

RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

JANVIER-JUIN 2021

Société anonyme au capital de 642 634 034 euros

Siège social : 2, rue Robert Esnault-Pelterie - 75007 Paris

Adresse postale : Air France-KLM - AFKL.FI - 95737 Roissy Charles De Gaulle Cedex
RCS Paris 552 043 002

SOMMAIRE

1.	Rapport semestriel d'activité	5
1.1.	Activité	6
1.1.1	Stratégie	6
1.1.2	Les Activités	17
	Réseaux	17
	Réseaux passage	17
	Cargo	18
	Transavia	18
	Maintenance.....	19
1.1.3	Flotte Air France - KLM.....	21
1.1.4	Faits marquants	23
1.1.5	Perspectives et évènements post-clôture	29
1.1.6	Facteurs de risques.....	31
1.1.7	Parties liées.....	31
1.2.	Gouvernement d'entreprise	32
1.2.1	Conseil d'administration	33
1.2.2	CEO Committee	35
1.2.3	Comité exécutif Groupe	36
1.2.4	Bourse et actionariat	37
	Commentaires sur les comptes	39
	Indicateurs financiers	44

2. Informations financières consolidées intermédiaires (non auditées).....48

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)	49
ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité)	50
BILAN CONSOLIDÉ (non audité)	51
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité).....	53
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité)	54
FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité).....	55

NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES

1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ	57
2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS	57
2.1. COVID-19 et continuité d'exploitation	56
2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période	59
2.3. Evènements postérieurs à la clôture	61
3. PRINCIPES COMPTABLES	61
4. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION	62
5. INFORMATIONS SECTORIELLES	62
5.1. Informations par secteur d'activité	64
5.2. Informations par secteur géographique	64
6. CHARGES EXTERNES.....	65
7. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	66
8. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS	67
9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES	67
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS	67
11. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS ...	69
12. IMPÔTS	70
12.1. Charge d'impôt	70
12.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère)	71
12.3. Taux effectif d'impôt.....	71
13. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION	72
13.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action	72
13.2 Instruments non dilutifs.....	72
13.3 Instruments émis postérieurement à la clôture	72
14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION	73
15. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS	73
16. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	74
17. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISION DE RETRAITE.....	74
18. CAPITAUX PROPRES – PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE	75
18.1. Augmentation de capital.....	75
18.2. Répartition du capital et des droits de vote.....	75
18.3. Titres Super Subordonnés	75
18.4. Réserves et résultat	76
19. PASSIFS DE RESTITUTION ET AUTRES PROVISIONS	76
19.1. Passifs de restitution et autres provisions	76
19.2. Passifs éventuels.....	78

20. DETTES FINANCIERES	79
20.1 Emprunts obligataires	80
20.2 Prêts d'Etats.....	80
20.3 Autres emprunts	81
20.4 Analyse par échéance	81
20.5 Lignes de crédit	81
21. DETTES DE LOYER	82
22. DETTE NETTE	82
23. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES	82
24. AUTRES CREDITEURS.....	83
25. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES.....	84
26. PARTIES LIEES.....	84

Information et contrôle

Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2021	86
Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2021	87

1. RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE

1.1 ACTIVITE

1.1.1 Stratégie

MARCHE ET ENVIRONNEMENT

✓ L'environnement économique

	Croissance du PIB réel (%)	2020	Prevision 2021
	Monde	-3.3	6
	Royaume-Uni	-9.9	5.3
	Union Européenne	-6.1	4.3
	Zone euro	-6.6	4.4
	dont France	-8.2	5.8
	dont Pays-Bas	-3.8	3.5
	Amérique du Nord (pays de l'ACEUM)	-4.1	6.1
	dont États-Unis	-3.5	6.4
	Asie-Pacifique	-1	7.3
	dont Chine	2.3	8.4
	dont Japon	-4.8	3.3
	Moyen-Orient	-4	2.5
	Afrique subsaharienne	-1.9	3.4
	Amérique latine (hors Mexique)	-6.6	4.6
	dont Brésil	-4.1	3.7
	dont Argentine	-10	5.8

Source (1)

L'année 2020 a été profondément marquée par la pandémie de Covid-19 qui a provoqué une récession économique dévastatrice, d'un type inhabituel puisqu'elle résulte de mesures radicales de confinement prises à l'échelle du monde. La crise de la Covid-19 s'est tout d'abord caractérisée par un double choc de l'offre et de la demande. Du côté de l'offre, le choc s'est manifesté suite à l'arrêt total de la production chinoise au cours du premier trimestre, dans le sillage du confinement national imposé par les autorités chinoises pour endiguer la pandémie, qui a causé des perturbations logistiques partout dans le monde⁽²⁾. À mesure de la propagation du virus, quasiment toutes les économies développées ont pris des mesures de confinement nationales, provoquant un choc de la demande. Les confinements imposés par les pouvoirs publics et la fermeture des frontières ont paralysé l'activité économique, entraînant la perte de millions d'emplois dans le monde et une crise des prix du pétrole due à un excédent d'offre, le fameux « avril noir », au cours de laquelle le cours du pétrole américain a plongé en dessous de zéro pour la première fois de son histoire.

Afin de contenir la propagation de la pandémie, les mesures nationales de confinement ont été complétées par des restrictions strictes sur les voyages, localement et mondialement, qui ont eu des répercussions désastreuses sur les secteurs des transports et du tourisme. Pour tenter de relancer le secteur, les gouvernements de plusieurs pays de l'Union Européenne ont décidé de rouvrir, à partir de juillet, leurs frontières intérieures aux membres de l'Union, et leurs frontières extérieures à un petit nombre de pays, ce qui n'a pas eu d'effet de relance substantiel sur le tourisme en raison de la perte de confiance et des craintes pour leur santé des voyageurs.

L'économie mondiale est entrée en légère récession au cours du premier trimestre 2020 (-1,65%)⁽¹⁾ avant d'atteindre un plus bas à -9% au cours du deuxième trimestre. Les premiers signes de reprise se manifestent au troisième trimestre, notamment

dans le commerce de détail, Une nouvelle vague épidémique en septembre et octobre, suivie d'une deuxième série de mesures de confinement ont touché l'Europe en novembre. Malgré plusieurs mesures prises pour protéger l'activité économique, les répercussions se traduisent par une récession au quatrième trimestre.

La croissance économique mondiale devrait être de 6 % en 2021. Le déploiement des vaccins dans de nombreuses économies avancées a agi comme moteur, tout comme la relance budgétaire massive des États-Unis. Les perspectives de l'économie mondiale se sont améliorées mais restent inégales et dépendantes de l'efficacité des programmes de vaccination et des politiques de santé publique. Certains pays se remettent beaucoup plus vite que d'autres. En Europe, la récession à -0,3% au T1 met en évidence des économies résilientes pendant les confinements hivernaux tandis que les progrès de la vaccination et la réouverture progressive des frontières aident le PIB à augmenter au T2 (+1,4%) et au T3 (+2,2%). En outre, l'amélioration de la confiance des consommateurs montre que les ménages sont prêts à dépenser une partie de leur épargne accumulée une fois les restrictions levées. En Amérique du Nord, la croissance régionale est tirée par les performances américaines (prévision 2021 : Canada : +5 % ; États-Unis +6,4 % ; Mexique +5 %) après que la vaccination généralisée et les mesures de relance américaines ont entraîné une augmentation de la consommation et une hausse de l'inflation.

Prix du pétrole

<i>Brent</i> (en dollar par baril)	2020 Q1	2020 Q2	2020 Q3	2020 Q4	2021 Q1	2021 Q2
Cours moyen de la période	50.44	29.34	42.96	44.29	60.82	66.84

Source (1)

En 2021, les prix du pétrole sont remontés aux niveaux d'avant-crise malgré une lente reprise économique toujours en cours. La flambée des prix du pétrole semble décorrélée de la réalité de la demande du marché alors que les contrats à terme sur le brut Brent ont bondi de 59% depuis novembre. La flambée des prix est due aux prévisions de reprise économique optimistes et aux limitations des producteurs (2,1 milliards de barils ont été retenus depuis avril 2020). De plus, le développement du télétravail a créé un changement dans la dynamique de la demande de pétrole avec une hausse de la demande des camions, véhicules de livraison, navires et trains de marchandises ainsi qu'une augmentation des emballages en plastique en raison du boom du commerce électronique. ⁽³⁾

Taux de change

For one Euro (average)	2020Q1	2020Q2	2020Q3	2020Q4	2021Q1	2021Q2
USD	1,1	1,1	1,17	1,19	1,2	1,21
GBP	0,86	0,88	0,90	0,90	0,88	0,86
CHF	1,10	1,10	1,07	1,06	1,08	1,09
BRL	4,42	4,56	4,93	5,92	6,59	6,54
CNY	7,69	7,8	8,08	7,9	7,81	7,79
JPY	120,04	118,44	124,11	124,58	127,86	132,03

Source (1)

EUR-USD : Après une certaine instabilité due à l'incapacité du Congrès américain à voter sur un nouveau plan de relance et à l'élection de Joe Biden comme nouveau président des États-Unis, le dollar américain (USD) s'est apprécié par rapport à ses principaux rivaux en 2021. Cela est principalement dû aux difficultés de l'Europe à déployer les vaccins COVID-19. Une nouvelle vague de l'épidémie ainsi que des nouvelles mesures de confinement dans plusieurs pays européens ont limité la croissance économique pour la zone euro, se traduisant par une faiblesse de l'euro autrefois robuste. ⁽⁴⁾

EUR-GBP : Malgré l'incertitude considérable entourant les relations entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne après le *Brexit*, la livre sterling (GBP) s'est bien tenue face à l'euro (EUR) et s'est maintenue au même niveau qu'en 2020.

EUR-CNY : Le yuan chinois (CNY) a été soutenu ces derniers mois par la reprise rapide du pays après la pandémie de coronavirus et par une ruée des investissements internationaux sur les marchés chinois à rendement relativement élevé. Alors que le CNY devait s'apprécier et compromettre sa compétitivité, la Banque populaire de Chine a contré la tendance en fixant des taux de référence plus faibles que prévu pour les échanges de yuans onshore ⁽⁵⁾.

✓ Le contexte de l'industrie et la concurrence

2020 aura été une année sans précédent au cours des 20 dernières années pour l'économie mondiale, la pandémie de Covid-19 ayant causé la crise et la récession les plus graves depuis la Deuxième Guerre mondiale. Les mesures de protection non coordonnées prises à l'échelle mondiale par les gouvernements et les autorités locales ont eu un impact considérable sur l'industrie du transport aérien (6). Le transport aérien a été affecté tant sur le trafic passagers que sur le fret ; la capacité mondiale mesurée en sièges-kilomètres offerts (SKO) est tombée à 20 % en avril 2020, dont seulement 5 % pour le long-courrier et environ 15 % pour le court et moyen-courrier (au plus bas, les vols intérieurs représentaient le double du trafic international) et globalement, le nombre de vols dans le ciel européen en avril a baissé de 90 % (7).

Plus tard en 2020, le monde a été touché par une deuxième vague épidémique et de nouvelles mesures de restriction et de confinement ont été prises aux niveaux local et national, remettant en question les prévisions de reprise pour le début de l'année 2021, avec un impact important sur la capacité mondiale. Au cours de cette phase, la croissance a ralenti et ressemblait plus à une stagnation : 43 % de capacité au pic de la saison en août 2020, stabilité des niveaux moyens, pour clôturer l'année autour de 44 % de la capacité mondiale en décembre 2020 (avec des différences selon les marchés).

Au cours du premier semestre 2021, la capacité mondiale de l'industrie est d'environ 46% (vs 2019) (8). Sur les plus grands marchés intérieurs, la capacité intérieure américaine se redresse et dépasse en permanence le long-courrier, tandis que la capacité intérieure chinoise dépasse les niveaux de 2019, la capacité long-courrier restant très faible. La reprise de la capacité moyen-courrier des compagnies aériennes européennes est en retard par rapport à celles aux États-Unis et en Chine, ces dernières bénéficiant de grands marchés intérieurs. Le marché intra-européen a été entravé par les États imposant des restrictions de voyage, même sur les entrées en provenance des États membres de l'UE ou de l'espace Schengen.

En 2021, les progrès de la vaccination varient considérablement d'un pays à l'autre, tout comme la politique gouvernementale sur les régimes de dépistage. Chacun d'eux dictera en fin de compte les règles de voyage qui rythmeront la reprise de la demande à la fois sur une base régionale et mondiale. Les pays qui ont rapidement vacciné leur population contre le COVID-19 et qui parviennent à contrôler les infections grâce à des stratégies de santé publique efficaces voient leurs économies se redresser plus rapidement. Mais alors que les taux de vaccination progressent bien dans de nombreuses économies avancées, les pays émergents sont laissés pour compte. IATA s'attend à ce que le trafic revienne au niveau d'avant COVID en 2023, les marchés intérieurs étant en tête de la reprise.

Soutien gouvernemental, aide financière et réglementation

La crise de la Covid-19 s'est avérée particulièrement destructrice pour le secteur du transport aérien, fortement affecté par les restrictions de trafic imposées dans le monde, notamment la fermeture des frontières de l'espace Schengen et les diverses mesures de confinement mentionnées précédemment.

Les gouvernements à travers le monde ont maintenu les compagnies aériennes en vie grâce à une aide financière de 225 milliards de dollars (mesures de soutien jusqu'à Mars 2021), dont 104 Md\$ non-remboursable(9). Les programmes d'aide révèlent des disparités importantes selon les régions ; par exemple, les transporteurs aériens d'Afrique et d'Amérique latine n'ont bénéficié pratiquement d'aucune aide, ce qui s'est soldé par la faillite des trois premières compagnies aériennes d'Amérique latine, LATAM, Aeromexico et Avianca.

Après la crise, les compagnies aériennes seront pénalisées par un taux d'endettement élevé, la dette ayant augmenté de 220 milliards de dollars entre fin 2019 et novembre 2020, pour atteindre le chiffre record de 651 milliards de dollars.(10)

Les mesures d'aide gouvernementale sont souvent assorties de conditions concernant la compétitivité et la rentabilité, le plus souvent pour garantir les prêts. S'ajoutent à cela des conditions d'engagement envers la lutte contre le changement climatique, qui prévoient que les compagnies aériennes s'engagent à promouvoir le rail pour les trajets courts, à améliorer l'efficacité du carburant et à réduire leur empreinte carbone.

Les pouvoirs publics des pays dans lesquels sont situés les groupes de compagnies aériennes ont souvent exigé le maintien du poids relatif de la filiale par rapport aux autres compagnies du Groupe, comme dans le cas de Swiss, Austrian ou Brussels Airways.

Les compagnies basées en Europe étaient soumises à des contraintes supplémentaires pour obtenir l'approbation de la Commission Européenne. Par exemple, l'injection de capital dans Lufthansa par l'État allemand n'a été approuvée que sous certaines conditions : interdiction de l'acquisition de concurrents tant que 75 % de la participation de l'État n'est pas remboursée et cession à des concurrents jusqu'à 24 créneaux horaires par jour représentant 4 avions stationnés à Francfort et 4 à Munich (11).

Le gouvernement sud-coréen a annoncé qu'il participera à l'acquisition de Asiana par Korean Air (qui fera passer cette dernière de la 18^e à la 10^e place mondiale par la taille de la flotte), par le biais d'un investissement supplémentaire de 730 millions de dollars de la banque publique Korean Development Bank.

Pendant la crise, outre un soutien financier, les gouvernements ont accordé une dérogation à la règle selon laquelle les compagnies aériennes doivent utiliser 80 % des créneaux horaires alloués pour garantir cette allocation l'année suivante. La dérogation, qui devait s'arrêter à l'été 2020, a ensuite été prolongée pour l'hiver 2020, puis l'été 2021, et le Worldwide Airport Slot Board (WASB) recommande de l'étendre à la saison hiver 2021 sous certaines conditions.

Développement durable

Le secteur aérien souhaite contribuer à l'objectif mondial et l'Organisation Aviation Civile Internationale (OACI) a décidé de fixer un objectif ambitieux conforme à l'accord de Paris. Cela pourrait se traduire par une réduction d'au moins 45%⁽¹²⁾ des émissions d'ici 2030 (vs. 2010) ⁽¹²⁾, et un « Net Zero » d'ici 2050, conformément à la recommandation du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'évolution du climat). Plus de 40 compagnies ont annoncé séparément leur ambition de devenir « Net Zero » d'ici 2050. L'Association du Transport Aérien International (IATA) vise une réduction de 50% des émissions de CO2 en 2050

IAG a été le premier groupe aérien au monde à s'engager à atteindre zéro émission nette de carbone d'ici 2050. Le groupe a engagé 400 millions de dollars dans le développement de carburants alternatifs durables au cours des 20 prochaines années⁽¹³⁾. En avril 2021, il est devenu le premier groupe aérien européen à s'engager à alimenter 10% de ses vols avec du carburant d'aviation durable d'ici 2030⁽¹⁴⁾. Le groupe Lufthansa s'est engagé à réduire de moitié le bilan CO2 d'ici 2030 par rapport à 2019 et à être neutre en 2050.⁽¹⁵⁾

L'engagement ambitieux de Delta en faveur de la pleine neutralité carbone à partir de mars 2020 se concrétise par des actions immédiates, et des investissements à long terme pour lutter contre le changement climatique. La compagnie aérienne s'attaque aux 13 millions de tonnes métriques que représentent ses émissions de dioxyde de carbone du 1er mars au 31 décembre 2020 grâce à des compensations contrôlées et a remplacé plus de 200 avions par des avions 25 % plus économes en carburant.⁽¹⁶⁾

Parmi les mesures largement utilisées pour atteindre ces objectifs, sont :

- une stratégie de renouvellement de flotte importante, en investissant dans de nouveaux avions plus performants,
- efficacité opérationnelle,
- engagement pour des carburants d'aviation durables,
- l'expansion systématique du transport intermodal,
- impliquer activement les clients dans la transformation,
- l'utilisation de compensations carbone et d'instruments économiques.

Évolution du marché concurrentiel européen

Faillites début 2020 des compagnies aériennes en difficulté avant la pandémie de Covid-19

Les premières répercussions de la crise de la Covid-19 en 2020 et leurs conséquences sur les secteurs du voyage et du transport aérien ont accéléré la stagnation, puis la faillite des compagnies aériennes qui connaissaient déjà des difficultés financières et opérationnelles :

- ✓ **A**ir Italy, moins de deux ans après le lancement de son premier vol, a été l'une des premières à s'effondrer.
- ✓ **A**tlasGlobal, une compagnie aérienne turque, s'est déclarée en faillite et a cessé ses opérations après une longue période de difficultés financières.
- ✓ **E**lybe, un opérateur britannique, autrefois l'une des premières compagnies aériennes régionales en Europe, a déposé son bilan.
- ✓ **C**ityJet, un opérateur irlandais, a subi l'annulation de ses contrats de location d'avion avec équipage (Brussels Airlines, Aer Lingus) début 2020 et la Haute Cour a approuvé le plan de sauvetage, qui permet à la compagnie de poursuivre son activité à l'issue de la procédure d'insolvabilité.

Faillites en 2020 causées par la crise de la Covid-19

En Autriche, LEVEL Europe, filiale *low-cost* d'IAG, a été la première compagnie aérienne européenne à cesser ses opérations pendant la crise, ouvrant une procédure de faillite en juin 2020. LEVEL France avait quant à elle cessé ses opérations début 2020. De la marque LEVEL, ne subsistent aujourd'hui que les vols long-courriers *low-cost*, à partir de Barcelone.

SunExpress Deutschland, a été la deuxième compagnie aérienne européenne à faire faillite pendant la crise. La filiale, basée à Francfort, a été fermée dans le cadre d'une restructuration et sa flotte court-courrier de 14 Boeing 737-800 a été transférée à SunExpress AOC.

Mesures de survie prises par les compagnies aériennes victimes de la crise de la Covid-19

Les mesures prises par Lufthansa comprennent une réduction de la flotte et une nouvelle réduction des effectifs. Elle a également annoncé le regroupement des opérations loisirs des *hubs* allemands de Francfort et Munich en une nouvelle entité dont le nom de code est Ocean, qui exploitera sept A330 à l'été 2021, auxquels pourraient s'ajouter huit A320 d'Eurowings.

La restructuration de British Airways et Aer Lingus, devrait permettre à British Airways de réduire sa charge salariale annuelle d'au moins 30 % en 2021 par rapport à 2019 et Aer Lingus de réaliser jusqu'à 50 % d'économies comparé à 2019, soutien gouvernemental compris. Iberia et Vueling ont bénéficié du programme d'activité partielle mis en place par l'Espagne, ERTE qui

leur permet d'économiser 35 % de frais de personnel, outre les changements au sein de l'exécutif appliqués chez IAG. Le Groupe a décidé de transférer des ressources d'Aer Lingus pour ouvrir une nouvelle base long-courrier à Manchester à l'été 2021.

Norwegian a affronté la crise avec une situation financière fragile et un niveau d'endettement non viable. Malgré la restructuration et l'aide étatique, l'aggravation de la crise ne lui a pas permis de refaire surface avec une situation financière saine et stable. En novembre 2020, Norwegian Air International a été placée en procédure d'insolvabilité et en janvier 2021, Norwegian a annoncé la fin de son activité long-courrier, qui ne reprendra pas après la pandémie. La compagnie aérienne se repliera sur un petit réseau court-courrier en Europe et un réseau intérieur en Norvège.

Cargo

La réduction des vols de passagers durant toute l'année a créé une pénurie de capacité en soutes de la flotte passager et une forte pression sur la capacité des avions-cargos, qui a bénéficié aux opérateurs d'avions-cargos et les a aidés à survivre à la crise. Le trafic de fret aérien, mesuré en tonnes-kilomètres transportés (TKT) a chuté à partir du début de l'année, avril 2020 enregistrant le plus fort recul (- 25 %) par rapport à la même période en 2019, pour se redresser à - 8 % en septembre 2020 avant la deuxième vague pandémique, et se stabiliser à - 6 % (sur un an) jusqu'à la fin de l'année.

