	-8 262	-7 995	-7 745	-6 410	-6 505	-6 894	-6 779
<b>Capitaux employés au bilan</b>	<b>5 030</b>	<b>6 304</b>	<b>6 557</b>	<b>7 130</b>	<b>8 426</b>	<b>8 651</b>	<b>8 266</b>	<b>8 397</b>
<b>Capitaux employés moyens (A)</b>		<b>6 255</b>				<b>8 435</b>		
Résultat d'exploitation		-795				-4 919		
- Dividendes reçus		0				0		
- Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		-22				-56		
- Impôt normatif		217				1 406		
<b>Résultat ajusté après impôt (B)</b>		<b>-600</b>				<b>-3 569</b>		
<b>ROCE 12 mois glissants (B/A)</b>		<b>-9,6%</b>				<b>-42,3%</b>		

\* Les chiffres retraités incluent le changement de principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19)

**Coût unitaire à l'SKO**

	Premier trimestre	
	2022	2021*
Chiffre d'affaires (en m€)	4 445	2 161
Résultat d'exploitation courant (en m€) -/-	350	1 180
Coût d'exploitation total (en m€)	4 795	3 341
Activité réseaux passage – autres recettes (en m€)	-105	-55
Activité cargo – autres recettes fret (en m€)	-114	-91
Chiffre d'affaires externe de la maintenance (en m€)	-297	-259
Transavia - autres recettes (en m€)	2	0
Chiffre d'affaires externe des autres activités (en m€)	-6	-7
<b>Coût net (en m€)</b>	<b>4 276</b>	<b>2 931</b>
Capacités produites exprimées en SKO <sup>1</sup>	58 064	34 598
<b>Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>7,36</b>	<b>8,47</b>
<i>change brute</i>		-13,1%
Effet change sur les coûts nets (en m€)		-48
<i>Variation à change constant</i>		-14,5%
Effet prix du carburant (en m€)		162
<b>Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>7,36</b>	<b>9,08</b>
<i>Variation à change et prix du carburant constants</i>		<b>-18,9%</b>

\* Les chiffres retraités incluent le changement des principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19).

(1) La capacité produite par les activités de transport est calculée en additionnant les capacités du réseaux passage (en SKO) de Transavia (en SKO)

**Résultats du Groupe****Groupe Air France**

	Premier trimestre	
	2022	Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	2 681	+100,0%
EBITDA (en m€)	-23	+491
Résultat d'exploitation (en m€)	-363	+478
<i>Marge d'exploitation (%)</i>	-13,5%	+49,2 pt
Cash-flow d'exploitation avant variation du BFR et paiements liés aux plans de départs volontaires (en m€)	-88	+534
<i>Marge du cash-flow d'exploitation (avant variation du BFR et plans de départs volontaires)</i>	-3,3%	+43,1 pt

**Groupe KLM**

	Premier trimestre	
	2022	Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	1 903	+104,7%
EBITDA (en m€)	234	+346
Résultat d'exploitation (en m€)	3	+340
<i>Marge d'exploitation (%)</i>	0,2%	+36,4 pt
Cash-flow d'exploitation avant variation du BFR et paiements liés aux plans de départs volontaires (en m€)	198	+311
<i>Marge du cash-flow d'exploitation (avant variation du BFR et plans de départs volontaires)</i>	10,4%	+22,6 pt

*NB: Le résultat des deux compagnies n'est pas égal aux chiffres consolidés en raison des écritures intra-Groupe*

#### 4. FLOTTE ET TRAFFIC AU PREMIER TRIMESTRE 2022

Le Chapitre 1.3 "Activités" du Document d'Enregistrement Universel 2021 est complété comme suit :

#### TRAFIC DU PREMIER TRIMESTRE 2022

#### ACTIVITE RESEAUX PASSAGE \*

Total activité réseaux passage*	Q1		
	2022	2021	Variation
Passagers transportés (milliers)	11 942	4 467	167,3%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	38 866	13 431	189,4%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	52 570	33 586	56,5%
Coefficient d'occupation (%)	73,9%	40,0%	33,9
<b>Long-Courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	4 384	1 569	179,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	32 326	10 964	194,8%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	43 240	29 326	47,4%
Coefficient d'occupation (%)	74,8%	37,4%	37,4
<b>Amérique du nord</b>			
Passagers transportés (milliers)	1 241	274	352,8%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	9 056	2 030	346,2%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 152	7 063	86,2%
Coefficient d'occupation (%)	68,9%	28,7%	40,1
<b>Amérique latine</b>			
Passagers transportés (milliers)	675	195	246,9%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 511	1 863	249,4%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 657	5 293	44,7%
Coefficient d'occupation (%)	85,0%	35,2%	49,8
<b>Asie / Moyen Orient</b>			
Passagers transportés (milliers)	634	275	130,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 392	1 848	137,7%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 219	7 244	(0,3%)
Coefficient d'occupation (%)	60,8%	25,5%	35,3
<b>Afrique</b>			
Passagers transportés (milliers)	816	417	95,8%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 792	2 266	111,5%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 298	4 801	31,2%
Coefficient d'occupation (%)	76,1%	47,2%	28,9
<b>Caraïbes-Océan Indien</b>			
Passagers transportés (milliers)	1 018	408	149,4%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	7 575	2 957	156,2%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	8 914	4 926	81,0%
Coefficient d'occupation (%)	85,0%	60,0%	25,0
<b>Court et Moyen-Courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	7 557	2 899	160,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 541	2 467	165,1%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	9 331	4 260	119,1%
Coefficient d'occupation (%)	70,1%	57,9%	12,2

\* Air France et KLM

### Activité de Transavia

Transavia	Q1		
	2022	2021	Variation
Passagers transportés (milliers)	2 581	352	633,2%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 268	583	632,6%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	5 494	1 011	443,2%
Coefficient d'occupation (%)	77,7%	57,6%	20,1

### Activité totale des Groupes de passagers\*\*

Total Groupe**	Q1		
	2022	2021	Variation
Passagers transportés (milliers)	14 522	4 819	201,3%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	43 134	14 014	207,8%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	58 064	34 598	67,8%
Coefficient d'occupation (%)	74,3%	40,5%	33,8

\*\* Air France, KLM et Transavia

### Activité cargo

Total Groupe	Q1		
	2022	2021	Variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 766	2 074	(14,9%)
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	2 974	2 688	10,6%
Coefficient de remplissage (%)	59,4%	77,2%	(17,8)

### Activité d'Air France

Total activité réseaux passage	Q1		
	2022	2021	Variation
Passagers transportés (milliers)	7 105	3 046	133,3%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	23 087	8 568	169,5%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	30 871	16 415	88,1%
Coefficient d'occupation (%)	74,8%	52,2%	22,6

#### Long-Courrier

Passagers transportés (milliers)	2 770	1 048	164,2%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	19 452	6 993	178,2%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	25 733	13 915	84,9%
Coefficient d'occupation (%)	75,6%	50,3%	25,3

#### Court et Moyen-Courrier

Passagers transportés (milliers)	4 335	1 997	117,0%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	3 635	1 575	130,8%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	5 137	2 499	105,5%
Coefficient d'occupation (%)	70,8%	63,0%	7,8

Activité cargo	Q1		
	2022	2021	Variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	907	906	0,2%
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 657	1 333	24,3%
Coefficient de remplissage (%)	54,7%	67,9%	(13,2)

## Activité de KLM

<b>Total activité réseaux passage</b>	<b>Q1</b>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variation</b>
Passagers transportés (milliers)	4 837	1 422	240,2%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	15 780	4 863	224,5%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	21 700	17 171	26,4%
Coefficient d'occupation (%)	72,7%	28,3%	44,4

