

Rapport Financier Semestriel 2023

AIRFRANCEKLM
GROUP

Table des Matières

1	RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ	3
2	RAPPORT FINANCIER	25
3	INFORMATION ET CONTRÔLE	69

1

RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ

1.1	ACTIVITÉ	4
1.1.1	Stratégie	4
1.1.2	Les activités	6
1.1.3	La Flotte	8
1.1.4	Faits marquants	11
1.1.5	Perspectives et événements post clôture	13
1.1.6	Facteurs de risques	15
1.1.7	Parties liées	17
1.2	GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	18
1.2.1	Conseil d'administration	18
1.2.2	CEO Committee	21
1.2.3	Comité exécutif Groupe	22
1.2.4	Bourse et actionariat	23

1.1 ACTIVITÉ

1.1.1 Stratégie

Environnement économique :

Croissance du PIB réel (%)	2022	2023
Monde	3,4	2,8
Zone euro	3,5	0,8
dont France	2,6	0,7
dont Pays-Bas	4,5	1,0
États-Unis	4,0	1,6
Chine	2,1	1,6
Japon	3,0	5,2
Afrique subsaharienne	1,1	1,3
Amérique latine et Caraïbes	3,9	3,6

Source¹

Depuis le début de l'année 2023, la croissance économique mondiale a été revue à la hausse, en raison de la résilience économique actuelle. L'inflation reste certes élevée, mais devrait chuter plus tard dans l'année, en raison de la baisse des prix des produits de base, de l'essoufflement de la croissance et de l'atténuation des difficultés de chaîne d'approvisionnement, avec des caractéristiques propres à chaque pays. L'impact de la guerre en Ukraine reste modéré jusqu'ici, avec des tensions et des sanctions entre l'Occident et la Russie qui persisteront longtemps encore après tout cessez-le-feu. Les prix de l'énergie devraient rester modérés alors que le rationnement de l'énergie en Europe n'est plus d'actualité.

La zone euro devrait connaître des divergences importantes entre régions. Les économies de l'Europe du

sud ont crû à un rythme plus élevé tandis que l'Allemagne est tombée en récession au cours de l'hiver. Les développements récents montrent également un resserrement des conditions financières et un affaiblissement de la demande. Les États-Unis affichent une économie plus résistante, avec un renforcement notable du marché de l'emploi et des dépenses de consommation toujours dynamiques. La Chine devrait poursuivre sa croissance économique, avec un fort rebond après la réouverture des frontières fin 2022, entraînant une augmentation des dépenses de consommation et de la production de services ainsi qu'une reprise de la confiance des consommateurs. Cet effet mécanique de rebond après la COVID-19, et son impact sur la croissance, devraient s'estomper d'ici la fin de 2023².

Prix du pétrole

Brent (en dollar par baril)	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T1 2023	T2 2023
Cours moyen du Brent	100,3	113,5	100,7	88,6	81,2	78,3
Cours moyen du Kérosène	120,8	167,0	141,1	136,8	126,2	95,2

Source³

En 2022, les prix de l'énergie et du pétrole ont augmenté pour atteindre leur acmé au deuxième trimestre 2022 (fortement impactés par l'invasion russe de l'Ukraine). Depuis lors, les prix de l'énergie sont en baisse constante

et sont revenus à leur niveau habituel au début de 2023. L'inflation liée à l'énergie dans les pays de l'OCDE devrait continuer à baisser⁴.

¹ World Economic Outlook, IMF, April 2023

² Oxford Economics Global: US strength prompts upgrade to 2023 world GDP growth

³ EIA. Brent and Jet fuel prices. June 2023

⁴ <https://www.oecd.org/newsroom/consumer-prices-oecd-updated-6-june-2023.htm>

Taux de change

Pour un euro (moyenne)	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022	T12023	T2 2023
USD	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1	1,1
GBP	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
CHF	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
JPY	130,5	138,2	139,3	144,3	142,0	150,0

Source ⁵

Après une dépréciation importante de l'euro par rapport au dollar en 2022, liée à des perspectives macroéconomiques différentes (prévisions de croissance plus élevées pour les États-Unis, incertitude politique dans plusieurs grandes économies de l'UE et inquiétudes quant à l'impact de la guerre en Ukraine), celui-ci s'est stabilisé fin 2022 et s'est renforcé début 2023.

L'inflation dans la zone euro reste élevée mais elle a déjà atteint son pic et est actuellement sur une trajectoire

descendante avec, notamment, des prix de l'énergie à la baisse et une inflation des denrées alimentaires en recul. Les prix des biens industriels non énergétiques et des services ont eux aussi décéléré, entraînant une diminution de l'inflation totale de 0,3 point. L'inflation devrait diminuer progressivement, pour atteindre 5,3 % sur l'ensemble de l'année 2023.

Contexte industriel :

Offre mondiale

L'offre commerciale passager mondiale a atteint une moyenne de 77% en 2022 (tous les nombres en SKO sont comparés à la même période de 2019) et progresse tout le long de 2023 :

- Au départ de l'Europe, l'offre a atteint 93 % en juin 2023, la plupart des routes se situe au-dessus de 90 %, à l'exception des flux Europe-Asie (principalement affectés par la Chine) restant à la traîne à 79 % en juin 2023 ;
- L'offre au départ des États-Unis a atteint 97 % en juin 2023, avec un grand nombre de routes au-dessus des niveaux pré-Covid (Afrique, Caraïbes et Océan Indien, Moyen-Orient, intra-régional) tandis que l'Asie est toujours nettement en retrait à 67 % ;
- L'offre au départ de la Chine, après la levée totale des restrictions COVID-19 fin 2022 et la réouverture des frontières, a connu une forte augmentation des flux internationaux, atteignant 41 % en juin 2023 (contre une moyenne de 6 % tout au long de 2022). L'offre domestique est stable autour de 120 %. L'offre globale au départ de Chine a atteint 86 % en juin 2023.

L'invasion russe de l'Ukraine a un impact limité sur le développement de l'offre mondiale (avec la fermeture totale de l'espace aérien ukrainien ainsi que celle de l'espace aérien russe et biélorusse aux compagnies européennes). Les routes Europe-Asie sont les principales affectées, les compagnies aériennes contournant les zones interdites, cela crée un désavantage concurrentiel pour les compagnies aériennes européennes, encore plus

prononcé pour celles situées géographiquement dans le nord de l'Europe (comme par exemple Finnair).

Point sur les difficultés opérationnelles

La pandémie de Covid-19 n'est plus un obstacle au développement du transport. Après une sévère réduction d'effectifs lors de la crise de la COVID-19, les pénuries de personnel dans le secteur de l'aviation perdurent car, la plupart du temps, il y a un délai important entre l'identification des besoins et l'arrivée d'un personnel qualifié et formé. Ce problème complique et retarde souvent le retour en ligne des capacités dans certains secteurs d'activité (comme par exemple dans la maintenance aéronautique).

Les compagnies aériennes sont encore affectées par des problèmes de chaîne d'approvisionnement et des contraintes de fiabilité sur certains moteurs de nouvelle génération. La situation est ainsi aggravée par le manque de pièces de rechange (en particulier concernant le moteur GTF de Pratt & Whitney depuis avril 2023, où nous comptabilisons 10 000 jours au sol pour 38 000 jours de vol) et les retards de livraisons des constructeurs d'avions (par exemple Boeing a procédé à moins de 80 livraisons de B787 en 2023). En conséquence, l'offre est en deçà du niveau attendu en haute saison et peu d'avions sont disponibles en location.

Les aéroports européens avaient été fortement touchés par des perturbations tout au long de 2022, principalement en raison, d'une part, de la rapidité du retour du trafic et, d'autre part, d'un manque de ressources pour traiter cette croissance. Le problème a été résolu dans la plupart des aéroports à la fin de 2022.

⁵ Boursorama currency exchanges. 19/07/2023

Le début de l'année 2023 a été marqué par des grèves du contrôle aérien en Europe, principalement en France et, dans une moindre mesure, en Allemagne (environ 30 % des vols intra-européens utilisent l'espace aérien français) qui ont potentiellement affecté 237 000 vols. Pendant les 34 jours de grève, la ponctualité moyenne à l'arrivée des vols en Europe a diminué de 9 points (71% contre 80% un jour d'activité normale).

1.1.2 Les activités

Réseaux : Le résultat d'exploitation a plus que doublé

Réseaux	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2023	variation	variation change constant	2023	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	6 257	+13,1%	+13,6%	11 585	+25,8%	+25,6%
Chiffre d'affaires total (m€)	6 520	+13,3%	+13,8 %	12 095	+25,4%	+25,2 %
Résultat d'exploitation (m€)	692	+340	+342	542	+499	+519
Marge d'exploitation (%)	10,6 %	4,5 pt		4,5 %	4,0 pt	

Par rapport au deuxième trimestre 2022, le chiffre d'affaires total a augmenté de +13,3 % pour atteindre 6 520 millions d'euros.

Le résultat d'exploitation s'est amélioré de 340 millions d'euros et s'est établi à 692 millions d'euros.

L'augmentation du chiffre d'affaires a été tirée par l'activité Passage du réseau, tandis que celui lié à l'activité Cargo a diminué par rapport à un deuxième trimestre soutenu l'année dernière et à un nouveau fléchissement du marché.

Une croissance robuste des recettes unitaires

Réseaux passage	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2023	variation	variation change constant	2023	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	18 743	+6,8%		34 530	+17,1%	
Capacité (millions de SKO)	66 714	+8,1%		128 690	+12,6%	
Trafic (millions de PKT)	58 319	+11,1%		111 284	+21,8%	
Coefficient occupation	87,4%	2,4pt		86,5%	6,5pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	5 913	+22,3 %	+22,6 %	10 816	+38,3%	+38,0%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 770	+21,9 %	+22,3 %	10 522	+38,3%	+37,9%
Recette unitaire au SKO (cts €)	8,65	+12,8 %	+13,1 %	8,18	+22,8%	+22,4%

Au deuxième trimestre 2023, la capacité en sièges-kilomètres offerts (SKO) a augmenté de 8,1 % par rapport à l'année précédente et a atteint 88 % du niveau de 2019, en ligne avec les prévisions du Groupe formulées lors de la présentation des résultats du premier trimestre 2023 (c.90% par rapport à 2019).

Les recettes unitaires par SKO ont augmenté de 13,1 % à taux de change constant grâce à une forte demande qui s'est traduite par une augmentation du coefficient

d'occupation de 2.4 points et une hausse du yield de 10% par rapport à l'année dernière à taux de change constant.

Au cours du deuxième trimestre, nous avons observé les tendances suivantes par zone :

Atlantique Nord La reprise de la demande a continué d'être tirée par le point d'origine Amérique du Nord. Le yield a augmenté de 13% pour une capacité légèrement supérieure de 2% tandis que le coefficient de remplissage a augmenté de 4 points par rapport à l'année dernière.

Amérique latine Très bonne performance du yield, en croissance de 12% par rapport à 2022, principalement réalisés dans les jours précédant les vols.

Asie et Moyen-Orient La capacité au deuxième trimestre a augmenté de manière significative par rapport à 2022 (+56%), principalement porté par la réouverture de la Chine. Cette capacité reste néanmoins inférieure de 34% aux niveaux de 2019. Les yields sont stables par rapport à 2022, ce qui est plus faible que dans les autres régions, cela s'expliquant principalement par les yields exceptionnels de 2022 en raison de la faible capacité.

Caraïbes et Océan Indien Le deuxième trimestre a montré d'importantes réductions de capacité par rapport à 2022 (-16%) en raison de redéploiement de la flotte vers

d'autres zones long-courrier. La réduction de la capacité s'est traduite par une très bonne performance sur le yield, en progression de 22% par rapport à 2022.

Afrique Forte dynamique du trafic avec un coefficient de remplissage en hausse de 3 points par rapport à 2022. Le yield est robuste et en croissance de 6% par rapport à 2022.

Court et moyen-courrier En avril, le réseau domestique a été affecté par les grèves de contrôleurs aériens. Le yield s'est amélioré de 10% par rapport à l'année tandis que la capacité a augmenté de 4%. Le coefficient d'occupation a légèrement augmenté d'un point.

Cargo: la demande a continué de ralentir, pesant sur les recettes unitaires

Cargo	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2023	variation	variation change constant	2023	variation	variation change constant
Tonnage (milliers)	213	-10,0%		421	-10,8%	
Capacité (milliers de TKO)	3 557	+6,5%		6 845	+8,4%	
Trafic (millions de TKT)	1 585	-8,5%		3 143	-10,2%	
Coefficient d'occupation	44,6%	-7,3pt		45,9%	-9,5pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	606	-33,9%	-33,0%	1 279	-30,0%	-29,7%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	487	-39,1%	-38,4%	1 063	-33,4%	-33,1%
Recette unitaire par TKO (cts€)	13,70	-42,8%	-42,1%	15,53	-38,6%	-38,3%

Les recettes totales ont chuté de 33,9 % par rapport à l'année dernière. La reprise du transport de passagers s'est traduite par une augmentation des tonnes-kilomètres disponibles de 6,5 % par rapport au deuxième trimestre 2022. L'année dernière, le deuxième trimestre montrait encore une forte demande et le trafic a donc diminué de 8,5 % cette année. La croissance économique mondiale ralentissant, les prix des conteneurs pour le fret

maritime ont baissé et la demande de fret aérien s'est donc affaiblie. Le coefficient de remplissage a été inférieur de 7,3 points à celui de 2022 et, en raison de l'augmentation de la capacité dans les soutes d'avions passagers, le rendement a également diminué, ce qui a entraîné une baisse de la recette unitaire par tonne-kilomètre disponible de 42,1 % à taux de change constant.

Transavia: développement encourageant des recettes unitaires se traduisant par un résultat d'exploitation à l'équilibre

Transavia	Deuxième trimestre		Premier semestre	
	2023	variation	2023	variation
Passagers (en milliers)	5 921	+12,8%	9 785	+25,0%
Capacité (millions de SKO)	11 429	+9,6%	19 037	+19,5%
Trafic (millions de PKT)	10 179	+14,5%	17 134	+30,3%
Coefficient d'occupation	89,1%	+3,9pt	90,0%	+7,4pt
Chiffre d'affaires total (m€)	712	+18,4%	1 089	+28,2%
Recette unitaire au SKO (cts)	6,38	+8,8%	5,83	+7,6%
Coût unitaire au SKO (cts €)	6,38	+5,6%	6,73	+10,2%
Résultat d'exploitation (m€)	0	+18	-172	-62

Par rapport au deuxième trimestre 2022, la demande pour motif loisirs a continué de croître, malgré les

perturbations opérationnelles dues aux grèves de contrôleurs aériens en France et aux problèmes liés à la

flotte aux Pays-Bas. La capacité a augmenté de 9,6 %, le trafic de 14,5 % et le nombre de passagers de 12,8 %, résultant en un coefficient de remplissage supérieur de 3,9 points à celui de 2022. Transavia continue de développer son réseau, avec une croissance de capacité en sièges-kilomètres disponibles de +20% par rapport à 2019, les lignes devant encore arriver à maturité.

Transavia a été en mesure de poursuivre l'amélioration son résultat d'exploitation au deuxième trimestre pour atteindre l'équilibre, ce qui est prometteur pour la haute saison au troisième trimestre, pour laquelle de fortes réservations sont déjà visibles.

Activité maintenance : poursuite de la croissance du chiffre d'affaires externe en dépit de la chaîne d'approvisionnement

Maintenance	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2023	variation	variation change constant	2023	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires total (m€)	1 055	+15,8%		1 981	+13,7%	
Chiffre d'affaires externe (m€)	384	+11,3%	+12,0%	753	+17,3%	+14,2%
Résultat d'exploitation (m€)	46	-11	-10	62	-39	-42
Marge d'exploitation (%)	4,4%	-1,9pt	-1,8pt	3,1%	-2,7pt	-2,8pt

Le chiffre d'affaires total a progressé de 15,8 % par rapport au même trimestre de l'année précédente, tandis que le chiffre d'affaires externe a enregistré une hausse de 12,0 % à taux de change constant, confirmant une reprise soutenue. En raison des tensions sur le marché du travail et des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, la durée moyenne des travaux de maintenance a augmenté,

réduisant les opportunités de croissance du chiffre d'affaires externe et impactant ainsi la rentabilité. La marge d'exploitation au deuxième trimestre s'est établie à 4,4 %, soit 1,9 point de moins qu'en 2022.