Les marchés ont réagi différemment à la pandémie (2020 par rapport à 2019) :

- ✓ L'Amérique latine a été la plus affectée en termes de TKT, avec une chute de - 41 % à avril 2020, pour revenir à - 19 % en novembre 2020 ;
- ✓ L'Amérique du Nord et l'Afrique ont été les moins touchées en termes de TKT, commençant par une baisse de - 14 % et - 19 % respectivement en avril 2020, pour revenir à un plus haut de + 1,5 % et + 10 % respectivement en septembre 2020 ;
- ✓ L'Europe a connu un déclin substantiel de - 33 % en avril 2020, pour atteindre - 11 % en octobre 2020 ;
- ✓ L'Asie-Pacifique a constaté un recul de - 25 % en avril 2020, pour revenir ensuite à son plus haut de - 10 % en novembre ;
- ✓ Le Moyen-Orient a enregistré un plus bas de - 36 % en avril 2020, pour rebondir à - 1,1 % en octobre 2020.

La pénurie actuelle de capacité en soute, conjuguée à une demande continue, en particulier pour le commerce électronique, les produits pharmaceutiques et les denrées périssables, a provoqué une croissance sans précédent des recettes unitaires du fret aérien en 2020, qui ont atteint un plus haut à environ 3,6 dollars le kilo (contre 2,1 en 2019) et a fait grimper les coefficients de remplissage jusqu'à 60 % (contre 50 % en 2019). Le fret aérien a enregistré un chiffre d'affaires élevé en 2020, la demande et les recettes unitaires n'ayant cessé de progresser au cours de l'année. En termes de route, la plus rentable a été la ligne Asie-Amérique du Nord, principalement sous l'impulsion du commerce en ligne.

Il est important de mentionner qu'en 2020, les conditions extraordinaires créées par la crise ont poussé les compagnies à prendre des décisions critiques, par exemple celle de convertir les cabines passagers de leur avions pour le transport de fret afin d'augmenter la capacité, soit en enlevant les sièges, soit en transportant les marchandises sur les sièges.

Maintenance

Le marché de l'entretien aéronautique ou MRO (*Maintenance, Repair and Overhaul*, entretien, réparation et révision), est principalement conditionné par l'âge, les cycles et les heures de vols de la flotte mondiale. Selon les estimations, le marché MRO mondial, qui se compose des dépenses en maintenance et modifications engagées par les exploitants d'avions, directement ou via des sous-traitants, a chuté de 91 milliards de dollars prévus en 2020 à 50 milliards de dollars⁽¹⁷⁾.

L'évolution dans cette activité, suit de près celle des flottes commerciales mondiales et leur utilisation. La crise de la Covid-19 et les impératifs de RSE ont accéléré les décisions d'ajustement des flottes pour atteindre une meilleure efficacité, et réduire les coûts et les émissions de CO2. Les compagnies aériennes ont tendance à différer la maintenance, en retirant progressivement les appareils de génération précédente, en réduisant la taille de la flotte et en augmentant le ratio d'avions de nouvelle génération. Les opérateurs de maintenance (MRO) souffrent d'une demande plus faible et plus volatile sur les appareils des générations précédente et actuelle.

Le marché se caractérise également par une augmentation de la pression sur les prix, résultant du renforcement de la concurrence entre les opérateurs de maintenance (MRO) et d'exigences plus rigoureuses de la part des compagnies clientes après la crise de la Covid-19. En outre, un nombre croissant de compagnies aériennes cherchent à transférer le financement des pièces de rechange aux prestataires de maintenance, dans le cadre de contrats dont la portée est de plus en plus étendue (en termes de chiffre d'affaires, de durée, de complexité, etc.). La concurrence entre les équipementiers (*Original Equipment and Engine Manufacturers*, OEM) et les avionneurs (*Original Aircraft Manufacturers*, OAM) restera forte au cours des prochaines années. Enfin, les faillites des compagnies aériennes liées à la crise de la Covid-19 auront des répercussions sur les marchés MRO.

Sources

- (1) Database IMF, June 26th 2021 — (2) <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Datawatch/China-dominates-world-export-markets-despite-US-trade-war> — (3) Bloomberg Markets, May 28th, 2021 — (4) <https://www.marketwatch.com/story/why-the-u-s-dollar-continues-to-rise-defying-a-2021-consensus-trade-11616701621> (5) <https://www.wsj.com/articles/chinas-yuan-hits-strongest-level-in-nearly-three-years-11621950836> (6) IATA Air Passenger Monthly Analysis: <https://www.IATA.org/en/publications/economics> — (7) <https://www.eurocontrol.int/covid19> — (8) OAG Monthly Capacity Data: <http://analytics.oag.com> — (9) <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-has-been-an-unprecedented-shock/> page 7 (10) Economic Performance of the Airline Industry IATA November 2020 — (11) <https://www.lw.com/thoughtLeadership/Covid-19-EU-state-aid-aviation-sector>, https://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/more/200605_Presentation_Financial_Stabilization_Package.pdf — (12) https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/09/IPCC-Special-Report-1.5-SPM_fr.pdf - (13) <https://www.iairgroup.com/en/sustainability/sustainability-in-action>
- (14) <https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2021/sustainable-aviation-fuel> (15)
- <https://www.lufthansagroup.com/en/responsibility/climate-environment/fuel-consumption-and-emissions.html#cid9411> (16)
- <https://news.delta.com/delta-spotlights-ambitious-carbon-neutrality-plan-path-zero-impact-aviation-earth-month> (17) Source: Oliver Wyman MRO Forecast, July 2020.

PERSPECTIVES STRATEGIQUES

✓ Ambition du groupe Air France – KLM

Les activités du Groupe relient les hommes, les économies et les cultures et favorisent la croissance économique et le progrès social. Le groupe Air France – KLM ambitionne de devenir un champion européen du transport aérien en Europe, tout en assumant son rôle de pionnier de l'aviation durable. À cet effet, la sécurité, tant aérienne que sanitaire, sont un impératif absolu, que le Groupe doit à ses clients et collaborateurs, et un engagement quotidien.

Le modèle de création de valeur d'Air France – KLM s'adresse à toutes les parties prenantes du Groupe, salariés, actionnaires, clients, fournisseurs, autorités, organisations institutionnelles et non gouvernementales ainsi qu'aux autres partenaires locaux. Dans le cadre de ses activités, le Groupe interagit avec diverses parties prenantes, tandis que ses activités et opérations ont des impacts multiples sur la Société (qualitatifs et quantitatifs). Le modèle de création de valeur, illustré pages 24-25 du Document d'enregistrement Universel 2020, met en évidence les domaines d'impact de valeur du groupe Air France – KLM qui, grâce à ses atouts fondamentaux et à ses avantages concurrentiels uniques, permet de répondre aux enjeux sociétaux et de durabilité.

✓ Air France – KLM : principaux atouts et avantages concurrentiels uniques

Sa place de leader européen en termes de trafic intercontinental au départ de l'Europe confère à Air France – KLM un rôle majeur dans le transport aérien mondial. Ses principales activités sont le transport de passagers et de fret à travers ses activités de réseau, le transport *low-cost* et la maintenance aéronautique.

Le Groupe œuvre pour concilier croissance, protection de l'environnement, valeur sociale et développement local dans ses *hubs* et destinations. En développant des technologies de pointe, en investissant dans la R&D et l'innovation et en associant ses parties prenantes, le Groupe s'efforce d'optimiser l'utilisation de ses différents capitaux et ressources pour en tirer le meilleur parti. Cette approche confère à Air France – KLM un positionnement fort dans le paysage concurrentiel de l'industrie aéronautique.

Collaborateurs : 76 000 collaborateurs engagés et professionnels et une culture de la diversité

Air France – KLM s'engage envers ses collaborateurs, présents partout où le Groupe opère. Grâce à leur implication, à leur professionnalisme et à leurs réalisations, Air France – KLM offre des services premium et un voyage attentionné, bâtissant des relations durables avec ses clients tout en exerçant ses opérations de manière efficace et sûre.

Marques : un portefeuille de marques fortes et attractives et un programme commun de fidélisation client

Air France – KLM dispose d'un portefeuille de marques fortes positionnées sur des marchés complémentaires avec des modèles de fonctionnement spécifiques, en phase avec les attentes des clients. Le programme commun de fidélisation client « Flying Blue » contribue à renforcer l'attractivité des marques.

Partenariats : un réseau solide de fournisseurs et de partenaires

Air France – KLM poursuit sa politique d'intégration commerciale avec ses principaux partenaires mondiaux, tels Delta Air Lines, Inc. et China Eastern Airlines, ainsi qu'avec les partenaires de l'alliance SkyTeam, afin d'offrir des services à valeur ajoutée et des innovations, tout en enrichissant son réseau et en veillant à instaurer une relation de confiance. Au-delà, l'instauration d'un dialogue solide et régulier avec les parties prenantes est primordiale pour Air France – KLM, afin d'identifier de nouveaux enjeux, se préparer à relever les défis à venir et mieux cerner leurs attentes. Air France – KLM y voit une opportunité de continuer à renforcer son empreinte durable et locale, en créant les bases d'une coopération et d'un dialogue réussis à long terme, et en développant ses activités.

Un réseau étendu exploité grâce à une flotte optimisée

Le groupe Air France – KLM exploite actuellement l'un des réseaux les plus étendus entre l'Europe et le reste du monde, coordonné autour des deux *hubs* intercontinentaux Paris-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol, deux des quatre plus grandes plateformes de correspondances en Europe (les deux autres sont : London Heathrow et Francfort/Main). En 2020, il a desservi 300 destinations dans 116 pays, sans compter les vols de rapatriement dans le contexte exceptionnel de la pandémie. Le Groupe diversifie ses portefeuilles en étant présent sur tous les grands marchés. Par ailleurs aucun marché ne représente plus du tiers du chiffre d'affaires du réseau. Le Groupe se prémunit ainsi des risques.

En 2020, malgré une capacité de marché très affectée par la situation sanitaire et les restrictions, Air France – KLM a confirmé son engagement et son ambition de conserver sa position de leader en termes de trafic et de capacité, avec plus de 34 millions de passagers transportés entre l'Europe et le reste du monde, et sur des liaisons intra-européennes au départ des marchés naturels du Groupe.

Finance : un actionnariat stable avec l'État français, l'État néerlandais, Delta Air Lines et China Eastern

Le capital financier garantit non seulement la pérennité financière d'Air France – KLM, mais aussi sa capacité à accélérer sa transformation et à créer de la valeur, en interaction avec l'ensemble des autres capitaux. Grâce à l'utilisation combinée de son capital social, des réserves de trésorerie et du recours à l'endettement, le Groupe est en mesure de financer ses infrastructures, d'optimiser sa flotte, de faire évoluer ses équipes, d'innover grâce à ses investissements dans le digital et d'améliorer sa chaîne logistique et ses engagements auprès des communautés.

Environnement : acteur expérimenté, éclairé et engagé à contribuer à un changement positif dans l'industrie

Le Groupe innove sans relâche pour être une référence en matière de développement durable. Ses opérations au sol et en vol ont un impact sur l'environnement, notamment le changement climatique, les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et la production de déchets. Le Groupe s'attache continuellement à améliorer tous les aspects de ses activités afin de réduire son empreinte environnementale. Il contribue en particulier à la mise en place d'une filière de biocarburants durables pour l'aviation.

✓ **Modèle de création de valeur**

Le groupe Air France – KLM ambitionne de devenir un champion du transport aérien en Europe et l'un des plus puissants au monde pour ses salariés, clients et actionnaires, tout en assumant son rôle de pionnier de l'aviation durable. Le modèle de création de valeur du Groupe est illustré pages 24-25 du Document d'enregistrement Universel 2020.

Collaborateurs : être le meilleur employeur

Air France – KLM souhaite se positionner comme employeur de choix et ambitionne d'atteindre le meilleur Employee Promoter Score. Nos 76 000 collaborateurs sont notre principal atout car ils sont le visage de notre entreprise auprès de nos clients et représentent nos marques dans le monde entier. Le Groupe investit dans la formation afin de leur assurer un excellent niveau de compétences et de leur redonner l'initiative grâce à l'utilisation d'outils numériques, leur permettant de dépasser les attentes de nos clients.

Dans le contexte de crise, le Groupe se mobilise pour entretenir le fort engagement des collaborateurs et maintenir le lien entre les équipes. Le Groupe encourage mobilité et développement personnel.

La relation entre les sociétés du Groupe et les collaborateurs est basée sur des valeurs de confiance, de respect, de transparence et de confidentialité.

Clients : dépasser les attentes des clients

Air France – KLM souhaite garantir une expérience client de bout en bout unique et inégalée qui dépasse les attentes des clients à tous les points de contact et sur les produits, services et la sécurité sanitaire. Le Groupe ambitionne d'atteindre le meilleur Net Promoter Score en améliorant l'expérience client grâce à une offre personnalisée, en s'appuyant sur les technologies numériques et sur des performances opérationnelles optimales. Grâce au professionnalisme du personnel de première ligne du Groupe, à la qualité de ses produits et services et à une amélioration de ses performances opérationnelles, Air France, KLM et Transavia restent au quotidien au service des clients.

Au-delà de la satisfaction de nos clients sur la qualité du service que les compagnies du Groupe leur promettent, l'impact financier de la satisfaction client est énorme : c'est un moteur clé de l'augmentation des parts de marché et de la croissance des revenus d'Air France – KLM, améliorant la fidélité et la croissance de la clientèle.

Planète et société : être pionnier dans l'aviation durable

À travers les initiatives de ses compagnies aériennes, Air France – KLM s'est engagé à montrer la voie en matière d'aviation durable tant au niveau des opérations aériennes qu'au sol. Le Groupe prévoit de poursuivre ses efforts pour réduire son empreinte environnementale, en améliorant ses opérations et ses processus, en créant des partenariats et en innovant dans la chaîne d'approvisionnement, et en mobilisant son personnel et l'ensemble du secteur.

✓ **Orientations stratégiques**

Réponse à la crise de la Covid-19

La crise sanitaire provoquée par la pandémie de Covid-19 a considérablement ébranlé le secteur du transport aérien tout au long de l'année 2020. Les mesures sanitaires de quarantaine, de distanciation sociale et de fermeture des frontières ont provoqué la pire crise économique depuis la Seconde Guerre mondiale pour l'industrie aéronautique.

Les interdictions de voyage et les mesures de confinement imposées sur tous les continents ont eu un impact considérable sur la demande de transport aérien ainsi que sur les opérations des compagnies aériennes. Pendant des semaines, Air France et KLM ont fonctionné à moins de 10 % de leur capacité de vols réguliers, tandis que Transavia et HOP ! ont dû immobiliser leurs

avions.

Fin septembre, le Groupe opérait à seulement 46 % de sa capacité par rapport à l'année précédente. Du fait de nouvelles restrictions imposées par les gouvernements à travers le monde en réponse à la deuxième vague épidémique, la situation ne s'est pas améliorée et, à fin décembre 2020, le Groupe opérait à moins de 40 % de sa capacité.

La réponse immédiate d'Air France – KLM à la crise a reposé sur deux principes clés : la sécurité et la responsabilité sociale. Les capacités ont été réduites pour s'adapter à la baisse de la demande et aux restrictions de voyage, en coopération avec les autorités françaises et néerlandaises. La sécurité des collaborateurs et des clients a été assurée par différentes mesures :

- ✓ distribution d'équipements nécessaires, notamment de masques et de gants, aux collaborateurs pour leur permettre de travailler dans de bonnes conditions sanitaires ;
- ✓ port du masque obligatoire pour les clients sur tous les vols, et contrôle de la température avant l'embarquement au départ du *hub* de Roissy-Charles de Gaulle ;
- ✓ rapatriement des clients du monde entier. Depuis le début de l'épidémie, le groupe Air France – KLM a rapatrié plus de 500 000 ressortissants européens dispersés aux quatre coins du monde grâce à la mobilisation exceptionnelle du personnel, répondant ainsi aux besoins et exigences des gouvernements français et néerlandais.

Le groupe Air France – KLM a également déployé des avions cargo pour répondre à la demande croissante de fournitures médicales essentielles. Ces avions ont joué un rôle crucial dans la lutte contre la Covid-19. Grâce à la mise en place de ponts aérien, plus de cent millions d'articles d'équipement médical de protection ont été acheminés par avions cargo et par des avions passagers réaménagés.

Au cours des derniers mois, le groupe Air France – KLM a également pris des mesures financières décisives ayant un effet immédiat pour sécuriser la trésorerie :

- ✓ revue à la baisse du plan d'investissement ;
- ✓ réduction des coûts d'exploitation ;
- ✓ compression des frais de personnel grâce au régime d'activité partielle en France et au programme de soutien à l'emploi du gouvernement néerlandais (NOW) ;
- ✓ arrêt de tous les projets non liés à la sécurité et aux opérations ;
- ✓ réduction significative du nombre de consultants et de collaborateurs externes.

La capacité du groupe Air France – KLM à s'adapter rapidement à cette crise majeure et à assister les gouvernements et ses concitoyens, démontre la rapidité avec laquelle le Groupe peut s'impliquer et se mobiliser lorsque la situation l'impose.

Face à une nouvelle réalité, le groupe Air France – KLM s'adapte et accélère son plan de transformation

Présenté en novembre 2019, le plan à cinq ans (Go-Forward) s'articule autour d'un plan de transformation ambitieux.

Les orientations stratégiques du Groupe ont commencé à produire des résultats en 2019 et au début de l'année 2020. La crise de la Covid-19, qui a commencé en Europe à la fin février 2020, a eu un impact sans précédent sur l'industrie. Dans ce contexte, le Groupe cherchera à adapter en permanence son activité à l'évolution de la demande et adaptera son offre et son approche commerciale à la nouvelle réalité. Le Groupe ne prévoit pas un retour aux niveaux de demande mondiale d'avant crise avant plusieurs années, et le redressement à court terme attendu précédemment a été retardé par la deuxième vague épidémique qui s'est déclarée fin août 2020.

Malgré la situation de crise actuelle, les principes du plan d'Air France – KLM restent inchangés, et visent à renforcer le positionnement concurrentiel du Groupe en tirant parti de ses atouts. Les engagements concrets du Groupe en faveur de la transition environnementale, pris de longue date et revisités à la lumière de son ambition d'être un groupe aérien leader du développement durable, reflètent sa croyance dans la nécessaire accélération de la transformation du secteur. Membre actif du Global Compact des Nations Unies depuis 2003, le Groupe souhaite apporter une contribution significative aux Objectifs de Développement Durable des Nations Unies pour l'évolution du secteur. Ainsi, Air France-KLM s'est engagé à réduire d'ici 2030 ses émissions de CO2 par passager kilomètre de 50% par rapport à 2005, la neutralité carbone de ses opérations au sol en 2030 et enfin, atteindre le zéro-émission nette de CO2 d'ici 2050. Cet objectif final sera atteint grâce à une solution stratégique à multiples facettes prévoyant des réductions réelles d'émissions de CO2 grâce à la modernisation de la flotte, le développement d'une filière de carburant d'aviation durable économiquement viable, l'optimisation de la consommation carburant et la compensation des émissions de CO2, tant réglementaire que volontaire à travers des offres dédiées pour les clients des compagnies du Groupe.

Transformation

Dans le monde post-Covid-19, le groupe Air France – KLM doit trouver un équilibre entre ses objectifs à moyen terme de Gestion du Risque et d'optimisation des investissements d'une part et ses objectifs à long terme d'augmentation de la compétitivité et de développement durable d'autre part. Le Groupe prévoit d'y parvenir grâce aux cinq leviers clés que sont l'organisation, la productivité, le réseau, la flotte et la gestion des coûts.

Organisation

Il est crucial pour le Groupe et ses compagnies aériennes de restructurer leur organisation afin de s'adapter à la nouvelle réalité de capacités réduites et d'une période d'incertitude qui se prolonge. Les compagnies aériennes du Groupe accéléreront leurs plans de transformation actuels et ajusteront la taille de leur organisation à ces nouveaux niveaux d'activité. Le plan de

restructuration d'Air France prévoit la suppression de 6 560 postes, exprimés en ETP, d'ici la fin de 2022. Les départs naturels prévus sur la période (plus de 3 500) représenteront plus de la moitié des emplois supprimés du fait de la structure de la pyramide des âges. Pour HOP!, le redimensionnement de l'activité et la restructuration de la compagnie, en lien avec la simplification de la flotte, entraîneront la suppression de 1 020 postes au cours des trois prochaines années, sur les 2 420 actuels.

Outre l'ajustement de la taille de leurs organisations respectives, Air France et KLM prendront des mesures de réduction des coûts salariaux. Depuis mars 2020, le personnel est en activité partielle et le personnel navigant bénéficie d'un système de rémunération variable (communément appelé Mini garanti ou MGA), qui reflète la baisse de l'activité de vol. En France et aux Pays-Bas, une partie des salaires sont payés au titre des régimes d'activité partielle mis en place par les gouvernements des deux pays pour aider les entreprises à faire face aux répercussions de la pandémie.

En France, Air France privilégie les options de mobilité et les plans de départs volontaires afin d'éviter les licenciements secs ; la compagnie recourt également à la rupture conventionnelle collective (RCC) afin d'encourager les départs volontaires autres que ceux autorisés par le droit du travail.

La mise en œuvre de l'activité partielle (sans compensation salariale) et l'application du système de rémunération variable pour les pilotes (MGA) ont permis une réduction de la masse salariale. Air France a également annoncé une politique de modération des salaires par la suspension des négociations sur le plan d'intéressement pour les années 2020-2021/2022 et le gel des augmentations générales et individuelles de salaire (hors promotion et ancienneté).

Le gouvernement français a conditionné l'octroi à Air France d'une enveloppe de prêts à une réduction des coûts équivalente à celle de ses concurrents européens (Lufthansa, IAG) et à son engagement envers des objectifs environnementaux ambitieux :

- ✓ se retirer des lignes pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire en moins de 2 heures et demie hors vols de desserte de Roissy-CDG ;
- ✓ réduire de 50 % par rapport à 2005 la consommation de CO₂ par siège-kilomètre offert (SKO) d'ici 2030 ;
- ✓ augmenter la part du carburant durable d'aviation utilisé pour les vols.

Aux Pays-Bas, le plan de restructuration de KLM soumis au ministère néerlandais prévoit la réduction significative des emplois ETP par rapport à la situation pré-Covid-19. En substance, le plan inclut des éléments tels qu'une réévaluation de la stratégie, des initiatives de réduction des coûts et des considérations financières telles qu'un ajustement des conditions d'emploi.

Le principe de base du plan de restructuration est que le modèle économique actuel de KLM est encore valable mais que des initiatives structurelles de grande envergure sont nécessaires pour assurer la réussite future de l'entreprise. En raison des répercussions de la pandémie actuelle, KLM se prépare à une longue période d'activité de vol réduite. La restructuration réduira sa taille, mais la compagnie sera plus rentable et plus durable.