<b>Long-Courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	1 614	520	210,3%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 874	3 971	224,2%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	17 506	15 411	13,6%
Coefficient d'occupation (%)	73,5%	25,8%	47,8

<b>Court et Moyen-Courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	3 222	901	257,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	2 906	893	225,5%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	4 194	1 760	138,2%
Coefficient d'occupation (%)	69,3%	50,7%	18,6

<b>Activité cargo</b>	<b>Q1</b>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variation</b>
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	859	1 168	(26,5%)
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 317	1 355	(2,8%)
Coefficient de remplissage (%)	65,2%	86,2%	(21,0)



Le Chapitre 1.4 "Flotte" du Document d'Enregistrement Universel 2021 est complété comme suit :

### Flotte du Groupe au 31 mars 2022

Type d'appareil	AF (dont HOP)	KLM (dont KLC & MP)	Transavia	Propriété	Crédit-bail	Location	Total	En exploit.	Ecart 31/12/21
B777-300	43	16		18	17	24	59	59	
B777-200	20	15		27		8	35	33	-3
B787-9	10	13		5	6	12	23	23	
B787-10		6		2	4		6	5	
A380-800	8			4	1	3	8		
A350-900	15			3	6	6	15	15	3
A330-300		5				5	5	5	1
A330-200	15	6		11		10	21	21	
<b>Total long-courrier</b>	<b>111</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>34</b>	<b>68</b>	<b>172</b>	<b>161</b>	<b>1</b>
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		31	94	31	10	84	125	120	4
B737-700		10	4	7		7	14	14	
A321	19			11		8	19	19	
A320	42			4	4	34	42	40	-2
A319	28			12		16	28	25	-3
A318	12			6		6	12	12	
A220-300	8			5		3	8	8	2
<b>Total moyen-courrier</b>	<b>109</b>	<b>46</b>	<b>98</b>	<b>81</b>	<b>14</b>	<b>158</b>	<b>253</b>	<b>243</b>	<b>1</b>
Canadair Jet 1000	14			14			14	10	-1
Canadair Jet 700									
Embraer 195 E2		9				9	9	9	2
Embraer 190	19	30		16	5	28	49	49	2
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	15			10		5	15	13	-2
Embraer 145	3			3			3		
<b>Total régional</b>	<b>51</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>19</b>	<b>42</b>	<b>107</b>	<b>98</b>	<b>1</b>
B747-400ERF		3		3			3	3	
B747-400BCF		1		1			1	1	
B777-F	2					2	2	2	
<b>Cargaison totale</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>273</b>	<b>167</b>	<b>98</b>	<b>201</b>	<b>67</b>	<b>270</b>	<b>538</b>	<b>508</b>	<b>3</b>

## 5. CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comme indiqué dans le communiqué du 18 mai 2022 relatif au partenariat stratégique avec CMA-CGM, les principaux actionnaires d'Air France-KLM soutiendront une résolution pour la nomination d'un représentant de CMA CGM au conseil d'administration d'Air France-KLM lors de la prochaine assemblée générale des actionnaires (24 mai 2022). Cette nomination, si elle est approuvée par l'assemblée générale, serait soumise à la réalisation de l'investissement de CMA CGM.

A cet égard, il est proposé la nomination de Rodolphe Saadé. De nationalité française et libanaise, Rodolphe Saadé est président-directeur général de CMA CGM depuis 2017.

Il a rejoint le groupe en 1994 après avoir été diplômé de l'Université Concordia. Après avoir travaillé à New York et à Hong Kong, il a rejoint le siège de CMA CGM à Marseille, où il a dirigé des compagnies maritimes et conduit le développement du groupe à travers plusieurs acquisitions stratégiques, dont Delmas ou Neptune Orient Lines.

Rodolphe Saadé a transformé CMA CGM, essentiellement un transporteur maritime de premier plan, en une entreprise de logistique mondiale. Il est notamment devenu président du conseil d'administration de CEVA logistics en 2019 et a créé CMA CGM Air cargo en 2021.

L'ensemble des informations relatives à cette nomination est disponible sur le site Internet de la Société sous l'onglet [Finance / Actionnaires / Assemblée générale](#).

## 6. ASSEMBLEE GENERALE DU 24 MAI 2022

L'Assemblée générale des actionnaires se réunira le 24 mai 2022. Tous les documents et informations prévus à l'article R. 22-10-23 du Code de commerce pourront être consultés sur le site Internet de la Société [www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com).

L'ordre du jour de l'Assemblée générale est le suivant :

### ***I. A titre ordinaire***

**Première résolution** : *Approbation des comptes sociaux et des opérations de l'exercice clos le 31 décembre 2021*

**Deuxième résolution** : *Approbation des comptes consolidés et des opérations de l'exercice clos le 31 décembre 2021*

**Troisième résolution** : *Affectation du résultat de l'exercice clos le 31 décembre 2021*

**Quatrième résolution** : *Approbation de conventions réglementées visées à l'article L. 225-38 du Code de commerce relatives à la conclusion d'un engagement de souscription de l'État français à une augmentation de capital, d'un contrat de souscription par l'État français à l'émission de titres super-subordonnés à durée indéterminée et d'un avenant à la convention de compte courant d'actionnaire entre la Société et l'État français*

**Cinquième résolution** : *Approbation d'une convention réglementée visée à l'article L. 225-38 du Code de commerce relative à l'extension de l'accord de coopération conclu entre la Société, Air France, KLM et China Eastern Airlines*

**Sixième résolution** : *Approbation d'une convention réglementée visée à l'article L. 225-38 du Code de commerce relative à la conclusion d'un avenant au contrat de prêt garanti par l'État français*

**Septième résolution** : *Renouvellement du mandat de Mme Isabelle Parize en qualité de membre du Conseil d'administration pour une durée de quatre ans*

**Huitième résolution** : *Renouvellement du mandat de M. François Robardet en qualité d'administrateur représentant les salariés et anciens salariés actionnaires (catégorie des salariés et anciens salariés personnel au sol et personnel navigant commercial actionnaires) pour une durée de quatre ans*

**Neuvième résolution** : *Nomination de M. Michel Delli-Zotti en qualité d'administrateur représentant les salariés et anciens salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne et anciens pilotes de ligne actionnaires) pour une durée de quatre ans*

**Dixième résolution** : *Constatation de l'expiration du mandat du cabinet Deloitte & Associés en qualité de Commissaire aux comptes titulaire et nomination du cabinet PricewaterhouseCoopers Audit en qualité Commissaire aux comptes titulaire*

**Onzième résolution** : *Constatation de l'expiration du mandat du cabinet BEAS en qualité de Commissaire aux comptes suppléant et décision de ne pas le renouveler ou le remplacer*

**Douzième résolution** : *Approbation des informations sur la rémunération 2021 de chacun des mandataires sociaux requises par l'article L. 22-10-9 I du Code de commerce*

**Treizième résolution** : *Approbation des éléments fixes, variables et exceptionnels composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours de l'exercice 2021 ou attribués au titre de cet exercice à Mme Anne-Marie Couderc en qualité de Présidente du Conseil d'administration*

**Quatorzième résolution** : *Approbation des éléments fixes, variables et exceptionnels composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés au cours de l'exercice 2021 ou attribués au titre de cet exercice à M. Benjamin Smith en qualité de Directeur général*

**Quinzième résolution** : *Approbation de la politique de rémunération 2022 des mandataires sociaux non dirigeants*

**Seizième résolution** : *Approbation de la politique de rémunération 2022 de la Présidente du Conseil d'administration*