1.1.3 La Flotte

Au 30 juin 2023, La flotte du groupe Air France-KLM comprend 540 avions dont 521 avions en exploitation contre, respectivement, 522 et 505 avions au 31 décembre 2022.

La flotte principale en exploitation comprend 426 avions (412 avions au 31 décembre 2022). Elle se répartit en 171 avions long-courriers (168 au 31 décembre 2022), 6 avions cargo (6 au 31 décembre 2022) et 249 avions moyen-courriers (238 au 31 décembre 2022) dont 108 avions dans la flotte du groupe Transavia (98 avions au 31 décembre 2022).

La flotte régionale en exploitation comprend 95 avions (93 avions au 31 décembre 2022).

Au 30 juin 2023, l'âge moyen de la flotte en exploitation est de 12,2 ans, dont 12,5 ans pour la flotte long-courrier, 12,9 ans pour la flotte moyen-courrier, 20,3 ans pour la flotte cargo et 9,2 ans pour la flotte régionale, contre 12,1

ans au 31 décembre 2022, dont 12,2 ans pour la flotte long-courrier, 13,2 ans pour la flotte moyen-courrier, 19,8 ans pour la flotte cargo et 8,9 ans pour la flotte régionale.

Au 30 juin 2023, la flotte totale du Groupe est détenue à hauteur de 36,9% en propriété (37,0% au 31 décembre 2022), de 12,6% en crédit-bail (13,0% au 31 décembre 2022) et de 50,6% en location opérationnelle (50,0% au 31 décembre 2022).

Le nombre d'avions en commande ferme au 30 juin 2023, hors locations opérationnelles, s'élève à 166 appareils, après la livraison de 12 appareils en propriété du Groupe. Le nombre d'options s'élève à 57 appareils (57 au 31 décembre 2022).

La flotte en exploitation comporte 94 avions de nouvelle génération, soit 18,0% de sa flotte.

Évolution du portefeuille de commandes du groupe Air France - KLM ⁽¹⁾	31 décembre 2022	Livraisons au cours de la période	Nouvelles commandes	Conversion d'options	30 juin 2023
Flotte principale	178	12	-	-	166
Flotte régionale	-	-	-	-	-
Total	178	12	-	-	166

(1) Hors locations opérationnelles.

Évolution du portefeuille d'options du groupe Air France - KLM ⁽¹⁾	31 décembre 2022	Exercice au cours de la période	Options annulées ou expirées	Nouvelles options	30 juin 2023
Flotte principale	57	-	-	-	57
Flotte régionale	-	-	-	-	-
Total	57	-	-	-	57

(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 son efficacité énergétique et à la réduction de son empreinte environnementale.

Ainsi, au cours du premier semestre 2023, le groupe Air France a procédé :

- pour le moyen courrier, à la livraison de neuf A220-300 neufs. Six Airbus de la famille A320 ont été vendus ou restitués à leurs propriétaires ;
- HOP! à la vente de deux CRJ 1000 ;
- Pour Transavia France, à la livraison de onze 737-800 en location opérationnelle et à la restitution d'un 737-800

KLM a intégré trois 787-10 neufs supplémentaires, Cityhopper a, pour sa part, accueilli deux Embraer 195 E2 neufs supplémentaires et Transavia Pays-Bas cinq 737-800 supplémentaires tandis que KLM s'est séparée de trois 737-700.

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. La poursuite de la croissance des flottes, pour Air France d'A220-300 et pour KLM d'E195-E2, participe également à cet important effort de modernisation de la flotte et de réduction des émissions, comme l'accueil prochain, au sein de la flotte moyen-courrier du groupe des Airbus A320 Neo et A321 Neo.

La flotte d'Air France-KLM au 30 juin 2023 :

	AF (incl. HOPI)	KL (incl. KLC & Martinair)	Transavia France	Transavia NL	Propriété	Crédit-bail	Location d'exploitati on	Total
Long-courrier	110	65	-	-	70	39	66	175
B777-300	43	16	-	-	20	15	24	59
B777-200	18	15	-	-	28	1	4	33
A350	20	-	-	-	3	7	10	20
B787-10	-	10	-	-	2	8	-	10
B787-9	10	13	-	-	4	7	12	23
A380-800	4	-	-	-	2	1	1	4
A330-300	-	5	-	-	-	-	5	5
A330-200	15	6	-	-	11	-	10	21
Moyen-courrier	104	42	70	44	91	11	158	260
B737-900	-	5	-	-	5	-	-	5
B737-800	-	31	70	40	34	8	99	141
B737-700	-	6	-	4	7	-	3	10
A321	16	-	-	-	9	-	7	16
A320	39	-	-	-	4	3	32	39
A319	15	-	-	-	10	-	5	15
A318	9	-	-	-	5	-	4	9
A220-300	25	-	-	-	17	-	8	25
Régional	36	63	-	-	34	18	47	99
Canadair Jet 1000	4	-	-	-	4	-	-	4
Embraer 190	19	30	-	-	17	4	28	49
Embraer 175	-	17	-	-	3	14	-	17
Embraer 170	13	-	-	-	10	-	3	13
Embraer 195 E2	-	16	-	-	-	-	16	16
Cargo	2	4	-	-	4	-	2	6
B747-400BCF	-	1	-	-	1	-	-	1
B747-400ERF	-	3	-	-	3	-	-	3
B777-F	2	-	-	-	-	-	2	2
Total AF-KLM	252	174	70	44	199	68	273	540

1.1.4 Faits marquants

Faits marquants depuis la publication du document d'enregistrement universel 2022 :

Le 04 mai 2023 - Air France-KLM entre en discussions exclusives avec Apollo Global Management en vue d'un financement en quasi fonds propres de 500 millions d'euros au capital d'une filiale propriétaire d'actifs d'Ingénierie et de Maintenance (MRO)

A l'occasion de la présentation de ses résultats annuels 2022, Air France-KLM a annoncé son intention de poursuivre le renforcement de son bilan. Le Groupe annonce aujourd'hui être entré en discussions exclusives avec Apollo Global Management en vue d'un potentiel financement de 500 millions d'euros au capital d'une filiale opérationnelle dédiée d'Air France. Celle-ci détient un ensemble d'actifs d'Air France dédiés à son activité d'ingénierie et de maintenance (équipements de rechange). Le produit de la transaction serait affecté aux besoins généraux du Groupe.

Ce financement serait non dilutif, structuré par un instrument de financement en quasi-fonds propres, similaire à celui utilisé par Air France en juillet 2022 sur un parc de moteurs de rechange.

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

Cet instrument serait comptabilisé comme des fonds propres selon les normes IFRS, ce qui renforcerait le bilan d'Air France-KLM et d'Air France (voir également à ce sujet la rubrique Événements post clôture).

Le 16 juin 2023 - Air France-KLM : principales décisions prises lors de l'Assemblée Générale du 7 juin 2023

L'Assemblée générale des actionnaires d'Air France-KLM s'est réunie le mercredi 7 juin 2023 à 14h30 à l'Hôtel Hilton Paris Charles de Gaulle, 8 rue de Rome, 93290 Tremblay-en-France. Elle a été diffusée en direct via webcast sur le site internet d'Air France-KLM. Il est également possible de la visionner à tout moment en différé via le lien suivant : <https://www.yuca.tv/fr/air-france-klm/ag-2023-air-france-klm>.

Au cours de cette Assemblée générale mixte, où plus de 7 924 actionnaires étaient présents ou représentés, l'ensemble des résolutions proposées ont été adoptées. Outre l'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2022 et l'affectation du résultat, l'Assemblée Générale a notamment pris les décisions suivantes :

Nominations/renouvellements :

a) M. Benjamin Smith, Directeur général d'Air France-KLM, a été renouvelé en qualité d'administrateur pour une durée de quatre ans (résolution n°6) ;

b) M. Pascal Bouchiat, dont la cooptation a été ratifiée, a été renouvelé, sur proposition de l'État français, en qualité d'administrateur pour une durée de quatre ans (résolutions n°7 et 8) ;

c) CMA CGM, dont le représentant permanent est M. Ramon Fernandez, a été confirmée en qualité d'administrateur (ratification de la cooptation), pour la durée restant à courir du mandat de son prédécesseur, M. Rodolphe Saadé, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale appelée à statuer sur l'exercice clos le 31 décembre 2025 (résolution n°9) ;

d) M. Cees 't Hart a été renouvelé en qualité d'administrateur pour une durée d'un an (résolution n°10) ;

e) M. Yann Leriche a été nommé, sur proposition de l'État français, en qualité d'administrateur pour une durée de quatre ans (résolution n°11).

Approbation des conventions et engagements réglementés relatifs :

a) Aux rachats d'une partie des Titres Super-Subordonnés à Durée Indéterminée souscrits par l'État français (résolution n°4) ;

b) A la conclusion d'un accord de coopération commerciale entre la Société, Air France et KLM, d'une part, et CMA CGM Air Cargo et CMA CGM, d'autre part (résolution n°5).

Rémunération :

a) Approbation des informations sur la rémunération 2022 de chacun des mandataires sociaux requises par l'article L.22-10-9 I du Code de commerce (résolution n°12) ;

b) Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2022 à la Présidente du Conseil d'administration et au Directeur général (résolutions n°13 et 14) ;

c) Approbation des politiques de rémunération 2023 des mandataires sociaux non dirigeants, de la Présidente du Conseil d'administration et du Directeur général (résolutions n°15 à 17).

Autorisations/délégations financières :

a) Autorisation donnée au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation, de mettre en œuvre le programme de rachat d'actions dans les limites et conditions fixées dans la résolution y afférant (résolution n°18) ;

b) L'ensemble des délégations financières ont été adoptées. Le détail de ces délégations figure en pages 31 et suivantes de la brochure de convocation (résolutions n°19 à 32) ;

c) Adoption de la délégation d'augmentation de capital limitée à 10% du capital social permettant une plus grande flexibilité dans la fixation du prix (résolution n°33) ;

d) Adoption des délégations autorisant des augmentations de capital réservées aux salariés du

Groupe dans la limite de 3% du capital social (résolutions n°34 et 35) ;

e) Adoption des résolutions autorisant un regroupement d'actions et une réduction du capital (résolutions n°36 et 37).

Modifications statutaires :

a) Modification de l'article 18 des statuts relatif à la durée du mandat des administrateurs afin de prévoir la possibilité d'une durée de mandat inférieure à quatre ans pour assurer un renouvellement échelonné des mandats d'administrateurs (résolution n°38) ;

b) Modification de l'article 26 des statuts relatif à la limite d'âge des dirigeants sociaux afin de préciser que, en cas de dissociation des fonctions de Directeur général et de Président du Conseil d'administration, lorsque la limite d'âge de 72 ans du Président du Conseil d'administration est atteinte en cours de mandat, ce dernier continuera d'exercer ses fonctions de Président du Conseil d'administration jusqu'au terme de son mandat d'administrateur (résolution n°39).

Le résultat détaillé des votes ainsi que l'ensemble des documents relatifs à l'Assemblée générale sont disponibles sur le site internet de la Société (<https://www.airfranceklm.com/fr/finance/actionnaires/assemblee-generale>).

Le 19 juin 2023 - Descriptif du programme de rachat d'actions autorisé par l'Assemblée générale ordinaire du 07 juin 2023

En application de l'article 241-2 du Règlement Général de l'Autorité des marchés financiers (AMF), le présent descriptif a pour finalité de présenter les objectifs ainsi que les modalités du programme de rachat d'actions autorisé par l'Assemblée générale ordinaire du 7 juin 2023.

- Titres concernés : actions ordinaires émises par AIR FRANCE - KLM.

- Part maximale du capital susceptible d'être achetée par la Société : 5 %.

- Nombre maximal d'actions propres pouvant être acquises par la Société, sur la base du nombre d'actions composant le capital au 31 mai 2023 : 128.526.806, mais compte tenu de l'auto-détention de 29.956 actions, seules 128.496.850 actions propres sont susceptibles d'être achetées.

- Répartition des actions auto-détenues au 31 mai 2023 : les 29.956 actions auto-détenues au 31 mai 2023 seront affectées à l'objectif de satisfaire aux obligations découlant des plans d'allocations d'actions au titre de la rémunération de mandataires sociaux.

- Prix d'achat unitaire maximum : 4 euros (hors frais) ou, dans l'hypothèse du regroupement d'actions visé à la 36e résolution, et à compter de la date effective de ce regroupement, 40 euros (hors frais).

- Objectifs :

Les objectifs du programme de rachat d'actions en application de la 18ème résolution de l'Assemblée générale ordinaire du 7 juin 2023 sont les suivants :

a. l'animation du marché des actions par un prestataire de services d'investissement dans le cadre d'un contrat de liquidité conforme à la charte de déontologie reconnue par l'Autorité des marchés financiers ;

b. la remise d'actions lors de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières émises par la Société ou par des sociétés dont elle détient directement ou indirectement plus de la moitié du capital et donnant droit par conversion, exercice, remboursement, échange, présentation d'un bon ou de toute autre manière à l'attribution d'actions de la Société ;

c. la mise en œuvre de toute attribution ou cession d'actions en faveur de salariés et/ou mandataires sociaux de la Société et des sociétés, en France ou en dehors de la France, qui lui sont liées dans les conditions de l'article L. 225-180 du Code de commerce et, de toute attribution gratuite d'actions, de toute opération d'actionariat des salariés, de tout dispositif de rémunération de la Société, dans le cadre notamment des dispositions pertinentes du Code de commerce et/ou du Code du travail, ou de dispositions légales et réglementaires françaises ou étrangères, et la réalisation de toute opération de couverture afférente à ces opérations et engagements liés de la Société, dans les conditions prévues par les autorités de marché et aux époques où le Conseil d'administration ou la personne agissant sur délégation du Conseil d'administration agira ;

d. la conservation ou la remise d'actions à titre de paiement ou d'échange dans le cadre d'opérations de . et, plus généralement, de réaliser toute opération qui viendrait à être autorisée par la loi ou toute pratique de marché qui viendrait à être admise par les autorités de marché, étant précisé que, dans une telle hypothèse, la Société informerait ses actionnaires par voie de communiqué.

- Durée du programme : 18 mois à compter de l'Assemblée générale mixte du 7 juin 2023.

Le 19 juin 2023 - Acquisition d'actions AIR FRANCE - KLM dans le paiement de plans de rémunération long terme

AIR FRANCE - KLM (la "Société") va procéder à des rachats d'actions pour les besoins de la couverture [des plans spécifiques long-terme 2019-2021 et 2020-2022 bénéficiant aux dirigeants et/ou salariés du Groupe.]

L'acquisition porte sur un nombre maximum de [760.000] actions, représentant environ [0,03%] du capital social.

Cette opération s'inscrit dans le cadre de l'autorisation donnée par l'Assemblée générale mixte des actionnaires du 7 mai 2023 dans sa 18e résolution et sera réalisée conformément à l'autorisation du Conseil d'administration et aux dispositions du Règlement (UE) n° 596/2014 relatif aux abus de marché et du Règlement Délégué (UE) 2016/1052 de la Commission.

Le 22 juin 2023 - EDF, Holcim, IFPEN et Axens s'associent pour participer ensemble à la création de la filière française de e-carburant pour le transport aérien, avec le projet « Take Kair », soutenu par Air France-KLM

L'objectif de cette coopération est de tirer parti de l'expertise complémentaire des signataires afin de contribuer à la décarbonation du transport aérien et d'accompagner l'émergence de la filière française des carburants d'aviation durables synthétiques (e-SAF), grâce à un pilote industriel baptisé « Take Kair », en Pays de la Loire. Le Groupe Air France-KLM soutient le projet.