KLM joue un rôle économique et sociétal important aux Pays-Bas, c'est pourquoi le gouvernement a proposé à la compagnie aérienne une enveloppe de prêts assortis de certaines conditions. L'une d'entre elles est que le personnel de KLM contribue à la restructuration en acceptant une revue à la baisse des conditions d'emploi, équivalant à une baisse progressive jusqu'à 20 % en fonction du niveau de salaire. Cette réduction de salaire devra s'appliquer pour la durée du prêt.

Accroissement de la productivité

Les nombreux accords signés avec le personnel d'Air France l'année dernière ainsi que les efforts d'optimisation du réseau et d'amélioration de l'utilisation des appareils, contribuent à la réduction des coûts et à l'amélioration de la productivité. Par exemple, un accord conclu avec le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) et approuvé à une majorité écrasante, autorise la restructuration du réseau intérieur français, notamment le transfert de certaines opérations domestiques à la compagnie *low-cost* Transavia.

Flotte

La future position concurrentielle d'Air France – KLM, ses objectifs de développement durable et ses investissements découlent en grande partie des décisions concernant le réseau et la flotte.

Les principes régissant la stratégie du Groupe sur la flotte restent les suivants :

- ✓ retrait des appareils à la date prévue afin d'éviter des dépenses d'investissement liées aux extensions de durée de vie ;
- ✓ optimisation de notre flotte actuelle (notamment par la densification ou d'autres améliorations de la configuration des cabines (LOPA)) ;
- ✓ entrée en service de nouveaux appareils en ligne avec le plan de flotte actuel.

La poursuite de l'investissement dans le renouvellement de la flotte soutiendra les engagements en matière de durabilité du Groupe et consolidera sa position concurrentielle future.

À court terme, en raison des retards de production chez Airbus et Boeing dus à la situation de crise actuelle, quelques livraisons d'A350-900 chez Air France et des livraisons de B 787-10 engagés et non engagés chez KLM ont été reportées.

Par ailleurs, Air France et KLM continuent de retirer les appareils dont les coûts, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ sont les plus élevés, et d'introduire des avions de nouvelle génération, afin de :

- ✓ premièrement, améliorer la rentabilité en réduisant les coûts de carburant. L'introduction d'une nouvelle génération

d'appareils contribue en grande partie à la réduction des coûts de carburant. Les B787 et les A350-900 combinent efficacité énergétique et performance environnementale, avec une consommation de carburant réduite de 20 % à 25 % par rapport aux avions de génération précédente ;

- ✓ deuxièmement, obtenir des économies d'échelle *via*, par exemple, les installations de maintenance et la formation du personnel ;
- ✓ troisièmement, réduire notre empreinte environnementale. Un appareil de nouvelle génération réduira globalement de 20 % à 25 % les émissions de CO₂ par rapport à l'avion qu'il remplace.

Les investissements de moyen et long terme dans la flotte conditionnent la sortie de la crise actuelle et sont indispensables pour atteindre les objectifs de compétitivité et de durabilité.

Le Groupe entend donc maintenir autant que possible le calendrier des livraisons de nouveaux appareils arrêté pour 2021-2025 et étudie attentivement les options de financement. Parallèlement, il conserve le plus haut niveau de flexibilité dans le développement de la flotte, compte tenu de l'incertitude entourant la trajectoire de la reprise.

Réseau

L'accord conclu avec le SNPL est une première étape importante dans la stratégie du Groupe visant à accélérer la transformation vers la rentabilité et à restructurer le réseau intérieur non rentable d'Air France.

Air France maintiendra les opérations sur les lignes « Navette » historiques de Marseille, Nice et Toulouse depuis Paris Orly, alors que HOP ! se recentrera sur Lyon. Transavia commencera l'opération des lignes intérieures, en complément de la poursuite du développement vers d'autres destinations européennes.

Gestion des coûts

Le cinquième levier de transformation est la réduction des coûts et des dépenses d'investissement non essentielles du Groupe.

Les mesures clés visant à améliorer structurellement les coûts unitaires sont mises en œuvre dans toutes les unités opérationnelles du Groupe, notamment une politique stricte d'annulation ou de report des investissements non essentiels et non liés à la flotte, y compris les projets d'investissement informatique, au sol et immobilier.

Par ailleurs, Air France – KLM a mis en place une procédure dite de « tour de contrôle » destinée à suivre toutes les dépenses externes maitrisables, et a gelé l'embauche de personnel externe.

Enfin, de nouvelles initiatives de transformation, visant à simplifier les fonctions support ont été identifiées et ajoutées à la liste des objectifs.

1.1.2 Les activités

Réseaux : La reprise n'est visible que depuis juin, tandis que le cargo a continué d'enregistrer de bonnes performances.

Réseaux	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2021	Variation	Variation Change constant	2021	Variation	Variation Change constant
Chiffre d'affaires total (m€)	2 363	+151,8%	+158,3%	4 221	-19,1%	-17,1%
Chiffre d'affaires Réseaux régulier (m€)	2 187	+164,5%	+171,6%	3 899	-20,4%	-18,2%
Résultat d'exploitation (m€)	-654	+469	+477	-1 715	+137	+127

Le chiffre d'affaires du deuxième trimestre 2021 a augmenté de 158,3% à change constant pour atteindre 2 363 millions d'euros. Le résultat d'exploitation s'est élevé à -654 millions d'euros, soit une augmentation de 477 millions d'euros à change constant par rapport à l'année dernière.

Réseaux passage: Les réseaux Caraïbes et Océan Indien, Afrique et Moyen-Orient, Europe et Domestique France sont les plus résilients

Réseaux passage	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2021	Variation	Variation Change constant	2021	Variation	Variation Change constant
Passagers (en milliers)	5 853	+418,9%		10 321	-38,9%	
Capacité (millions de SKO)	36 417	+315,5%		70 003	-1,6%	
Trafic (millions de PKT)	15 930	+388,5%		29 363	-44,7%	
Coefficient occupation	43,7%	+6,5 pt		41,9%	-32,7 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	1 468	+294,5%	+301,7%	2 487	-40,5%	-39,3%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	1 392	+315,2%	+324,3%	2 356	-41,2%	-39,7%
Recette unitaire au SKO (cts €)	3,82	-0,1%	+2,1%	3,37	-40,2%	-38,7%

L'année dernière, au deuxième trimestre, l'activité du réseau passage a été lourdement affectée par la crise du Covid-19 et s'est pratiquement interrompue. La capacité en sièges-kilomètres offerts au deuxième trimestre 2021 a augmenté de 315,5 % par rapport à l'année dernière, mais reste à 48 % des niveaux du deuxième trimestre 2019. Grâce au réseau équilibré du Groupe et à la bonne performance du fret, l'activité du réseau passage a été conforme aux prévisions du Groupe fournies lors de la présentation des résultats du premier trimestre 2021.

Les Antilles, la Grèce et le Domestique France ont été parmi les lignes les plus performantes. Ce trimestre encore, le groupe a exploité plus de capacité que ses principaux concurrents européens.

Au cours du deuxième trimestre, Air France a ajouté trois Airbus 350-900 à sa flotte et KLM Cityhopper a accueilli deux Embraer 195 E2 dans sa flotte. Avec ces investissements, le groupe continue de se doter d'une flotte efficace et démontre son engagement durable.

Cargo : poursuite des bonnes performances du Cargo

Cargo	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2021	Variation	Variation Change constant	2021	Variation	Variation Change constant
Tonnage (en milliers)	273	+83,4%		541	+38,2%	
Capacité (millions de TKO)	2 623	+66,0%		5 311	+11,3%	
Trafic (millions de TKT)	2 092	+77,5%		4 166	+38,4%	
Coefficient d'occupation	79,8%	+5,2 pt		78,4%	+15,3 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	894	+58,1%	+63,0%	1 733	+67,9%	+74,0%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	795	+62,0%	+66,9%	1 543	+73,4%	+79,5%
Recette unitaire par TKO (cts €)	30,31	-2,4%	+0,5%	29,06	+55,8%	+61,3%

Par rapport au deuxième trimestre en 2020, la capacité a augmenté de 66% en tonnes-kilomètres offerts. Malgré cette augmentation de capacité, le coefficient d'occupation a augmenté de 5,2 points et la recette unitaire par TKO à change constant s'est améliorée de 0,5%. Par rapport à 2019, l'offre de fret reste limitée alors que la demande reste élevée, ce qui se traduit par une recette unitaire et un chiffre d'affaires élevés.

Actuellement, le Groupe opère plus de 100 expéditions de vaccins Covid-19 par mois. La distribution de vaccins continue d'augmenter progressivement et le Groupe prévoit une croissance au troisième trimestre notamment vers l'Afrique et l'Amérique du Sud.

Au cours du premier semestre 2021, le programme SAF (Sustainable Aviation Fuel) Cargo a accueilli 22 partenaires, démontrant ainsi l'engagement en matière de développement durable d'Air France-KLM Cargo et de ses partenaires.

Transavia : perte d'exploitation de Transavia au deuxième trimestre 2021 à -98 millions d'euros

Transavia	Deuxième trimestre		Premier semestre	
	2021	Variation	2021	Variation
Passagers (en milliers)	1 175	+1 208,9%	1 527	-37,4%
Capacité (millions de SKO)	3 240	+1 069,2%	4 251	-17,8%
Trafic (millions de PKT)	1 939	+972,0%	2 522	-45,6%
Coefficient d'occupation	59,9%	-5,4 pt	59,3%	-30,4 pt
Chiffre d'affaires total (m€)	126	+655,4%	163	-37,1%
Recette unitaire au SKO (cts €)	3,88	-29,0%	3,83	-19,1%
Coût unitaire au SKO (cts €)	6,90	-84,8%	8,96	+5,9%
Résultat d'exploitation (m€)	-98	+13	-218	-25

Le résultat d'exploitation du deuxième trimestre s'est soldé par une perte opérationnelle de -98 millions d'euros en raison des restrictions de voyage en Europe et en Afrique du Nord. Comme les niveaux de production au deuxième trimestre de l'année dernière étaient proches de zéro, le niveau d'activité au deuxième trimestre 2021 a été environ dix fois supérieur à celui de l'année dernière. Avec cette capacité en hausse, le coefficient d'occupation a perdu 5,4 points par rapport à l'année dernière, à un niveau de 59,9%.

Au cours du premier semestre 2021, la flotte de Transavia a augmenté de 9 appareils, dans le cadre de la stratégie de croissance de Transavia France. Transavia est bien positionnée pour profiter de la reprise du trafic loisirs observée depuis juin, ce qui représente une opportunité majeure pour la compétitivité du Groupe.

Résultat d'exploitation de l'activité de maintenance pour le deuxième trimestre 2021 autour du point d'équilibre

Maintenance	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2021	Variation	Variation Change constant	2021	Variation	Variation Change constant
Chiffre d'affaires total (m€)	679	+35,5%		1 302	-20,6%	
Chiffre d'affaires externe (m€)	255	+14,9%	+31,0%	514	-28,3%	-18,5%
Résultat d'exploitation (m€)	-3	315	319	-10	311	329
Marge d'exploitation (%)	-0,4%	+63,0 pt	+68,0 pt	-0,8%	+18,8 pt	+21,1 pt

Le résultat d'exploitation du deuxième trimestre s'est élevé à -3 millions d'euros, soit une augmentation de 319 millions d'euros à change constant par rapport au deuxième trimestre 2020.

Au deuxième trimestre 2020, l'activité de maintenance a enregistré des coûts non récurrents liés à la crise du Covid-19 s'élevant à 203 millions d'euros hors effet non récurrent. L'augmentation du résultat d'exploitation au deuxième trimestre de cette année s'explique principalement par l'amélioration opérationnelle et les réductions de coûts.

Les revenus totaux ont augmenté de 35,5 % au deuxième trimestre, tandis que les revenus externes ont augmenté de 14,9 % et les revenus internes de 51,9 %. Cette augmentation des revenus internes est principalement liée à une augmentation des heures de vol par rapport aux très faibles niveaux du deuxième trimestre 2020. L'augmentation des revenus externes est principalement due à l'activité des composants.

Groupe Air France-KLM : Perte d'EBITDA réduite à -0,2 milliard d'euros

	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2021	Variation	Variation Change constant	2021	Variation	Variation Change constant
Capacité (SKO m)	39 657	+338,6%		74 254	-2,7%	
Trafic (PKT m)	17 869	+419,2%		31 884	-44,8%	
Recette unitaire Passage au SKO (cts €)	3,83	-1,2%	+0,8%	3,39	-39,1%	-37,6%
Recette unitaire Groupe au SKO (cts €)	5,83	-37,4%	-35,7%	5,47	-18,8%	-16,7%
Coût unitaire Groupe au SKO à carburant constant (cts €)	7,73	-70,8%	-70,8%	8,07	-17,9%	-14,2%
Chiffre d'affaires total (m€)	2 750	+132,7%	+143,1%	4 910	-20,8%	-18,0%
EBITDA (m€)	-248	+532	+539	-874	-34	-26
Résultat d'exploitation (m€)	-752	+801	+808	-1 931	+437	+442
Marge d'exploitation(%)	-27,3%	+104,0 pt	+109,4 pt	-39,3%	-1,1 pt	+0,1 pt
Résultat net, part du Groupe (m€)	-1 489	+1 123		-2 970	+1 443	

Au deuxième trimestre 2021, le Groupe Air France-KLM a affiché un résultat d'exploitation de -752 millions d'euros, en hausse de 801 millions d'euros par rapport à l'année dernière,

Le résultat net s'est élevé à -1 489 millions d'euros au deuxième trimestre 2021, soit une augmentation de 1 123 millions d'euros par rapport à l'année dernière. Le deuxième trimestre de l'année dernière a été fortement impacté par l'enregistrement d'éléments comptables exceptionnels dus au Covid-19 (dépréciation pour l'accélération du retrait des Airbus 380 et Airbus 340, "surcouverture" de carburant et provision pour coûts de restructuration pour les plans de départ volontaires d'Air France et de KLM).

Suite à la conversion des régimes de retraite à prestations définies de KLM en régimes collectifs à cotisations définies pour le personnel de cabine et de cockpit en 2017, le régime de retraite du personnel au sol de KLM est devenu un régime à cotisations définies, ce qui permet une meilleure prévisibilité des cotisations annuelles et moins de volatilité dans le bilan du groupe. En raison principalement de la dé-comptabilisation de l'actif de retraite du personnel au sol de KLM, les autres produits et charges non courants ont affiché au deuxième trimestre un montant négatif de 849 millions d'euros.

Le coût unitaire du deuxième trimestre 2021 a diminué de 71 %, principalement en raison d'une augmentation de la capacité

À taux de change et prix du carburant constants, les coûts unitaires ont diminué de 71 % au deuxième trimestre 2021.

Tous les postes de coûts, à l'exception des autres dépenses externes, ont augmenté au deuxième trimestre 2021 par rapport à l'année dernière en raison d'une augmentation de la capacité de 338,6%.

Le coût net du personnel du Groupe a augmenté de 21,8%, principalement en raison de la diminution des aides publiques. La réduction des ETP n'a pas permis de compenser entièrement cet écart, comme indiqué lors de la présentation des résultats du quatrième trimestre 2020.

Deuxième trimestre : Flux de trésorerie libre opérationnel ajusté positif, variation positive du BFR grâce aux ventes de billets émis non utilisés

En millions d'euros	Deuxième trimestre		Premier semestre	
	2021	Variation	2021	Variation
Cash-flow avant variation du BFR et plans de départs volontaires, activités poursuivies	-417	+744	-1,162	+169
Paiements liés aux plans de départs volontaires	-80	-74	-125	-110
Variation du Besoin en Fonds de Roulement (BFR)	1 211	+1 129	1 120	+577
Cash-flow net provenant de l'exploitation	714	+1 799	-167	+636
Investissements nets *	-287	-33	-534	+578
Cash-flow libre d'exploitation	427	+1 766	-701	+1 214
Remboursement des dettes de loyer	-217	-55	-433	-21
Cash-flow libre d'exploitation ajusté **	210	+1 711	-1 134	+1 193

* 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.

Le Groupe a généré un flux de trésorerie libre opérationnel ajusté de 210 millions d'euros au deuxième trimestre 2021, soit une augmentation de 1 711 millions d'euros par rapport à l'année dernière, notamment grâce aux ventes de billets.

En million €	30 Juin 2021	31 Déc 2020
Dettes nettes	8 344	11 049
EBITDA, 12 mois glissants	-1 723	-1 689
Dettes nettes/EBITDA, 12 mois glissants	na	na

T2 : Les résultats se sont améliorés par rapport à l'année dernière, bien qu'ils soient encore affectés par les restrictions de voyage

	Deuxième trimestre		Premier semestre	
	2021	Variation	2021	Variation
Résultat d'exploitation Groupe Air France (En millions d'euros)	-566	+492	-1 406	+188
Marge d'exploitation (%)	-34,4%	+155,1 pt	-47,1%	-2,5 pt
Résultat d'exploitation Groupe KLM (En millions d'euros)	-185	+308	-522	+246
Marge d'exploitation (%)	-15,3%	+55,0 pt	-24,4%	+2,6 pt

1.1.3 Flotte Air France - KLM

La flotte du groupe Air France - KLM, au 30 juin 2021, comprend 542 avions dont 517 avions en exploitation contre respectivement 546 et 513 avions au 31 décembre 2020.

La flotte principale en exploitation comprend 414 avions (409 avions au 31 décembre 2020). Elle se répartit en 159 avions long-courriers (157 au 31 décembre 2020), 6 avions cargo (6 au 31 décembre 2020) et 249 avions moyen-courriers (246 au 31 décembre 2020) dont 89 avions dans la flotte du groupe Transavia (79 avions au 31 décembre 2020).

La flotte régionale en exploitation comprend 103 avions (104 avions au 31 décembre 2020).

Au 30 juin 2021, l'âge moyen de la flotte en exploitation est de 12,1 ans, dont 11,8 ans pour la flotte long-courrier, 13,4 ans pour la flotte moyen-courrier, 18,3 ans pour la flotte cargo et 9,1 ans pour la flotte régionale, contre 12,1 ans au 31 décembre 2020, dont 12,0 ans pour la flotte long-courrier, 13,2 ans pour la flotte moyen-courrier, 17,8 ans pour la flotte cargo et 9,2 ans pour la flotte régionale.

Au 30 juin 2021, la flotte totale du Groupe est détenue à hauteur de 37,8% en propriété (39,2% au 31 décembre 2020), de 12,9% en crédit-bail (13,7% au 31 décembre 2020) et de 49,3% en location opérationnelle (47,1% au 31 décembre 2020).

Le nombre d'avions en commande ferme au 30 juin 2021, hors locations opérationnelles, s'élève à 96 appareils, après la livraison de 6 appareils en propriété du groupe. Le nombre d'options s'élève à 58 appareils (58 au 31 décembre 2020).

Évolution du portefeuille de commandes du groupe Air France - KLM ⁽¹⁾	31 décembre 2020	Livraisons au cours de la période	Nouvelles commandes	Conversion d'options	30 juin 2021
Flotte principale	102	6	-	-	96
Flotte régionale	0	0	-	-	-
Total	102	6	-	-	96

(1) Hors locations opérationnelles.

Évolution du portefeuille d'options du groupe Air France - KLM ⁽¹⁾	31 décembre 2020	Exercice au cours de la période	Options annulées ou expirées	Nouvelles options	30 juin 2021
Flotte principale	58	-	-	-	58
Flotte régionale	-	-	-	-	-
Total	58	-	-	-	58

(1) Hors locations opérationnelles.

Gestion de flotte

Air France - KLM poursuit une politique active de renouvellement et de modernisation de sa flotte, participant ainsi à l'amélioration de l'efficacité énergétique de sa flotte et à la réduction de son empreinte environnementale.

Ainsi, au cours du premier semestre 2021, le Groupe Air France a procédé pour :

- le long-courrier à la livraison de quatre A350-900 neufs.
- HOP! A la vente de 5 CRJ 700 et 4 Embraer 145.
- Transavia France à la livraison de dix B737-800 en location opérationnelle.

KLM a, pour sa part, accueilli deux 777-300ER neufs supplémentaires dans sa flotte et soustrait de sa flotte deux B747-400 Combi ainsi que trois B737-700. KLM CityHopper a accueilli ses 4 premiers exemplaires d'Embraer 195 E2. Transavia Pays-Bas a retiré de sa flotte un B737-700.

La modernisation de la flotte s'exprimera par la poursuite de la croissance de la flotte d'A350-900 au sein d'Air France et celle des B787-10 chez KLM. L'introduction, pour Air France, de l'A220-300, dès le second semestre 2021, participera également à cet important effort de modernisation de la flotte et de réduction des émissions. Pour sa part Transavia (France et Pays-Bas) verra sa flotte s'adapter au marché en croissance sur le secteur loisir.

Le Groupe continuera à investir largement sur le renouvellement de ses cabines, comme actuellement pour ses 777-300ER ainsi que dans l'offre de connectivité satellite à bord, permettant d'offrir une liaison WiFi à ses clients pendant les vols.

La flotte AFKL au 30 juin 2021 :

	AF (incl. HOP!)	KL (incl. KLC &Martinair)	Transavia France	Transavia NL	Propriété	Crédit- bail	Location d'exploitation	Total
Long-courrier	107	63	0	0	71	30	69	170
B747-400								
B777-300	43	16			20	15	24	59
B777-200	21	15			26		10	36
A350	10				2	5	3	10
B787-10		6			3	3		6
B787-9	10	13			5	6	12	23
A380-800	8				4	1	3	8
A340-300								
A330-300		5					5	5
A330-200	15	8			11		12	23
Moyen-courrier	112	49	50	39	75	16	159	250
B737-900		5			5			5
B737-800		31	50	35	31	8	77	116
B737-700		13		4	3	4	10	17
A321	19				11		8	19
A320	44				4	4	36	44
A319	31				13		18	31
A318	18				8		10	18
Régional	63	53	0	0	55	24	37	116
Canadair Jet 1000	14				14			14
Canadair Jet 700	6				6			6
Embraer 190	17	32			11	10	28	49
Embraer 175		17			3	14		17
Embraer 170	15				10		5	15
Embraer 145	11				11			11
Embraer 195 E2		4					4	4
Cargo	2	4	0	0	4	0	2	6
B747-400BCF		1			1			1
B747-400ERF		3			3			3
B777-F	2						2	2
Total AF-KLM	284	169	50	39	205	70	267	542

1.1.4 Faits marquants

Crise sanitaire Covid-19 – 1^{er} semestre 2021

Début 2021, la crise sanitaire continue à impacter l'activité du Groupe.