**Dix-septième résolution** : *Approbation de la politique de rémunération 2022 du Directeur général*

**Dix-huitième résolution** : *Ratification du transfert de siège social*

## **II. A titre extraordinaire**

**Dix-neuvième résolution** : *Augmentation du plafond nominal total des augmentations de capital prévu à la 23<sup>e</sup> résolution de l'Assemblée générale mixte du 26 mai 2021 portant délégation de compétence au Conseil d'administration à l'effet d'émettre des actions ordinaires de la Société et des valeurs mobilières donnant accès à d'autres titres de capital de la Société à émettre ou donnant droit à l'attribution de titres de créance, sans droit préférentiel de souscription, par voie d'offre au public visée au 1<sup>o</sup> de l'article L. 411-2 du Code monétaire et financier (utilisable en dehors des périodes d'offre publique) pour le fixer à 200 millions d'euros, dans les limites prévues par la réglementation applicable au jour de l'émission*

**Vingtième résolution** : *Ajout d'un préambule dans les statuts à l'effet d'adopter une raison d'être de la Société*

**Vingt-et-unième résolution** : *Actualisation dans les statuts de références à des articles du Code de commerce*

**Vingt-deuxième résolution** : *Modification de l'article 17-3 des statuts relatif au(x) administrateur(s) représentant les salariés*

**Vingt-troisième résolution** : *Modification de l'article 20 des statuts relatif aux délibérations du conseil*

**Vingt-quatrième résolution** : *Modification de l'article 21 des statuts relatif aux pouvoirs du conseil*

**Vingt-cinquième résolution** : *Modification de l'article 27 des statuts relatif à la rémunération des dirigeants sociaux et des administrateurs*

**Vingt-sixième résolution** : *Modification de l'article 29 des statuts relatif à la nomination des Commissaires aux comptes et suppression de l'obligation de désigner un ou plusieurs Commissaires aux comptes suppléant*

**Vingt-septième résolution** : *Pouvoirs pour formalités*

7. **ATTESTATION DU RESPONSABLE DE L'AMENDEMENT AU DOCUMENT  
D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2021**

*« J'atteste que les informations contenues dans le présent Amendement au Document d'Enregistrement Universel 2021 sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée. »*

Paris, le 23 mai 2022

Monsieur Benjamin Smith  
Directeur Général

## 8. TABLE DE CONCORDANCE

La table de concordance ci-après reprend les rubriques prévues par l'annexe 1 du règlement délégué (UE) 2019/980 de la Commission du 14 mars 2019 et renvoie aux pages du Document d'Enregistrement Universel 2021 et du présent Amendement où sont mentionnées les informations relatives à chacune de ces rubriques.

		<b>Document d'Enregistrement Universel 2021</b>	<b>Amendement</b>
<b>Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019</b>		<b>Pages</b>	<b>Pages/Sections</b>
<b>1.</b>	<b>Personnes responsables, informations provenant de tiers, rapports d'experts et approbation de l'autorité compétente</b>		
	1.1 Indication des personnes responsables	405	27/Section 7
	1.2 Déclaration des personnes responsables	405	27/Section 7
	1.3 Déclaration ou rapport d'expert	N/A	N/A
	1.4 Attestations relatives aux informations provenant de tiers	N/A	N/A
	1.5 Déclaration sans approbation préalable de l'autorité compétente	N/A	N/A
<b>2.</b>	<b>Contrôleurs légaux des comptes</b>		N/A
	2.1 Nom et adresse des contrôleurs légaux des comptes	405	N/A
	2.2 Contrôleurs légaux ayant démissionné, ayant été écartés ou n'ayant pas été redésignés durant la période couverte	N/A	N/A
<b>3.</b>	<b>Facteurs de risques</b>	146 à 164	15 à 16/Section 2.2
<b>4.</b>	<b>Informations concernant l'émetteur</b>		
	4.1 Raison sociale et nom commercial	398	page de garde
	4.2 Lieu, numéro d'enregistrement et identifiant d'entité juridique (LEI)	398	N/A
	4.3 Date de constitution et durée de vie	398	N/A
	4.4 Siège social, forme juridique, législation, pays d'origine, adresse et numéro de téléphone du siège statutaire et site web	398	N/A
<b>5.</b>	<b>Aperçu des activités</b>		N/A
	5.1 Principales activités	30 à 45	20 à 24/Section 4
	5.2 Principaux marchés	30 à 45	N/A
	5.3 Événements importants dans le développement des activités	6 à 13	1 à 12/Section 1
	5.4 Stratégie et objectifs	22 à 29	N/A
	5.5 Dépendance à l'égard des brevets, licences, contrats industriels, commerciaux ou financiers ou de nouveaux procédés de fabrication	22, 35 à 37, 137 à 139, 354 et 355	N/A
	5.6 Éléments sur lesquels est fondée toute déclaration de l'émetteur sur sa position concurrentielle	18 à 21	N/A
	5.7 Investissements	45 à 49, 204 à 227, 254 et 255, 310 à 314	23/Section 4
<b>6.</b>	<b>Structure organisationnelle</b>		
	6.1 Description sommaire du Groupe	167 à 174, 256, 399 à 401	N/A
	6.2 Liste des filiales importantes	256, 358 à 361 et 380	N/A
<b>7.</b>	<b>Examen de la situation financière et du résultat</b>		
	7.1 Situation financière	4 et 5, 254 et 255, 256 à 263	17 à 19/Section 3

		<b>Document d'Enregistrement Universel 2021</b>	<b>Amendement</b>
<b>Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019</b>		<b>Pages</b>	<b>Pages/Sections</b>
	7.2 Résultats d'exploitation	4	N/A
<b>8.</b>	<b>Trésorerie et capitaux</b>		
	8.1 Informations sur les capitaux	132 à 144, 319 à 321 et 377	N/A
	8.2 Source et montant des flux de trésorerie et description de ces flux de trésorerie	161 à 164, 254 à 255, 270 à 274 et 355 à 356	N/A
	8.3 Besoins de financement et structure de financement	161 à 164, 254, 257 à 259, 261 à 263, 332 à 339, 345 à 350 et 377	N/A
	8.4 Informations concernant toute restriction à l'utilisation des capitaux ayant influé sensiblement ou pouvant influencer sensiblement, de manière directe ou indirecte, sur les opérations de l'émetteur	161 à 164, 320, 332 à 336	N/A
	8.5 Informations concernant les sources de financement attendues nécessaires pour honorer les engagements visés au point 5.7.2.	6 à 7, 161 à 164	N/A
<b>9.</b>	<b>Environnement réglementaire</b>		
	9.1 Description de l'environnement réglementaire dans lequel l'émetteur opère et qui peut influencer de manière significative sur ses activités et toute mesure ou facteur de nature administrative, économique, budgétaire, monétaire ou politique ayant influé ou pouvant influencer sensiblement, de manière directe ou indirecte, sur les activités de l'émetteur	401 à 404	N/A
<b>10.</b>	<b>Informations sur les tendances</b>		
	10.1 Principales tendances ayant affecté la production, les ventes et les stocks, les coûts et les prix de vente depuis la fin du dernier exercice jusqu'à la date du document d'enregistrement	6 à 13 et 264	1 à 12/Section 1
	10.2 Tendances connues, incertitude ou demande ou engagement ou événement raisonnablement susceptible d'influer sensiblement sur les perspectives de l'émetteur, au moins pour l'exercice en cours	6 à 13 et 264	1 à 12/Section 1
<b>11.</b>	<b>Prévisions ou estimations du bénéfice</b>		
	11.1 Prévisions ou estimations du bénéfice publiées	N/A	N/A
	11.2 Principales hypothèses sur lesquelles l'émetteur a fondé sa prévision ou son estimation	N/A	N/A
	11.3 Déclaration de comparabilité avec les informations financières historiques et de conformité aux méthodes comptables de l'émetteur	N/A	N/A
<b>12.</b>	<b>Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale</b>		
	12.1 Informations concernant les membres des organes d'administration, de direction et de surveillance	60 à 83, 130 à 131	24/Section 5
	12.2 Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de direction et de surveillance	92 et 93	N/A
<b>13.</b>	<b>Rémunération et avantages</b>		N/A
	13.1 Montant de la rémunération versée et avantages en nature octroyés par l'émetteur et ses filiales	106 à 130	N/A
	13.2 Montant total des sommes provisionnées ou constatées par ailleurs par l'émetteur ou ses filiales aux fins de versement de pensions, de retraites ou d'autres avantages	131 et 353	N/A
<b>14.</b>	<b>Fonctionnement des organes d'administration et de surveillance</b>	84 et 85	
	14.1 Date d'expiration des mandats actuels et période durant laquelle la personne est restée en fonction	60 à 83	N/A