Holcim, IFPEN (IFP Energies Nouvelles »), Axens et EDF annoncent avoir signé des protocoles d'accords pour développer « Take Kair », un pilote industriel innovant de e-kérosène en Pays de la Loire, qui répondra aux besoins de la nouvelle filière française de e-SAF (carburant d'aviation durable de synthèse). Le Groupe Air France-KLM serait l'acquéreur principal du e-kérosène produit par cette nouvelle installation industrielle. La production d'hydrogène et de carburants synthétiques s'opérerait en Loire-Atlantique, avec des débouchés commerciaux à la fois locaux, régionaux et nationaux.

Ces coopérations participeront au développement de la filière française de production de carburant d'aviation durable, priorité portée par le Président de la République lors de son discours du 16 juin 2023. La production de e-kérosène contribuera à la décarbonation du transport aérien et ce projet anticipe les obligations imposées par le futur règlement européen « ReFuel Aviation ».

La réussite de ce projet est fondée sur l'engagement des partenaires à explorer les possibilités de coopération industrielle, en s'appuyant sur leurs expertises respectives :

a) Le groupe Holcim, à partir du captage de CO₂ biogénique de sa cimenterie localisée à Saint-Pierre-La-Cour en Mayenne (53), en phase avec son plan de décarbonation de ses sites de production, intégrant des programmes de captage et de valorisation des émissions de CO₂ pour permettre la production de e-carburants verts à destination de l'aviation.

b) IFPEN et Axens, fortes de leur expertise dans le développement et l'intégration de procédés de synthèse de carburants bas carbone et leur expérience des technologies de production des carburants d'aviation durables.

c) Le groupe EDF, grâce au développement de son parc de production d'électricité neutre en CO₂ et au savoir-faire développé à la fois par sa filiale Hynamics, spécialisée dans la production d'hydrogène bas carbone et renouvelable par électrolyse de l'eau, et par son ingénierie interne permettant la maîtrise de ses grands projets industriels.

Le projet « Take Kair », un des premiers projets industriels de production de e-SAF en France, permettra d'éviter l'émission de plus de cent kilotonnes de CO₂ chaque année. Il s'inscrit donc dans les objectifs du gouvernement français en matière de décarbonation du transport aérien et sera candidat aux initiatives de soutien financier public à l'émergence d'une filière française des e-carburants, raison pour laquelle il a été présenté début 2023 à l'ADEME et aux ministères de la Transition Écologique Énergétique et en charge de l'Industrie et des Transports. Moyennant l'obtention des financements nécessaires, l'objectif est de lancer la construction des pilotes industriels en 2026 pour une première phase de production en 2028.

Pionnier dans l'expérimentation et l'utilisation de carburants d'aviation durable (SAF), le Groupe Air France-KLM est partenaire du projet. Premier acheteur mondial de SAF en 2022, le Groupe vise l'incorporation d'au moins 10% de carburant durable au global de ses vols à horizon 2030, au-delà des obligations réglementaires françaises et européennes. L'utilisation du e-kérosène du projet « Take Kair » contribuera à l'atteinte de cet objectif et à celui plus global d'une réduction de 30% des émissions de CO₂ par passager kilomètre d'ici à 2030 comparé à 2019. En s'associant au projet « Take Kair », Air France-KLM donne à celui-ci la possibilité d'accéder au marché émergent des SAF en Europe dans de bonnes conditions ainsi que la visibilité et la solidité qui seront nécessaires à son financement.

1.1.5 Perspectives et événements post clôture

Perspectives

Capacité

Le Groupe prévoit une capacité en sièges-kilomètres offerts pour l'activité passage du réseau Air France-KLM y compris Transavia à un indice de l'ordre de :

- Environ 95% pour le troisième trimestre 2023
- Supérieure à 95% pour le quatrième trimestre 2023
- Environ 95% pour l'ensemble de l'année 2023

Ces indices sont à comparer aux mêmes périodes en 2019.

Coût unitaire⁶

En raison de la pression inflationniste, principalement due aux revalorisations salariales, à la participation aux bénéfices et à une diminution de la capacité prévue, le Groupe s'attend désormais pour 2023 à une augmentation à un chiffre des coûts unitaires par rapport à 2022.

⁶ A prix de carburant et taux de change constants et hors mesure de soutien à l'emploi

Dépenses d'investissement

Les investissements nets pour l'ensemble de l'année 2023 sont estimés à 3,0 milliards d'euros.

Perspectives moyen terme⁷

Le Groupe poursuit ses initiatives de transformation rapide et confirme son ambition financière à moyen terme avec pour objectif à long terme une compétitivité accrue. Pour ce faire, le Groupe reste agile dans l'optimisation de la flotte, de la main-d'œuvre, du réseau, des coûts et poursuit ses efforts en matière de développement durable. Le Groupe prévoit que la capacité en sièges-kilomètres disponibles reviendra aux niveaux de 2019 dès 2024.

Les efforts de transformation du Groupe, notamment la réduction des ETP, le renouvellement de la flotte et l'optimisation des dépenses, permettront de compenser la pression inflationniste sur les coûts. Par conséquent, le Groupe prévoit de diminuer son coût unitaire année après année (sur la période 2024-2026), à prix du carburant

constant, à change constant et hors coûts relatifs aux systèmes d'échange de quotas d'émission (ETS).

Le cash-flow libre d'exploitation ajusté, hors éléments exceptionnels, devrait rester positif. Les éléments exceptionnels comprennent le paiement du litige sur le fret aérien, les reports de charges sociales et de taxes sur les salaires et les retraites accumulés pendant la période du Covid-19.

Le ratio dette nette/EBITDA cible devrait rester entre 1,5x et 2,0x.

L'ambition financière du Groupe à moyen terme est d'atteindre une Marge Opérationnelle de 7 à 8%.

Événements post clôture

Le 12 juillet 2023 - Regroupement des actions Air France-KLM et réduction de capital

Air France-KLM (la « Société ») annonce aujourd'hui la mise en œuvre (a) du regroupement des actions composant son capital et (b) de la réduction de capital par voie de diminution de la valeur nominale des actions décidée par le Conseil d'administration réuni le 4 juillet 2023 conformément aux trente-sixième et trente-septième résolutions à caractère extraordinaire de l'Assemblée Générale Mixte du 7 juin 2023 (l'« Assemblée Générale »).

a) Regroupement des actions de la Société

Le regroupement se traduira par l'attribution de 1 action ordinaire nouvelle d'une valeur nominale de 10 euros contre 10 actions ordinaires anciennes d'une valeur nominale de 1 euro et par la division par 10 du nombre des actions en circulation.

Le regroupement est une opération d'échange purement technique sans incidence directe sur la valeur totale des actions de la Société détenues en portefeuille par chaque actionnaire.

Les opérations de regroupement débuteront le 31 juillet 2023, une période d'échange étant ouverte à compter de cette date et jusqu'au 30 août 2023 (inclus) pour permettre aux actionnaires ne détenant pas un nombre d'actions multiple de 10 de procéder à l'achat ou à la vente d'actions anciennes afin d'obtenir un nombre d'actions anciennes multiple de 10. Le regroupement prendra effet le 31 août 2023.

Un avis de regroupement est paru ce jour au Bulletin des Annonces Légales Obligatoires (BALO). L'ensemble des modalités du regroupement seront détaillées dans un communiqué qui sera publié au plus tard à la date de début de l'opération de regroupement.

a) Réduction de capital par voie de diminution de la valeur nominale des actions de la Société et affectation du montant de la réduction au compte "prime d'émission"

Lors de sa réunion du 4 juillet, le Conseil d'administration a décidé de mettre en œuvre la réduction de capital conformément aux termes de l'autorisation qui lui a été conférée par l'Assemblée Générale.

La valeur nominale de chaque action de la Société sera ramenée de 10 euros à 1 euro, soit une réduction de 9 euros par action. Le montant de cette réduction de capital sera affecté au compte "prime d'émission".

Après la réduction de capital, la valeur nominale des nouvelles actions sera identique à la valeur nominale des actions actuelles (avant le regroupement des actions).

La réduction par voie de diminution du nominal et affectation en prime d'émission est une opération purement technique, sans incidence ni sur la valeur boursière des actions de la Société, ni sur le nombre d'actions en circulation.

Jusqu'au 26 juillet 2023, les actions anciennes d'AFKLM (FR0000031122) resteront éligibles au SRD (Service de Règlement Différé) et pourront donc continuer à faire l'objet d'un règlement différé.

A compter du 26 juillet 2023, elles ne seront plus éligibles au SRD et devront être réglées comptant jusqu'à leur dernier jour de cotation, soit le 30 août 2023.

A compter du 31 août 2023, date de leur admission à la cote, les actions nouvelles d'AFKLM (FR001400J770) seront éligibles au SRD.

⁷ Se réfère à la période 2024-2026

Calendrier:

12 juillet 2023	Publication de l'avis de regroupement au Bulletin des Annonces Légales Obligatoires
20 juillet 2023	Ouverture de la période de suspension d'exercice des valeurs mobilières donnant accès au capital
26 juillet 2023	Suspension du service de règlement différé (SRD) pour les actions anciennes
31 juillet 2023	Début des opérations de regroupement
Du 31 juillet au 30 août inclus	Possibilité pour les actionnaires d'acheter et de vendre des actions afin d'obtenir un nombre d'actions sans rompus
31 août 2023	Prise d'effet du regroupement et de la réduction de capital
Du 31 août au 2 octobre	Indemnisation des actionnaires ayant des rompus par leur intermédiaire financier

Le 14 juillet 2023 - Air France-KLM et Apollo Global Management signent un accord définitif en vue d'un financement en quasi-fonds propres de 500 millions d'euros de l'activité de composants d'ingénierie et de maintenance (MRO) d'Air France

Air France-KLM et Apollo Global Management (NYSE: APO) annoncent aujourd'hui la signature d'un accord définitif permettant à des fonds et entités gérés par Apollo de réaliser un financement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle d'Air France qui détiendra un ensemble de composants dédiés aux activités d'ingénierie et de maintenance d'Air France.

En vertu de cet accord et sous réserve des conditions de clôture habituelles, Apollo souscrira à des obligations perpétuelles émises par cette filiale opérationnelle et ce financement sera comptabilisé comme des fonds propres selon les normes IFRS. Le produit de la transaction sera affecté aux besoins généraux du Groupe et au

financement de composants liées à l'activité de maintenance.

Les obligations perpétuelles porteront un intérêt de 6,9% au cours des trois premières années, après quoi des augmentations progressives et un plafond seront appliqués. Air France aura la possibilité de rembourser les obligations à tout moment au-delà de la troisième année.

Cette transaction n'entraînera aucun changement sur la propriété, les aspects opérationnels et sociaux de l'activité Ingénierie et Maintenance d'Air France. Il n'y aura pas de changement dans la façon dont Air France utilise ces composants et exécute les contrats de maintenance, et aucun impact sur les contrats des employés d'Air France ou d'Air France-KLM.

Cette transaction fait partie intégrante des mesures de recapitalisation annoncées lors des résultats annuels 2022.

1.1.6 Facteurs de risques

Les facteurs de risques auxquels est exposé le groupe Air France-KLM sont décrits dans le Document d'Enregistrement Universel 2022 déposé le 24 avril 2023 sous le numéro D.23-0329 auprès de l'AMF (Chapitre 3 "Facteurs de risque "). A l'exception de ce qui suit, la nature de ces risques n'a pas connu d'évolution significative au cours du premier semestre de l'exercice 2023 :

3.1.2.3 Risques de perte de créneaux horaires

Description du risque

En raison de leur saturation, la desserte des grands aéroports européens est subordonnée à l'obtention de créneaux horaires qui sont attribués dans les conditions définies par le Règlement UE N° 95/93. En application de ce texte et en vertu d'une préséance historique, la série de créneaux horaires détenue par un transporteur aérien lui est réservée d'une saison à l'autre à la condition que

ce-dernier l'exploite à hauteur de 80 % a minima sur la période considérée. En deçà de ce seuil, les créneaux non utilisés sont perdus par le transporteur et versés dans un pool. Chaque année, le coordinateur en charge de la gestion des créneaux horaires se voit attribuer pour tâche de répartir aux opérateurs qui en font la demande les créneaux ainsi libérés aux opérateurs. A une perte potentielle de créneaux liée à une évolution du marché mal anticipée s'ajoute le risque de crise majeure rendant impossible l'exploitation des droits attribués. Ce fut notamment le cas rencontré lors de la crise du Covid-19 au cours de laquelle les transporteurs aériens ont dû réduire drastiquement leurs fréquences. Il est à souligner que le gouvernement réduire la capacité maximale de l'aéroport de Schiphol à 440.000 mouvements de vol par an, soit une réduction de 12% par rapport aux 500.000 actuels. Cette mesure serait mise en œuvre progressivement du 1er novembre 2023 au 1er novembre 2024.

Impact

Une perte de créneaux horaires ou le nonaccès à des créneaux horaires (pour des raisons de limitation du volume ou par effet de saturation) pourraient avoir un impact en termes de résultats ou de développement. Un créneau perdu au profit d'une compagnie concurrente étant, par essence, difficilement récupérable, l'absence d'anticipation et d'adaptation pourraient alors entraîner une réduction des parts de marché dans la durée. Dans ce contexte, l'impact potentiel et les mesures à prendre par KLM à la suite de l'annonce du gouvernement néerlandais sont en cours d'investigation (à ce sujet, voir également la section "Faits marquants du début de l'exercice" ci-dessus).

Plan d'atténuation

Le Groupe met en œuvre avec attention les dispositions du Règlement européen sur l'allocation des créneaux horaires qui garantit à un transporteur de pouvoir conserver l'usage de ses créneaux d'une saison sur l'autre dès lors qu'ils ont été utilisés 80% du temps et hors circonstances exceptionnelles (voir ci-dessous le cas spécifique à la reprise post-Covid). A cette fin, un effort particulier est porté sur l'évolution de la demande et l'anticipation des aspirations nouvelles de la clientèle. Grâce à la diversité des marques qui constituent son portefeuille, le Groupe est ainsi en mesure d'adapter son offre de façon flexible aux variables propres à chaque aéroport. Par ailleurs, l'ensemble des compagnies s'assurent, auprès de leurs autorités nationales, de la mise à disposition régulière sur leurs plateformes principales des capacités nécessaires à leur croissance. Face à ce risque clairement identifié concernant l'annonce du gouvernement néerlandais sur la réduction des mouvements à Schiphol, l'ensemble du Groupe tâche de se prémunir et met en œuvre les moyens de préservation nécessaires. Avec IATA, Delta Air Lines, A4A, BARIN, Corendon, TuiFly et easyJet, KLM a fait appel devant la Cour suprême contre le jugement du tribunal du 7 juillet 2023. Ce jugement du tribunal indiquait que le ministre pourrait appliquer un règlement expérimental (avec 460 000 mouvements) qui est considéré comme n'étant pas interdit dans le règlement de l'aviation civile et non contraire au droit européen.

3.1.2.6 Engagement vis-à-vis de la Commission Européenne

Description du risque

a) Contrôle des concentrations et accords de coopération

En 2004, un certain nombre d'engagements ont été pris par Air France et KLM afin de s'assurer de la décision de la Commission européenne qui avait autorisé le rapprochement d'Air France et de KLM et, notamment, la possibilité de mettre des créneaux de décollage et d'atterrissage à la disposition des concurrents sur certains aéroports. D'autres remèdes sont venus se rajouter en vertu de la Décision de mai 2015 relative à la joint-venture transatlantique.

b) Aides d'État

En 2020, la mise en œuvre des mesures de renforcement de la liquidité du Groupe (à savoir la garantie par l'État français d'un prêt bancaire de 4 milliards d'euros ("PGE"), le prêt direct de l'État français de 3 milliards d'euros, la

garantie par l'État néerlandais d'un crédit bancaire renouvelable de 2,4 milliards d'euros et le prêt direct de l'État néerlandais de 1 milliard d'euros) a été approuvée par la Commission européenne en vertu des règles relatives aux aides d'État (décisions du 4 mai 2020 et du 13 juillet 2020 respectivement, cette dernière ayant été annulée le 19 mai 2021 par le Tribunal de l'Union européenne pour défaut de motivation et remplacée par une autre décision positive de la Commission du 16 juillet 2021 corrigeant ce défaut).