Compte tenu de la diffusion progressive et de l'évolution constante de la pandémie, les mesures actuelles et à venir prises par les autorités publiques dans de nombreux pays pourraient continuer de perturber l'activité Groupe durant une période indéterminée. Dans ce contexte, plusieurs pays dans lesquels le Groupe mène ses activités ont à nouveau pris des mesures de confinement et plusieurs autres mesures sanitaires au cours du premier semestre 2021, compte tenu de la propagation croissante de la pandémie.

Depuis juin, les premiers signes de la reprise sont visibles à travers les niveaux de réservations grâce à la levée ou à l'assouplissement des restrictions de voyage en Europe et à l'augmentation du taux de vaccination dans beaucoup de pays. La réouverture de l'Atlantique Nord aux citoyens américains à destination de l'Europe a également entraîné une hausse du nombre de réservations. Les perspectives pour le Groupe sont déclinées en page 31 du présent Rapport financier semestriel.

REFINANCEMENT ET RECAPITALISATION

Refinancement et recapitalisation

Extension du PGE

Le 16 février 2021, Air France – KLM a exercé l'option d'extension prévue au contrat. Le PGE (Prêt garanti par l'Etat) a donc été étendu pour une durée additionnelle de deux ans, soit jusqu'au 6 mai 2023 (voir Note 30.3 « Aides financières des États français et néerlandais » en section 5.6 de l'URD2020).

Plan de mesures de renforcement du capital

Le 6 avril 2021, Air France – KLM a annoncé un plan de mesures de renforcement du capital avec pour objectif de renforcer son bilan, de préparer la reprise et de repositionner le Groupe sur une trajectoire financière durable

- ✓ Le groupe Air France – KLM a annoncé les mesures suivantes concernant Air France, qui ont été approuvées par la Commission Européenne dans sa décision d'autoriser une opération de 4 milliards d'euros de l'État français pour recapitaliser Air France et sa Holding :
- une augmentation de capital d'un montant maximum de 1 milliard d'euros, avec une période de souscription prioritaire pour les actionnaires, sous réserve des conditions de marché et de l'approbation préalable du prospectus par l'Autorité des marchés financiers (l'« AMF ») et,
- simultanément, la conversion du prêt direct de l'État français de 3 milliards d'euros tiré en instrument obligataire hybride perpétuel.
- ✓ l'État néerlandais poursuit ses discussions avec la Commission Européenne concernant des mesures potentielles de renforcement des fonds propres de KLM ;
- ✓ d'autres mesures visant à renforcer le capital du Groupe sont actuellement à l'étude, plusieurs mesures devant être prises avant l'Assemblée générale annuelle de 2022.

Succès de l'augmentation de capital du groupe Air France – KLM d'un montant d'environ 1,036 milliard d'euros

Dans le cadre du plan de recapitalisation, le Groupe Air France – KLM a lancé, le 12 avril 2021, une augmentation de capital avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, par voie d'offre au public et avec délai de priorité à titre irréductible et réductible des actionnaires, (l'« **Augmentation de Capital** »), d'un montant d'environ 988 millions d'euros, qui était susceptible d'être porté à un montant maximum de 1 136 millions d'euros en cas d'exercice intégral de la clause d'extension (la « **Clause d'Extension** »).

Le 19 avril 2021, le Groupe Air France – KLM a annoncé le succès de son Augmentation de Capital, d'un montant d'environ 1 036 millions d'euros (après exercice intégral de la Clause d'Extension).

Le produit de l'Augmentation de Capital est affecté au renforcement des fonds propres d'Air France. Air France utilise le montant affecté pour conforter ses liquidités et financer ses besoins généraux dans le contexte de la crise Covid-19. Le Groupe a également réitéré les engagements économiques, financiers et environnementaux pris dans le cadre du prêt d'État et reflétés dans son plan de transformation.

L'Augmentation de Capital, en ce compris le placement privé, le délai de priorité et l'offre au public, a fait l'objet d'une forte demande, qui a permis d'exercer l'intégralité de la Clause d'Extension. Elle a donné lieu à l'émission de 213 999 999 actions nouvelles (les « Actions Nouvelles ») à un prix par action de 4,84 euros, soit environ 50% du capital existant de la Société.

Les ordres placés dans le cadre de l'offre au public ont été intégralement alloués, pour un montant d'environ 2 millions d'euros. Compte tenu de la demande et du nombre d'actions souscrites par les actionnaires dans le cadre du délai de priorité, tant à titre irréductible que réductible, les ordres placés dans le cadre du placement privé ont été partiellement réduits à un montant d'environ 252 millions d'euros.

Au total, les actionnaires de la Société ont souscrit dans le cadre du délai de priorité 161 498 962 Actions Nouvelles, représentant environ 782 millions d'euros soit 75% du montant total de l'Augmentation de Capital, dont 266 millions d'euros à titre irréductible.

Conformément à leurs engagements de souscription, et suite au calcul d'attribution des souscriptions à titre réductible, l'État français et China Eastern Airlines ont souscrit dans le cadre du délai de priorité respectivement 122 560 251 Actions Nouvelles (soit environ 57% du montant total de l'Augmentation de Capital) et 23 944 689 Actions Nouvelles (soit environ 11% du montant total de l'Augmentation de Capital).

Le capital social de la Société, après réalisation de l'Augmentation de Capital, s'élève à 642 634 034 euros, divisé en 642 634 034 actions de 1 euro de valeur nominale.

Le règlement-livraison et l'admission aux négociations sur les marchés réglementés d'Euronext Paris et Euronext d'Amsterdam des Actions Nouvelles a eu lieu le 22 avril 2021.

Succès de l'émission de titres obligataires super-subordonnés à durée indéterminée en trois tranches de 1 milliard d'euros, pour un montant de 3 milliards d'euros

Dans le cadre de son plan de recapitalisation annoncé le **12 avril 2021**, et réalisée le 19 avril 2021 à hauteur de 1,036 milliard d'euros, la Société a procédé le 20 avril 2021 à l'émission de titres obligataires super-subordonnés à durée indéterminée (comptabilisés en fonds propres IFRS dans les comptes consolidés de la Société) pour un montant de 3 milliards d'euros, entièrement souscrits par l'État français, par voie de compensation des créances qu'il détenait sur la Société au titre du prêt d'actionnaires (« ACC ») accordé en mai 2020 et intégralement tiré, à hauteur de 3 milliards d'euros (les « Titres Super-Subordonnés »).

Cette émission est constituée de trois tranches à échéance perpétuelle d'un montant nominal de 1 milliard d'euros chacune, avec pour chacune respectivement une première option de remboursement (Call) à 4, 5 et 6 ans et ensuite remboursables à chaque date de paiement d'intérêts, et portant intérêts au taux initial respectivement de 7,00%, 7,25% et 7,50%.

Ces taux d'intérêt initiaux de chaque tranche augmenteront pour chacune à 8,50%, 8,00% et 8,00%, respectivement, à la première date de remboursement anticipé respective et au gré de la Société, de la tranche concernée. Ces taux d'intérêt seront ensuite révisés tous les ans à partir du 20 avril 2028, sur la base du taux Euribor 12 mois augmenté d'une marge de 10,40%, étant précisé que le taux Euribor 12 mois applicable ne sera pas inférieur à -0,45%. La Société aura la possibilité de différer le paiement des intérêts à sa discrétion, en totalité ou en partie. Les intérêts différés des Titres Super-Subordonnés seront cumulés et capitalisés.

Le paiement des intérêts deviendra néanmoins obligatoire en cas notamment de versement de dividende ou de rachat de titres de capital, sous réserve de certaines exceptions usuelles.

Ces Titres Super-Subordonnés pourront faire l'objet d'une conversion par compensation de créances dans le cadre de futures émissions de titres de quasi-capital ou d'augmentations de capital. Dans le cas où (i) un tiers, agissant seul ou de concert, viendrait à détenir plus de 30 % du capital social ou des droits de vote de la Société ; (ii) en cas de non approbation par l'assemblée générale des actionnaires d'un projet d'émission d'actions ou d'autres titres donnant accès au capital de la Société, soumis par le conseil d'administration, et permettant à l'État français de convertir en actions ordinaires de la Société ou en titres donnant accès au capital de la Société, tout ou partie de ces Titres Super-Subordonnés ; ou (iii) en cas de mise en œuvre d'une augmentation de capital ou d'une émission d'autres valeurs mobilières donnant accès au capital de la Société (à l'exception des opérations réalisées avec maintien du droit préférentiel de souscription ou avec délai de priorité et pouvant être souscrites par compensation de créances, des opérations réservées à l'État français ou des opérations avec suppression du droit préférentiel de souscription par « placement privé » préalablement autorisées par l'État Français) sans l'accord de l'État français, la Société pourra, rembourser (a) dans les cas visés en (i) et (ii) ci-dessus, en totalité, et (b) dans le cas visé en (iii) ci-dessus, en totalité ou en partie, les Titres Super-Subordonnés restant en circulation. En l'absence de quoi, le taux d'intérêt applicable sera augmenté d'une marge supplémentaire de 5,50% par an à compter de la date de survenance d'un des cas visés en (i), (ii) ou (iii). Ces ajustements du taux d'intérêt sont cumulables, sans pouvoir excéder 11,00% par an.

Cette opération renforce les fonds propres d'Air France de 3 milliards d'euros conformément aux normes comptables IFRS, sans impact sur la trésorerie, tout en augmentant la flexibilité de son profil de remboursement de dette.

Air France-KLM et China Eastern Airlines renforcent leur partenariat

Le 12 avril, le Groupe a annoncé, dans le cadre de la participation de China Eastern Airlines à l'augmentation de capital d'Air France-KLM, que les deux compagnies aériennes ont décidé d'étendre le périmètre de leur partenariat au travers des mesures suivantes :

- ✓ Une coopération commerciale intensifiée et une collaboration étendue aux activités non commerciales (par exemple dans les domaines liés au service au sol, au catering ou à la maintenance),
- ✓ Une présence renforcée sur le marché de Pékin, avec l'intégration, lorsque les conditions seront réunies, des routes Paris-Pékin et Amsterdam-Pékin à l'actuelle Joint Venture Air France-KLM et China Eastern Airlines.

Air France-KLM et China Eastern Airlines sont des partenaires historiques, avec une coopération en partage de code qui a débuté en 2000 sur l'axe Paris-Shanghai, et un premier accord de Joint Venture signé entre Air France et China Eastern Airlines en 2012, étendu à KLM en 2016. China Eastern Airlines a pris une participation au capital d'Air France-KLM en 2017, façonnant l'ambition d'un partenariat stratégique à long terme.

Avec le renforcement de la coopération entre Air France-KLM et China Eastern Airlines, les deux groupes ont clairement ouvert la voie à la construction de la Joint Venture la plus efficace et la plus puissante entre l'Europe et la Chine

DEVELOPPEMENT DURABLE

Air France – KLM lance son programme de « carburant d'aviation durable » dédié aux clients entreprise

Air France – KLM a lancé le 26 janvier 2021 un programme innovant permettant aux entreprises de participer activement au voyage durable de demain.

Les entreprises clientes d'Air France – KLM, après une estimation des émissions de CO2 associées à leurs voyages, pourront déterminer une contribution annuelle qu'elles souhaitent consacrer au programme SAF (Sustainable Aviation Fuel) Corporate. Le groupe Air France – KLM investira la totalité de ces fonds pour contribuer à l'approvisionnement et à l'utilisation de carburant d'aviation durable. Ces investissements viendront soutenir la création d'une filière garante d'un transport aérien plus éco-responsable.

En investissant dans ce programme Corporate, les entreprises agissent concrètement sur la réduction des émissions de CO2 et contribuent à la transition écologique du transport aérien en accompagnant et en soutenant des solutions innovantes.

Depuis de nombreuses années, Air France et KLM participent à la recherche et au développement des programmes dans le domaine des carburants alternatifs. Des 2011, les deux compagnies ont été parmi les premières à effectuer des vols commerciaux, démontrant l'utilisation possible d'énergie alternative aux carburants fossiles.

Les carburants d'aviation durables peuvent être fabriqués aujourd'hui à partir d'huiles usagées, de déchets, de résidus forestiers. Ils peuvent être intégrés au kérosène sans qu'aucune modification des moteurs ne soit nécessaire. Leur utilisation permet de réduire de plus de 85 % les émissions de CO2 par rapport à un carburant conventionnel. L'enjeu principal est aujourd'hui le développement d'une filière durable à laquelle les entreprises clientes d'Air France et KLM vont pouvoir contribuer de façon très concrète.

Alors même que la conscience des enjeux climatiques fonde la stratégie de nombreuses entreprises, le programme SAF Corporate donne aux clients entreprise d'Air France et KLM l'opportunité de devenir acteurs de la réduction des émissions de CO2 dans le cadre de leurs voyages d'affaires.

Air France-KLM, Total, Groupe ADP et Airbus se mobilisent pour la décarbonation du transport aérien et réalisent le premier vol long-courrier avec du carburant aérien durable (SAF) produit en France

Paris, 18 mai 2021 – Air France-KLM, Total, Groupe ADP et Airbus ont joint leurs efforts pour réaliser le premier vol long-courrier avec du carburant aérien durable (1), ou SAF ("Sustainable Aviation Fuel"), produit en France. Le vol Air France 342 a décollé aujourd'hui à 15h40 du Terminal 2E de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle à destination de Montréal (Canada) en emportant pour la première fois dans ses réservoirs du carburant aérien durable produit par Total dans ses usines françaises.

Ce vol concrétise l'ambition commune des quatre groupes de décarboner le transport aérien et de développer une filière française de production de carburants aériens durables, prérequis indispensable à la généralisation de leur utilisation dans les aéroports français.

Les biocarburants peuvent être incorporés sans qu'aucune modification ne soit apportée ni aux infrastructures logistiques de stockage et de distribution, ni aux avions, ni aux moteurs. Leur utilisation progressive à l'échelle mondiale doit permettre de diminuer de façon significative les émissions de CO2 du transport aérien, en lien avec les Objectifs de Développement Durable des Nations Unies.

Le biocarburant utilisé pour ce vol est issu de déchets et de résidus provenant de l'économie circulaire. Il a été produit par Total à partir d'huiles de cuisson usagées grâce à sa bioraffinerie de La Mède (Bouches-du-Rhône) et à son usine d'Oudalle (Seine-Maritime), sans avoir recours à aucune huile vierge d'origine végétale.

Ce premier SAF « *Made in France* » a été certifié ISCC-EU par l'International Sustainability & Carbon Certification, un organisme indépendant qui en garantit la durabilité. Son incorporation à hauteur de 16% sur ce vol a permis d'éviter l'émission de 20 tonnes de CO₂.

En développant et en soutenant ainsi la première étape d'une filière française de carburant aérien durable, Air France-KLM, Total, Groupe ADP et Airbus montrent la voie pour faire de la France un pays moteur de l'innovation, au service de la transition énergétique et environnementale. La législation française prévoit aujourd'hui l'incorporation de 1% de biocarburant de ce type sur tous les vols au départ de France à partir de 2022, en amont de l'ambition d'incorporation progressive (à hauteur de 2 % à horizon 2025 et de 5 % à 2030) qui sera portée dans le cadre du « Green Deal » européen.

Pour répondre à cette évolution de la législation, Total produira également des biocarburants aériens durables dès 2024 à partir de sa plateforme zéro pétrole de Grandpuits (Seine-et-Marne).

Ce vol illustre également la complémentarité des leviers de réduction de l'empreinte environnementale : carburant aérien durable, avion de dernière génération et électrification des opérations au sol. Il a été assuré en Airbus A350, appareil consommant 25% de carburant en moins que ceux qu'il remplace.

La fourniture en carburant de l'avion a été effectuée au moyen du premier camion avitailleur 100% électrique, développé en France avec l'expertise de Total, et l'ensemble des engins de piste utilisés par Air France étaient également entièrement alimentés à l'électricité.

Air France-KLM est l'un des pionniers de l'expérimentation des carburants aériens durables. KLM a effectué dès 2009 le premier vol avec du SAF. Depuis, le Groupe a multiplié les programmes innovants en réalisant notamment, entre 2014 et 2016, 78 vols Air France avec 10% de SAF en collaboration avec une filiale de Total. Cette expérimentation a permis de démontrer que l'utilisation de carburant durable n'a aucune incidence sur la fiabilité des opérations des compagnies aériennes. Le Groupe Air France-KLM entend renforcer son leadership en matière de carburant aérien durable dans les prochaines années, tout en s'associant aux recherches sur les avions du futur.

Parallèlement à cette opération, Airbus mène plusieurs séries de tests afin de certifier en vol les avions de ligne avec 100% de biocarburant aérien durable dans les prochaines décennies. Des stations d'avitaillement dédiées au SAF ont également été installées sur ses sites industriels, permettant ainsi à Airbus d'utiliser ce type de carburant dans ses opérations de production mais aussi lors de livraisons de ses avions. Ces installations participent à l'ambition du groupe Airbus de décarboner l'ensemble de son activité industrielle.

Lauréats de l'appel à manifestation d'intérêt international pour bâtir une filière hydrogène aéroportuaire

La Région Île-de-France, Choose Paris Region, le Groupe ADP, Air France-KLM et Airbus ont annoncé le 27 mai 2021 les lauréats de l'appel à manifestation d'intérêt international pour bâtir une filière hydrogène aéroportuaire.

Le Groupe ADP, Air France-KLM, Airbus, la Région Île-de-France avec le soutien de Choose Paris Region, ont lancé, le **11 février** dernier, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) dénommé « H2 HUB AIRPORT » pour explorer les opportunités offertes par l'hydrogène sur les aéroports franciliens et relever le défi de la décarbonation du transport aérien.

Cet appel à manifestation d'intérêt international s'inscrit dans la stratégie de transition énergétique, engagée en France et appuyée par la Commission Européenne, qui va se poursuivre avec l'arrivée de l'avion zéro-émission annoncée pour 2035. Conscients que l'avènement de l'hydrogène va bouleverser la manière de concevoir et d'exploiter les infrastructures aéroportuaires, les partenaires veulent anticiper et accompagner les évolutions qui devraient permettre de transformer les aéroports parisiens en véritables « *hubs* hydrogène ». L'appel à manifestation d'intérêt international – lancé avec le soutien de l'agence Choose Paris Region, en charge de l'attractivité et de la promotion internationale de la région Île-de-France – vise à bâtir un écosystème aéroportuaire puissant et à fédérer, autour de l'hydrogène, des grands groupes, des ETI/PME, des *start-ups*, ainsi que le monde académique et celui de la recherche. Cette initiative d'innovation ouverte constitue un moment fondateur afin d'engager cette rupture technologique sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'hydrogène au sein de la ville aéroportuaire.

Les cinq partenaires partagent une ambition commune visant à identifier et à qualifier les avancées de la recherche et les technologies, puis à tester les solutions, économiquement viables, qui répondront aux usages de l'hydrogène sur un aéroport afin d'en préparer, à moyen terme, la distribution et l'utilisation à plus grande échelle, notamment en vue d'accueillir le futur avion à hydrogène. Inédit dans l'industrie du transport aérien, cet appel à manifestation d'intérêt s'articule selon trois thématiques :

- ✓ le stockage, le transport et la distribution de l'hydrogène (gazeux et liquide) en milieu aéroportuaire (systèmes de stockage, micro-liquéfaction, avitaillement des avions, etc.) ;
- ✓ la diversification des usages de l'hydrogène dans les domaines aéroportuaire et aéronautique (véhicules et engins d'assistance en escale, transports ferrés sur les aéroports, alimentation énergétique de bâtiments ou d'avions lors des opérations en escale, etc.) ;
- ✓ l'économie circulaire autour de l'hydrogène (récupération de l'hydrogène dissipé lors d'un avitaillement en hydrogène liquide, valorisation d'un co-produit d'une réaction en vue de produire de l'hydrogène décarboné, etc.). Les candidatures sont ouvertes du 11 février au 19 mars 2021, via le site h2hubairport.com et les projets retenus annoncés fin avril.

Cette initiative, à dimension internationale et inédite dans l'industrie du transport aérien, a été un grand succès avec 124 candidatures reçues. 11 lauréats ont été sélectionnés afin de contribuer à l'émergence de l'écosystème aéroportuaire hydrogène de demain. La transition énergétique du transport aérien est en marche et l'écosystème aéroportuaire hydrogène est l'une des briques opérationnelles essentielles qui doit permettre de préparer l'arrivée de l'avion à hydrogène d'Airbus prévu à horizon 2035, tout en favorisant l'essor à court terme des usages hydrogène au sol. C'est le sens de cet AMI qui s'est articulé autour de trois thématiques :

- ✓ L'amont de la chaîne de valeur : production, stockage, transport et distribution de l'hydrogène (gazeux et liquide) en milieu aéroportuaire ;
- ✓ L'aval de la chaîne de valeur : diversification des usages et services de l'hydrogène dans les domaines aéroportuaire et aéronautique (véhicules et engins d'assistance en escale, transports ferrés sur les aéroports, alimentation énergétique des bâtiments ou d'avions lors des opérations en escale, etc.) ;
- ✓ L'économie circulaire autour de l'hydrogène (récupération de l'hydrogène dissipé lors d'un avitaillement en hydrogène liquide, valorisation d'un co-produit et d'une réaction en vue de produire de l'hydrogène décarboné, etc.).

L'AMI « H2 HUB AIRPORT » a permis d'auditionner à la fois des grands acteurs industriels, des PME, des startups et des entités issues du monde académique et de la recherche, parfois rassemblés en consortium. Pour désigner les lauréats, le jury de l'AMI a pris appui sur l'expertise de Philippe Boucly, Président de France Hydrogène, et d'Emmanuel Julien, Senior Advisor au sein d'Enea Consulting, cabinet de conseil en stratégie spécialisé dans la transition énergétique. Les 11 projets lauréats sont des briques incontournables de la construction et du développement de la chaîne de valeur de l'hydrogène en aéroport et, de par leur complémentarité, ils permettent de couvrir tous les enjeux propres à l'écosystème aéroportuaire, avec différentes temporalités : certains projets sont en phase de R&D alors que d'autres, plus avancés, pourraient faire l'objet de démonstrations ou de mises en service à moyen terme. Au cours des prochaines semaines, des réunions de travail entre partenaires et lauréats se tiendront afin d'échanger sur les enjeux, de partager les feuilles de route des différents projets. L'objectif est de concourir à l'émergence de solutions de long terme qui soient économiquement viables, et d'être en capacité d'effectuer les premières expérimentations sur site dès 2023.