		<b>Document d'Enregistrement Universel 2021</b>	<b>Amendement</b>
<b>Annexes 1 et 2 du règlement délégué 2019/980 du 14 mars 2019</b>		<b>Pages</b>	<b>Pages/Sections</b>
14.2	Informations sur les contrats de service liant les membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance à l'émetteur ou à l'une quelconque de ses filiales et prévoyant l'octroi d'avantages, ou une déclaration appropriée attestant de l'absence de tels avantages	92	N/A
14.3	Informations sur le comité d'audit et le comité de rémunération de l'émetteur	100 à 104	N/A
14.4	Déclaration de conformité au régime de gouvernement d'entreprise en	84 et 105	N/A
14.5	Incidences significatives potentielles sur la gouvernance d'entreprise	105	N/A
<b>15.</b>	<b>Salariés</b>	<b>185 à 203</b>	<b>N/A</b>
15.1	Nombre de salariés à la fin de la période couverte par les informations financières historiques ou nombre moyen durant chaque exercice de cette période et répartition des salariés par grande catégorie d'activité et par site	198 à 199 et 299	N/A
15.2	Participations au capital, options, attribution d'actions de performance	62 à 83, 120 et 121, 135 à 140, 319 à 321	N/A
15.3	Accords prévoyant une participation des salariés dans le capital social	N/A	N/A
<b>16.</b>	<b>Principaux actionnaires</b>		
16.1	Nom de toute personne non membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance détenant, directement ou indirectement, un pourcentage du capital social ou des droits de vote de l'émetteur devant être notifié en vertu de la législation nationale applicable et montant de la participation ainsi détenue, ou déclaration appropriée en l'absence de telles personnes	135 à 143	N/A
16.2	Existence de droits de vote différents	132	N/A
16.3	Détention ou contrôle, direct ou indirect, de l'émetteur	N/A	N/A
16.4	Accord, connu de l'émetteur, dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de contrôle	140	N/A
<b>17.</b>	<b>Transactions avec les parties liées</b>		
17.1	Détail des transactions avec des parties liées	353 à 356	N/A
<b>18.</b>	<b>Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur</b>		
18.1	Informations financières historiques	4 et 5, 265 à 361, 362 à 368, 369 à 383	N/A
18.2	Informations financières intermédiaires et autres	N/A	N/A
18.3	Audit des informations financières annuelles historiques	362 à 368, 384 à 389	N/A
18.4	Informations financières pro forma	N/A	N/A
18.5	Politique en matière de dividendes	140	N/A
18.6	Procédures judiciaires et d'arbitrage	160, 327 à 330	N/A
18.7	Changement significatif de la situation financière de l'émetteur	6 à 13	N/A
<b>19.</b>	<b>Informations complémentaires</b>		<b>N/A</b>
19.1	Capital social	132 à 135, 319 à 321 et 383	page de garde
19.2	Actes constitutifs et statuts	132 à 135, 141 à 143 et 398	N/A
<b>20.</b>	<b>Contrats importants</b>	<b>137 à 139</b>	<b>N/A</b>
<b>21.</b>	<b>Documents disponibles</b>	<b>84 et 405</b>	<b>N/A</b>



9. ANNEXES

**INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES  
INTERMÉDIAIRES (NON AUDITÉES)**

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

**1<sup>er</sup> janvier 2022 – 31 mars 2022**

## Table des matières

<b>COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (NON AUDITE)</b> .....	<b>33</b>
<b>ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (NON AUDITE)</b> .....	<b>34</b>
<b>BILAN CONSOLIDÉ (NON AUDITE)</b> .....	<b>35</b>
<b>VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (NON AUDITE)</b> .....	<b>37</b>
<b>TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (NON AUDITE)</b> .....	<b>38</b>
<b>FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (NON AUDITE)</b> .....	<b>39</b>
<b>1. RETRAITEMENT DES COMPTES 2021</b> .....	<b>41</b>
<b>2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS</b> .....	<b>42</b>
2.1. Continuité d'exploitation .....	42
2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période.....	44
2.3. Evènements postérieurs à la clôture.....	44
<b>3. PRINCIPES COMPTABLES</b> .....	<b>44</b>
<b>4. INFORMATIONS SECTORIELLES</b> .....	<b>45</b>
4.1. Informations par secteur d'activité .....	47
4.2. Informations par secteur géographique.....	47
<b>5. CHARGES EXTERNES</b> .....	<b>49</b>
<b>6. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS</b> .....	<b>50</b>
<b>7. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS</b> .....	<b>51</b>
<b>8. AUTRES PRODUITS ET CHARGES</b> .....	<b>51</b>
<b>9. CESSIONS DE MATERIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON     COURANTS</b> .....	<b>51</b>
<b>10. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES     FINANCIERS</b> .....	<b>53</b>
<b>11. IMPÔTS</b> .....	<b>54</b>
11.1. Charge d'impôt.....	54
11.2. Taux effectif d'impôt.....	55
<b>12. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES</b> .....	<b>55</b>
<b>13. PASSIFS FINANCIERS</b> .....	<b>56</b>
<b>14. DETTE NETTE</b> .....	<b>57</b>
<b>15. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES</b> .....	<b>58</b>
<b>16. AUTRES PASSIFS</b> .....	<b>58</b>

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</b>	<i>Notes</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b> retraité <sup>(1)</sup>
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>4</b>	<b>4 445</b>	<b>2 161</b>
Charges externes	<b>5</b>	(2 909)	(1 698)
Frais de personnel	<b>6</b>	(1 522)	(1 167)
Impôts et taxes		(47)	(41)
Autres produits et charges	<b>8</b>	254	117
<b>EBITDA</b>		<b>221</b>	<b>(628)</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	<b>7</b>	(571)	(552)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>(350)</b>	<b>(1 180)</b>
Cessions de matériels aéronautiques	<b>9</b>	-	(3)
Autres produits et charges non courants	<b>9</b>	(6)	(4)
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>(356)</b>	<b>(1 187)</b>
Coût de l'endettement financier brut	<b>10</b>	(141)	(189)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>10</b>	(2)	1
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(143)</b>	<b>(188)</b>
Autres produits et charges financiers	<b>10</b>	(47)	(90)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(546)</b>	<b>(1 465)</b>
Impôts	<b>11</b>	(4)	(11)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(550)</b>	<b>(1 476)</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		(2)	(7)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(552)</b>	<b>(1 483)</b>
<b>Résultat net</b>		<b>(552)</b>	<b>(1 483)</b>
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		-	(1)
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		<i>(552)</i>	<i>(1 482)</i>
<b>Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)</b>			
- de base		(0,94)	(3,46)
- dilué		(0,94)	(3,46)