Le 6 avril 2021, le Groupe a annoncé la première partie de son plan global de recapitalisation. Certaines mesures de ce plan contenaient des aides d'État dites « de recapitalisation Covid-19 » qui ont été notifiées par les autorités françaises à la Commission européenne, cette dernière les ayant approuvées dans sa décision du 5 avril 2021. Cette approbation a été accordée sous réserve d'un certain nombre d'engagements pris par l'État français (cf. section 1.2.5 supra) conduisant notamment Air France à mettre des créneaux d'atterrissage et de décollage sur l'aéroport d'Orly à la disposition d'un transporteur tiers désigné. D'autres engagements pris par l'État français concernant les sociétés du Groupe (à l'exception de KLM et de ses filiales) en vertu de l'Encadrement temporaire Covid-19 sur les aides d'État de la Commission européenne (tels que des restrictions sur les acquisitions, les rachats d'actions, le paiement de dividendes ou la rémunération de la direction générale) ont pu avoir un impact sur les activités du Groupe. Toutes ces contraintes ont disparu depuis le remboursement intégral de ces aides de recapitalisation au 19 avril 2023 (voir « Plan d'atténuation » infra). Seule la mise à disposition des créneaux horaires à Orly est toujours mise en œuvre conformément à la décision de la Commission.

Comme pour la plupart des décisions relatives aux compagnies aériennes bénéficiaires d'aides d'État dans le cadre de la crise du Covid-19, les décisions de la Commission européenne approuvant les mesures de soutien à Air France et à KLM ont fait l'objet de recours en annulation de la part de Ryanair. Les trois affaires concernant le Groupe (qui, avec Air France et KLM, intervient, tout comme les gouvernements français et néerlandais, au soutien de la Commission européenne) ont fait l'objet d'audiences de plaidoiries les 22 mai 2023 et 7 juillet 2023 respectivement devant le Tribunal de l'Union européenne. Ces affaires sont en délibéré. Les arrêts du Tribunal pourraient être rendus à la fin de l'année 2023 ou au début de l'année 2024.

Impact

a) Contrôle des concentrations et accords de coopération

Le non-respect des engagements pris dans le cadre du contrôle des concentrations et des accords de coopération comporte un risque financier, réputationnel et structurel.

b) Aides d'État

Les engagements pris dans le cadre de l'approbation des aides d'État par la Commission européenne ont été pleinement respectés et ont pris fin (la mise à disposition des créneaux horaires à Orly est toujours mise en œuvre conformément à la décision de la Commission). Les risques liés à un éventuel non-respect de ces engagements ont disparu à la date du présent rapport,

sous réserve que cette mise à disposition demeure conforme en l'état.

Le Groupe ne peut écarter le risque éventuel lié à une annulation des décisions d'approbation précitées à la suite des arrêts du Tribunal à intervenir. Dans cette hypothèse, dans la mesure où ces aides accordées ont déjà été remboursées en pleine conformité avec les contraintes liées (engagements, mesures comportementales, application d'intérêts), le risque résultant d'une annulation éventuelle reste limité.

Plan d'atténuation

a) Contrôle des concentrations et accords de coopération

Le Groupe Air France-KLM s'est assuré que les conséquences éventuelles de la mise à disposition de créneaux horaires au titre des mesures correctives de 2004 et 2015 restent admissibles et ne modifient pas l'économie des lignes considérées. Par ailleurs, Air France-KLM contacte régulièrement la Commission européenne afin de discuter de la nécessité du maintien de ces engagements adoptés il y a plus de seize ans. A cet égard, la Commission européenne a levé le 24 février 2023 les engagements offerts par Air France et KLM en 2004 sur la route Paris-Amsterdam.

b) Aides d'État

Le Groupe a mis en œuvre son plan de croissance dans le respect et en conformité avec les engagements pris dans le cadre des aides d'État. En application de la décision de la Commission européenne du 5 avril 2021, le Monitoring Trustee nommé pour superviser le respect des engagements pris par l'État français et par le Groupe a terminé sa mission compte tenu du remboursement intégral des aides de recapitalisation décrit ci-après. Néanmoins, il reste compétent s'agissant de la mise en œuvre continue de la mise à disposition précitée des créneaux horaires à Orly.

Un "State Agent" (agent de l'État) a également été nommé par l'État néerlandais et est en charge de vérifier

l'application des mesures prévues par l'accord conclu avec l'État néerlandais s'agissant des aides approuvées par la Commission européenne. Le 17 avril 2023, KLM a conclu une nouvelle ligne de crédit renouvelable liée au développement durable auprès d'un pool d'institutions financières internationales pour un montant d'un milliard d'euros. Cette ligne a remplacé à la fois le prêt direct accordé par l'État néerlandais et la facilité de crédit garantie par l'État néerlandais, qui ont tous deux été annulés par KLM. À la suite de cette annulation, les conditions attachées à ces aides ne sont plus applicables, et en conséquence, la mission du State Agent a pris fin.

Il est rappelé par ailleurs que le Groupe a procédé au cours des exercices 2022 et 2023 au remboursement de l'intégralité des prêts garantis par l'État (PGE) mis à sa disposition afin de renforcer sa position de trésorerie et de liquidités. Durant la même période, le Groupe a déjà procédé à un remboursement partiel des aides de recapitalisation Covid-19 accordées sous la forme de quasi-fonds propres en avril 2021 à la suite de la conversion du prêt direct de l'État français de 3 milliards d'euros.

Enfin, le 17 mars 2023, puis le 19 avril 2023, le Groupe a remboursé et refinancé, par l'utilisation d'une partie de l'aide de compensation de 1,4 milliard d'euros du dommage Covid-19 subi de mars à juin 2020 approuvée par la Commission européenne le 16 février 2023, le solde intégral des aides de recapitalisation Covid-19 d'avril 2021 qui étaient grevées des engagements et contraintes précitées. En outre, en vertu de l'Encadrement temporaire Covid-19, l'Etat français a pu conserver les actions souscrites en avril 2021, cette dernière aide de recapitalisation Covid-19 étant censée avoir été remboursée après l'écoulement de deux années depuis son octroi et le paiement de sa rémunération spécifique. En conséquence de quoi, Air France-KLM holding et Air France ne sont plus à ce jour redevables d'aucune aide de recapitalisation Covid-19 et sont donc totalement libérées des engagements et contraintes précitées qui étaient liées à ces aides de recapitalisation Covid-19.

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

1.2.1 Conseil d'administration

Au 30 juin 2023, le Conseil d'administration comprend dix-neuf membres dont :

- seize administrateurs nommés par l'Assemblée générale⁸ ;
- un représentant de l'État français nommé par arrêté ministériel⁹ et

- deux représentants des salariés dont un nommé par le Comité de Groupe Français et l'autre par le Comité d'entreprise européen¹⁰.

Au cours du premier semestre 2023, la composition du Conseil d'administration a évolué comme suit :

Départ	Nomination	Renouvellement
Karim Belabbas (1) Démission	Didier Dague (6) Comité de Groupe Français	Pascal Bouchiat (10) Assemblée générale du 7 juin 2023
Stéphanie Besnier (2) Démission	May Gicquel (7) Arrêté ministériel du 15 mars 2023	May Gicquel (7) Arrêté ministériel du 14 juin 2023
Rodolphe Saadé (3) Démission	CMA CGM (8) Assemblée générale du 7 juin 2023	Cees 'T Hart (11) Assemblée générale du 7 juin 2023
Jean-Dominique Comolli (4) Assemblée générale du 7 juin 2023	Yann Leriche (9) Assemblée générale du 7 juin 2023	Terence Tilgenkamp (12) Comité d'entreprise européen d'Air France-KLM
Isabelle Parize (5) Démission		Benjamin Smith (13) Assemblée générale du 7 juin 2023

(1) M. Karim Belabbas, administrateur représentant les salariés, a démissionné de son mandat le 11 mars 2023.

(2) Mme. Stéphanie Besnier a démissionné de son mandat le 1er mars 2023.

(3) M. Rodolphe Saadé a démissionné de son mandat le 19 avril 2023.

(4) Le mandat d'administrateur de M. Jean-Dominique Comolli a pris fin à l'issue de l'Assemblée générale du 7 juin 2023.

(5) Mme. Isabelle Parize, administratrice indépendante, a démissionné de son mandat le 30 juin 2023.

(6) Le Comité de Groupe Français a nommé M. Didier Dague, le 7 avril 2023, en qualité d'administrateur représentant les salariés d'Air France - KLM (i) en remplacement de Karim Belabbas pour la durée de son mandat restant à courir (soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale du 7 juin 2023), et (ii) à compter de l'issue de l'Assemblée générale du 7 juin 2023 jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale en 2025 statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024.

(7) Mme. May Gicquel a été nommée le 15 mars 2023 par arrêté ministériel en qualité d'administratrice représentant l'État, en remplacement de Mme. Stéphanie Besnier. Un arrêté ministériel a été pris le 14 juin 2023 afin de renouveler son mandat d'administratrice pour une durée de quatre ans.

(8) Le Conseil d'administration a coopté le 19 avril 2023 la société CMA CGM en qualité d'administrateur, en remplacement de M. Saadé, pour la durée du mandat restant à courir de son prédécesseur. L'Assemblée générale du 7 juin 2023 a décidé de ratifier la cooptation de la société CMA CGM représentée par M. Ramon Fernandez, en qualité d'administrateur, pour la durée restant à courir du mandat de son prédécesseur, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025.

(9) M. Yann Leriche a été nommé en qualité d'administrateur par l'Assemblée générale d'Air France-KLM le 7 juin 2023 pour une durée de 4 ans.

(10) Le 3 octobre 2022, le Conseil d'administration a coopté, sur proposition de l'État Français, M. Pascal Bouchiat en remplacement de Mme Astrid Panosyan. L'Assemblée générale du 7 juin 2023 a décidé de ratifier cette cooptation puis de

⁸ Dont deux administrateurs nommés sur proposition de l'État français, un administrateur nommé sur proposition de l'État néerlandais, un administrateur nommé sur proposition de CMA CGM, un administrateur nommé sur proposition de China Eastern Airlines et deux administrateurs représentant les salariés actionnaires.

⁹ 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.

¹⁰ En application des dispositions des articles L. 22-10-7 et L. 225-27-1 du Code de commerce et de l'article 17-3 des statuts.

renouveler le mandat de M. Pascal Bouchiat en qualité d'administrateur pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2026.

(11) L'Assemblée générale du 7 juin 2023 a décidé de renouveler le mandat de M. Cees 'T Hart en qualité d'administrateur pour une durée d'un an, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2023, conformément à l'article 18 des statuts de la Société tels que modifiés sur autorisation de l'Assemblée générale du 7 juin 2023.

(12) Le mandat de M. Terence Tilgenkamp en qualité d'administrateur représentant les salariés a été renouvelé par le

Comité d'entreprise européen d'Air France - KLM le 4 avril 2023 à compter de l'issue de l'Assemblée générale du 7 juin 2023 jusqu'à l'issue de l'assemblée générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024.

(13) L'Assemblée générale du 7 juin 2023 a décidé de renouveler le mandat de M. Benjamin Smith en qualité d'administrateur pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2026.

Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2023

Administrateurs	Informations personnelles			
	Genre	Nationalité	Âge	Nombre d'actions détenues
Administrateurs élus par l'Assemblée générale				
Anne-Marie Couderc	Femme	Française	73	4 000
Benjamin Smith	Homme	Canadienne et britannique	51	433 607
Gwenaëlle Avice-Huet	Femme	Française	43	3 501
Leni M.T. Boeren	Femme	Néerlandaise	59	16 000
Isabelle Bouillot	Femme	Française	74	1 020
Delta Air Lines, Inc. (représentée par Alain Bellemare)		Américaine		73 401 182
Cees 't Hart	Homme	Néerlandaise	64	3 500
Dirk Jan van den Berg	Homme	Néerlandaise	69	4 000
Anne-Marie Idrac	Femme	Française	71	1 000
CMA CGM (représentée par Ramon Fernandez)		Française		231 348 252
Jian Wang	Homme	Chinoise	49	8 000
Alexander R. Wynaendts	Homme	Néerlandaise	62	1 000
Administrateurs élus par l'Assemblée générale sur proposition de l'État				
Yann Leriche	Homme	Française	50	0
Pascal Bouchiat	Homme	Française	63	0
Administrateurs élus par l'Assemblée générale représentants des salariés actionnaires				
François Robardet	Homme	Française	65	2 148
Michel Delli-zotti	Homme	Française	59	777
Administrateur représentant de l'État nommé par arrêté ministériel				
May Gicquel	Femme	Française	37	0
Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité de Groupe Français				
Didier Dague	Homme	Française	64	334
Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité d'entreprise européen				
Terence Tilgenkamp	Homme	Néerlandaise	40	0

Expérience	Position au sein du conseil			Participation à des Comités				
	Nombre de mandat dans des sociétés cotées	Date d'entrée	Date d'échéance du mandat	Ancienneté au Conseil	Comité d'audit	Comité de rémunération	Comité de nomination et de gouvernance	Comité de développement durable et de conformité
2	19/05/2016	AG 2024	7 ans				▲ (Présidente)	
1	05/12/2018	AG 2027	4 ans					
2	26/05/2021	AG 2025	2 ans		▲			
2	16/05/2017	AG 2025	6 ans		▲			▲
1	16/05/2013	AG 2025	10 ans		▲ (Présidente)	▲		
1	03/10/2017	AG 2025	5 ans			▲		
2	28/05/2019	AG 2023	4 ans					
1	26/05/2020	AG 2024	3 ans					▲
3	02/11/2017	AG 2025	5 ans					▲ (Présidente)
0	19/04/2023	AG 2026	2 mois					
1	30/07/2019	AG 2025	3 ans					▲
4	19/05/2016	AG 2024	7 ans			▲ (Président)	▲	
1	07/06/2023	AG 2027	1 mois					
1	03/10/2022	AG 2027	8 mois					▲
1	06/12/2016	AG 2026	6 ans		▲	▲		
1	24/05/2022	AG 2026	1 an		▲			
1	15/03/2023	AG 2027	3 mois		▲		▲	
0	07/04/2023	AG 2025	2 mois					
1	01/12/2021	AG 2025	1 an					▲

1.2.2 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. Smith :

- Mme Anne Rigail, Directrice générale d'Air France ;
- Mme Marjan Rintel, Directrice générale et Présidente du Directoire de KLM, et

- M. Steven Zaat, Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France.

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

1.2.3 Comité exécutif Groupe

Présidé par le Directeur général d'Air France-KLM, le Comité exécutif groupe est composé de treize membres et d'un secrétaire du Comité exécutif.

Composition du Comité exécutif du Groupe au 30 juin 2023 :

Membres au 30 juin 2023	Âge au 30 juin 2023	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Benjamin Smith Directeur général d'Air France - KLM	51 ans	Transport aérien	32 ans
Marjan Rintel Directrice générale et Présidente du Directoire de KLM	56 ans	Transport aérien	23 ans
Anne Rigail Directrice générale d'Air France	54 ans	Transport aérien	31 ans
Steven Zaat Directeur général adjoint Finances, Air France - KLM	53 ans	Transport aérien	21 ans
Pieter Bootsma Directeur général adjoint Stratégie, Air France - KLM	53 ans	Transport aérien	27 ans
Alexandre Boissy Secrétaire général d'Air France - KLM	46 ans	Transport aérien	23 ans
Anne Brachet Directrice générale adjointe Engineering & Maintenance, Air France - KLM	59 ans	Transport aérien	27 ans
Oltion Carkaxhija, Directeur général adjoint de la Transformation, Air France - KLM	47 ans	Transport aérien	16 ans
Angus Clarke Chief commercial officer, Air France - KLM	48 ans	Transport aérien	21 ans
Adriaan Den Heijer Directeur général adjoint Cargo, Air France - KLM	53 ans	Transport aérien	28 ans
Pierre-Olivier Bandet ⁽¹⁾ Directeur général adjoint Systèmes d'Information, Air France - KLM	55 ans	Conseil en stratégie Transport aérien	4 ans 26 ans
Henri de Peyrelongue Directeur général adjoint Commercial Ventas, Air France - KLM	57 ans	Transport aérien	32 ans
Constance Thio Directrice générale adjointe Ressources humaines et développement durable Air France - KLM	53 ans	Développement durable, Ressources humaines, Transport aérien	4 ans 8 ans 25 ans

(1) M. Pierre-Olivier Bandet exerce les fonctions de Directeur général adjoint Systèmes d'information Air France-KLM depuis le 1er janvier 2023 en remplacement de M. Jean-Christophe Lalanne.