Rapport Développement Durable 2020 du Groupe Air France-KLM

Air France-KLM a publié le 2 juin 2021 son rapport Développement Durable 2020. 100% digital, ce rapport, disponible sur www.airfranceklm.com dans la rubrique développement durable, présente la stratégie, les engagements et l'ensemble des actions menées par le Groupe en 2020 pour accélérer sa transition, et faire d'Air France-KLM un leader européen d'un aérien plus durable.

En 2020, le transport aérien a été frappé par la crise la plus importante de son histoire. Malgré les difficultés économiques, le Groupe est resté mobilisé pour atteindre ses objectifs ambitieux de réduction de son empreinte environnementale. En 2030, le Groupe aura divisé par deux ses émissions de CO2 par passager/km par rapport à 2005 et aura atteint la neutralité carbone pour ses opérations au sol. Pour y arriver, des leviers à court, moyen et long-terme sont activés, dont le renouvellement et la modernisation de la flotte, l'incorporation de carburants d'aviation durables et l'éco-pilotage. Le Groupe renforce par ailleurs ses engagements en matière de responsabilité sociétale : l'ensemble des compagnies du Groupe agissent pour promouvoir l'inclusion et de la diversité dans tous les métiers par des actions concrètes visant à favoriser l'égalité des chances et le bien-être de tous.

Accord sur le nouveau régime de retraite du personnel au sol de KLM, le fonds de pension du personnel au sol de KLM est désormais également un régime à cotisations définies.

Roissy, le 11 juin 2021 - Après la conversion des régimes de retraite de KLM en régimes collectifs à cotisations définies pour les pilotes et les personnels de cabine en 2017, un accord a également été conclu pour le fonds de pension du personnel au sol de KLM. De ce fait, tous les principaux fonds de pension de KLM ont désormais (enfin) un régime collectif à cotisations définies. Ceci conduira à une plus grande prévisibilité des contributions annuelles et à une plus faible volatilité au bilan.

Cette évolution est tout à fait conforme à la tendance générale aux Pays-Bas. KLM et les cinq syndicats néerlandais du personnel au sol de KLM ont conclu un accord permettant la modification du régime de retraite du personnel au sol à compter de janvier 2021. Cet accord formel a été conclu entre KLM et le Conseil d'administration du fonds de pension du personnel au sol de KLM.

En synthèse :

- ✓ Cet accord éliminera le risque de déficit et évitera ainsi des variations significatives de la position des fonds propres.
- ✓ Le régime de retraite modifié sera qualifié de régime collectif à cotisations définies selon les normes IFRS.
- ✓ KLM a accepté une augmentation limitée des primes annuelles de retraite à partir de janvier 2021.
- ✓ Suite aux changements apportés à la réglementation néerlandaise en matière de retraite depuis 2014, des primes de retraite moins élevées ont été versées par KLM au fonds de pension du personnel au sol de KLM.

Conformément à l'accord avec les syndicats, les économies réalisées depuis 2014 ont été isolées par KLM et s'élèvent à 49 millions d'euros. Ce montant sera versé sous la forme d'une contribution unique au fonds de pension du personnel au sol en juin 2021. Conformément à la norme IAS 19, cette mesure de limitation des risques associés au fonds de pension du personnel au sol conduira à la dé-comptabilisation de "l'actif de retraite" dans le bilan d'Air France-KLM. L'actif de retraite s'élevait à 211 millions d'euros au bilan du 31 décembre 2020. Il a augmenté de 340 millions d'euros au cours du premier trimestre 2021 en raison de la hausse du taux d'actualisation et du rendement positif des actifs sous gestion. Au 31 mars 2021, l'actif de retraite s'élevait à 551 millions d'euros (414 millions d'euros nets d'impôts). L'impact de la dé-comptabilisation de cet actif de retraite (non cash), la contribution unique payée en juin 2021 et les primes de pension supplémentaires de janvier à mai 2021 sont comptabilisées comme charges non courantes dans le compte de résultat pour un montant de 938 millions d'euros (704 millions d'euros nets d'impôts). Les montants réels seront calculés et enregistrés au deuxième trimestre 2021. Avec cet accord, KLM finalise les mesures de limitation des risques associés aux trois principaux régimes de retraite néerlandais de KLM, contribuant ainsi à réduire significativement la volatilité des cotisations annuelles de retraite et du bilan du Groupe. En outre, le bilan du groupe ne présentera plus "d'actif de retraite" à partir de juin 2021.

Engagements vis-à-vis de la Commission Européenne – aides d'Etat

En 2020, la mise en œuvre des mesures de renforcement de la liquidité du Groupe (garantie par l'État d'un prêt bancaire de 4 milliards d'euros (PGE) et prêt de l'État français de 3 milliards d'euros ainsi que garantie par l'État néerlandais d'un crédit renouvelable de 2,4 milliards d'euros et prêt de l'État néerlandais de 1 milliard d'euros) a été soumise à l'approbation préalable de la Commission Européenne en vertu des règles relatives aux aides d'État (décisions du 4 mai 2020 et du 13 juillet 2020 respectivement).

La décision du 13 juillet 2020 précitée relative à KLM a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 19 mai 2021 (suite à un recours déposé par Ryanair) pour insuffisance de motivation. Toutefois, compte tenu de ce motif d'annulation limité et formel et de la crise de la Covid-19 rendant nécessaire la sécurité juridique des mesures de soutien des États membres, le Tribunal a suspendu les effets de cette annulation (l'aide d'Etat est donc toujours approuvée et n'est pas réputée annulée), dans l'attente de l'adoption d'une nouvelle décision suffisamment motivée par la Commission, au plus tard le 19 juillet 2021. **Le 19 juillet 2021**, la Commission Européenne a, à nouveau, approuvé le soutien financier de 3,4 milliards d'euros accordé à KLM par l'Etat néerlandais. La Commission a ré-adopté sa décision d'approbation en prenant en compte l'arrêt du Tribunal de l'Union Européen et donc en renforçant la partie de sa décision visant à démontrer que l'aide néerlandaise ne bénéficiait qu'à KLM et celle de l'Etat français ne bénéficiait qu'à Air France.

Par ailleurs, la décision précitée du 4 mai 2020 concernant Air France a été contestée par Ryanair et Malta Air le 20 avril 2021 devant le Tribunal de l'Union européenne et est toujours présumée valide. La procédure écrite devant le Tribunal de l'Union européenne est en cours entre les requérants et la Commission. Le résumé des moyens d'annulation a été publié le 7 juin 2021 et des tiers, tels que l'État français, Air France-KLM et la Compagnie Air France peuvent demander à intervenir au soutien de la Commission. En outre, le 27 juillet 2021 la Commission européenne a adopté un acte correctif modifiant certains aspects de sa décision, approuvant la garantie et le prêt de l'Etat français octroyés à Air France en mai 2020. Ces modifications visent à inclure des éléments supplémentaires dans la décision initiale afin de conclure qu'Air France est effectivement la seule bénéficiaire de la mesure d'aide française, et permettent de pallier les carences de la décision Air France identifiées par le Tribunal de l'Union dans son jugement relatif à la décision KLM du 19 mai 2021.

1.1.5 Perspectives et événements post clôture

PERSPECTIVES

Depuis juin, les premiers signes de la reprise sont visibles à travers les niveaux de réservations grâce à la levée ou à l'assouplissement des restrictions de voyage en Europe et à l'augmentation du taux de vaccination dans tous les pays. La réouverture de l'Atlantique Nord aux citoyens américains à destination de l'Europe a également entraîné amélioration du nombre de réservations.

Dans ce contexte, le Groupe prévoit une capacité en sièges kilomètres offerts pour l'activité passagers du réseau Air France-KLM entre 60% et 70% au troisième trimestre 2021 par rapport à 2019.

En raison de l'incertitude sur la réouverture de l'Atlantique Nord pour les citoyens européens et de l'incertitude concernant la levée des restrictions de voyage, aucune indication de capacité ne sera fournie pour le quatrième trimestre 2021.

Au 30 juin 2021, le Groupe dispose de 9,4 milliards d'euros de liquidités et de lignes de crédit et l'obligation senior de 800 millions d'euros émise fin juin n'est pas encore incluse dans ce montant. Ce niveau peut être considéré comme confortable compte tenu des premiers signes de reprise et des besoins de trésorerie pour 2021 comprenant :

Un EBITDA au troisième trimestre 2021 qui devrait être positif.

Des dépenses d'investissement nettes inférieures à 2,0 milliards d'euros en 2021, mais largement financées pour les investissements flotte.

Des dépenses de restructurations inférieures à 500 millions d'euros en 2021, dont une partie est compensée par la réduction de la masse salariale associée.

Le Groupe Air France-KLM continue de se concentrer sur ses projets de transformation pour réduire ses coûts et sur sa trésorerie et ses fonds propres. Lors de l'Assemblée générale annuelle de mai 2021, des résolutions extraordinaires ont été approuvées par les actionnaires offrant au Conseil d'administration une grande flexibilité pour restaurer les fonds propres. Ces résolutions pourraient inclure des instruments tels que l'émission de titres, de quasi-fonds propres donnant accès au capital afin de restaurer le bilan et lisser les remboursements de dette.

Guidance : Maintien de l'objectif de marge opérationnelle à moyen terme du Groupe Air France-KLM

Le Groupe accélère ses initiatives de transformation et confirme son ambition financière à moyen terme. Air France-KLM continue d'équilibrer son objectif de gestion des liquidités à moyen terme et son objectif de compétitivité à long terme. Pour ce faire, le groupe continue d'optimiser sa flotte, sa main-d'œuvre, son réseau, ses coûts et poursuit ses efforts en terme de développement durable.

Air France-KLM estime que le nombre d'avions en 2022 sera inférieur de 7% au nombre d'avions en 2019. Le groupe prévoit que la capacité en sièges-kilomètres disponibles reviendra aux niveaux de 2019 en 2024.

A la fin du mois de juin 2021, KLM a diminué le nombre d'ETP de 5 700 par rapport à décembre 2019. Fin 2021, le nombre d'ETP de KLM aura été réduit de 5 500 ETP par rapport à décembre 2019. Chez Air France (hors filiale Transavia France), le nombre d'ETP a diminué de 5 300 à la fin du mois de juin 2021 par rapport à décembre 2019. Le plan de départ volontaire se poursuit chez Air France (hors Transavia France) et 3 200 ETP supplémentaires quitteront la compagnie d'ici fin 2022. Les coûts d'exploitation seront réduits en 2021 et au-delà, avec des bénéfices structurels de 800 millions d'euros pour KLM fin 2021 et de 1,3 milliard d'euros fin 2022 pour Air France par rapport à 2019.

La réduction des ETP parmi d'autres initiatives de transformation clés permettra de faire baisser les coûts unitaires de 8 à 10% (coût unitaire incluant le carburant et les hypothèses de variation de change) une fois que la capacité sera revenue au niveau de 2019.

L'ambition financière à moyen terme du Groupe est maintenue avec un flux de trésorerie libre opérationnel ajusté qui devrait être positif en 2023. L'objectif de marge opérationnelle à moyen terme est toujours estimé entre 7 et 8 %.

L'objectif de ratio dette nette/EBITDA d'environ 3x en 2023 sera ramené à environ 2x après la deuxième étape de la recapitalisation.

Début juillet, Air France-KLM a signé et exécuté un programme EMTN pour une enveloppe globale de 4,5 milliards d'euros afin

de soutenir et d'optimiser sa stratégie de financement globale et d'utiliser de manière opportuniste les fenêtres du marché des capitaux de dette par le biais d'émissions obligataires privées et publiques. La Société Générale agit en tant qu'arrangeur du programme aux côtés de 5 agents placeurs : CACIB, Deutsche Bank, HSBC, Natixis et Santander. Gide Loyrette Nouel est intervenu en tant que conseiller juridique d'Air France-KLM et Allen & Overy en tant que conseiller juridique du groupe de courtiers.

EVENEMENTS POST CLOTURE

Émission obligataire de 800 millions d'euros en deux tranches

Le 24 juin 2021, la Société a annoncé avoir réalisé avec succès le placement d'une émission d'obligations senior (les «Obligations») pour un total de 800 millions d'euros en deux tranches :

- une première tranche d'obligations d'un montant de 300 millions d'euros, d'une maturité de 3 ans et assortie d'un coupon de 3% par an ;
- une seconde tranche d'obligations d'un montant de 500 millions d'euros, d'une maturité de 5 ans et assortie d'un coupon de 3.875% par an.

Le produit net de cette émission sera utilisé pour financer (i) le remboursement de la dette de marché de la Société et graduellement (ii) une partie de l'aide d'État attribuée en Mai 2020.

La date de règlement-livraison de l'émission des Obligations a eu lieu le 1er juillet 2021. Cette opération s'inscrit dans la poursuite du plan de mesures visant à renforcer du bilan, de préparer la reprise et de repositionner le groupe sur une trajectoire financière durable.

Programme EMTN

Le 8 juillet 2021, Air France-KLM s'est doté d'un nouvel outil de financement en procédant à la mise en place d'un Programme EMTN d'un montant total de 4 500 000 000 euros. Le prospectus de base relatif à ce Programme EMTN a été approuvé par l'Autorité des marchés financiers (AMF) et est disponible sur le site internet d'Air France-KLM (www.airfranceklm.com/Finance/Informations-financieres/Dette). Ce Programme EMTN permettra de renforcer, soutenir et diversifier la stratégie de financement ou de refinancement de la dette d'Air France-KLM sur les marchés obligataires.

1.1.6 Facteurs de risques

Les facteurs de risques auxquels est exposé le groupe Air France – KLM sont décrits dans le document de référence 2020 déposé le 7 avril 2021 sous le numéro D.21-0270 auprès de l'AMF. La nature de ces risques n'a pas connu d'évolution significative au cours du premier semestre de l'exercice 2021.

1.1.7 Parties liées

Les informations concernant les parties liées font l'objet de la Note 26 aux comptes consolidés.

1.2. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Le Conseil d'administration

Au 30 juin 2021, le Conseil d'administration comprend dix-neuf membres dont :

- seize administrateurs nommés par l'Assemblée générale¹ ;
- un représentant de l'État français nommé par arrêté ministériel² ; et
- deux représentants des salariés dont un nommé par le Comité de Groupe Français³ et l'autre par le Comité d'entreprise européen³.

Au cours du premier semestre 2021, la composition du Conseil d'administration a évolué comme suit :

Départ	Nomination	Renouvellement
Maryse Aulagnon Assemblée générale du 26 mai 2021	Gwenaëlle Avice-Huet ⁽¹⁾ Assemblée générale du 26 mai 2021	Leni Boeren ⁽²⁾ Administratrice indépendante Assemblée générale du 26 mai 2021
		Isabelle Bouillot ⁽³⁾ Administratrice Indépendante Assemblée générale du 26 mai 2021
		Anne-Marie Idrac ⁽⁴⁾ Administratrice indépendante Assemblée générale du 26 mai 2021
		Delta Air Lines Inc. ⁽⁵⁾ Assemblée générale du 26 mai 2021
		Jian Wang ⁽⁶⁾ Assemblée générale du 26 mai 2021

- (1) Mme Gwenaëlle Avice-Huet a été nommée en qualité d'administratrice indépendante par l'Assemblée générale d'Air France-KLM le 26 mai 2021 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024.
- (2) Le mandat de Mme Leni Boeren, administratrice indépendante, a été renouvelé par l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 26 mai 2021 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024.
- (3) Le mandat de Mme Isabelle Bouillot, administratrice indépendante, a été renouvelé par l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 26 mai 2021 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024.
- (4) Le mandat de Mme Anne-Marie Idrac, administratrice indépendante, a été renouvelé par l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 26 mai 2021 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024.
- (5) Le mandat de Delta Air Lines Inc., dont le représentant permanent au Conseil d'administration est M. Alain Bellemare depuis le 16 février 2021, a été renouvelé par l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 26 mai 2021 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024.
- (6) Le mandat de M. Jian Wang a été renouvelé par l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 26 mai 2021 pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024, sur proposition de China Eastern Airlines.

¹ Dont deux administrateurs nommés sur proposition de l'Etat français, un administrateur nommé sur proposition de l'Etat néerlandais, un administrateur nommé sur proposition de Delta Air Lines Inc., un administrateur nommé sur proposition de China Eastern Airlines et deux administrateurs représentant les salariés actionnaires.

² Conformément à l'article 4 de l'ordonnance n° 2014 - 948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

³ En application des dispositions de l'article L. -22-10-7 du Code de commerce et de l'article 17 - 3 des statuts.

Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2021

Membres (âge au 30 juin 2021 et nationalité)	Fonctions au sein du Conseil d'administration	Date d'entrée au Conseil – d'administration	Date d'échéance du mandat	Indépendance
Administrateurs élus par l'Assemblée générale				
Anne-Marie Couderc (71 ans) Française	Présidente du Conseil d'Air France-KLM Administratrice Présidente du Comité de nomination et de gouvernance	19/05/2016	AG 2024	✓
Benjamin Smith (49 ans) Britannique et canadienne	Administrateur	05/12/2018	AG 2023	
Gwenaëlle Avice-Huet (41 ans) Française	Administratrice ¹	26/05/2021	AG 2025	✓
Leni M.T. Boeren (57 ans) Néerlandaise	Administratrice Membre du Comité d'audit et du Comité de développement durable et de conformité	16/05/2017	AG 2025	✓
Isabelle Bouillot (72 ans) Française	Administratrice Présidente du Comité de rémunération et membre du Comité d'audit	16/05/2013	AG 2025	✓
Delta Air Lines, Inc. (Représentée par M. Alain Bellemare) Américaine	Administratrice ²	03/10/2017	AG 2025	
Cees 't Hart (63 ans) Néerlandaise	Administrateur	28/05/2019	AG 2023	
Anne-Marie Idrac (69 ans) Française	Administratrice Présidente du Comité de développement durable et conformité	02/11/2017	AG 2025	✓
Isabelle Parize (64 ans) Française	Administratrice Membre du Comité de rémunération et membre du Comité d'audit	27/03/2014	AG 2022	✓
Jian Wang (47 ans) Chinoise	Administrateur Membre du Comité de développement durable et de conformité	30/07/2019	AG 2025	
Alexander R. Wynaendts (60 ans) Néerlandaise	Administrateur ³ Membre du Comité de nomination et de gouvernance	19/05/2016	AG 2024	✓
Dirk Van den Berg (67 ans) Néerlandaise	Administrateur ⁴	26/05/2020	AG 2024	
Administrateurs élus par l'Assemblée générale sur proposition de l'État français				
Jean-Dominique Comolli (73 ans) Française	Administrateur Membre du Comité de rémunération et du Comité de nomination et de gouvernance	14/12/2010	AG 2023	

Astrid Panosyan (49 ans) Française	Administratrice Membre du Comité de développement durable et de conformité	28/05/2019	AG 2023
Administrateurs élus par l'Assemblée générale représentants des salariés actionnaires			
Paul Farges (50 ans) Française	Administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne actionnaires) Membre du Comité d'audit	15/05/2018	AG 2022
François Robardet (63 ans) Française	Administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie du personnel au sol et personnel navigant commercial actionnaires) Membre du Comité d'audit et du Comité de rémunération	06/12/2016	AG 2022
Administrateur représentant de l'État français nommé par arrêté ministériel			
Martin Vial (67 ans) Française	Administrateur représentant de l'État Membre du Comité d'audit	31/05/2019	Mai 2023
Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité de Groupe Français			
Karim Belabbas (47 ans) Française	Administrateur représentant les salariés Membre du Comité de développement durable et de conformité	01/06/2017	AG 2023
Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité d'entreprise européen			
Mathi Bouts (62 ans) Néerlandaise	Administrateur représentant les salariés Membre du Comité de développement durable et de conformité	10/10/2017	AG 2023

¹ Mme Avice-Huet a été nommée en qualité de membre du Comité d'audit par le Conseil d'administration le 1^{er} juillet 2021.

² M. Bellemare a été nommé en qualité de membre du Comité de rémunération par le Conseil d'administration le 1^{er} juillet 2021.

³ M. Wynaendts a été nommé en qualité de membre et de Président du Comité de rémunération par le Conseil d'administration le 1^{er} juillet 2021.

⁴ M. van Den Berg a été nommé par l'Assemblée générale sur proposition de l'Etat néerlandais. Il a, par ailleurs, été nommé en qualité de membre du Comité de développement durable et conformité par le Conseil d'administration le 1^{er} juillet 2021.

Mme Bouillot a été nommée Présidente du Comité d'audit par le Conseil d'administration le 1er juillet 2021. Elle demeure membre du Comité de rémunération mais ne préside plus ce Comité depuis le 1er juillet 2021.

CEO Committee

Le CEO Committee est dirigé par le Directeur général d'Air France - KLM, M. Benjamin Smith et comprend trois autres membres qui sont directement rattachés à M. Benjamin Smith :

- Mme Anne Rigail, Directrice Générale d'Air France ;
- M. Pieter Elbers, Président du Directoire de KLM ; et
- M. Frédéric Gagey, Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France – KLM jusqu'au 30 juin 2021. M. Gagey a pris sa retraite et a quitté son poste à compter du 1er juillet 2021. Steven Zaat, directeur financier d'Air France, a succédé à Frédéric Gagey en tant que Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France – KLM à compter du 1er juillet 2021.

Mme Anne Rigail et M. Pieter Elbers ont été nommés Directeurs Généraux Adjoint du Groupe par le Conseil d'administration d'Air France - KLM lors de sa réunion du 19 février 2019.

Le CEO Committee est chargé de déterminer l'orientation stratégique de l'ensemble des compagnies aériennes et unités opérationnelles du Groupe.

Le Comité exécutif Groupe

Composition du Comité exécutif du Groupe au 30 juin 2021

Présidé par le Directeur général d'Air France-KLM, le Comité exécutif groupe est composé de douze membres et d'un secrétaire :
— Le Directeur général d'Air France-KLM, la Directrice générale d'Air France et le Président du Directoire de KLM ; et
— neuf responsables des fonctions Groupe.