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

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

## ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité)

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</b>	<b>2022</b>	<b>2021 retraité <sup>(1)</sup></b>
<b>Résultat net</b>	<b>(552)</b>	<b>(1 483)</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	423	114
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat	(238)	9
Variation de la réserve de conversion	4	1
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	(49)	(33)
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>	<b>140</b>	<b>91</b>
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	19	420
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	3	(3)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	(10)	(100)
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>12</b>	<b>317</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>	<b>152</b>	<b>408</b>
<b>Résultat global</b>	<b>(400)</b>	<b>(1 075)</b>
- Propriétaires de la société mère	(400)	(1 075)
- Participations ne donnant pas le contrôle	-	-

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

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

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

<b>Actif</b>		<b>31 mars</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Goodwill		222	222
Immobilisations incorporelles		1 251	1 235
Immobilisations aéronautiques		10 537	10 466
Autres immobilisations corporelles		1 378	1 402
Droits d'utilisation		5 205	5 148
Titres mis en équivalence		107	109
Autres actifs financiers non courants		1 026	951
Actifs financiers dérivés non courants		190	143
Impôts différés		223	278
<b>Actif non courant</b>		<b>20 139</b>	<b>19 954</b>
Actifs détenus en vue de la vente		76	74
Autres actifs financiers courants		487	484
Actifs financiers dérivés courants		747	469
Stocks et en-cours		620	567
Créances clients		1 952	1 511
Autres actifs courants		1 126	966
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<i>12</i>	7 219	6 658
<b>Actif courant</b>		<b>12 227</b>	<b>10 729</b>
<b>Total actif</b>		<b>32 366</b>	<b>30 683</b>

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

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b>		<b>31 mars</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Capital		643	643
Primes d'émission et de fusion		4 949	4 949
Actions d'autocontrôle		(25)	(25)
Titres subordonnés à durée indéterminée		3 205	3 151
Réserves et résultat		(12 996)	(12 542)
<b>Capitaux propres (Part attribuable aux propriétaires de la société mère)</b>		<b>(4 224)</b>	<b>(3 824)</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		8	8
<b>Capitaux propres</b>		<b>(4 216)</b>	<b>(3 816)</b>
Provisions retraite		1 937	1 939
Passifs de restitution et autres provisions non courants		4 100	4 055
Passifs financiers non courants	<i>13</i>	11 438	11 274
Dettes de loyers non courantes		3 021	2 924
Passifs financiers dérivés non courants		11	25
Impôts différés		4	1
Autres passifs non courants	<i>16</i>	2 538	2 555
<b>Passif non courant</b>		<b>23 049</b>	<b>22 773</b>
Passifs de restitution et autres provisions courants		851	885
Passifs financiers courants	<i>13</i>	1 068	1 215
Dettes de loyers courantes		826	825
Passifs financiers dérivés courants		37	46
Dettes fournisseurs		2 329	1 850
Titres de transport émis et non utilisés	<i>15</i>	3 903	2 644
Programme de fidélisation		873	888
Autres passifs courants	<i>16</i>	3 643	3 369
Concours bancaires	<i>12</i>	3	4
<b>Passif courant</b>		<b>13 533</b>	<b>11 726</b>
<b>Total passif</b>		<b>36 582</b>	<b>34 499</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>32 366</b>	<b>30 683</b>

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

## VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité)

<i>En millions d'euros</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
<b>Au 31 décembre 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>
<b>Changement de méthode comptable</b>						<b>76</b>	<b>76</b>		<b>76</b>
<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>						<b>407</b>	<b>407</b>	<b>1</b>	<b>408</b>
Résultat de la période						<b>(1 482)</b>	<b>(1 482)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 483)</b>
<b>Résultat global</b>						<b>(1 075)</b>	<b>(1 075)</b>	<b>-</b>	<b>(1 075)</b>
Autres		-	-	-	-	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	-	<b>(1)</b>
<b>Au 31 mars 2021 - Retraité<sup>(1)</sup></b>	<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(25)</b>	<b>-</b>	<b>(10 970)</b>	<b>(6 427)</b>	<b>9</b>	<b>(6 418)</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>						<b>152</b>	<b>152</b>	<b>-</b>	<b>152</b>
Résultat de la période						<b>(552)</b>	<b>(552)</b>	<b>-</b>	<b>(552)</b>
<b>Résultat global</b>						<b>(400)</b>	<b>(400)</b>	<b>-</b>	<b>(400)</b>
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée					54	<b>(54)</b>	-	-	-
<b>Au 31 mars 2022</b>	<b>642 634 034</b>	<b>643</b>	<b>4 949</b>	<b>(25)</b>	<b>3 205</b>	<b>(12 996)</b>	<b>(4 224)</b>	<b>8</b>	<b>(4 216)</b>

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

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

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

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 mars	Notes	2022	2021
<i>En millions d'euros</i>			<b>retraité <sup>(1)</sup></b>
Résultat net des activités poursuivies		(552)	(1 483)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		571	553
Dotations nettes aux provisions financières		35	27
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		-	3
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(5)	(41)
Ecart de change non réalisé		31	125
Pertes de valeur		5	8
Autres éléments non monétaires		(32)	4
Résultats des sociétés mises en équivalence		2	7
Impôts différés		1	7
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>56</b>	<b>(790)</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		(48)	8
(Augmentation) / diminution des créances clients		(411)	(72)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		492	(85)
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés		1 245	(153)
Variation des autres débiteurs et créditeurs		47	210
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>		<b>1 325</b>	<b>(92)</b>
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)</b>		<b>1 381</b>	<b>(882)</b>
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		-	(4)
Investissements corporels et incorporels (B)		(704)	(466)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)		171	220
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		5	1
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(528)</b>	<b>(249)</b>
Emission de nouveaux emprunts	<b>13</b>	291	302
Remboursement d'emprunts	<b>13</b>	(304)	(331)
Remboursement de dettes de loyers (D)		(218)	(216)
Nouveaux prêts		(87)	(18)
Remboursement des prêts		22	20
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>(296)</b>	<b>(243)</b>
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		5	7
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>562</b>	<b>(1 367)</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	<b>12</b>	6 654	6 422
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	<b>12</b>	7 216	5 055

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

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



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

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</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>	1 381	(882)
Investissements corporels et incorporels	<i>B</i>	(704)	(466)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>C</i>	171	220
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation</b>	<b><i>14</i></b>	<b>848</b>	<b>(1 128)</b>
<b>Remboursements des dettes de loyers</b>	<b><i>D</i></b>	<b>(218)</b>	<b>(216)</b>
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté</b>		<b>630</b>	<b>(1 344)</b>

**NOTES AUX INFORMATIONS FINANCIÈRES  
CONSOLIDÉES INTERMÉDIAIRES**

## 1. 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 31 mars 2021</b>			
Frais de personnel	(1 166)	(1)	(1 167)
<b>EBITDA</b>	<b>(627)</b>	<b>(1)</b>	<b>(628)</b>
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>(1 179)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 180)</b>
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>(1 186)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 187)</b>
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>	<b>(1 464)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 465)</b>
Impôts	(11)	-	(11)
<b>Résultat net des entreprises consolidées</b>	<b>(1 475)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 476)</b>
<b>Résultat net</b>	<b>(1 482)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 483)</b>
Résultat par action (de base)	(3,46)	-	(3,46)
Résultat par action (dilué)	(3,46)	-	(3,46)

### 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 31 mars 2021</b>			
<b>Résultat net</b>	<b>(1 482)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 483)</b>
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>91</b>	<b>-</b>	<b>91</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôts</b>	<b>317</b>	<b>-</b>	<b>317</b>
<b>Résultat net</b>	<b>(1 074)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 075)</b>
• Propriétaires de la société mère	(1 074)	(1)	(1 075)
• Participations ne donnant pas le contrôle	-	-	-