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

1.2.4 Bourse et actionariat

Le capital social

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.

Au 30 juin 2023, le capital d'Air France-KLM se compose de 2 570 536 136 actions d'une valeur nominale d'un euro.

Exercice clos le	Montant du capital (en euros)	Nombre d'actions	Nombre de droits de vote théoriques	Nombre de droits de vote exerçables
30 juin 2022	2 570 536 136	2 570 536 136	2 792 564 813	2 790 240 378
30 juin 2023	2 570 536 136	2 570 536 136	2 845 310 481	2 842 696 341

L'actionariat d'Air France-KLM

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de l'actionariat de la Société au 30 juin 2023 par rapport au 31 décembre 2022 :

	% du capital		% des droits de votes exerçables ⁽¹⁾		% des droits de votes théoriques ⁽²⁾	
	30/06/2023	31/12/2022	30/06/2023	31/12/2022	30/06/2023	31/12/2022
Nombre d'actions ou droits de vote	2 570 536 136	2 570 536 136	2 842 696 341	2 790 242 836	2 845 310 481	2 792 628 890
État français	28,6 %	28,6 %	29,0 %	28,5 %	29,0 %	28,5 %
État néerlandais	9,3 %	9,3 %	10,6 %	10,8 %	10,5 %	10,7 %
CMA CGM	9,0 %	9,0 %	8,1 %	8,3 %	8,1 %	8,3 %
China Eastern Airlines ⁽³⁾	4,7 %	4,7 %	6,4 %	5,7 %	6,4 %	5,6 %
Delta Air Lines, Inc ⁽⁴⁾	2,9 %	2,9 %	3,9 %	4,0 %	3,9 %	4,0 %
Salariés (FCPE)	1,2 %	1,2 %	1,5 %	1,6 %	1,5 %	1,6 %
Auto contrôle et auto détention (5)	0,10 %	0,05 %	– %	0,0 %	0,10 %	0,08 %
Autres	44,2 %	44,25 %	40,5 %	41,1 %	40,5 %	41,22 %

(1) Les droits de vote exerçables ne comprennent pas les droits de vote attachés aux actions auto-détenues et autocontrôlées

ou privées de droits de vote du fait d'une déclaration de franchissement de seuil tardive notamment.

- (2) Le calcul des droits de vote théoriques prend en compte l'ensemble des droits de vote y compris les droits de vote doubles.
- (3) Par l'intermédiaire de Eastern Airlines Industry Investment (Luxembourg) Company Limited.
- (4) Agissant en qualité de general partner du partnership de droit néerlandais DAL Foreign Holdings, C.V. La société Delta Air
- (5) Dont 258 042 actions auto-détenues au 30 juin 2023.

Lines, Inc. contrôle DAL Foreign Holdings, C.V. et, en tant que general partner de DAL Foreign Holdings, C.V., est le porteur légal des actions Air France - KLM.

Évolution boursière

L'action Air France - KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FRO000031122.

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.

Sur le premier semestre 2023, l'action Air France - KLM a augmenté de 38%.

	Janvier-juin 2023	Janvier-juin 2022
Cours le plus haut (en euros)	1,85	2,27
Cours le plus bas (en euros)	1,25	1,12
Nombre de titres en circulation	2 570 536 136	2 570 536 136
Capitalisation boursière à la fin de la période (en milliards d'euros)	4,4	2,9

2

RAPPORT FINANCIER

2.1	Commentaires sur la situation financière	26
2.1.1	Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2023	26
2.1.2	Investissements	29
2.1.3	Financement	30
2.1.4	Structure et profil de remboursement de la dette	31
2.1.5	Principaux ratios financiers du Groupe	31
2.1.6	Capitaux propres consolidés au 30 juin 2023	35
2.1.7	Résultats sociaux de la société Air France- KLM	35
2.2	États financiers consolidés	36
2.2.1	Compte de résultat consolidé	36
2.2.2	État du résultat global consolidé	37
2.2.3	Bilan consolidé	38
2.2.4	Variation des capitaux propres consolidés	40
2.2.5	Tableau des flux de trésorerie consolidé	41
2.3	Notes aux états financiers consolidés	43

2.1 COMMENTAIRES SUR LA SITUATION FINANCIÈRE (NON AUDITÉE)

2.1.1 Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2023

Périmètre au 30 juin 2023

Au 30 juin 2023, le périmètre comprend 85 sociétés consolidées, 21 sociétés mises en équivalence et une activité conjointe. Air France et KLM, les deux principales

filiales, représentent 91 % du chiffre d'affaires et 65 % du bilan. Les autres filiales exercent principalement des activités de transport aérien (HOP!, KLM Cityhopper), de maintenance ou de transport loisir (Transavia).

(en millions d'euros)	30 juin 2023	30 juin 2022	Variation
Chiffres d'affaires	13 953	11 152	2 801
EBITDA	1 614	1 152	462
Résultat d'exploitation courant	426	36	390
Résultat des activités opérationnelles	469	60	409
Résultat net	275	(226)	501
Résultat net – part Groupe	260	(228)	488
Résultat net – part du Groupe par action de base (en euros)	0,05	(0,42)	0,47

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 14,0 milliards d'euros, en hausse de 25,1 %, et 24,8 % à données comparables (hors change) par rapport au premier semestre 2022. Air France - KLM a, par ailleurs, augmenté sa capacité globale de 13,5 % (SKO, siège kilomètre offert). Le premier semestre 2023 a été marqué par une augmentation de la recette unitaire hors change de 10,9 % en raison de la performance combinée des activités de transport passage (22,4 %) et cargo ((38,3 %)), toutes deux incluses dans l'activité « Réseau », et la performance de Transavia (7,6 %). Par ailleurs, Air France - KLM a augmenté ses capacités en termes de transport passagers de 12,6 % et ses capacités en termes de transport de fret de 8,4 % (TKO). Les capacités de Transavia ont augmenté de 19,5 % (SKO). Le chiffre d'affaires de l'activité Réseau a augmenté de 25,3 %. Le chiffre d'affaires de l'activité Maintenance a augmenté de 13,7 %, le chiffre d'affaires de l'activité Maintenance

externe a augmenté de 17,4 % (14,3 % à taux de change constant). Le chiffre d'affaires de Transavia a augmenté de 28,2 %.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont augmenté de 21,7 % à 13,5 milliards d'euros, tandis que la capacité (SKO) a augmenté de 13,5 % par-rapport au premier semestre 2022.

Les charges externes ont augmenté de 21,7 % et s'établissent à 8,6 milliards d'euros contre 7,1 milliards d'euros sur les six premiers mois de 2022.

Hors carburant, les charges externes ont augmenté de 21,4 % par rapport au premier semestre 2022.

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

(en millions d'euros)	30 juin 2023	30 juin 2022	Variation (en %)	Variation à change constant (en %)
		retraité (*)		
Carburant avions	3 523	2 885	22,1 %	20,2 %
Affrètements aéronautiques	243	193	25,9 %	25,0 %
Redevances aéronautiques	919	784	17,2 %	17,5 %
Commissariat	393	319	23,2 %	23,0 %
Achat d'assistance en escale	894	722	23,8 %	24,1 %
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 245	1 118	11,4 %	9,1 %
Frais commerciaux et de distribution	516	384	34,4 %	33,9 %
Autres frais	916	702	30,5 %	30,5 %
Total	8 649	7 107	21,7 %	20,5 %

* Les chiffres retraités comprennent le changement de méthode comptable concernant les quotas de CO₂, se référer à la Note 2 des notes aux états financiers consolidés.

Les principales variations sont les suivantes :

- carburant aéronautique (y compris quotas de CO₂): les charges de carburant des six premiers mois de 2023 ont augmenté de 22,1 % principalement en raison d'une hausse de la capacité (SKO 13,5 %), de l'appréciation du dollar et de la variation des couvertures carburant par rapport au premier semestre 2022 avec un impact négatif de 712 millions d'euros ;
- affrètements aéronautiques : les coûts engagés pour louer des capacités à d'autres compagnies aériennes ont augmenté en 2023 (+25,9 %), augmentation supérieure à l'augmentation globale de la capacité du Groupe ;
- redevances aéronautiques : les redevances aéronautiques sont versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports et leur évolution par rapport à l'année dernière (+17,2%) est légèrement supérieure à l'augmentation de la capacité (SKO 13,5 %) suite à l'augmentation des tarifs des aéroports et de la navigation aérienne ;
- commissariat : les dépenses de commissariat correspondent aux prestations fournies à bord des avions du groupe Air France - KLM pour son propre compte. Elles ont augmenté de 23,2% par rapport à l'année dernière dans un contexte où la restauration à bord avait été considérablement réduite en raison des mesures sanitaires Covid. Cette hausse s'explique également par la hausse de la capacité et l'inflation ;
- 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 transportés par le Groupe et pour une faible part, transportés pour le compte de clients tiers. La hausse de ce poste (+23,8%) s'explique principalement par la hausse de capacité et par la tension inflationniste ;
- achats d'entretien : ils comprennent les achats et consommations d'entretien aéronautique, pour les avions du Groupe et pour l'activité tiers ; leur hausse

est en lien avec l'augmentation de l'activité en interne et pour le compte de clients tiers ;

- coûts commerciaux et de distribution : ces coûts ont augmenté de 34,4%, plus significativement que la hausse de la capacité en raison des dépenses de marketing fortement limitées dans le contexte du Covid en 2022 ;
- autres charges : les autres charges comprennent principalement les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Ces coûts ont augmenté plus fortement que la capacité, en raison des tensions inflationnistes.

Les salaires et charges associées sont en hausse de 24,6 % à 4,2 milliards d'euros, contre 3,3 milliards d'euros au cours du premier semestre 2022. Cela s'explique essentiellement par la fin de l'activité partielle à long terme ("APLD") en France et la fin du programme "NOW" aux Pays-Bas au cours du premier trimestre 2022. La contribution totale de ces deux programmes s'élevait à 254 millions d'euros au cours du premier semestre 2022. En outre, les salaires et charges associées ont augmenté en raison de la hausse de l'activité et des nouvelles conventions collectives négociées dans un contexte de forte inflation.

Les impôts et taxes se sont élevés à 93 millions d'euros au cours du premier semestre 2023 contre 80 millions pour la période comparative de 2022, en hausse de 16,3 %.

Les autres produits et charges courants représentent un produit net de 567 millions d'euros en 2023 contre 530 millions au 30 juin 2022. Ils comprennent :

- la production capitalisée pour un montant de 534 millions d'euros en 2023 contre 500 millions d'euros en 2022 ;
- le résultat de l'exploitation conjointe de lignes pour (21) millions d'euros en 2023 contre un produit de 1 million d'euros en 2022 ;
- les couvertures de change, pour 45 millions d'euros en 2023 contre 37 millions en 2022.

EBITDA

L'EBITDA s'élève à 1 614 millions d'euros (contre 1 152 millions d'euros au 30 juin 2022). La contribution à l'EBITDA par secteur d'activité est la suivante :

(en millions d'euros)	30 juin 2023	30 juin 2022	Variation (en %)
Réseau	1 482	943	57,2 %
Maintenance	188	196	(4,1 %)
Transavia	(61)	1	na
Autres	5	12	(58,3 %)
Total	1 614	1 152	40,1 %

Amortissements, dépréciations et provisions

Les Amortissements, dépréciations et provisions ressortent à 1 188 millions d'euros au cours du premier semestre 2023 contre 1 116 millions d'euros en 2022.

Sans remettre en cause l'objectif d'atteindre 64% d'avions nouvelle génération dans la flotte d'ici 2028, le Groupe a décidé d'étendre la durée d'amortissement de sa flotte de Boeing B777-300 de 20 à 25 ans, générant une réduction de la charge d'amortissement de 41 millions

d'euros sur la période close au 30 juin 2023.

Résultat d'exploitation courant

Le résultat d'exploitation courant représente un gain de 426 millions d'euros (contre 36 millions d'euros au 30 juin 2022).

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

(en millions d'euros)	30 juin 2023		30 juin 2022	
	Chiffre d'affaires externe	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires externe	Résultat d'exploitation courant
Réseau	12 095	542	9 647	43
Maintenance	753	62	642	101
Transavia	1 089	(172)	850	(110)
Autres	16	(6)	13	2
Total	13 953	426	11 152	36

Le coût unitaire au SKO est en hausse de 7,8 %. A cela s'ajoutent une hausse de 0,5 % des taux de change et une augmentation du prix du carburant de 1,4 %. Au total, le coût unitaire hors change et hors effet du prix du carburant s'établit à 5,9 %.

Résultat des activités opérationnelles

Le résultat des activités opérationnelles représente un produit de 469 millions d'euros au cours du premier semestre 2023 contre 60 millions d'euros en 2022.

Sur les six premiers mois de 2023, le résultat des activités opérationnelles inclut notamment :

- l'impact des cessions-bail ("Sales and Leasback") pour 6 millions d'euros ;
- un gain de 20 millions d'euros généré sur le refinancement d'un B777 (KLM) ;
- un gain de 11 millions d'euros résultant de la cession de "slots" de l'aéroport d'Heathrow à la compagnie Virgin Atlantic ;
- un gain de 10 millions d'euros résultant de la cession d'un centre de données chez KLM.

Au cours du premier semestre 2022, le résultat des activités opérationnelles incluait notamment :

- un produit de 39 millions d'euros lié au résultat de cession de matériels aéronautiques ;
- une perte de (17) millions d'euros liée à la dépréciation de la flotte et d'autres actifs.

Ces opérations sont décrites dans la Note 11 « Cession de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants » de l'annexe aux états financiers consolidés.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net a diminué pour s'établir à (188) millions d'euros contre (277) millions d'euros lors du semestre précédent. Au 30 juin 2023 et dans le contexte du remboursement du prêt garanti par l'État français, un produit de 10 millions d'euros a été comptabilisé. Il se compose d'une charge de (96) millions d'euros au titre de la garantie due contractuellement et d'un produit 106 millions d'euros, lié à l'application de la méthodologie du coût amorti au taux d'intérêt effectif.

Autres produits et charges financières

Les autres produits et charges financières nets ressortent à 14 millions d'euros au cours du premier semestre 2023 contre (286) millions d'euros en 2022 et correspondent essentiellement à un gain de change de 112 millions d'euros en 2023 contre une perte de (236) millions en 2022. En outre, les autres produits et charges financières comprennent l'impact du taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués.

Résultat net - part du groupe

L'impôt représente une charge de (21) millions d'euros en 2023 contre un produit de 278 millions d'euros en 2022, en raison principalement de la reconnaissance d'impôt différé actif au sein de l'intégration fiscale néerlandaise au cours du premier semestre 2022.

La part dans les résultats des sociétés mises en équivalence est positive de 1 million d'euros en 2023 contre une perte de (1) million d'euros en 2022. Il s'agit principalement du résultat du groupe Servair et des partenariats dans l'activité Maintenance.

Le résultat net consolidé, part du Groupe représente un bénéfice de 260 millions d'euros au 30 juin 2023 contre une perte de (228) millions d'euros 30 juin 2022.

La contribution au résultat net consolidé - part du Groupe par trimestre est respectivement de (344) millions d'euros au 31 mars 2023 et de 604 millions d'euros au 30 juin 2023.