Membres au 30 juin 2021	Âge au 30 juin 2021	Secteur	Expérience professionnelle en lien avec la fonction
Benjamin Smith Directeur général d'Air France-KLM	49 ans	Transport aérien	30 ans
Pieter Elbers Président du Directoire de KLM	51 ans	Transport aérien	28 ans
Anne Rigail Directrice générale d'Air France	51 ans	Transport aérien	29 ans
Frédéric Gagey⁴ Directeur général adjoint Finances, Air France-KLM jusqu'au 30 juin 2021	65 ans	Service public Transport aérien	7 ans 27 ans
Pieter Bootsma Chief Revenue Officer, Air France-KLM	51 ans	Transport aérien	25 ans
Anne Brachet Directrice générale adjoint Engineering & Maintenance, Air France-KLM	57 ans	Transport aérien	25 ans
Oltion Carkaxhija Directeur général adjoint Transformation, Air France-KLM	45 ans	Transport aérien	14 ans
Angus Clarke Directeur général adjoint Stratégie Air France-KLM	46 ans	Transport aérien	20 ans
Adriaan Den Heijer Directeur général adjoint Cargo, Air France-KLM	51 ans	Transport aérien	26 ans
Jean-Christophe Lalanne Directeur général adjoint Systèmes d'Information, Air France-KLM	59 ans	Industrie, SSII Transport aérien	22 ans 16 ans
Anne-Sophie Le Lay Secrétaire générale d'Air France-KLM et d'Air France	50 ans	Avocat Juridique/Gouvernance, Industrie automobile Transport aérien	6 ans 18 ans 3 ans
Henry de Peyrelongue Directeur général adjoint Commercial Ventes, Air France - KLM	55 ans	Transport aérien	30 ans
Constance Thio* Ressources Humaines, Air France-KLM	51 ans	Développement durable et conformité Ressources humaines Transport aérien	2 ans 6 ans 23 ans

*Mme Thio est invitée permanente au sein du Comité Exécutif du Groupe.

Le secrétariat du Comité exécutif du Groupe est assuré par le Directeur de cabinet du Directeur général d'Air France-KLM.

⁴ M. Steven Zaat exerce les fonctions de Directeur Financier du Groupe Air France - KLM à compter du 1er juillet 2021.

Bourse et actionnariat

L'action Air France – KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Elle figure dans le SBF 120.

Depuis février 2008, le programme d'ADR (American Deposit Receipt) d'Air France – KLM est sur le marché hors cote OTC Pink Marketplace où il apparaît sous le code AFLYY. Le code Reuters du titre est AIRF.PA ou AIRF.AS et le code Bloomberg est AF FP.

Conformément à l'article 222-1 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers (l'AMF), Air France – KLM ayant son siège situé en France, son État membre d'origine, au sens de la Directive 2004/109/CE du 15 décembre 2004 telle que modifiée (la Directive Transparence), est la France et, en conséquence, l'autorité compétente pour le contrôle du respect de ses obligations en matière d'information réglementée est l'AMF.

Évolution boursière

Sur le premier semestre 2021, l'action Air France – KLM a diminué de 21%.

	janvier-juin 2021	janvier-juin 2020
Cours le plus haut (<i>En euros</i>)	5,63	10,25
Cours le plus bas (<i>En euros</i>)	4,07	3,60
Nombre de titres en circulation	642 634 034	428 634 035
Capitalisation boursière à la fin de la période (<i>En milliards d'euros</i>)	2,62	1,73

Évolution du capital

Au 30 juin 2020, le capital d'Air France-KLM se compose de 642 634 034 actions d'une valeur nominale d'un euro.

Période close le	30 juin 2021	30 juin 2020
Nombre d'actions en circulation	642 634 034	428 634 035
Nombre de droits de vote théoriques	860 613 327	586 779 109
Nombre de droits de vote exerçables	823 911 998	550 084 221
Montant du capital (en euros)	642 634 034	428 634 035

Suite à l'augmentation de capital réalisée le 19 avril 2021, le nombre d'actions a augmenté de 213 999 999, pour atteindre un total de 642 634 034 actions.

Les actions sont entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire. Depuis le 3 avril 2016, en application de la loi, les actionnaires détenant leurs actions au nominatif depuis plus de deux ans bénéficient d'un droit de vote double. Il n'existe pas de droits particuliers attachés aux actions.

Par ailleurs, il n'existe pas de titres non représentatifs de capital.

Actionnariat

Période close le	% du capital		% des droits de vote exerçables		% des droits de vote théoriques	
	30/06/2021	31/12/2020	30/06/2021	31/12/2020	30/06/2021	31/12/2020
Nombre d'actions en circulation/droits de vote	642 634 034	428 634 035	823 911 998	550 004 411	860 613 327	586 705 740
État français	28,6%	14,3%	29,7%	22,3%	28,5%	20,9%
China Eastern Airlines	9,6%	8,8%	9,9%	10,5%	11,5%	12,8%
Etat néerlandais	9,3%	14,0%	14,6%	10,9%	13,9%	10,2%
Delta Air Lines, Inc.	5,8%	8,8%	7,0%	10,5%	8,7%	12,8%
Salariés (FCPE)	2,5%	3,7%	3,9%	5,8%	3,7%	5,4%
Autocontrôle	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%-	0,3%	0,4%
Autres	44,0%	50,1%	34,9%	40,0%	33,4%	37,5%

Au 30 juin 2021, Air France-KLM est détenu à 75% par des intérêts européens - États membres de l'Union européenne ou des États parties à l'accord sur l'Espace économique européen. Les actions détenues par des ressortissants du Royaume-Uni n'ont pas été inclus dans les actionnaires européens.

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2021

Par rapport au 31 décembre 2020, le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2021 n'enregistre pas de changement. (cf. note 4 de l'annexe aux états financiers consolidés semestriels).

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2021	30 juin 2020	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	4 910	6 201	-21
EBITDA	(874)	(840)	4
Résultat d'exploitation courant	(1 931)	(2 368)	-18
Résultat des activités opérationnelles	(2 798)	(3 198)	-13
Résultat net – propriétaires de la société mère	(2 970)	(4 413)	-33
Résultat net – propriétaires de la société mère – par action de base (En €)	(5,86)	(10,35)	-43

Chiffre d'affaires

Au premier semestre 2021, du fait de la Covid-19, le chiffre d'affaires s'établit à 4,9 milliards d'euros, contre 6,2 milliards d'euros en 2020, en baisse de 21% en nominal et de 18% à taux de change constants.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation s'établissent à 6,8 milliards d'euros, soit une baisse 20% par rapport à l'année dernière. Pour une production mesurée en SKO en baisse de 3%, le coût unitaire à l'SKO (siège-kilomètre offert) a baissé de 14,2% à change, prix du carburant constants (cf. page 33 pour le détail du calcul du coût unitaire).

A 3,6 milliards d'euros, les **charges externes** sont en baisse de 19% (4,4 milliards d'euros un an plus tôt).

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2021	30 juin 2020	Variation (En %)	Variation à change constant (En %)
Carburant avions	982	1 397	-30	-22
Affrètements aéronautiques	147	114	+29	+39
Redevances aéronautiques	460	478	-4	-1
Commissariat	126	178	-29	-27
Achats d'assistance en escale	402	441	-9	-6
Achats et consommation d'entretien aéronautique	792	912	-13	-7
Frais commerciaux et de distribution	131	230	-43	-41
Autres frais	549	673	-18	-15
Total	3 589	4 423	-19	-14

Les principales variations sont les suivantes :

- **carburant avions** : La facture carburant baisse de 22% (à change constant). Cela s'explique par une baisse de 35 millions d'euros résultant d'un effet de volume, d'un effet d'efficacité énergétique (+49 millions d'euros) et d'un impact de couverture de carburant de +215 millions d'euros, tous impactés par la crise de Covid-19 et une augmentation de 16 millions du prix après couverture.
- **affrètements aéronautiques** : le coût des affrètements aéronautiques représente la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes.
- **redevances aéronautiques** : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont diminué légèrement à change constant en ligne avec la baisse des capacités.
- **commissariat** : les dépenses de commissariat correspondent aux prestations fournies à bord des avions du groupe Air France-KLM pour son propre compte. La baisse à change constant est sensiblement en ligne avec celle du nombre de passagers transportés.
- **achats d'assistance en escale** : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le Groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers.
- **achats et consommation d'entretien aéronautique** : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers.
- **autres frais** : les autres frais comprennent principalement les frais de télécommunication, d'assurances, les honoraires et les coûts de sous-traitance générale et informatique.

Les frais de personnel ressortent à 2,40 milliards d'euros contre 2,93 milliards au 30 juin 2020, soit une baisse de 18% en nominal. Leur diminution est imputable à la baisse de l'activité et aux politiques de soutien du gouvernement, tant en France qu'aux Pays-Bas.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 69 millions d'euros contre 80 millions d'euros au 30 juin 2020.

Les **autres produits et charges** (+280 millions d'euros au 30 juin 2021 contre +393 millions d'euros au 30 juin 2020) comprennent :

- la capitalisation des coûts de maintenance et des développements informatiques pour un montant de 290 millions d'euros au 30 juin 2021 contre 349 millions d'euros au 30 juin 2020 ;
- les couvertures du change, pour 3 millions d'euros au 30 juin 2021 contre 65 millions d'euros au 30 juin 2020 ;
- une charge de 15 millions d'euros de quotas de CO2 (20 millions d'euros un an plus tôt).

Cf. note 9 de l'annexe aux états financiers consolidés semestriels.

EBITDA

L'**EBITDA** s'élève à (874) millions d'euros ((840) millions d'euros au 30 juin 2020).

La contribution à l'EBITDA par secteur d'activité est la suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	1 ^{er} semestre 2021	1 ^{er} semestre 2020	Variation (en %)
Réseaux	(896)	(790)	-13
Maintenance	121	9	n.c.
Transavia	(122)	(67)	-83
Autres	23	8	+165
Total	(874)	(840)	-4

Amortissements, dépréciations et provisions

Amortissements, dépréciations et provisions ressortent à 1 057 millions d'euros contre 1 528 millions d'euros au 30 juin 2020.

Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation courant** ressort à (1 931) millions d'euros ((2 368) millions d'euros au 30 juin 2020).

La contribution au chiffre d'affaires et au résultat d'exploitation courant par secteur d'activité est la suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2021		30 juin 2020	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Réseaux	4 221	(1 715)	5 216	(1 852)
Maintenance	514	(10)	716	(321)
Transavia	163	(218)	259	(193)
Autres	12	12	10	(2)
Total	4 910	(1 931)	6 201	(2 368)

Résultat des activités opérationnelles

Le **résultat des activités opérationnelles** s'élève à (2 798) millions d'euros contre (3 198) millions d'euros au 30 juin 2020.

Les éléments non courants qui ressortent à (867) millions d'euros au 30 juin 2021 se composent principalement:

- du résultat de cession de matériels aéronautiques, une charge de 14 millions d'euros
- d'une charge de 938 millions d'euros correspondant à la modification du régime de retraite du personnel au sol de KLM.
- Une reprise de la provision non utilisée relative au plan de départ volontaire du personnel sol d'Air France d'un montant de 86 millions d'euros.

Cf. note 10 de l'annexe aux états financiers consolidés semestriels.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à (336) millions d'euros contre (203) millions d'euros au 30 juin 2020.

Autres produits et charges financiers

Les autres produits et charges financières s'élèvent à (85) millions d'euros contre (733) millions d'euros au 30 juin 2020. Les principaux éléments sont les suivants :

- un résultat de change de (41) millions d'euros contre (72) millions d'euros au 30 juin 2020,
- un montant de 22 millions d'euros relatif à la juste valeur des instruments dérivés, contre (546) millions d'euros au 30 juin 2020 du fait de la surcouverture de fuel,
- l'impact de la désactualisation des passifs de restitution et autres provisions pour un montant de (56) millions d'euros ((84) millions d'euros au 30 juin 2020) ;

Résultat net – Propriétaires de la société-mère

L'impôt ressort à 262 millions d'euros contre (254) millions d'euros au 30 juin 2020. Une dépréciation d'un montant de 364 millions d'euros des impôts différés sur pertes fiscales sur le périmètre d'intégration fiscale français a été constatée au premier semestre 2020 pour tenir compte de la baisse des perspectives de bénéfices fiscaux futurs. En 2021, le montant du résultat fiscal correspond à l'impôt différé sur la modification du régime de retraite du personnel sol de KLM.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** s'élève à (16) million d'euros au 30 juin 2021 ((29) millions d'euros au 30 juin 2020).

Le **résultat net consolidé – part du groupe** est négatif à (2 970) millions d'euros ((4 413) millions d'euros au 30 juin 2020).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de (1 481) millions d'euros pour le premier trimestre 2021 et (1 489) millions d'euros pour le deuxième trimestre 2021.

Par action, le résultat net – part du groupe de base s'élève à (5,86) euros au 30 juin 2021 contre (10,35) euros au 30 juin 2020.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du premier semestre 2021 s'élèvent à 534 millions d'euros contre 1 112 millions d'euros au 30 juin 2020. Les investissements en immobilisation aéronautique se sont élevés à 871 millions d'euros, les investissements au sol à 50 millions d'euros, investissements en immobilisation incorporelles 133 millions d'euros. Cf. note 15 de l'annexe aux états financiers consolidés semestriels. Les cessions d'immobilisation corporelles et incorporelles se sont élevées à 565 millions d'euros au 30 juin 2021.

Le *cash-flow* opérationnel s'élève à (167) millions d'euros contre (803) millions d'euros au 30 juin 2020. La variation s'analyse comme suit :

- l'amélioration de la capacité d'autofinancement qui ressort à (1 287) millions d'euros au 30 juin 2021 contre (1 346) millions d'euros au 30 juin 2020,
- la variation du besoin en fonds de roulement qui passe de 543 millions d'euros au 30 juin 2020 à 1 120 millions d'euros au 30 juin 2021.

Le Groupe a reçu 71 millions d'euros en cédant une participation de 15% dans Servair en janvier 2021.

La dette nette s'est élevée à 8,34 milliards d'euros au 30 juin 2021, contre 11,05 milliards d'euros au 31 décembre 2020.

Au 30 juin 2021, le Groupe disposait de 9,4 milliards d'euros de liquidités, dont 6,94 milliards d'euros en liquidités, nettes des lignes de crédit non utilisées (cf. note 22 « Dette nette ») et de 2,46 milliards d'euros de lignes de crédit non utilisées (note 20.2 « Prêt d'Etat » et 20.5 « Lignes de crédit »).

Au 30 juin 2021, les capitaux propres, part du groupe sont négatifs à hauteur de (3,6) milliards d'euros, en hausse de 1,8 milliards d'euros au cours du semestre suite à l'augmentation de capital et à l'émission de titres obligataires super-subordonnés à durée indéterminée de 3 milliards d'euros entièrement souscrits par l'Etat français par voie de compensation des créances qu'il détenait au titre du prêt d'actionnaire.

Résultats sociaux de la société Air France-KLM

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Ses produits proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et des prestations de services facturées à Air France et KLM. Ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux ainsi que le personnel mis à disposition par Air France et KLM. Le résultat d'exploitation ressort en perte de (1) millions d'euros.

Le résultat net ressort positif à 40 millions d'euros, essentiellement en raison d'un bénéfice fiscal provenant de deux entités à usage spécifique. Aucun dividende n'a été versé au titre de 2021 ni de 2020.

Indicateurs financiers

Marge d'exploitation

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2021	Au 30 juin 2020
Résultat d'exploitation courant	(1 931)	(2 368)
Chiffre d'affaires	4 910	6 201
Marge d'exploitation	na	na

Ratios de couverture

> Ratio dette nette/EBITDA

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Dette nette <i>(en M€)</i>	8 344	11 049
EBITDA 12 mois glissants <i>(en M€)</i>	(1 723)	(1 689)
Dette nette/EBITDA	na	na

> Ratio EBITDA/coût de l'endettement financier net

	30 juin 2020 12 mois glissants	31 décembre 2020
EBITDA <i>(en M€)</i>	(1 723)	(1 689)
Coût de l'endettement financier net <i>(en M€)</i>	611	477
EBITDA/coût de l'endettement financier net	na	na

Retour sur capitaux employés (ROCE)

Le retour sur capitaux employés est un indicateur de rentabilité qui rapporte un résultat après impôts à la valeur des capitaux employés. La méthodologie de calcul, en ligne avec les pratiques du marché, est la suivante :

- Les capitaux employés sont calculés selon une méthode additive en identifiant les postes du bilan correspondant aux capitaux employés. Les capitaux employés sur l'année sont obtenus en prenant la moyenne des capitaux employés sur les 4 derniers bilans trimestriels ;
- Le résultat ajusté après impôt correspond à la somme du résultat d'exploitation ajusté des dividendes reçus, et de la part dans le résultat des entreprises mises en équivalence. L'impôt est calculé de façon normative en retenant les taux d'impôt en vigueur en France et aux Pays-Bas, pondérés en fonction de la contribution de chaque sous-groupe au résultat ajusté avant impôt.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2021	31 mars 2021	31 décembre 2020	30 septembre 2020
Ecart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 464	1 479	1 445	1 470
Immobilisations aéronautiques	10 645	10 800	11 031	11 009
Autres immobilisations corporelles	1 453	1 476	1 548	1 535
Droits d'utilisation	5 033	4 795	4 678	4 789
Titres mis en équivalence	166	223	230	224
Autres actifs financiers hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	147	146	146	135
Passifs de restitution et autres provisions hors retraite, litige cargo et restructuration	(4 033)	(4 083)	(3 922)	(4 001)
Besoin en fonds de roulement hors valeur de marché des instruments dérivés	(7 745)	(6 410)	(6 505)	(6 894)
Capitaux employés au bilan	7 130	8 426	8 651	8 267
Capitaux employés moyens (A)			8 119	
Résultat d'exploitation			(4 112)	
Dividendes reçus			-	
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence			(45)	
Charge d'impôt normative			1,209	
Résultat ajusté après impôt (B)			(2,948)	
ROCE (B/A)			na	

	30 juin 2020	31 mars 2020	31 décembre 2019	30 septembre 2019 retraité
<i>(En millions d'euros)</i>				
Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 500	1 564	1 522	1 481
Immobilisations aéronautiques	10 919	11 465	11 334	10 905
Autres immobilisations corporelles	1 551	1 579	1 580	1 554
Droits d'utilisation	4 938	5 119	5 173	5 212
Titres mis en équivalence	267	299	307	310
Autres actifs financiers hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	133	142	140	131
Passifs de restitution et autres provisions hors retraite, litige cargo et restructuration	(4 130)	(4 190)	(4 058)	(4 105)
Besoin en fonds de roulement hors valeur de marché des instruments dérivés	(6 779)	(6 650)	(6 310)	(6 285)
Capitaux employés au bilan	8 399	9 328	9 688	9 203
Capitaux employés moyens (A)			9 155	
Résultat d'exploitation			(1 364)	
Dividendes reçus			(1)	
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence			(15)	
Charge d'impôt normative			447	
Résultat ajusté après impôt (B)			(933)	
ROCE (B/A)			(10,2)%	

Coût net au SKO

Pour analyser la performance de coût de chaque activité de transport, le Groupe divise le coût net de cette activité par les capacités produites, exprimées en SKO pour l'activité « passage réseaux » ou Transavia, et en TKO pour le cargo.

Pour analyser la performance de coût globale de l'entreprise, le Groupe utilise le coût net à l'SKO. Ce coût net est obtenu en divisant le coût net total par les capacités produites exprimées en sièges-kilomètres offerts (SKO).

Le coût net est calculé en retirant des coûts d'exploitation totaux le chiffre d'affaires autre que celui réalisé dans les trois activités de transport (passage, cargo, Transavia). La capacité produite par les activités de transport est combinée en sommant les capacités de l'activité passage (en SKO) et les capacités de Transavia (en SKO).