## Impacts sur le bilan consolidé

En millions d'euros	Comptes publiés	IFRIC IAS 19	Comptes retraités
<b>Bilan au 31 mars 2021</b>			
<b>Actif</b>	<b>29 316</b>	<b>(30)</b>	<b>29 286</b>
Impôts différés	257	(30)	227
<b>Passif</b>	<b>29 316</b>	<b>(30)</b>	<b>29 286</b>
Provisions retraites	2 105	(105)	2 000
Capitaux propres	(6 493)	75	(6 418)
• Propriétaires de la société mère	(6 502)	75	(6 427)
• Participations ne donnant pas le contrôle	9	-	9

## 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 31 mars 2021</b>			
Résultat net	(1 482)	(1)	(1 483)
Autres éléments non monétaires	3	1	4
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>(790)</b>	<b>-</b>	<b>(790)</b>

## 2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

### 2.1. 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 sur la première partie de l'année 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. Les activités de maintenance du Groupe pour les compagnies russes ont également été suspendues générant un impact peu significatif. Enfin, bien que la crise ukrainienne pousse les prix du pétrole à des niveaux élevés, la politique de couverture carburant du Groupe permet de limiter les effets sur les états financiers consolidés du Groupe au 31 mars 2022 et sur les prochains trimestres de 2022. Alors que l'impact d'une telle hausse pourrait être significatif si les prix se maintenaient durablement aux niveaux prévalant depuis le début de la crise, les incertitudes autour de l'issue du conflit ne permettent pas de donner une évaluation précise à ce stade.

En parallèle, les mesures fortes prises par le Groupe pour limiter les effets de la Covid-19 sur l'activité depuis le début de la pandémie se poursuivent et sont adaptées à l'évolution de la situation que le Groupe suit de près. Elles comprennent, entre autres, l'adaptation de la capacité offerte en fonction de l'évolution de la demande, la sécurisation de la trésorerie, le refinancement systématique des nouveaux avions livrés et des mesures salariales.

### *Adaptation de la capacité offerte et réduction de coûts*

La capacité siège-kilomètres disponible pour le Passage et Transavia a été supérieure de 68% au premier trimestre 2022 par rapport au premier trimestre 2021, en réponse à la reprise de la demande et a atteint 75% du niveau du premier trimestre 2019 pour le Passage et une capacité proche de celle de 2019 pour Transavia.

Le revenu par passagers-kilomètres a bondi de 208% au premier trimestre 2022 par rapport au premier trimestre 2021. L'activité cargo a continué à bénéficier d'un contexte porteur avec des tonnes-kilomètres disponibles en augmentation de 11% par rapport au premier trimestre 2021. En conséquence, les revenus totaux ont augmenté de 106% comparé à l'année dernière et s'élèvent à 4 445 millions d'euros.

En parallèle, les dépenses externes s'élèvent à (2 909) millions d'euros, soit une augmentation de 71 % par rapport à 2021 principalement portée par les coûts du carburant. Ces derniers s'élèvent à (996) millions d'euros au 31 mars 2022 contre (463) millions d'euros au 31 mars 2021, soit une augmentation de 115 % due à l'évolution de la capacité et à la hausse du prix du carburant. Hors carburant, les dépenses externes n'augmentent que de 55%.

En complément, la poursuite des mécanismes d'activité partielle en France, mis en place à partir du 23 mars 2020, du programme « Mesures Transitoires d'urgence pour l'Emploi Durable » (NOW) aux Pays-Bas, applicable à partir du 1er mars 2020, ainsi que la poursuite de plans de restructuration et la réduction des effectifs initiées en 2020 et 2021 (voir note 4.2. Événements intervenus au cours de la période des notes aux états financiers consolidés du 31 décembre 2021) ont continué de contribuer à limiter les coûts salariaux et associés. Les charges de personnel s'élèvent ainsi à (1 522) millions d'euros au 31 mars 2022, (1 167) millions d'euros au 31 mars 2021 et (1 916) millions d'euros au 31 mars 2020 aux prémices de la Covid.

Le programme « Mesures Transitoires d'urgence pour l'Emploi Durable » (NOW) aux Pays-Bas a pris fin au 31 mars 2022.

### *Liquidités*

Au 31 mars 2022, la liquidité totale du groupe s'élève à 10,76 milliards d'euros, dont 8,3 milliards d'euros de liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (voir note 14. Dette nette) et 2,46 milliards d'euros de lignes de crédit non tirées (voir note 33.3 Aides financières des Etats français et néerlandais et 33.7 Lignes de crédit des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2021).

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

### *Continuité d'exploitation*

Afin de déterminer une base appropriée de préparation des informations financières consolidées intermédiaires pour la période close au 31 mars 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 actuelle de coronavirus (Covid-19) et de la crise ukrainienne.

Comme indiqué ci-dessus, le groupe dispose de liquidités disponibles d'un montant total de 10,76 milliards d'euros au 31 mars 2022 (voir paragraphe « Liquidités ») en amélioration de 0,6 milliards d'euros par rapport au 31 décembre 2021.

Par ailleurs, malgré les incertitudes en lien avec le contexte actuel, l'amélioration de la situation sanitaire depuis fin 2021 ainsi que de la position de trésorerie, la reprise d'activité qui se poursuit et les impacts limités de la crise ukrainienne sur les états financiers consolidés au 31 mars 2022, ont conduit à établir les informations financières consolidées intermédiaires au 31 mars 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).

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

### **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 avril 2022, par une entrée en négociations exclusives 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 Groupe analyse cet arrêt dans la perspective d'un pourvoi devant la Cour de Justice.

Les provisions de 351,8 millions d'euros incluant les intérêts dans les comptes consolidés au 31 mars 2022 sont conformes à ces amendes.

## **2.3. Evènements postérieurs à la clôture**

Le 3 mai 2022, KLM a remboursé 311 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, le montant résiduel de cette ligne de crédit chez KLM s'élève à 354 millions d'euros.

## **3. 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.

L'information financière consolidée intermédiaire au 31 mars 2022 doit être lue en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 décembre 2021. Elle est établie selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2021, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022.

Un groupe de travail a été mis en place au sein du groupe pour étudier 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 ». Tout changement résultant de l'application de cette décision de l'IFRIC sera comptabilisé de manière rétrospective conformément à la norme IAS 8 sur les changements de méthodes comptables.

La préparation de l'information financière consolidée intermédiaire, 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.

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, l'information financière consolidée intermédiaire de la période a été établie en tenant compte du contexte actuel des crises sanitaire et géopolitique et sur la base des paramètres financiers disponibles à la date de clôture.

L'information financière consolidée intermédiaire au 31 mars 2022 a été revue par le Conseil d'administration le 4 mai 2022.

## 4. 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.

### **Information par secteur géographique**

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

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

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

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

Seuls les produits des activités ordinaires par secteur d'activité sont affectés par zone géographique de ventes.