Le résultat net de base par action s'élève à 0,05 euro au 30 juin 2023 contre (0,42) euro au 30 juin 2022.

2.1.2 Investissements

(en millions d'euros)	30 juin 2023	30 juin 2022 retraité (*)
Investissements incorporels	(76)	(72)
Investissements aéronautiques	(1 215)	(1 326)
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	(88)	(51)
Variation des passifs sur immobilisations	(17)	(8)
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	(2)	-
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	211	476
Dividendes reçus	2	1
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	(52)	6
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	(1 237)	(974)

* Les chiffres retraités comprennent le changement de méthode comptable concernant les quotas de CO2, se référer à la Note 2 des notes aux états financiers consolidés.

Les investissements aéronautiques incluent les acomptes et soldes à la livraison des achats d'avion, les modifications capitalisables réalisées sur les avions, l'achat de pièces détachées et les coûts de maintenance capitalisables. Les investissements incorporels sont des achats de logiciels informatiques et la capitalisation des développements informatiques. Les autres investissements corporels incluent principalement les achats d'équipements industriels pour les opérations aériennes, la maintenance et l'informatique.

Au cours du premier semestre 2023, les investissements corporels et incorporels du groupe Air France - KLM se sont élevés à (1 396) millions d'euros et les produits de cession à 211 millions d'euros.

2.1.3 Financement

(en millions d'euros)	30 juin 2023	30 juin 2022
Augmentation de capital	–	1 551
Paiements pour acquérir des actions d'autocontrôle	(1)	–
Émission de titres subordonnés	728	–
Remboursement de titres subordonnés	(595)	(993)
Coupons sur titres subordonnés	(52)	(229)
Émission de nouveaux emprunts	1 558	552
Remboursement d'emprunts	(2 969)	(1 415)
Paiements de dettes de loyers	(421)	(442)
Nouveaux prêts	(306)	(175)
Remboursement des prêts	104	16
Dividendes distribués	(90)	–
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement	(2 044)	(1 135)

Évolution des titres subordonnés détenus par l'État français

Respectivement le 17 mars et le 19 avril 2023, Air France-KLM a remboursé le solde des titres subordonnés détenus par l'État français en vertu du cadre temporaire lié à la Covid-19 pour un montant de 320 millions d'euros et un montant de 317 millions d'euros (incluant les coupons courus).

En parallèle, le Groupe a refinancé 320 millions d'euros le 17 mars 2023 et 407 millions d'euros le 19 avril 2023 par l'émission de nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'État français qualifiés d'aide compensatoire, pour Air France, des dommages subis du fait de la Covid-19 entre le 17 mars et le 30 juin 2020. Ces nouveaux titres subordonnés non soumis à des contraintes sont assortis de conditions financières similaires à ceux remboursés le même jour, avec une date de non-remboursement et une augmentation du taux d'intérêt différées de deux ans supplémentaires (soit en mars 2029).

Dans ce contexte, le Groupe a également procédé au paiement de la compensation de l'État français requise au titre des actions souscrites en avril 2021, pour un montant de 90 millions d'euros. Ce paiement a été assimilé à un paiement de dividende conformément aux principes IFRS.

Émission d'obligations liées au développement durable pour un montant de 1 milliard d'euros

Le 9 janvier 2023, Air France-KLM a placé sa première émission d'obligations liées au développement durable, pour un montant nominal de 1 milliard d'euros. Ce financement est lié à l'objectif du Groupe de réduire, d'ici 2025, de 10% par rapport à 2019, ses émissions de gaz à effet de serre relatives au kérosène par revenu/tonne/kilomètre, dans le cadre de l'objectif 2030 approuvé par SBTi.

Remboursement par anticipation de 2,5 milliards d'euros du prêt garanti par l'État français

Le 15 mars 2023, Air France-KLM a entièrement remboursé les 2,5 milliards d'euros d'encours restants sur le montant initial de 4 milliards d'euros de prêt garanti par l'État Français, accordé pendant la crise de la Covid-19.

Pour ce faire, le Groupe a utilisé le produit de 1 milliard d'euros de l'émission d'obligations liées au développement durable et 1,5 milliard d'euros de sa trésorerie disponible.

Au 30 juin 2023, les liquidités nettes du Groupe s'élèvent à 7,8 milliards d'euros, dont 624 millions d'euros de valeurs de placement immobilisées ayant une maturité supérieure à trois mois et 987 millions d'euros en obligations. En outre, le Groupe dispose de lignes de crédit disponibles à hauteur de 2,3 milliards d'euros au 30 juin 2023.

La dette nette s'établit à 4,9 milliards d'euros (6,3 milliards d'euros au 31 décembre 2022). Le détail du calcul de la dette nette se trouve à la Note 23 de l'annexe aux états financiers consolidés.

2.1.4 Structure et profil de remboursement de la dette

Structure de la dette

Les dettes financières brutes du Groupe s'élèvent à 8,9 milliards d'euros au 30 juin 2023. La structure de la dette est la suivante:

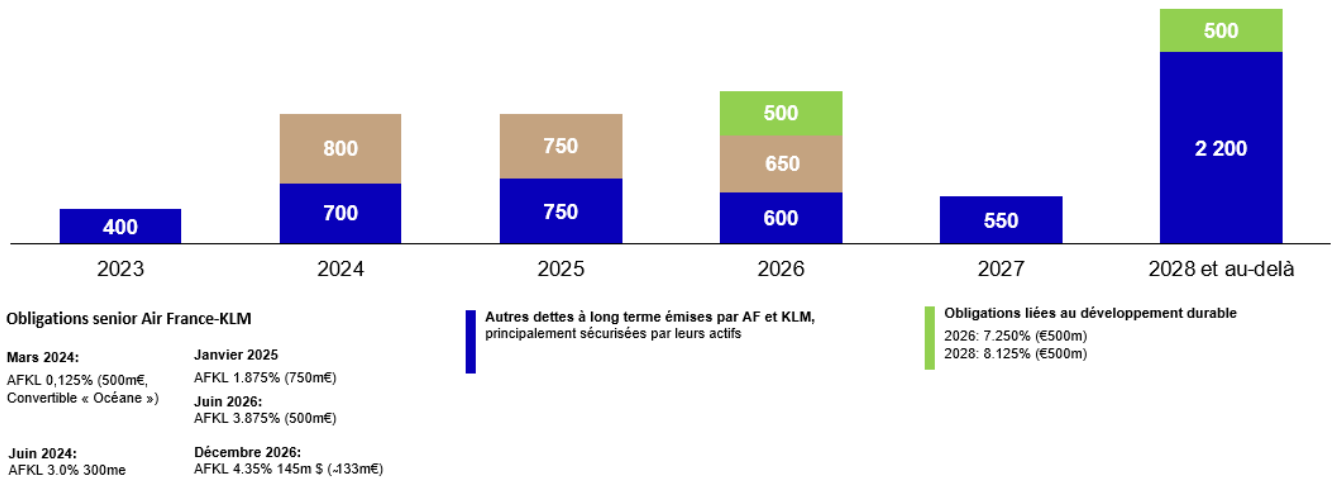
- financements de marché (emprunts obligataires et emprunt subordonné perpétuel) : 2,7 milliards d'euros;
- emprunts de location financement avec option d'achat : 3,7 milliards d'euros;
- obligations liées au développement durable : 1,0 milliard d'euros;
- autres emprunts dont emprunts bancaires et intérêts courus non échus : 1,5 milliard d'euros.

Profil de remboursement de la dette et des titres subordonnés, excluant les dettes de loyer les dettes perpétuelles de KLM

Les remboursements de dette se font de façon progressive dans le temps.

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾

En m€



(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles les emprunts perpétuels de KLM et les quasi fonds propres perpétuels.

2.1.5 Principaux ratios financiers du Groupe

Ratios de couverture

	30 juin 2023	31 décembre 2022
Ratio dette nette/EBITDA		
Dette nette	4 900	6 337
EBITDA	4 077	3 615
Dette nette/EBITDA*	1,20	1,75
*EBITDA sur 12 mois glissants		
Ratio EBITDA/coût de l'endettement financier net		
EBITDA	1 614	3 615
Coût de l'endettement financier net	188	528
EBITDA/coût de l'endettement financier net	8,59	6,85

Retour sur capitaux employés (ROCE)

Le retour sur capitaux employés est un indicateur de rentabilité qui rapporte un résultat après impôt à la valeur des capitaux employés. La méthodologie de calcul est la suivante :

- le calcul des capitaux employés s'appuie sur une méthode additive en identifiant les postes du bilan concernés. Les capitaux employés sur l'année sont obtenus en prenant la moyenne des capitaux employés sur chaque bilan trimestriel;
- 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.

(en millions d'euros)	30 juin 2023	31 mars 2023	31 décembre 2022 retraité (*)	30 septembre 2022 retraité (*)
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 339	1 351	1 352	1 350
Immobilisations aéronautiques	10 957	10 954	10 614	10 298
Autres immobilisations corporelles	1 389	1 372	1 375	1 349
Droits d'utilisation	5 480	5 304	5 428	5 536
Titres mis en équivalence	121	122	120	111
Autres actifs financiers, hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	190	169	169	164
Provisions, hors retraites, litige cargo et restructuration	(4 248)	(4 255)	(4 347)	(4 792)
Fonds de roulement, hors valeur de marché des dérivés	(11 467)	(11 313)	(9 882)	(10 359)
Capitaux employés sur le bilan	3 761	3 704	4 829	3 657
Capitaux employés moyens (A)		3 988		
Résultat d'exploitation courant		1 584		
Dividendes reçus		(2)		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		15		
(Charge)/produit d'impôt normatif		(412)		
Résultat ajusté après impôt (B)		1 185		
ROCE sur 12 mois glissants (B/A)		29,7 %		

* Les chiffres retraités comprennent le changement de méthode comptable concernant les quotas de CO2, se référer à la Note 2 des notes aux états financiers consolidés.

(en millions d'euros)	30 juin 2022	31 mars 2022	31 décembre 2021	30 septembre 2021
	retraité (*)	retraité (*)	retraité (*)	retraité (*)
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 361	1 363	1 380	1 384
Immobilisations aéronautiques	10 521	10 537	10 466	10 478
Autres immobilisations corporelles	1 358	1 378	1 402	1 418
Droits d'utilisation	5 439	5 205	5 148	5 061
Titres mis en équivalence	108	107	109	172
Autres actifs financiers, hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	162	158	157	147
Provisions, hors retraites, litige cargo et restructuration	(4 473)	(4 240)	(4 180)	(4 180)
BFR	(11 080)	(9 480)	(8 185)	(7 923)
Capitaux employés sur le bilan	3 396	5 028	6 297	6 557
Capitaux employés moyens (A)		5 320		
Résultat d'exploitation		344		
Dividendes reçus		-		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		(12)		
(Charge)/produit d'impôt normatif		(80)		
Résultat ajusté après impôt (B)		252		
ROCE (B/A)		4,7%		

* Les chiffres retraités comprennent le changement de méthode comptable concernant les quotas de CO2, se référer à la Note 2 des notes aux états financiers consolidés.

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 le passage ou Transavia, et en TKO pour le cargo. Pour analyser la performance de coût globale de l'entreprise, le Groupe utilise le coût net au SKO. Ce coût net est obtenu en divisant le coût net total par les capacités produites exprimées en siège-kilomètre offert (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 deux activités de transport passagers est combinée en sommant les capacités de l'activité passage (en SKO) et les capacités de Transavia (en SKO).

		30 juin 2023	30 juin 2022
Produits des activités ordinaires (en M€)	A	13 953	11 152
Résultat d'exploitation courant (M€)	B	426	36
Coût d'exploitation total (en M€)	C=A-B	13 527	11 116
Activité réseau - autres recettes réseau (en M€)	D	510	439
Chiffre d'affaires externe activité Maintenance (en M€)	E	753	642
Transavia - autres recettes (en M€)	F	(21)	(12)
Autres activités (en M€)	G	15	13
Coûts nets (en M€)	H=C-D-E-F-G	12 270	10 034
Capacités produites exprimées en SKO		147 727	130 192
Coût net au SKO (en cts d'€)		8,31	7,71
Variation brute			7,8%
Effet de change sur les coûts nets (en M€)			43
Variation à change constant			7,3%
Effet prix du carburant (en M€)			134
Variation à change et prix du carburant constants			5,9%
Coût net au SKO à change et prix du carburant constants (en cts d'€)		8,31	7,84

2.1.6 Capitaux propres consolidés au 30 juin 2023

Les capitaux propres consolidés s'élevaient à (2 231) millions d'euros au 30 juin 2023, contre (2 480) millions d'euros au 31 décembre 2022. La hausse de 0,2 milliard s'explique principalement par le résultat net positif au cours du premier semestre 2023.

Respectivement le 17 mars et le 19 avril 2023, Air France-KLM a remboursé le solde des titres subordonnés détenus par l'État français en vertu du cadre temporaire lié à la Covid-19 pour un montant de 320 millions d'euros et un montant de 317 millions d'euros (incluant les coupons courus).

Le Groupe a également procédé au paiement de la compensation de l'État français requise au titre des

actions souscrites en avril 2021, pour un montant de 90 millions d'euros.

En parallèle, le Groupe a refinancé 320 millions d'euros le 17 mars 2023 et 407 millions d'euros le 19 avril 2023 par l'émission de nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'État français qualifiés d'aide compensatoire, pour Air France, des dommages subis du fait de la Covid-19 entre le 17 mars et le 30 juin 2020.

Par conséquent, ces opérations n'ont pas eu d'impact sur le montant total des capitaux propres du Groupe au 30 juin 2023.

2.1.7 Résultats sociaux de la société Air France-KLM

En 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.

Au 30 juin 2023, le résultat d'exploitation représente une perte de (7) millions d'euros (contre une perte de (6) millions d'euros en 2022).

Le résultat net ressort positif à 4 millions d'euros, essentiellement du fait des produits financiers sur les valeurs mobilières de placement, les gains de change latents, et les boni d'intégration fiscale.