	S1 2021	S1 2020
Chiffre d'affaires (en m€)	4 910	6 201
Résultat d'exploitation courant (en m€) -/-	1 931	2 368
Coût d'exploitation total (en m€)	6 841	8 569
Activité passage réseaux – autres recettes (en m€)	-131	-177
Activité cargo – autres recettes fret (en m€)	-190	-142
Chiffre d'affaires externe de la maintenance (en m€)	-514	-716
Transavia - autres recettes (en m€)	0	-14
Chiffre d'affaires externe des autres activités (en m€)	-12	-11
Coût net (en m€)	5 994	7 509
Capacités produites exprimées en SKO	74 254	76 337
Coût net au SKO (en centimes d'€ par SKO)	8,07	9,84
<i>change brute</i>		-17,9%
Effet change sur les coûts nets (en m€)		-124
<i>Variation à change constant</i>		-16,6%
Effet prix du carburant (en m€)		-206
Coût unitaire au SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)	8,07	9,40
<i>Variation à change et prix du carburant constants</i>		-14,2%

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

2. 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^{er} janvier 2021 – 30 juin 2021

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

En millions d'euros

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	Notes	2021	2020
Chiffre d'affaires	5	4 910	6 201
Produits des activités ordinaires		4 910	6 201
Charges externes	6	(3 592)	(4 423)
Frais de personnel	7	(2 403)	(2 931)
Impôts et taxes		(69)	(80)
Autres produits et charges	9	280	393
EBITDA		(874)	(840)
Amortissements, dépréciations et provisions	8	(1 057)	(1 528)
Résultat d'exploitation courant		(1 931)	(2 368)
Cessions de matériels aéronautiques		(14)	24
Autres produits et charges non courants	10	(853)	(854)
Résultat des activités opérationnelles		(2 798)	(3 198)
Coût de l'endettement financier brut	11	(339)	(215)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	11	3	12
Coût de l'endettement financier net		(336)	(203)
Autres produits et charges financiers	11	(85)	(733)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(3 219)	(4 134)
Impôts	12	262	(254)
Résultat net des entreprises intégrées		(2 957)	(4 388)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		(16)	(29)
Résultat net des activités poursuivies		(2 973)	(4 417)
Résultat net		(2 973)	(4 417)
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		(3)	(4)
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		(2 970)	(4 413)
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	13	(5,86)	(10,35)
- dilué		(5,86)	(10,35)

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

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité)

En millions d'euros

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	Notes	2021	2020
Résultat net		(2 973)	(4 417)
Couverture des flux de trésorerie et coût de couverture			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global		389	(1 255)
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat		(53)	707
Variation de la réserve de conversion		-	1
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	12	(91)	153
Total des autres éléments recyclables du résultat global		245	(394)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	17	693	(77)
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		1	(28)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	12	(170)	39
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		524	(66)
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		769	(460)
Résultat global		(2 204)	(4 877)
- Propriétaires de la société mère		(2 203)	(4 872)
- Participations ne donnant pas le contrôle		(1)	(5)

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

BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

Actif		30 juin	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2021	2020
Goodwill		221	215
Immobilisations incorporelles		1 243	1 230
Immobilisations aéronautiques	14	10 645	11 031
Autres immobilisations corporelles	14	1 453	1 548
Droits d'utilisation	14	5 033	4 678
Titres mis en équivalence		166	230
Actifs de retraite	17	-	211
Autres actifs financiers		795	795
Instruments dérivés		105	92
Impôts différés	12	269	282
Autres débiteurs		1	4
Actif non courant		19 931	20 316
Autres actifs financiers		540	607
Instruments dérivés		408	160
Stocks et en-cours		519	543
Créances clients		1 530	1 248
Autres débiteurs		1 047	914
Trésorerie et équivalents de trésorerie	16	6 035	6 423
Actif courant		10 079	9 895
Total actif		30 010	30 211

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

BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres		30 juin	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2021	2020
Capital	<i>18.1</i>	643	429
Primes d'émission et de fusion	<i>18.1</i>	4 949	4 139
Actions d'autocontrôle		(25)	(25)
Titres subordonnés à durée indéterminée	<i>18.3</i>	3 042	-
Réserves et résultat	<i>18.4</i>	(12 221)	(9 970)
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		(3 612)	(5 427)
Participations ne donnant pas le contrôle		8	9
Capitaux propres		(3 604)	(5 418)
Provisions retraite	<i>17</i>	2 119	2 147
Passifs de restitution et autres provisions	<i>19</i>	3 977	3 670
Dettes financières	<i>20</i>	11 240	14 171
Dettes de loyers	<i>21</i>	2 697	2 425
Instruments dérivés		58	122
Impôts différés	<i>12</i>	4	22
Autres créditeurs	<i>24</i>	2 501	1 294
Passif non courant		22 596	23 851
Passifs de restitution et autres provisions	<i>19</i>	956	1 337
Dettes financières	<i>20</i>	842	1 318
Dettes de loyers	<i>21</i>	809	839
Instruments dérivés		67	363
Dettes fournisseurs		1 604	1 435
Titres de transport émis et non utilisés	<i>23</i>	2 889	2 394
Programme de fidélisation		904	916
Autres créditeurs	<i>24</i>	2 945	3 175
Concours bancaires	<i>16</i>	2	1
Passif courant		11 018	11 778
Total passif		33 614	35 629
Total capitaux propres et passifs		30 010	30 211

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>	<i>Notes</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 31 décembre 2019		428 634 035	429	4 139	(67)	403	(2 620)	2 284	15	2 299
<i>Autres éléments du résultat global</i>			-	-	-	-	(459)	(459)	(1)	(460)
Résultat de la période			-	-	-	-	(4 413)	(4 413)	(4)	(4 417)
Résultat global			-	-	-	-	(4 872)	(4 872)	(5)	(4 877)
Autres			-	-	-	-	29	29	-	29
Au 30 juin 2020		428 634 035	429	4 139	(67)	403	(7 463)	(2 559)	10	(2 549)
Au 31 décembre 2020		428 634 035	429	4 139	(25)	-	(9 970)	(5 427)	9	(5 418)
<i>Autres éléments du résultat global</i>			-	-	-	-	767	767	2	769
Résultat de la période			-	-	-	-	(2 970)	(2 970)	(3)	(2 973)
Résultat global			-	-	-	-	(2 203)	(2 203)	(1)	(2 204)
Augmentation de capital	2.2	213 999 999	214	810	-	-	-	1 024	-	1 024
Titres subordonnés à durée indéterminée			-	-	-	3 000	(4)	2 996	-	2 996
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée			-	-	-	42	(42)	-	-	-
Autres			-	-	-	-	(2)	(2)	-	(2)
Au 30 juin 2021		642 634 034	643	4 949	(25)	3 042	(12 221)	(3 612)	8	(3 604)

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

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité)

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	Notes	2021	2020
<i>En millions d'euros</i>			
Résultat net des activités poursuivies		(2 973)	(4 417)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		1 057	1 527
Dotations nettes aux provisions financières		58	88
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		14	(36)
Résultat sur cessions de filiales et participations		(26)	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(29)	224
Ecart de change non réalisé		86	74
Pertes de valeur		15	639
Autres éléments non monétaires		759	282
Résultats des sociétés mises en équivalence		16	29
Impôts différés		(264)	244
Capacité d'autofinancement		(1 287)	(1 346)
(Augmentation) / diminution des stocks		12	59
(Augmentation) / diminution des créances clients		(268)	703
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		138	(875)
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés		489	378
Variation des autres débiteurs et créditeurs		749	278
Variation du besoin en fonds de roulement		1 120	543
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)		(167)	(803)
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		2	(1)
Investissements corporels et incorporels (B)	15	(1 099)	(1 284)
Produit lié à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	2.2	71	357
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)		565	172
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		85	(3)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(376)	(759)
Augmentation de capital		1 024	-
Emission de nouveaux emprunts	20	690	5 014
Remboursement d'emprunts	20	(1 135)	(1 993)
Remboursement de dettes de loyers (D)		(433)	(412)
Nouveaux prêts		(37)	(20)
Remboursement des prêts		44	72
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		-	-
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		153	2 661
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		1	(17)
Variation de la trésorerie nette		(389)	1 082
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	16	6 422	3 711
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	16	6 033	4 793
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		57	(9)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(320)	(180)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		(5)	3

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

FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION (non audité)

Période du 1^{er} janvier au 30 juin	<i>Notes</i>	2021	2020
<i>En millions d'euros</i>			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<i>A</i>	(167)	(803)
Investissements corporels et incorporels	<i>B</i>	(1 099)	(1 284)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>C</i>	565	172
Flux de trésorerie libre d'exploitation	22	(701)	(1 915)
Remboursements des dettes de loyers	D	(433)	(412)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		(1 134)	(2 327)

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

NOTES AUX INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES INTERMÉDIAIRES

1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

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

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

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

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

2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

2.1. COVID-19 et continuité d'exploitation

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

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

Réduction de la capacité offerte

La capacité siège-kilomètres disponible pour le Passage et Transavia a été réduite de 2,7% par rapport au premier semestre 2020, avec une évolution en deux temps : une capacité en nette baisse (-48,6%) sur le premier trimestre 2021 par rapport au premier trimestre 2020 qui avait été peu affecté par la crise du Covid-19, puis en très fort rebond (+338,6%) sur le second trimestre par rapport au deuxième semestre 2020 qui avait été marqué par les confinements en France et aux Pays Bas. Cependant, en raison de la faiblesse de la demande, le trafic en revenu passager par kilomètre a reculé de 44,8% par rapport à 2020.

En conséquence, même si les tonnes-kilomètres disponibles au cargo ont augmenté de 11,3% par rapport au premier semestre 2020, les revenus ont baissé de 20,8% comparé à l'année dernière et s'élèvent à 4 910 millions d'euros.

En parallèle, les initiatives spécifiques sur les coûts et la baisse du trafic ont conduit à une baisse des charges externes du groupe qui s'élèvent à 3 592 millions d'euros, soit une baisse de 18,8% versus le premier semestre 2020.

Au sein des charges externes, les frais de carburant s'élèvent à 982 millions d'euros, soit une baisse de 29,7 % par rapport à 2020, suite à un prix du jet fuel inférieur et à la baisse des capacités.

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 1^{er} mars 2020, ainsi que la mise en œuvre de plans de restructuration, réduction des effectifs et de restructuration de la flotte (voir note 2.2. Événements intervenus au cours de la période des notes aux états financiers consolidés du 31 décembre 2020) ont continué de contribuer à une baisse des salaires et coûts associés. Ils s'élèvent à 2 403 millions d'euros au premier semestre 2021, soit une baisse de 18% par rapport à l'année dernière.

L'Etat néerlandais a par ailleurs annoncé la mise en œuvre d'une extension du programme « Mesures Transitoires d'urgence pour l'Emploi Durable » (NOW) jusqu'au 30 septembre 2021.

Liquidités

Au 30 juin 2021, la liquidité totale du groupe s'élève à 9,4 milliards d'euros, dont 6,94 milliards d'euros de liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (voir note 22. Dette nette) et 2,46 milliards d'euros de lignes de crédit non tirées (voir note 20.2 Prêts d'Etat et 20.5 Lignes de crédit).

Respectivement en avril 2021 et en juillet 2021, la situation de liquidité du groupe a été renforcée d'un milliard d'euros grâce à l'augmentation de capital du groupe Air France-KLM (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période) et de 800 millions d'euros grâce à l'émission de l'obligataire (voir note 2.3. Evènements postérieurs à la clôture).

En outre, le Groupe poursuit les mesures initiées en 2020 visant à différer les dépenses d'investissement non essentielles et les projets internes, à différer le paiement de l'intéressement des salariés et de la rémunération variable, le paiement de la taxe sur les salaires et des cotisations sociales.

Malgré ces mesures et une reprise progressive de l'activité, la performance financière d'Air France KLM pour la période à venir continuera d'être affectée par une baisse significative du chiffre d'affaires, des pertes de ventes de billets et des flux de trésorerie libre d'exploitation ajustés négatifs dans une proportion et pour une durée qui restent actuellement incertaines.

Continuité d'exploitation

Afin de déterminer une base appropriée de préparation des états financiers pour l'exercice clos au 30 juin 2021, le Conseil d'Administration a apprécié l'hypothèse de continuité d'exploitation en évaluant les prévisions financières sur un horizon d'au moins un an et en analysant en particulier l'activité commerciale du groupe dans le contexte de la pandémie actuelle de coronavirus (Covid-19) et en tenant compte des éléments suivants.

Comme indiqué ci-dessus, le Groupe dispose de liquidités d'un montant total de 9,4 milliards d'euros au 30 juin 2021.

Le déploiement de la vaccination permet la levée progressive des restrictions de circulation. Les prévisions d'activité augmentent régulièrement pour atteindre 65% de la capacité 2019 sur le troisième trimestre 2021 (versus troisième trimestre 2019) grâce au dynamisme du trafic loisirs sur les réseaux domestiques Outre-Mer, Europe et Afrique.

Associées à l'augmentation de capital (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période), à l'émission de l'emprunt obligataire de 800 millions d'euros et au lancement du programme EMTN (voir note 2.3. Evènements postérieurs à la clôture), les projections de trésorerie sur un horizon de plus de 12 mois permettent d'assurer un niveau de liquidité considéré comme suffisant.

Elles intègrent notamment :

- L'ajustement du programme de vols et de la capacité à la demande attendue afin de n'opérer que des vols ayant un impact incrémental positif en termes de flux de trésorerie opérationnel
- La poursuite de mécanismes spécifiques par les Etats français et néerlandais pour couvrir en partie les frais de personnels à travers le programme « NOW » aux Pays-Bas, étendu jusqu'à fin septembre 2021, et l'Activité Partielle de Longue Durée (APLD) en France jusqu'à fin 2022;
- Le report d'une partie des charges sociales et taxes sur salaires ;
- Un haut niveau de variabilisation des coûts lié à la baisse de capacité ;
- La limitation des investissements ;
- Le refinancement systématique des nouveaux avions livrés sur la période.

Sur la base de ces prévisions financières les ratios de crédit bancaire dits « covenants » applicables en 2021 incluant la ligne de crédit de 2,46 milliards d'euros au niveau de KLM (voir note 20.5 Lignes de crédit) seront respectés.

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 du 26 mai 2021.

Le groupe gère activement le profil de sa dette et a entamé des négociations avec ses banques pour étendre la maturité de son prêt garanti par l'Etat français au-delà de 2023.

Dans ce contexte lié à la crise de la Covid-19, le Conseil d'administration considère qu'il existe des aléas qui pourraient ralentir la reprise des activités du groupe et remettre en cause la capacité à poursuivre ses activités. En particulier, il peut s'agir du développement non maîtrisé de nouveaux variants, de résistance aux vaccins conduisant à une nouvelle contraction du trafic aérien, d'une lente réouverture des frontières américaines et asiatiques et d'une reprise plus tardive du trafic affaires.

Au cas où ces facteurs d'incertitudes étaient amenés à se concrétiser, la direction a envisagé des mesures d'atténuation supplémentaires, incluant :

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

Le Groupe pourrait alors, dans ce contexte dégradé, ne pas être en mesure de réaliser ses actifs et de régler ses dettes dans le cadre normal de son activité et l'application des règles et principes comptables IFRS dans un contexte normal de poursuite des activités, concernant notamment l'évaluation des actifs et des passifs pourrait s'avérer inappropriée. Cette situation crée une situation d'incertitude significative sur la continuité d'exploitation.

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

2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période

Activité Partielle Longue Durée

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

Homologation du plan de départ HOP !

Dans le cadre de sa restructuration, HOP ! a lancé un plan de départ (cf. note 2.2 Evènements intervenus au cours de la période des notes aux états financiers consolidés au 31 décembre 2020). Le 16 février 2021, HOP ! a reçu de la DREETS (DIRECCTE précédemment) une demande de modification de certaines dispositions de ce plan concernant les personnels navigants. Le plan de départ amendé a finalement été homologué le 16 juin 2021. Le montant de la provision est resté stable par rapport au 31 décembre 2020.

Mesures de renforcement du capital du groupe Air France-KLM

Le 5 avril 2021, le groupe Air France-KLM a annoncé un plan de mesures concernant Air France, qui ont été validées par la Commission européenne dans sa décision d'autoriser une opération de 4 milliards d'euros de l'Etat français pour recapitaliser Air France et Air France –KLM. A la suite de cette autorisation, les opérations suivantes ont été réalisées :

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

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

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

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

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

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

- **Prolongation de l'échéance du prêt garanti par l'Etat français de 4 milliards d'euros en 2023 :**

En outre, le prêt garanti par l'Etat français, d'un montant de 4 milliards d'euros, a été prolongé avec une date d'échéance finale en 2023.

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

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

Cession de titres Servair

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

Cette vente a conduit à reconnaître une plus-value de cession de 26 millions d'euros, nette de la valeur de l'option de vente, en « autres produits et charges non courants » en compte de résultat consolidé. Le produit de cession est inclus dans la ligne « Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées » du tableau des flux de trésorerie consolidé.

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

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

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

Plan de restructuration KLM

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

2.3. Evènements postérieurs à la clôture

Emission obligataire de 800 millions d'euros

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

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

Le règlement-livraison de l'émission des Obligations a eu lieu le 1^{er} juillet 2021. La dette a été inscrite au bilan à compter de cette date en « dettes financières non courantes ».

Lancement d'un programme EMTN

Le 2 juillet 2021, le Groupe a lancé un programme EMTN d'une durée de 12 mois initiale pour maximiser l'utilisation des fenêtres de marché potentielles pour l'émission d'obligations.

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 2020 ont été établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2021 ont été préparés en conformité avec la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ».

Les principes comptables appliqués pour les états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2021 sont conformes à ceux retenus pour les états financiers au 31 décembre 2020, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1^{er} janvier 2021.

A partir du 1^{er} janvier 2021, le groupe applique les amendements aux normes IFRS 9, IFRS 7 et IFRS 16 en lien avec la « Phase 2 » de la réforme des taux d'intérêt de référence. Ces amendements précisent notamment le traitement comptable à appliquer lors du remplacement d'un ancien taux d'intérêt benchmark par un nouvel indice de référence dans un contrat donné, ainsi que l'impact de ce changement sur les relations de couverture concernées par la réforme IBOR. Le Groupe est peu exposé aux indices concernés par la réforme. L'application de ces amendements est sans impact sur les comptes du groupe au 30 juin 2021.

En ce qui concerne la décision IFRIC relative à l'attribution d'un avantage post-emploi aux périodes de service, des analyses de place sont en cours. Les impacts de cette décision seront déterminés d'ici la clôture annuelle.

L'établissement des états financiers intermédiaires consolidés résumés, en conformité avec les IFRS, conduit la Direction du Groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux données financières consolidées concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. 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, les informations financières consolidées intermédiaires de la période ont été établies en tenant compte du contexte actuel de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et sur la base des paramètres financiers disponibles à la date de clôture.

Les états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2021 ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 29 juillet 2021.

4. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2021**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2021.

- **Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2020**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2020.

5. INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

Réseau : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les 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 tiers.

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 huit zones géographiques :

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

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

- **Activité par zone de destination**

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

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

5.1. Informations par secteur d'activité

- **Période close au 30 juin 2021**

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	4 232	1 302	163	72	-	5 769
Chiffre d'affaires intersecteurs	(11)	(788)	-	(60)	-	(859)
Chiffre d'affaires externe	4 221	514	163	12	-	4 910
EBITDA	(896)	121	(122)	23	-	(874)
Résultat d'exploitation courant	(1 715)	(10)	(218)	12	-	(1 931)
Résultat des activités opérationnelles	(2 338)	(278)	(218)	36	-	(2 798)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	3	-	(19)	-	(16)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(421)	(421)
Impôts	-	-	-	-	262	262
Résultat net	(2 338)	(275)	(218)	17	(159)	(2 973)

- Période close au 30 juin 2020

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	5 227	1 640	259	78	-	7 204
Chiffre d'affaires intersecteurs	(11)	(924)	-	(68)	-	(1 003)
Chiffre d'affaires externe	5 216	716	259	10	-	6 201
EBITDA	(790)	9	(67)	8	-	(840)
Résultat d'exploitation courant	(1 852)	(321)	(193)	(2)	-	(2 368)
Résultat des activités opérationnelles	(2 558)	(442)	(196)	(2)	-	(3 198)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	(29)	-	(29)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(936)	(936)
Impôts	-	-	-	-	(254)	(254)
Résultat net	(2 558)	(442)	(196)	(31)	(1 190)	(4 417)

5.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Période close au 30 juin 2021

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Transport	938	461	983	269	150	431	416	251	3 899
Autres recettes	57	77	84	15	10	28	26	25	322
Total Réseau	995	538	1 067	284	160	459	442	276	4 221
Transport	61	88	13	1	-	-	-	-	163
Autres recettes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Transavia	61	88	13	1	-	-	-	-	163
Maintenance	294	171	14	-	-	2	33	-	514
Autres	3	10	(1)	-	-	-	-	-	12
Total	1 353	807	1 093	285	160	461	475	276	4 910

- Période close au 30 juin 2020

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Transport	1 370	620	1 073	268	144	417	701	304	4 897
Autres recettes	101	46	57	23	9	41	24	18	319
Total Réseau	1 471	666	1 130	291	153	458	725	322	5 216
Transport	59	152	28	2	1	1	1	1	245
Autres recettes	(1)	-	(2)	-	-	3	3	11	14
Total Transavia	58	152	26	2	1	4	4	12	259
Maintenance	315	356	11	-	-	1	33	-	716
Autres	2	8	-	-	-	-	-	-	10

Total	1 846	1 182	1 167	293	154	463	762	334	6 201
--------------	--------------	--------------	--------------	------------	------------	------------	------------	------------	--------------

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- **Période close au 30 juin 2021**

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Réseau	300	551	384	772	800	480	612	3 899
Transavia	17	142	-	4	-	-	-	163
Total	317	693	384	776	800	480	612	4 062

- **Période close au 30 juin 2020**

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Réseau	351	881	485	713	1 021	612	834	4 897
Transavia	3	219	-	23	-	-	-	245
Total	354	1 100	485	736	1 021	612	834	5 142

6. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Carburant avions	982	1 397
Affrètements aéronautiques	147	114
Redevances aéronautiques	460	478
Commissariat	126	178
Achat d'assistance en escale	402	441
Achats et consommations d'entretien aéronautique	792	912
Frais commerciaux et de distribution	131	230
Autres frais	552	673
Total	3 592	4 423
<i>Hors carburant</i>	<i>2 610</i>	<i>3 026</i>

Une partie des charges externes (notamment les coûts de carburant avions, achats et consommations d'entretien aéronautique) est soumise à la variation du cours du dollars US.

7. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Salaires et traitements	2 131	2 312
Autres charges sociales	404	435
Charges de retraite à cotisations définies	264	283
Charges de retraite à prestations définies	133	154
Coûts du personnel intérimaire	27	66
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable	(570)	(336)
Autres	39	17
Total	2 403	2 931

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

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

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

Au 30 juin 2021, l'impact de ces mesures s'élève à 456 millions d'euros (500 millions au 30 juin 2020).

La ligne « Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW) » correspond à la compensation reçue de l'Etat Néerlandais par le groupe KLM pour les charges de personnel pendant la période du 1^{er} janvier jusqu'au 30 juin 2021. Cette compensation s'élève à 570 millions d'euros (contre 336 millions pour la période du 1^{er} avril jusqu'au 30 juin 2020).

Effectifs moyens de la période

Période du 1^{er} janvier au 30 juin	2021	2020
Pilotes	8 223	8 719
Personnel navigant commercial	19 980	22 185
Personnel au sol	46 972	51 628
Personnel intérimaire	625	1 364
Total*	75 800	83 896

**Hors effet de l'activité partielle*

La baisse des effectifs moyens s'explique principalement par la mise en œuvre des plans de restructuration sur 2020 et 2021 (voir note 10. Autres produits et charges non courants).

8. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	96	93
Immobilisations aéronautiques	480	604
Autres immobilisations corporelles	91	99
Droits d'utilisation	524	618
	1 191	1 414
Dépréciations et provisions		
Stocks	12	14
Créances	13	89
Provisions	(159)	11
	(134)	114
Total	1 057	1 528

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

9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Production capitalisée	290	349
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(2)	(5)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	3	65
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(15)	(20)
Autres	4	4
Total	280	393

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Charges de restructuration	86	(226)
Dépréciation accélérée de flottes	(15)	(639)
Modification de plan de retraite	(938)	-
Résultat sur cession de filiales et participations	26	-
Autres cessions d'actifs	-	12
Autres	(12)	(1)
Autres produits et charges non courants	(853)	(854)

- **Période close au 30 juin 2021**

Charges de restructuration

Cette ligne comprend principalement une reprise de provision relative au plan de départ volontaire du personnel au sol d'Air France pour 86 millions d'euros faisant suite à un ajustement en fonction d'une liste nominative et des indemnités de départ.

Modifications de plan de retraites

Suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol de KLM (cf. 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période), l'impact global de la dé-comptabilisation de l'actif de retraite ainsi que ces versements complémentaires a été comptabilisé en « autres produits et charges non courants » pour une charge de 938 millions d'euros.

Résultat sur cessions de filiales et participations

Cette ligne correspond à la plus-value de cession de 15% des titres de la société Servair le 31 mai 2021 (cf. 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

- **Période close au 30 juin 2020**

Charges de restructuration

Au 30 juin 2020, ce poste comprend principalement une provision relative au plan de départ volontaire du personnel de KLM pour (178) millions d'euros ainsi qu'une charge relative au projet de rupture conventionnelle collective relative aux pilotes Air France pour (37) millions d'euros.