- **Activité par zone de destination**

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

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



## 4.1. Informations par secteur d'activité

- Période close au 31 mars 2022

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Mainten ance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	3 900	831	249	47	-	5 027
Chiffre d'affaires intersecteurs	(6)	(534)	-	(42)	-	(582)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>3 894</b>	<b>297</b>	<b>249</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>4 445</b>
EBITDA	150	93	(35)	13	-	221
Résultat d'exploitation courant	(309)	43	(92)	8	-	(350)
Résultat des activités opérationnelles	(315)	43	(92)	8	-	(356)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	1	-	(3)	-	(2)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(190)	(190)
Impôts	-	-	-	-	(4)	(4)
<b>Résultat net</b>	<b>(315)</b>	<b>44</b>	<b>(92)</b>	<b>5</b>	<b>(194)</b>	<b>(552)</b>

- Période close au 31 mars 2021 retraité <sup>(1)</sup>

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Mainten ance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	1 864	622	37	36	-	2 559
Chiffre d'affaires intersecteurs	(6)	(363)	-	(29)	-	(398)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>1 858</b>	<b>259</b>	<b>37</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>2 161</b>
EBITDA	(621)	56	(77)	14	-	(628)
Résultat d'exploitation courant	(1 060)	(8)	(120)	8	-	(1 180)
Résultat des activités opérationnelles	(1 066)	(9)	(120)	8	-	(1 187)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	1	-	(8)	-	(7)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(278)	(278)
Impôts	-	-	-	-	(11)	(11)
<b>Résultat net</b>	<b>(1 066)</b>	<b>(8)</b>	<b>(120)</b>	<b>-</b>	<b>(289)</b>	<b>(1 483)</b>

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

## 4.2. Informations par secteur géographique

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

- Période close au 31 mars 2022

<i>En millions d'euros</i>	France métro- politaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Long-Haul / Autres	Total
Transport	1 145	446	913	1 171	3 675
Autres recettes	65	47	47	60	219
<b>Total Réseau</b>	<b>1 210</b>	<b>493</b>	<b>960</b>	<b>1 231</b>	<b>3 894</b>
Transport	79	146	22	4	251
Autres recettes	(3)	1	-	-	(2)
<b>Total Transavia</b>	<b>76</b>	<b>147</b>	<b>22</b>	<b>4</b>	<b>249</b>
Maintenance	138	132	5	22	297
Autres	1	4	-	-	5
<b>Total</b>	<b>1 425</b>	<b>776</b>	<b>987</b>	<b>1 257</b>	<b>4 445</b>

- Période close au 31 mars 2021 retraité <sup>(1)</sup>

<i>En millions d'euros</i>	France métro- politaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Long-Haul / Autres	Total
Transport	488	189	425	610	1 712
Autres recettes	53	26	38	29	146
<b>Total Réseau</b>	<b>541</b>	<b>215</b>	<b>463</b>	<b>639</b>	<b>1 858</b>
Transport	14	20	3	-	37
Autres recettes	-	-	-	-	-
<b>Total Transavia</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>37</b>
Maintenance	153	83	6	17	259
Autres	2	5	-	-	7
<b>Total</b>	<b>710</b>	<b>323</b>	<b>472</b>	<b>656</b>	<b>2 161</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.

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

- Période close au 31 mars 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	194	646	454	603	859	512	407	3 675
Transavia	14	218	-	19	-	-	-	251
<b>Total</b>	<b>208</b>	<b>864</b>	<b>454</b>	<b>622</b>	<b>859</b>	<b>512</b>	<b>407</b>	<b>3 926</b>

- Période close au 31 mars 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	120	200	193	339	340	239	281	1 712
Transavia	4	31	-	2	-	-	-	37
<b>Total</b>	<b>124</b>	<b>231</b>	<b>193</b>	<b>341</b>	<b>340</b>	<b>239</b>	<b>281</b>	<b>1 749</b>

## 5. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</b>		
Carburant avions	996	463
Affrètements aéronautiques	101	69
Redevances aéronautiques	348	215
Commissariat	142	58
Achat d'assistance en escale	320	191
Achats et consommations d'entretien aéronautique	515	345
Frais commerciaux et de distribution	154	59
Autres frais	333	298
<b>Total</b>	<b>2 909</b>	<b>1 698</b>
<i>Hors carburant</i>	<i>1 913</i>	<i>1 235</i>

## 6. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</b>		<b>retraité <sup>(1)</sup></b>
Salaires et traitements	1 177	1 065
Autres charges sociales	214	203
Charges de retraite à cotisations définies	179	121
Charges de retraite à prestations définies	34	75
Coûts du personnel intérimaire	34	12
Charges d'intéressement et charges relatives aux paiements fondés sur des actions	-	(14)
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable	(140)	(320)
Autres	24	25
<b>Total</b>	<b>1 522</b>	<b>1 167</b>

<sup>(1)</sup> Voir note 1 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 31 mars 2022, l'impact de ces mesures s'élève à 71 millions d'euros (223 millions d'euros au 31 mars 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 au 31 mars 2022. Cette compensation s'élève à 140 millions d'euros (contre 320 millions d'euros pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars 2021).

### Effectifs moyens de la période

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Pilotes	8 068	8 252
Personnel navigant commercial	19 813	19 971
Personnel au sol	43 408	47 714
Personnel intérimaire	1 585	537
<b>Total*</b>	<b>72 874</b>	<b>76 474</b>

\*Hors effet de l'activité partielle

La baisse des effectifs moyens 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).

## 7. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</b>		
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	46	48
Immobilisations aéronautiques	263	241
Autres immobilisations corporelles	44	45
Droits d'utilisation	285	259
	<b>638</b>	<b>593</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	(11)	7
Créances	(9)	13
Provisions	(47)	(61)
	<b>(67)</b>	<b>(41)</b>
<b>Total</b>	<b>571</b>	<b>552</b>

## 8. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2022	2021
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</b>		
Production capitalisée	229	127
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	-	(1)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	9	2
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(11)	(6)
Autres	27	(5)
<b>Autres produits et charges</b>	<b>254</b>	<b>117</b>

## 9. CESSIIONS DE MATERIELS 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 31 mars</b>		
Cession-bail	(5)	(5)
Autres cessions aéronautiques	5	2
<b>Cessions de matériels aéronautiques</b>	<b>-</b>	<b>(3)</b>
Charges de restructuration	1	(1)
Dépréciation accélérée de flottes	(5)	(8)
Autres	(2)	5
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(6)</b>	<b>(4)</b>

- **Période close au 31 mars 2022**

#### **Cessions de matériel aéronautiques**

L'impact des cessions-bails sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par une charge de (5) millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 157 millions d'euros au 31 mars 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 (5) millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévue pour 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation. Au 31 mars 2022, 14 CRJ sont encore dans la flotte du Groupe.

- **Période close au 31 mars 2021**

#### **Cessions de matériel aéronautiques**

L'impact des cessions-bails sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par une charge de (5) millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 115 millions d'euros au 31 mars 2021.

#### **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 (6) millions d'euros

## 10. COUT 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 31 mars</b>		
Produits des valeurs mobilières de placement	(6)	(4)
Autres produits financiers	4	5
<b>Produits financiers</b>	<b>(2)</b>	<b>1</b>
Intérêts sur dettes financières	(76)	(106)
Intérêts sur dettes de loyers	(65)	(60)
Intérêts intercalaires capitalisés	7	6
Autres éléments non monétaires	(4)	(27)
Autres charges financières	(3)	(2)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(141)</b>	<b>(189)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(143)</b>	<b>(188)</b>
Résultat de change	(17)	(98)
Instruments financiers	5	35
Dotation nette aux provisions	(2)	-
Désactualisation des provisions	(32)	(27)
Autres	(1)	-
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(47)</b>	<b>(90)</b>
<b>Total</b>	<b>(190)</b>	<b>(278)</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 31 mars 2022, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente de (40) millions d'euros composée d'une perte de (61) millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués, et d'un gain de 17 millions d'euros sur la dette, composé principalement d'une perte de (9) millions d'euros au titre de la dette en dollar US et d'un gain de 25 millions d'euros au titre de la dette en yen japonais.

Au 31 mars 2021, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente de (138) 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.