2.2 ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

2.2.1 Compte de résultat consolidé

Période du 1er janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Produits des activités ordinaires		13 953	11 152
Charges externes	7	(8 649)	(7 107)
Frais de personnel	8	(4 164)	(3 343)
Impôts et taxes		(93)	(80)
Autres produits et charges d'exploitation courants	9	567	530
EBITDA		1 614	1 152
Amortissements, dépréciations et provisions	10	(1 188)	(1 116)
Résultat d'exploitation courant		426	36
Cessions de matériels aéronautiques	11	28	39
Autres produits et charges non courants	11	15	(15)
Résultat des activités opérationnelles		469	60
Coût de l'endettement financier brut	12	(296)	(277)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	108	-
Coût de l'endettement financier net	12	(188)	(277)
Autres produits et charges financiers	12	14	(286)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		295	(503)
Impôts	13.1	(21)	278
Résultat net des entreprises intégrées		274	(225)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		1	(1)
Résultat net		275	(226)
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle		15	2
Résultat net : Propriétaires de la société mère		260	(228)
Résultat net - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	14	0,05	(0,42)
- dilué	14	0,05	(0,42)

⁽¹⁾ Voir Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

2.2.2 État du résultat global consolidé

Période du 1er janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2023	2022
Résultat net		275	(226)
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		(118)	823
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat		37	(647)
Écart de change résultant de la conversion		1	8
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	13.2	21	(48)
Total des autres éléments recyclables du résultat global		(59)	136
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	20	51	415
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		3	(4)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	13.2	(11)	(21)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		43	390
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		(16)	526
Résultat global		259	300
— Propriétaires de la société mère		244	298
— Participations ne donnant pas le contrôle		15	2

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

2.2.3 Bilan consolidé

Actif	Notes	30 juin 2023	31 décembre 2022
(en millions d'euros)			retraité ⁽¹⁾
Goodwill		225	225
Immobilisations incorporelles		1 114	1 127
Immobilisations aéronautiques	15	10 957	10 614
Autres immobilisations corporelles	15	1 389	1 375
Droits d'utilisation	17	5 480	5 428
Titres mis en équivalence		121	120
Actifs de retraite	20	83	39
Autres actifs financiers non courants		1 443	1 184
Actifs financiers dérivés non courants		159	262
Impôts différés	13	714	714
Autres actifs non courants		76	78
Actif non courant		21 761	21 166
Autres actifs financiers courants		621	620
Actifs financiers dérivés courants		214	327
Stocks et en-cours		754	723
Créances clients		1 983	1 785
Autres actifs courants		1 132	979
Trésorerie et équivalents de trésorerie	18	6 169	6 626
Actifs détenus en vue de la vente		82	79
Actif courant		10 955	11 139
Total actif		32 716	32 305

⁽¹⁾ Voir Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

Bilan consolidé (suite)

Passif et capitaux propres	Notes	30 juin 2023	31 décembre 2022
(en millions d'euros)			
Capital	19.1	2 571	2 571
Primes d'émission et de fusion		5 217	5 217
Actions d'autocontrôle		(25)	(25)
Titres subordonnés à durée indéterminée	19.2	1 048	933
Réserves et résultat		(11 582)	(11 700)
Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère		(2 771)	(3 004)
Titres subordonnés à durée indéterminée	19.2	524	510
Réserves et résultat		16	14
Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle		540	524
Capitaux propres		(2 231)	(2 480)
Provisions retraite	20	1 661	1 634
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	21	3 885	4 149
Passifs financiers non courants	22	8 225	9 657
Dettes de loyers non courantes	17	3 227	3 318
Passifs financiers dérivés non courants		39	21
Impôts différés	13	9	1
Autres passifs non courants	24	1 696	2 343
Passif non courant		18 742	21 123
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	21	847	740
Passifs financiers courants	22	675	896
Dettes de loyers courantes	17	819	834
Passifs financiers dérivés courants		143	83
Dettes fournisseurs		2 576	2 424
Titres de transport émis et non utilisés		5 500	3 725
Programme de fidélisation		884	900
Autres passifs courants	24	4 755	4 057
Concours bancaires	18	6	3
Passif courant		16 205	13 662
Total passif		34 947	34 785
Total capitaux propres et passifs		32 716	32 305

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

2.2.4 Variation des capitaux propres consolidés

(en millions d'euros)	Nombre d'actions	Part attribuable aux propriétaires de la société mère					Participations ne donnant pas le contrôle			Total	
		Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultat	Capitaux propres	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultat		Capitaux propres
31 décembre 2021	642 634 034	643	4 949	(25)	3 151	(12 542)	(3 824)	-	8	8	(3 816)
Autres éléments du résultat global		-	-	-	-	526	526	-	-	-	526
Résultat de la période		-	-	-	-	(228)	(228)	-	2	2	(226)
Résultat global		-	-	-	-	298	298	-	2	2	300
Augmentation de capital	1 927 902 102	1 928	268	-	-	-	2 196	-	-	-	2 196
Titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	(1 631)	-	(1 631)	-	-	-	(1 631)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	(131)	(105)	(236)	-	-	-	(236)
30 juin 2022	2 570 536 136	2 571	5 217	(25)	1 389	(12 349)	(3 197)	-	10	10	(3 187)
31 décembre 2022	2 570 536 136	2 571	5 217	(25)	933	(11 700)	(3 004)	510	14	524	(2 480)
Autres éléments du résultat global		-	-	-	-	(16)	(16)	-	-	-	(16)
Résultat de la période		-	-	-	-	260	260	-	15	15	275
Résultat global		-	-	-	-	244	244	-	15	15	259
Achat d'actions propres		-	-	(1)	-	-	(1)	-	-	-	(1)
Paiement fondé sur des actions		-	-	1	-	(1)	-	-	-	-	-
Titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	133	-	133	-	-	-	133
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée		-	-	-	(18)	(34)	(52)	14	(14)	-	(52)
Dividendes payés ⁽¹⁾		-	-	-	-	(90)	(90)	-	-	-	(90)
Autres		-	-	-	-	(1)	(1)	-	1	1	-
30 juin 2023	2 570 536 136	2 571	5 217	(25)	1 048	(11 582)	(2 771)	524	16	540	(2 231)

⁽¹⁾ Au cours du premier semestre 2023 et dans le contexte de la sortie du Groupe du cadre temporaire lié à la Covid-19 de l'Union Européenne, le Groupe a payé une compensation à l'État français pour un montant total de 90 millions d'euros, requise au titre des actions souscrites en avril 2021. Ce paiement a été assimilé à un paiement de dividende et a donc été comptabilisé au sein des capitaux propres du Groupe conformément aux principes IFRS.

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

2.2.5 Tableau des flux de trésorerie consolidé

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Résultat net		275	(226)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	10	1 188	1 116
Dotations nettes aux provisions financières	12	100	69
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(49)	(40)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(5)	(20)
Écart de change non réalisé		(73)	240
Résultats des sociétés mises en équivalence		(1)	1
Impôts différés	13	19	(282)
Pertes de valeur		2	17
Autres éléments non monétaires		(152)	(117)
Capacité d'autofinancement		1 304	758
(Augmentation) / diminution des stocks		(33)	(79)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(167)	(437)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		115	971
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés		1 757	2 276
Variation des autres actifs et autres passifs		(130)	97
Variation du besoin en fonds de roulement		1 542	2 828
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		2 846	3 586
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(2)	-
Investissements corporels et incorporels	16	(1 396)	(1 457)
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	11	211	476
Dividendes reçus		2	1
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(52)	6
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(1 237)	(974)
Augmentation de capital	19.1	-	1 551
Paiements pour acquérir des actions d'autocontrôle		(1)	-
Émission de titres subordonnés	19.2	728	-
Remboursement de titres subordonnés	19.2	(595)	(993)
Coupons sur titres subordonnés	19.2	(52)	(229)
Émission de nouveaux emprunts	22	1 558	552
Remboursement d'emprunts	22	(2 969)	(1 415)
Paiements de dettes de loyers		(421)	(442)
Nouveaux prêts		(306)	(175)
Remboursement des prêts		104	16
Dividendes distribués		(90)	-
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(2 044)	(1 135)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		(25)	40
Variation de la trésorerie nette		(460)	1 517
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	18	6 623	6 654
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	18	6 163	8 171
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(61)	50
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(475)	(291)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		91	(8)

⁽¹⁾ Voir Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

2.2.6 Flux de trésorerie libre d'exploitation

Période du 1 janvier au 30 juin	Notes	2023	2022
(en millions d'euros)			retraité ⁽¹⁾
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		2 846	3 586
Investissements corporels et incorporels	16	(1 396)	(1 457)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		211	476
Flux de trésorerie libre d'exploitation	23	1 661	2 605
Paievements de dettes de loyers		(421)	(442)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		1 240	2 163

⁽¹⁾ Voir Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

2.3 NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Note 1	Description de l'activité	44
Note 2	Retraitement des comptes 2022	44
Note 3	Événements significatifs	45
Note 4	Règles et méthodes comptables	47
Note 5	Évolution du périmètre de consolidation	47
Note 6	Informations sectorielles	47
Note 7	Charges externes	51
Note 8	Frais de personnel et effectifs	51
Note 9	Autres produits et charges d'exploitation courants	52
Note 10	Amortissements, dépréciations et provisions	52
Note 11	Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants	53
Note 12	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	54
Note 13	Impôts	55
Note 14	Résultat net - part du groupe par action	56
Note 15	Immobilisations corporelles	57
Note 16	Investissements corporels et incorporels	58
Note 17	Droits d'utilisation et dettes de loyers	58
Note 18	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	59
Note 19	Capitaux propres	59
Note 20	Provisions et actifs de retraites	60
Note 21	Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions	61
Note 22	Passifs financiers	64
Note 23	Dettes nettes	66
Note 24	Autres passifs	67
Note 25	Commande de matériels aéronautiques	67
Note 26	Parties liées	68

NOTE 1 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

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

Son activité principale Réseau se compose du transport aérien de passagers sur vols réguliers et du cargo. Les activités du Groupe incluent également la maintenance aéronautique, le transport de passagers sur vols

«Loisirs» (Transavia) et toute autre activité en relation avec le transport aérien.

La société anonyme Air France - KLM, domiciliée au 7, rue du cirque 75008 Paris - France, est l'entité consolidante du groupe Air France - KLM. Air France - KLM est coté à Paris (Euronext) et Amsterdam (Euronext).

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

NOTE 2 RETRAITEMENT DES COMPTES 2022

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes européennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS ("Emission Trading Scheme") pour tous les vols à destination et au départ de l'Espace économique européen.

En outre et depuis le 1^{er} janvier 2020, Air France compense l'intégralité des émissions de CO₂ de ses clients sur les lignes domestiques en France.

Jusqu'au 31 décembre 2022 et comme décrit dans la Note 4.23 "Droit d'émission de gaz à effet de serre" des notes aux états financiers consolidés 2022, le Groupe reconnaissait au titre des mécanismes de compensation des émissions de CO₂ :

- à l'actif, les quotas de CO₂ attribués gratuitement par l'État et achetés sur le marché pour compenser les émissions en immobilisations incorporelles non amortissables. Leur acquisition était présentée au sein du flux d'investissements dans le tableau des flux de trésorerie consolidé ;
- au compte de résultat, une charge pour couvrir son obligation de restitution des droits correspondant à ses émissions de la période dans la ligne des "autres produits et charges d'exploitation courants" du compte de résultat consolidé. Non monétaire, cette charge était retraitée dans les "autres éléments non monétaires" du tableau de flux de trésorerie et n'impactait pas les flux opérationnels ;
- au passif, une provision pour risques et charges afin de couvrir le coût des quotas à restituer au titre des émissions réalisées à la clôture.

A compter du 1^{er} janvier 2023, en l'absence de normes IFRS ou d'interprétations relatives à la comptabilisation des droits d'émission de gaz à effet de serre et considérant les compensations de CO₂ comme une charge opérationnelle liée aux dépenses de carburant, le Groupe estime que le flux opérationnel est le plus représentatif de cette sortie de ressource. Le Groupe a ainsi décidé d'ajuster son traitement comptable tel que décrit ci-dessous :

- les quotas de CO₂ attribués gratuitement par l'État et acquis sur le marché comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles seront désormais présentés dans les lignes des "autres actifs" du bilan consolidé et en flux opérationnel dans le tableau des flux de trésorerie ;
- la charge correspondant à l'obligation de restitution de la période sera intégrée dans la ligne des "charges externes" du compte de résultat consolidé ;
- l'obligation de restitution évaluée au coût d'acquisition à hauteur des droits acquis - y compris les quotas gratuits - et à la valeur de marché à hauteur des droits restants à acquérir reste présentée en provision pour risques et charges.

Ce changement de méthode comptable a été appliqué de manière rétrospective sur les informations financières présentées au cours des périodes précédentes conformément à IAS 8 "Méthodes Comptables, Changements d'Estimations Comptables et Erreurs".

Les impacts sur la période comparative et pour les postes des états financiers primaires impactés par ce changement de méthode sont détaillés ci-dessous :

Impacts sur le compte de résultat consolidé

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2022 (en millions d'euros)	Comptes publiés	Changement de méthode	Comptes retraités
Charges externes	(7 080)	(27)	(7 107)
Autres produits et charges d'exploitation courants	503	27	530

Impacts sur le tableau des flux de trésorerie consolidé

Période du 1er janvier au 30 juin 2022 (en millions d'euros)	Comptes publiés	Changement de méthode	Comptes retraités
Autres éléments non monétaires	(90)	(27)	(117)
Variation des autres actifs et autres passifs	104	(7)	97
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	3 620	(34)	3 586
Investissements corporels et incorporels	(1 491)	34	(1 457)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	(1 008)	34	(974)

Impacts sur le bilan consolidé

Bilan au 31 décembre 2022 (en millions d'euros)	Comptes publiés	Changement de méthode	Comptes retraités
Immobilisations incorporelles	1 337	(210)	1 127
Autres actifs non courants	-	78	78
Autres actifs courants	847	132	979

Dépendamment de la date de restitution envisagée des quotas de CO₂, ceux-ci sont comptabilisés au sein des "autres actifs non courants" ou des "autres actifs courants", conformément à IAS 1. Le bilan consolidé retraité 2022 a été ajusté au cours du second trimestre 2023 et ne correspond plus aux données publiées dans

l'information financière consolidée intermédiaire non auditée du 31 mars 2023 afin de refléter cette classification comptable pour la période comparative de décembre 2022.

NOTE 3 ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1 Événements significatifs intervenus au cours de la période

Émission d'obligations liées au développement durable pour un montant de 1 milliard d'euros

Le 9 janvier 2023, Air France-KLM a placé sa première émission d'obligations liées au développement durable, pour un montant nominal de 1 milliard d'euros. Ce financement est lié à l'objectif du Groupe de réduire, d'ici 2025, de 10% par rapport à 2019, ses émissions de gaz à effet de serre relatives au kérosène par revenu/tonne/kilomètre, dans le cadre de l'objectif 2030 approuvé par SBTi.

L'émission est composée de deux tranches :

- 500 millions d'euros avec une maturité au 31 mai 2026 et un coupon de 7,250% et
- 500 millions d'euros avec une maturité au 31 mai 2028 et un coupon de 8,125%.

Elle est comptabilisée dans les passifs financiers non courants au bilan au 30 juin 2023.

Remboursement par anticipation de 2,5 milliards d'euros du prêt garanti par l'État français

Le 15 mars 2023, Air France-KLM a entièrement remboursé les 2,5 milliards d'euros d'encours restants sur

le montant initial de 4 milliards d'euros de prêt garanti par l'État Français, accordé pendant la crise de la Covid-19.

Pour ce faire, le Groupe a utilisé le produit de 1 milliard d'euros de l'émission d'obligations liées au développement durable et 1,5 milliard d'euros de sa trésorerie disponible.

Évolution des titres subordonnés détenus par l'État français

Respectivement le 17 mars et le 19 avril 2023, Air France-KLM a remboursé le solde des titres subordonnés détenus par l'État français en vertu du cadre temporaire lié à la Covid-19 pour un montant de 320 millions d'euros et un montant de 317 millions d'euros (incluant les coupons courus).

Le Groupe a également procédé au paiement de la compensation de l'État français requise au titre des actions souscrites en avril 2021, pour un montant de 90 millions d'euros.

En parallèle, le Groupe a refinancé 320 millions d'euros le 17 mars 2023 et 407 millions d'euros le 19 avril 2023 par l'émission de nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'État français qualifiés d'aide compensatoire, pour Air France, des dommages subis du fait de la Covid-19 entre le 17 mars et le 30 juin 2020. Ces

nouveaux titres subordonnés non soumis à des contraintes sont assortis de conditions financières similaires à ceux remboursés le même jour, avec une date de non-remboursement et une augmentation du taux d'intérêt différées de deux ans supplémentaires (soit en mars 2029).

Ces titres subordonnés sont comptabilisés en capitaux propres au 30 juin 2023.

Vol AF447 Rio-Paris

Air France a été mis en examen le 28 mars 2011, au lendemain de la mise en examen d'Airbus, pour homicides involontaires lors de l'accident de l'AF447 Rio-Paris du 1^{er} 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 de Paris.

Le Ministère public et la plupart des parties civiles ont fait appel de cette décision, la chambre d'instruction de la Cour d'appel s'étant prononcée le 12 mai 2021 en faveur d'un renvoi d'Airbus et Air France devant la chambre correctionnelle du Tribunal Judiciaire de Paris.

Le procès pénal a eu lieu du 10 octobre au 8 décembre 2022 devant le Tribunal Correctionnel de Paris. Après un réquisitoire de relaxe du Ministère public, le Tribunal a rendu un jugement de relaxe le 17 avril 2023 fondé sur l'absence de lien de causalité entre les fautes retenues et l'accident. Le 27 avril 2023, le Parquet général a interjeté appel de cette décision, Airbus et Air France ont à leur tour fait appel de la décision pour contester les fautes respectives qui leur étaient reprochées.