Dépréciations de flottes

Au 30 juin 2020, ce poste correspond à l'impact de l'arrêt de l'exploitation des A380, des A340 et des B747 par le groupe Air France-KLM faisant suite à la baisse drastique d'activité liée à la Covid-19.

- **Impact de sortie des A380 de la flotte**

L'arrêt définitif de l'exploitation des 9 A380 (5 en pleine propriété et 4 en location), annoncé le 20 mai 2020 et initialement prévu pour la fin de l'année 2022, a été avancé à 2020. L'impact est de (545) millions d'euros au 30 juin 2020.

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

Une dépréciation de 21 millions d'euros a été comptabilisée à fin mars 2020 afin de porter huit B747 à leur valeur de marché estimée.

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

Une dépréciation de 72 millions d'euros a été comptabilisée afin de porter 4 A340 à leur valeur de marché estimée suite à la décision de l'arrêt définitif d'exploitation le 6 mai 2020.

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

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Produits des valeurs mobilières de placement	(9)	(2)
Autres produits financiers	12	14
Produits financiers	3	12
Intérêts sur dettes financières	(177)	(68)
Intérêts sur dettes de loyers	(120)	(131)
Intérêts intercalaires capitalisés	13	11
Autres éléments non monétaires	(49)	(25)
Autres charges financières	(6)	(2)
Coût de l'endettement financier brut	(339)	(215)
Coût de l'endettement financier net	(336)	(203)
Résultat de change	(41)	(72)
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat	22	(546)
Dotation nette aux provisions	(2)	(2)
Désactualisation des provisions	(56)	(84)
Autres	(8)	(29)
Autres produits et charges financiers	(85)	(733)
Total	(421)	(936)

Produits financiers

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

Résultat de change

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

Au 30 juin 2020, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente de (73) millions d'euros composée d'une perte de (8) millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués et d'une perte de (49) millions d'euros au titre de la dette financière en dollar US (32) millions d'euros, en francs suisses (7) millions d'euros et en yen japonais (14) millions d'euros.

Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat

Au 30 juin 2020, suite à la baisse significative attendue de la consommation de carburant, cette ligne incluait l'impact de la sur-couverture pour un montant de (590) millions d'euros, recyclés en compte de résultat. La stratégie de couverture carburant a été revue sur le premier semestre 2021 pour limiter la position de sur-couverture dans le futur.

Désactualisation

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions long terme s'élève à 3,4% en 2021 contre 4,5% en 2020.

Autres

Au 30 juin 2020, cette ligne incluait principalement les primes payées sur le remboursement anticipé d'une partie des obligataires à échéance 2021 et 2022. Le montant total des primes s'élevait à 22 millions d'euros.

12. IMPÔTS

12.1. Charge d'impôt

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
(Charge) / produit d'impôt courant	(2)	72
Variation des différences temporaires	264	21
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	-	(347)
(Charge) / produit d'impôt différé	264	(326)
Total	262	(254)

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

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

A ce titre, un montant de 392 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 30 juin 2021.

- **Groupe fiscal néerlandais**

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

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

Au 30 juin, 2021, le groupe fiscal néerlandais a reconnu des impôts différés actifs sur pertes fiscales pour un montant de 46 millions d'euros, correspondant à des intérêts déductibles reportables indéfiniment (10 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Par ailleurs, un produit de 234 millions d'impôts différés a été reconnu au titre de la transformation du plan de retraite du personnel au sol en régime à cotisations définies (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Au regard de l'incertitude portant sur les perspectives d'activité du fait du contexte sanitaire, le groupe a limité la reconnaissance d'impôts différés actifs pour pertes fiscales complémentaires sur le semestre. A ce titre, un montant de 135 millions d'euros d'impôts différés actifs pour pertes fiscales n'a pas été reconnu la période close au 30 juin 2021.

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

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Eléments recyclables du résultat global	(91)	153
Gains et pertes liés aux couvertures de trésorerie	(91)	153
Eléments non recyclables du résultat global	(170)	39
Instruments de capitaux propres	-	6
Retraites	(170)	33
Total	(261)	192

12.3. Taux effectif d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Résultat avant impôt	(3 219)	(4 134)
Taux d'impôt applicable en France	28,41%	32,02%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	915	1 324
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(61)	(101)
Eléments non déductibles ou non imposables	(47)	(19)
Limitation des actifs d'impôts différés	(527)	(1 410)
Impact du changement de taux d'impôt	-	(34)
Impact de la CVAE	-	(7)
Autres	(18)	(7)
Impôt	262	(254)
Taux d'impôt réel	8,1%	-6,2%

13. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

13.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

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

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

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Résultat net - propriétaires de la société mère	(2 970)	(4 413)
Coupons sur titres subordonnés	(42)	(9)
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(3 012)	(4 422)

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

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

Période du 1er janvier au 30 juin	2021	2020
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	514 712 247	428 634 035
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(91 585)	(85 151)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	513 504 242	427 432 464
Conversion des OCEANE	-	27 901 785
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	513 504 242	455 334 249

13.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 30 juin 2021.

13.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

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

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2021			31 décembre 2020		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en pleine propriété	16 647	(8 796)	7 851	17 158	(9 105)	8 053
Actifs en cours de construction	1 292	-	1 292	1 506	-	1 506
Autres	2 531	(1 029)	1 502	2 518	(1 046)	1 472
Immobilisations aéronautiques	20 470	(9 825)	10 645	21 181	(10 151)	11 031
Terrains et constructions	2 691	(1 882)	809	2 758	(1 893)	865
Matériels et installations	1 050	(813)	237	1 070	(822)	248
Actifs en cours de construction	169	-	169	191	-	191
Autres	1 096	(858)	238	1 102	(858)	244
Autres immobilisations corporelles	5 006	(3 553)	1 453	5 121	(3 573)	1 548
Total	25 476	(13 378)	12 098	26 302	(13 724)	12 579
Avion			2 414			2 191
Maintenance			1 900			1 739
Terrains et construction			543			541
Autres			176			207
Total droits d'utilisation			5 033			4 678

15. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

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

<i>En millions d'euros</i>	2021	2020
Au 30 juin		
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	871	1 022
Acquisition d' autres immobilisations corporelles	50	89
Acquisition d'immobilisations incorporelles	133	146
Fournisseurs d'immobilisations	45	27
Total	1 099	1 284

16. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 juin	Au 31 décembre
	2021	2020
SICAV (actifs de transaction)	3 525	4 267
Dépôts (actifs de transaction) et comptes à termes	821	654
Caisses et banques	1 689	1 502
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 035	6 423
Concours bancaires	(2)	(1)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	6 033	6 422

17. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISION DE RETRAITE

Au 30 juin 2021, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Zone euro – durée 10 à 15 ans	0,72%	0,45%
Zone euro – durée 15 ans et plus	N/A	0,75%

Les taux d'inflation utilisés sont les suivants :

	30 juin 2021	31 décembre 2020
Zone euro – durée 10 à 15 ans	1,65%	1,25%
Zone euro – durée 15 ans et plus	N/A	1,35%

Le taux de durée dix à quinze ans concerne essentiellement les régimes situés en France tandis que le taux de durée quinze ans et plus concernait essentiellement le régime du personnel au sol KLM situés aux Pays-Bas. Suite à la modification du plan de retraite du personnel au sol KLM en régime à cotisations définies (cf. 2.2. Evénements significatifs intervenus au cours de la période), l'actif de retraite, basé sur les hypothèses actuarielles au 31 mai 2021 s'élevait à 875 millions d'euros (avant impôt) incluant une augmentation de 671 millions d'euros depuis le 31 décembre 2020, liée à la hausse des taux d'actualisation et à un rendement des fonds supérieur aux attentes. Il a été décomptabilisé en « autres produits et charges non courants » dans le compte de résultat consolidé.

Au 30 juin 2021, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de :

	30 juin 2021	30 juin 2020
Décomptabilisation actif de retraite personnel au sol	671	-
KLM	119	(267)
Impact du changement de taux d'actualisation		
Impact du changement du taux d'inflation	(137)	594
Ecart entre le rendement attendu et réel des actifs	40	(404)
Total	693	(77)

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

L'impact de la variation des taux d'actualisation sur les engagements a été calculé en utilisant les analyses de sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies. Celles-ci sont mentionnées dans la note 28.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2020.

18. CAPITAUX PROPRES – PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE

18.1. Augmentation de capital

Suite à la réalisation de l'augmentation de capital le 19 avril 2021, le capital social de la Société a été porté à 642 634 034 euros divisé en 642 634 034 actions d'une valeur nominale de 1 euro chacune (cf. 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

18.2. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2021, le capital social est ainsi composé de 642 634 034 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote. Cependant depuis le 3 avril 2016, tout porteur d'actions détenues au nominatif depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

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

<i>En pourcentage (%)</i>	30 juin 2021		31 décembre 2020	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	28,6	28,5	14,3	20,9
China Eastern Airlines	9,6	11,5	8,8	12,8
Etat néerlandais	9,3	13,9	14,0	10,2
Delta Airlines	5,8	8,7	8,8	12,8
Salariés et anciens salariés	2,5	3,7	3,7	5,4
Actions détenues par le groupe	0,2	0,3	0,3	0,4
Public	44,0	33,4	50,1	37,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

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

18.3. Titres Super Subordonnés

Le 20 avril 2021, le Groupe a émis 3 milliards de Titres Super Subordonnés souscrits par l'Etat français par compensation de son prêt direct d'un même montant nominal (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Cette transaction non-monnaire se traduit comptablement dans le bilan consolidé du Groupe par le reclassement en capitaux propres d'un montant de 3 milliards d'euros depuis la ligne dettes financières (voir note 20.2 Prêts d'Etats).

Le montant du coupon couru au 30 juin 2021 s'élève à 42 millions d'euros.

18.4. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2021	31 décembre 2020
Réserve légale	70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies ⁽¹⁾	(976)	(1 701)
Réserves sur instruments dérivés ⁽¹⁾	247	18
Réserves sur instruments de capitaux propres ⁽¹⁾	(51)	(52)
Autres réserves	(8 541)	(1 227)
Résultat net – Propriétaires de la société mère	(2 970)	(7 078)
Total	(12 221)	(9 970)

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

La transformation du plan de retraite du personnel au sol de KLM s'est traduit par un reclassement de 204 millions d'euros entre les réserves sur engagements de retraite à prestations définies et les autres réserves (voir 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

19. PASSIFS DE RESTITUTION ET AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2021			31 décembre 2020		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Passifs de restitution sur avions loués	3 344	304	3 648	2 860	406	3 266
Maintenance sur avions loués	125	29	154	300	121	421
Restructuration	-	556	556	-	741	741
Litiges	404	39	443	402	21	423
Autres	104	28	132	108	48	156
Total	3 977	956	4 933	3 670	1 337	5 007

19.1. Passifs de restitution et autres provisions

19.1.1. Passifs de restitution sur avions loués

Les mouvements de passifs et provisions de restitution (réévaluation des coûts futurs et changement du taux d'actualisation) sont enregistrés dans les composants correspondant aux potentiels et travaux de remise en état des avions loués, présentés avec les droits d'utilisation. Les effets de désactualisation et de conversion des passifs et provisions de restitution en devises sont comptabilisés en « autres produits et charges financiers » (voir note 11. Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers). Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions de restitution d'avions loués, déterminé sur la base d'un taux sans risque court terme augmenté d'un spread sur dette risquée (utilisé pour les entreprises ayant un levier financier important), est de 3,4% au 30 juin 2021 (comme au 31 décembre 2020).

19.1.2. Provisions pour restructuration

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

19.1.3. Provisions pour litiges avec les tiers

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

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

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

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

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

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

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

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

Le montant total des provisions constituées au 30 juin 2021, s'élève à 348 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

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

En 2015, une plainte a été déposée contre KLM par 152 (anciens) pilotes de la compagnie aérienne Martinair. En 2016 et 2018, le tribunal de première instance et la cour d'appel ont statué en faveur de KLM et rejeté toutes les demandes des plaignants. Cependant, en novembre 2019, la Cour Suprême a jugé que le jugement de la cour d'appel n'était pas suffisamment motivé et a renvoyé l'affaire devant une autre cour d'appel. Le 8 juin 2021, cette Cour d'appel a rendu son arrêt en faveur des plaignants, les anciens pilotes de Martinair, jugeant que le transfert du département cargo est qualifié de transfert d'entreprise. KLM étudie le jugement et l'impact associé et a décidé d'enregistrer une provision légale de 22 millions d'euros en juin 2021.

19.1.6. Autres provisions

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

19.2. Passifs éventuels

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

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

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

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

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

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

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

Canada

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

19.2.3. Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

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

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

Le Ministère public et la plupart des parties civiles (dont des associations et syndicats pilotes) ont fait appel de cette décision. La Cour d'Appel de Paris s'est prononcée le 12 mai 2021 en renvoyant Airbus et Air France devant le Tribunal Correctionnel. Air France, qui conteste avoir commis une faute à l'origine de l'accident, a formé un recours en Cassation. Airbus a également formé un pourvoi en Cassation. C'est désormais à la Cour de Cassation de se prononcer.

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

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

Hormis les points indiqués aux notes 19.1, 19.2, le groupe n'a pas connaissance de litige, procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

20. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 juin 2021			Au 31 décembre 2020			
	Notes	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens japonais ⁽¹⁾		152	-	152	158	-	158
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses ⁽¹⁾		341	-	341	347	-	347
OCEANE ⁽¹⁾		471	-	471	465	-	465
Emprunts obligataires	20.1	1 233	-	1 233	1 229	289	1 518
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse		2 997	437	3 434	2 908	604	3 512
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais ⁽¹⁾		4 705	-	4 705	4 685	-	4 685
Prêts d'Etats	20.2	278	-	278	3 278	-	3 278
Autres emprunts	20.3	1 062	331	1 393	1 101	335	1 436
Intérêts courus non échus		1	74	75	-	90	90
Total - Dettes financières		11 240	842	12 082	14 171	1 318	15 489

Variation de la dette financière

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2020	Emission de nouveaux emprunts(1)	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	30 juin 2021
Emprunts subordonnés à durée indéterminée en yens japonais et en francs suisses	505	-	-	-	(12)	-	493
OCEANE	465	-	5	-	-	1	471
Emprunts obligataires	1 518	-	-	(289)	4	-	1 233
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 512	303	20	(385)	(13)	(3)	3 434
Prêts garantis par les Etats français et néerlandais	4 685	-	20	-	-	-	4 705
Prêts d'Etats	3 278	-	(3 000)	-	-	-	278
Autres emprunts	1 436	397	7	(461)	10	3	1 393
Intérêts courus non échus	90	-	-	-	-	(15)	75
Total	15 489	700	(2 948)	(1 135)	(11)	(14)	12 082

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

20.1 Emprunts obligataires

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

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

L'obligataire émis en 2014 pour un montant de 289 millions d'euros a été remboursé le 18 juin 2021.

20.2 Prêts d'Etats

L'émission de titres super subordonnés des 3 milliards d'euros (voir note 18.3. Titres Super Subordonnés) a été réalisée en avril 2021 par compensation du prêt accordé par l'Etat français. Cette transaction constitue une opération non-monétaire (voir note 2.2. Evènements significatifs intervenus au cours de la période).

Le solde au 30 juin 2021 correspond au montant déjà tiré du prêt direct accordé par l'Etat néerlandais (d'un montant total de 1,0 milliard d'euros).

20.3 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 juin	Au 31 décembre
	2021	2020
VCRP et emprunts hypothécaires	851	1 057
Autres emprunts	542	379
Total	1 393	1 436

20.4 Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 juin	Au 31 décembre
	2021	2020
Echéances à		
fin année N (6 mois)	413	-
N+1	1 057	1 318
N+2	4 591	917
N+3	1 025	4 542
N+4	2 014	3 971
Au delà de 4 ans	2 982	4 741
Total	12 082	15 489

Au 30 juin 2021, les emprunts subordonnés à durée indéterminée en francs suisses et en yens japonais sont inclus dans la ligne « au-delà de 4 ans ».

20.5 Lignes de crédit

Au 31 décembre 2020, KLM avait tiré 665 millions d'euros de sa ligne de crédit et disposait d'un montant non utilisé pour 1 735 millions d'euros. Il n'y a pas eu d'évolution sur le premier semestre 2021.

21. DETTES DE LOYER

Les dettes de loyer se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 juin 2021			Au 31 décembre 2020		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers - avions	2 002	653	2 655	1 687	675	2 362
Dettes de loyers - immobilier	573	101	674	595	105	700
Dettes de loyers - autres	122	40	162	143	42	185
Intérêts courus non échus	-	15	15	-	17	17
Total - Dettes de loyers	2 697	809	3 506	2 425	839	3 264

22. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2021	31 décembre 2020
Dettes financières courantes et non courantes	12 082	15 489
Repo obligations Triple A	(48)	(84)
Dettes de loyers courantes et non courantes	3 506	3 264
Intérêts courus non échus	(90)	(107)
Dépôts relatifs aux dettes financières	(97)	(101)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	(82)	(80)
Impact des dérivés devise / dettes	13	27
Dettes financières (I)	15 284	18 408
Trésorerie et équivalent trésorerie	6 035	6 423
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois ⁽¹⁾	144	193
Trésorerie nantie ⁽¹⁾	274	309
Obligations Triple A ⁽¹⁾	537	518
Repo obligations Triple A	(48)	(84)
Autres	-	1
Concours bancaires courant	(2)	(1)
Liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (II)	6 940	7 359
Dettes nettes (I-II)	8 344	11 049

(1) Inclus en "autres actifs financiers".

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2021	31 décembre 2020
Dette nette à l'ouverture	11 049	6 147
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies	701	4 721
Titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres	-	403
Coupons sur titres subordonnés reclassés depuis les capitaux propres	-	26
Titres subordonnés reclassés depuis les dettes financières	(3 000)	-
Augmentation de capital	(1 024)	-
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	(71)	(357)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	4	1
Dettes de loyers (nouveau/modification de contrat)	603	336
Effet du change latent sur la dette avion enregistrée en résultat global	62	(215)
Autre variation non monétaire de la dette nette	30	27
Variation de la conversion	(7)	(15)
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE	5	11
Variation de périmètre	(6)	(50)
Autre	(2)	14
Dette nette à la clôture	8 344	11 049

23. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES

Ce poste présente les titres de transport non utilisés destinés à être reconnu en chiffre d'affaires lors du transport des passagers sur les périodes à venir. En raison de la crise de la COVID-19 et des fermetures des frontières en découlant, le Groupe a été contraint de réduire ses capacités et d'annuler un nombre significatif de vols, les clients pouvant demander le remboursement de leurs billets ou l'émission d'un avoir (« voucher »). Au 30 juin 2021, ce poste inclut 480 millions d'euros de billets (tarif et surcharge) dont la date de transport est dépassée et pouvant donner lieu à remboursement contre 699 millions d'euros au 31 décembre 2020, et 517 millions d'euros de vouchers à valoir sur de futurs vols (ou pouvant donner lieu à un remboursement) contre 739 millions d'euros au 31 décembre 2020.

24. AUTRES CREDITEURS

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 juin 2021		Au 31 décembre 2020	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	623	1 067	565	625
Dettes sociales	849	1 291	1 134	545
Dettes sur immobilisations	44	-	96	-
Produits constatés d'avance	837	46	836	36
Avances et acomptes reçus	355	-	342	-
Dettes diverses	237	97	203	88
Total	2 945	2 501	3 175	1 294

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

25. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2021	31 décembre 2020
2 nd semestre année N (6 mois)	773	-
Année N+1	1 403	1 444
Année N+2	1 279	1 386
Année N+3	1 044	1 347
Année N+4	782	923
Au-delà de l'année N+4	199	874
Total	5 480	5 974

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

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 30 juin 2021 diminue de six unités par rapport au 31 décembre 2020 et s'élève à 96 appareils. Cette évolution s'explique par la livraison de six appareils.

Flotte long-courrier (passage)

Le groupe a réceptionné quatre Airbus A350-900 et deux Boeing B777-300ER.

Flotte moyen-courrier

Le groupe n'a réceptionné aucun appareil.

Les engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	2 ^{ème} semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
Flotte long courrier – passage								
A350	au 30 juin 2021	2	7	6	6	5	2	28
	au 31 décembre 2020	-	7	7	8	4	6	32
B787	au 30 juin 2021	3	1	3	1	-	-	8
	au 31 décembre 2020	-	5	1	-	2	-	8
B777	au 30 juin 2021	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2020	-	2	-	-	-	-	2
Flotte moyen courrier								
A220	au 30 juin 2021	6	15	15	12	12	-	60
	au 31 décembre 2020	-	6	15	15	12	12	60
Total								
	au 30 juin 2021	11	23	24	19	17	2	96
	au 31 décembre 2020	-	20	23	23	18	18	102

26. PARTIES LIEES

Il n'y a pas eu de mouvements significatifs sur les parties liées sur la période tant en termes de périmètre que de montants, à l'exception de l'opération décrite en note 2.2 Evènements significatifs intervenus au cours de la période.

Information et contrôle

Attestation du responsable du Rapport financier semestriel au 30 juin 2021

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2021, sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.



Benjamin Smith,
Directeur général Air France - KLM



KPMG Audit
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris la Défense Cedex
France

Deloitte.

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

Air France-KLM S.A.

*Rapport des commissaires aux comptes sur
l'information financière semestrielle 2021*

Période 1er janvier 2021 au 30 juin 2021
Air France-KLM S.A.
2, rue Robert Esnault-Pelterie - 75007 Paris



KPMG Audit
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris la Défense Cedex
France

Deloitte.

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

Air France-KLM S.A.

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

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2021

Période 1er janvier 2021 au 30 juin 2021

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par vos assemblées générales et en application de l'article L.451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés condensés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1^{er} janvier 2021 au 30 juin 2021, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

Ces comptes semestriels consolidés condensés ont été établis sous la responsabilité du Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I - Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France.

Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes consolidés semestriels condensés avec

la norme IAS 34, norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 2.1 « Covid-19 et continuité d'exploitation » aux comptes consolidés semestriels condensés, qui expose, l'incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la continuité d'exploitation.

II – Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés condensés sur lesquels a porté notre examen limité.

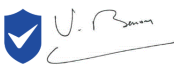
Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés condensés.

Paris La Défense, le 30 juillet 2021

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés



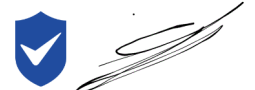
Valérie Besson
Associée



Eric Dupré
Associé



Pascal Colin
Associé



Guillaume Crunelle
Associé