## 11. IMPÔTS

### 11.1. Charge d'impôt

<i>En millions d'euros</i>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</b>		
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>(4)</b>	<b>(3)</b>
Variation des différences temporaires	-	(8)
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	-	-
<b>(Charge) / produit d'impôt différé</b>	<b>-</b>	<b>(8)</b>
<b>Total</b>	<b>(4)</b>	<b>(11)</b>

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

- **Groupe fiscal français**

En France, le taux d'impôt sur les sociétés est à 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 résultant de l'incertitude à moyen et long termes du rythme de reprise de l'activité qui a conduit le Groupe à maintenir inchangée sa politique de reconnaissance des actifs d'impôts différés.

A ce titre, un montant de 97 millions d'euros d'impôts différés actifs au titre des pertes fiscales et des différences temporaires n'a pas été reconnu la période close au 31 mars 2022 (dont 83 millions d'euros par compte de résultat).

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt est de 25,8% en 2022 (contre 25% en 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.

La position d'impôts différés pour pertes fiscales est restée stable par rapport au 31 décembre 2021 à 57 millions d'euros.

Au regard de l'incertitude à moyen et long termes du rythme de reprise de l'activité, le groupe a limité la reconnaissance d'impôts différés actifs pour pertes fiscales complémentaires sur la période. A ce titre, un montant de 20 millions d'euros d'impôts différés actifs pour pertes fiscales n'a pas été reconnu la période close au 31 mars 2022.



## 11.2. 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>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars</b>		<b>retraité <sup>(1)</sup></b>
Résultat avant impôt	(546)	(1 465)
Taux d'impôt applicable en France	25,83%	28,41%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	141	416
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(2)	(18)
Eléments non déductibles ou non imposables	(42)	(18)
Limitation des actifs d'impôts différés	(103)	(392)
Impact de la CVAE	(2)	(1)
Autres	4	2
<b>Impôt</b>	<b>(4)</b>	<b>(11)</b>
Taux d'impôt réel	-0,7%	-0,7%

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

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 31 mars</b>	<b>Au 31 décembre</b>
	<b>2022</b>	<b>2021</b>
SICAV (actifs de transaction)	4 135	3 688
Dépôts (actifs de transaction) et comptes à termes	1 265	1 113
Caisses et banques	1 819	1 857
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>7 219</b>	<b>6 658</b>
Concours bancaires	(3)	(4)
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires</b>	<b>7 216</b>	<b>6 654</b>

## 13. PASSIFS FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 31 mars 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>
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens japonais	148	-	<b>148</b>	153	-	<b>153</b>
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	365	-	<b>365</b>	363	-	<b>363</b>
OCEANE	479	-	<b>479</b>	476	-	<b>476</b>
Emprunts obligataires	1 681	361	<b>2 042</b>	1 678	361	<b>2 039</b>
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 033	394	<b>3 427</b>	2 901	404	<b>3 305</b>
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	4 303	-	<b>4 303</b>	4 310	-	<b>4 310</b>
Prêts d'Etats	279	-	<b>279</b>	278	-	<b>278</b>
Autres emprunts	1 150	167	<b>1 317</b>	1 114	340	<b>1 454</b>
Intérêts courus non échus	-	146	<b>146</b>	1	110	<b>111</b>
<b>Total - Passifs financiers</b>	<b>11 438</b>	<b>1 068</b>	<b>12 506</b>	<b>11 274</b>	<b>1 215</b>	<b>12 489</b>

### Variation du passif financier

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 décembre 2021</b>	<b>Emission de nouveaux emprunts</b>	<b>Variation non monétaire</b>	<b>Remboursement des emprunts</b>	<b>Variation de la conversion</b>	<b>Autres</b>	<b>31 mars 2022</b>
Emprunts subordonnés à durée indéterminée en yens japonais et en francs suisses	516	-	-	-	(3)	-	<b>513</b>
OCEANE	476	-	3	-	-	-	<b>479</b>
Emprunts obligataires	2 039	-	-	-	3	-	<b>2 042</b>
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 305	242	3	(110)	(12)	(1)	<b>3 427</b>
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	4 310	-	(7)	-	-	-	<b>4 303</b>
Prêts d'Etats	278	-	1	-	-	-	<b>279</b>
Autres emprunts	1 454	49	6	(194)	1	1	<b>1 317</b>
Intérêts courus non échus	111	-	-	-	-	35	<b>146</b>
<b>Total - Passifs financiers</b>	<b>12 489</b>	<b>291</b>	<b>6</b>	<b>(304)</b>	<b>(11)</b>	<b>35</b>	<b>12 506</b>

## Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

En millions d'euros	Au 31 mars 2022	Au 31 décembre 2021
Echéances à		
fin année N	934	-
N+1	1 460	1 215
N+2	2 787	1 401
N+3	3 488	2 767
N+4	1 408	3 470
Au delà de 4 ans	2 429	3 636
<b>Total</b>	<b>12 506</b>	<b>12 489</b>

Les emprunts subordonnés à durée indéterminée en francs suisses et en yens japonais sont inclus dans la ligne « au-delà de 4 ans ».

## 14. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	31 mars 2022	31 décembre 2021
Passifs financiers courants et non courants	<i>13</i>	12 506	12 489
Dettes de loyers courantes et non courantes		3 847	3 749
Intérêts courus non échus		(162)	(128)
Dépôts relatifs aux passifs financiers		(101)	(99)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers		(89)	(85)
Impact des dérivés devise / dettes		(18)	(14)
<b>Passifs financiers (I)</b>		<b>15 983</b>	<b>15 912</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<i>12</i>	7 219	6 658
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois <sup>(1)</sup>		185	189
Liquidités nanties <sup>(1)</sup>		323	324
Obligations Triple A <sup>(1)</sup>		604	529
Concours bancaires courant	<i>12</i>	(3)	(4)
<b>Liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (II)</b>		<b>8 328</b>	<b>7 696</b>
<b>Dettes nettes (I-II)</b>		<b>7 655</b>	<b>8 216</b>

(1) Inclus en "autres actifs financiers".

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 mars</b>	<b>31 décembre</b>
	<b>2022</b>	<b>2021</b>
	<b>3 mois</b>	<b>12 mois</b>
<b>Dettes nettes à l'ouverture</b>	<b>8 216</b>	<b>11 049</b>
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies	(848)	(231)
Titres subordonnés reclassés depuis les passifs financiers	-	(2 997)
Augmentation de capital	-	(1 024)
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 (nouveaux/modifications de contrats)	279	1 150
Effet du change latent sur la dette de loyers avion enregistrée en résultat global	39	159
Effet des dérivés sur la dette nette	(2)	(22)
Effet du taux d'intérêt effectif sur prêts d'Etats	(3)	126
Variation de la conversion en résultat	(18)	42
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE	3	11
Autres variations non monétaires de la dette nette	(12)	26
<b>Dettes nettes à la clôture</b>	<b>7 655</b>	<b>8 216</b>

## 15. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES

En raison de la crise de la COVID-19 et des fermetures des frontières en découlant, le groupe a été contraint de réduire ses capacités et d'annuler un nombre significatif de vols, les clients pouvant demander le remboursement de leurs billets ou l'émission d'un avoir (« voucher »).

Au 31 mars 2022, ce poste inclut 350 millions d'euros de vouchers à valoir sur de futurs vols (ou certains pouvant donner lieu à un remboursement) contre 387 millions d'euros au 31 décembre 2021.

## 16. AUTRES PASSIFS

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 31 mars</b>		<b>Au 31 décembre</b>	
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
Dettes fiscales (y compris impôt société)	1 072	1 005	794	1 060
Dettes sociales	955	1 389	960	1 355
Dettes sur immobilisations	29	-	70	-
Produits constatés d'avance	882	43	873	43
Avances et acomptes reçues	394	-	390	-
Dettes diverses	311	101	282	97
<b>Total</b>	<b>3 643</b>	<b>2 538</b>	<b>3 369</b>	<b>2 555</b>

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