Les audiences d'Appel devraient intervenir dans un délai de 12 à 18 mois.

Signature de deux lignes de crédit renouvelables ("RCF") liées au développement durable pour un montant total de 2,2 milliards d'euros

Le 18 avril 2023, Air France-KLM, Air France et KLM ont signé deux lignes de crédit renouvelables liées au

développement durable avec un pool d'institutions financières internationales, pour un montant total de 2,2 milliards d'euros.

Pour chaque ligne de crédit, un ensemble d'indicateurs de performance en matière de développement durable a été intégré au coût de financement. Ceux-ci sont conformes à l'engagement d'Air France-KLM et de ses compagnies aériennes en faveur du développement durable et d'une décarbonation progressive de leurs activités. Les deux lignes de crédit comprennent un mécanisme d'ajustement de la marge de crédit (à la hausse ou à la baisse) conditionné par l'atteinte de chacun de ces indicateurs de performance (la réduction des émissions unitaires de CO₂, l'augmentation de la part du carburant d'aviation durable, entre autres).

Air France-KLM et Air France

Air France-KLM et Air France, en qualité de co-emprunteurs, ont signé une ligne de crédit liée au développement durable de 1,2 milliard d'euros.

Cette nouvelle ligne de crédit, dont l'échéance initiale est fixée à 2026, est assortie de deux options d'extension d'un an et prévoit une clause accordéon de 100 millions d'euros à la discrétion des prêteurs pendant un an à compter de la date de signature.

KLM

KLM a signé une ligne de crédit de 1 milliard d'euros indexée sur des indicateurs de performance ESG ("Environmental, Social and Governance").

Cette nouvelle ligne de crédit, dont l'échéance initiale est fixée à 2027, est assortie de deux options d'extension d'un an et prévoit une clause accordéon de 200 millions d'euros à la discrétion des prêteurs.

Cette ligne remplace à la fois le prêt direct accordé par l'État néerlandais et la facilité de crédit garantie par l'État néerlandais, qui ont tous deux été annulés par KLM.

3.2 Événements postérieurs à la clôture

Regroupement des actions d'Air France-KLM et réduction de capital

Le 12 juillet 2023, le groupe Air France-KLM a annoncé la mise en œuvre du regroupement des actions composant son capital et la réduction de capital par voie de diminution de la valeur nominale des actions décidée par le Conseil d'administration réuni le 4 juillet 2023 conformément aux trente-sixième et trente-septième résolutions à caractère extraordinaire de l'Assemblée Générale Mixte du 7 juin 2023.

Regroupement des actions

Le regroupement se traduira par l'attribution de 1 action ordinaire nouvelle d'une valeur nominale de 10 euros contre 10 actions ordinaires anciennes d'une valeur nominale de 1 euro et par la division par 10 du nombre des actions en circulation. Les opérations de regroupement débuteront le 31 juillet 2023, une période d'échange étant

ouverte à compter de cette date et jusqu'au 30 août 2023 inclus.

Réduction de capital

A compter du 31 août 2023, la valeur nominale de chaque action de la Société sera ramenée de 10 euros à 1 euro, soit une réduction de 9 euros par action. Le montant de cette réduction de capital sera affecté au compte "prime d'émission".

Après la réduction de capital, la valeur nominale des nouvelles actions sera identique à la valeur nominale des actions actuelles (avant le regroupement des actions).

Accord entre Air France-KLM et Apollo Global Management concernant un financement de 500 millions d'euros

Le 14 juillet 2023, Air France-KLM et Apollo Global Management ont signé un accord définitif permettant à des fonds et entités gérés par Apollo de réaliser un

financement de 500 millions d'euros dans une filiale opérationnelle d'Air France qui détiendra un ensemble de composants dédiés aux activités d'ingénierie et de maintenance d'Air France.

En vertu de cet accord, Apollo souscrira à des obligations perpétuelles émises par cette filiale opérationnelle et ce financement sera comptabilisé comme des fonds propres conformément aux principes IFRS.

Les obligations perpétuelles porteront un intérêt de 6,9% au cours des trois premières années. Des augmentations progressives et un plafond seront appliqués ensuite.

Air France aura la possibilité de rembourser les obligations à tout moment au-delà de la troisième année.

NOTE 4 RÈGLES ET MÉTHODES 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 2022 ont été établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2023 ont été préparés en conformité avec la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ».

Les principes comptables appliqués pour les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2023 sont conformes à ceux retenus pour les états financiers au 31 décembre 2022, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1^{er} janvier 2023.

Les amendements applicables au Groupe à compter du 1^{er} janvier 2023 sont les suivants :

- amendement à IAS 1 concernant la présentation des méthodes comptables significatives dans les états financiers,

- amendement à IAS 8 concernant la définition des estimations comptables,
- amendement à IAS 12 concernant l'impôt différé rattaché à des actifs et des passifs issus d'une même transaction.

Ces amendements n'ont pas d'impacts significatifs pour le groupe.

L'étude de l'impact du changement législatif sur l'âge de la retraite en France est en cours de réalisation. L'impact attendu est non significatif aux bornes du Groupe.

Enfin, le Groupe est concerné par l'application de Pilier 2 et a engagé des travaux pour évaluer l'impact.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2023 ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 27 juillet 2023.

NOTE 5 ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours des périodes closes les 30 juin 2023 et 2022.

NOTE 6 INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité (note 6.1)

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

Le Groupe est organisé autour des secteurs suivants :

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

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

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

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

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

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

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

Information par secteur géographique (note 6.2)

Activité par zone d'origine des ventes (note 6.2.1)

Le chiffre d'affaires externe du Groupe par origine des ventes est ventilé en quatre zones géographiques :

- France, dont départements français d'Outre-Mer ;
- Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam ;
- Europe (hors France et Benelux) ;
- Reste du monde.

Activité par zone de destination (note 6.2.2)

Le chiffre d'affaires externe du transport aérien du Groupe par zones de destination est ventilé en sept secteurs géographiques :

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

6.1 Informations par secteur d'activité

Période close au 30 juin 2023	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
<i>(en millions d'euros)</i>						
Chiffre d'affaires total	12 108	1 981	1 089	125	-	15 303
Chiffre d'affaires intersecteurs	(13)	(1 228)	-	(110)	-	(1 351)
Chiffre d'affaires externe	12 095	753	1 089	15	-	13 952
Autres produits de l'activité	-	-	-	1	-	1
Produits des activités ordinaires	12 095	753	1 089	16	-	13 953
EBITDA	1 482	188	(61)	5	-	1 614
Résultat d'exploitation courant	542	62	(172)	(6)	-	426
Résultat des activités opérationnelles	575	61	(170)	3	-	469
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	3	-	(3)	-	1
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(174)	(174)
Impôts	-	-	-	-	(21)	(21)
Résultat net	576	64	(170)	-	(195)	275

Période close au 30 juin 2022 (en millions d'euros)	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	9 665	1 742	850	105	-	12 362
Chiffre d'affaires intersecteurs	(18)	(1 100)	-	(92)	-	(1 210)
Produits des activités ordinaires	9 647	642	850	13	-	11 152
EBITDA	943	196	1	12	-	1 152
Résultat d'exploitation courant	43	101	(110)	2	-	36
Résultat des activités opérationnelles	75	100	(110)	(5)	-	60
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	2	-	(3)	-	(1)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(563)	(563)
Impôts	-	-	-	-	278	278
Résultat net	75	102	(110)	(8)	(285)	(226)

6.2 Informations par secteur géographique

6.2.1 Activité par zone d'origine des ventes

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

Période close au 30 juin 2023 (en millions d'euros)	France, dont départements français d'outremer	Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
Transport	3 249	1 328	2 510	4 498	11 585
Autres recettes ⁽¹⁾	194	102	89	125	510
Total Réseau	3 443	1 430	2 599	4 623	12 095
Transport	414	573	98	25	1 110
Autres recettes ⁽¹⁾	(6)	(14)	(1)	-	(21)
Total Transavia	408	559	97	25	1 089
Maintenance	353	327	17	56	753
Autres	3	10	2	-	15
Total	4 207	2 326	2 715	4 704	13 952

⁽¹⁾ Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement EU261

Période close au 30 juin 2022	France, dont départements français d'outremer	Benelux, dont Caraïbes néerlandaises et Surinam	Europe (hors France et Benelux)	Reste du monde	Total
(en millions d'euros)					
Transport	2 662	1 152	2 179	3 214	9 207
Autres recettes ⁽¹⁾	146	109	73	112	440
Total Réseau	2 808	1 261	2 252	3 326	9 647
Transport	290	485	73	15	863
Autres recettes ⁽¹⁾	(4)	(8)	(1)	-	(13)
Total Transavia	286	477	72	15	850
Maintenance	315	262	12	53	642
Autres	3	9	1	-	13
Total	3 412	2 009	2 337	3 394	11 152

⁽¹⁾ Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement EU261

6.2.2 Activité par zone de destination

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

Période close au 30 juin 2023	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
(en millions d'euros)								
Réseau	692	2 712	934	1 548	2 818	1 335	1 547	11 585
Transavia	66	954	-	89	-	-	-	1 110
Total Transport	758	3 666	934	1 637	2 818	1 335	1 547	12 695

Période close au 30 juin 2022	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
(en millions d'euros)								
Réseau	580	2 089	856	1 291	2 338	1 092	961	9 207
Transavia	56	757	-	50	-	-	-	863
Total Transport	636	2 846	856	1 341	2 338	1 092	961	10 070

NOTE 7 CHARGES EXTERNES

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Carburant avions (incluant carburant d'aviation durable)	3 442	2 858
Quotas de CO ₂	81	27
Affrètements aéronautiques	243	193
Redevances aéronautiques	919	784
Commissariat	393	319
Achat d'assistance en escale	894	722
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 245	1 118
Frais commerciaux et de distribution	516	384
Autres frais	916	702
Total	8 649	7 107

⁽¹⁾ Voir Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

Une partie des charges externes (notamment les coûts de carburant avions, achats et consommations d'entretien aéronautique) est

soumise à la variation du cours du dollar US. Les couvertures associées sont présentées en Note 9 « Autres produits et charges d'exploitation courants ».

NOTE 8 FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022
Salaires et traitements	2 880	2 441
Autres charges sociales	525	447
Charges de retraite à cotisations définies	428	383
Charges de retraite à prestations définies	71	68
Coûts du personnel intérimaire	110	76
Charge d'intéressement	81	–
Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW)	–	(138)
Autres	69	66
Total	4 164	3 343

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'État, 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. Au 30 juin 2022,

l'impact de ces mesures s'élevait à 116 millions d'euros. Ces mesures ont pris fin à la fin de l'année 2022.

La ligne « Mesures transitoires d'urgence pour l'emploi durable (NOW) » correspondait à la compensation reçue de l'État Néerlandais par le groupe KLM pour les charges de personnel pendant la période du 1er janvier jusqu'au 31 mars 2022. En effet, en raison de la reprise d'activité, le gouvernement néerlandais a mis fin à ce programme au 31 mars 2022. Cette compensation s'élevait à (138) millions d'euros sur la période du 1er janvier au 30 juin 2022.

Effectifs moyens de la période

Période du 1 janvier au 30 juin	2023	2022 ⁽¹⁾
Pilotes	8 436	8 112
Personnel navigant commercial	21 542	20 262
Personnel au sol	44 602	43 610
Personnel intérimaire	2 193	1 735
Total	76 773	73 719

⁽¹⁾ Hors effet de l'activité partielle.

NOTE 9 AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Production capitalisée	534	500
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(21)	1
Couverture sur flux d'exploitation (change)	45	37
Autres	9	(8)
Total	567	530

⁽¹⁾ Voir Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

NOTE 10 AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	81	91
Immobilisations aéronautiques	539	551
Autres immobilisations corporelles	88	89
Droits d'utilisation	590	580
Sous total	1 298	1 311
Dépréciations et provisions		
Stocks	-	(12)
Créances	(9)	(55)
Provisions	(101)	(128)
Sous total	(110)	(195)
Total	1 188	1 116

Sans remettre en cause l'objectif d'atteindre 64% d'avions nouvelle génération dans la flotte d'ici 2028, le Groupe a décidé d'étendre la durée d'amortissement de sa flotte de Boeing B777-300 de 20 à 25 ans, générant une réduction de la charge d'amortissement de 41 millions

d'euros sur la période close au 30 juin 2023.

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la Note 21.

NOTE 11 CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022
Cession-bail	6	38
Autres cessions aéronautiques	22	1
Cessions de matériel aéronautiques	28	39
Charges de restructuration	(2)	5
Dépréciation de flottes	(2)	(17)
Autres cessions d'actifs	21	1
Autres	(2)	(4)
Autres produits et charges non courants	15	(15)

Période close au 30 juin 2023

Cessions de matériel aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'est traduit par un produit de 6 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 150 millions d'euros au 30 juin 2023.

Autres cessions aéronautiques

L'impact des autres cessions aéronautiques s'explique essentiellement par une opération de refinancement réalisée sur un B777 chez KLM ayant généré un produit de 20 millions d'euros au 30 juin 2023.

Autres cessions d'actifs

Cette ligne correspond au résultat de cession de slots à l'aéroport Heathrow à la compagnie aérienne Virgin Atlantic par KLM pour 11 millions d'euros et à la cession d'un centre de données chez KLM pour un montant de 10 millions d'euros.

Période close au 30 juin 2022

Cessions de matériel aéronautiques

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

Dépréciations de flottes

Cette ligne comprenait principalement la différence entre le plan d'amortissements initial et les amortissements accélérés liée à la sortie anticipée des CRJ de la flotte de Hop! pour (8) millions d'euros. Les pentes d'amortissements avaient été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions prévus pour 2022 converge vers la valeur estimée de réalisation. Au 30 juin 2022, 9 CRJ étaient encore dans la flotte du Groupe (4 CRJ encore en flotte au 30 juin 2023).

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

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022
Produits des valeurs mobilières de placement	60	(11)
Autres produits financiers	48	11
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	108	-
Intérêts sur passifs financiers	(275)	(150)
Intérêts sur dettes de loyers	(132)	(128)
Intérêts intercalaires capitalisés	20	14
Autres éléments non monétaires	86	(8)
Autres charges financières	5	(5)
Coût de l'endettement financier brut	(296)	(277)
Coût de l'endettement financier net	(188)	(277)
Résultat de change	112	(236)
Instruments financiers	5	20
Dotation nette aux provisions	(3)	(4)
Désactualisation des provisions	(96)	(66)
Autres	(4)	-
Autres produits et charges financiers	14	(286)
Total	(174)	(563)

Coût de l'endettement financier net

Les produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie sont principalement constitués des produits d'intérêts des valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers ainsi que du résultat net sur cessions de valeurs mobilières de placement.

Au 30 juin 2023, le prêt garanti par l'État français a été remboursé en totalité (voir Note 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période"), générant un impact net positif de 10 millions d'euros en résultat financier. Il se compose d'une charge de (96) millions d'euros au titre de la garantie due contractuellement, comptabilisée dans la ligne des "Intérêts sur passifs financiers" et d'un produit 106 millions d'euros, lié à l'application de la méthodologie du coût amorti au taux d'intérêt effectif, comptabilisé dans la ligne "Autres éléments non monétaires".

Résultat de change

Au 30 juin 2023, le résultat de change inclut principalement un gain de change latent de 73 millions d'euros composée principalement :

- d'un gain de 61 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;

- d'un gain de 27 millions d'euros sur la dette nette dont une perte de (26) millions d'euros au titre du dollar US et un gain de 67 millions d'euros au titre du yen japonais.

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

Désactualisation des provisions

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués non courants s'élève à 5,5% en 2023 contre 3,6% en 2022 (voir Note 21.1.1 "Passifs et provisions de restitution pour avions loués").

NOTE 13 IMPÔTS

13.1 Charge d'impôt

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

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022
(Charge) / produit d'impôt courant et autres taxes	(2)	(4)
Variation des différences temporaires	5	(12)
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	(24)	294
(Charge) / produit d'impôt différé	(19)	282
Total	(21)	278

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

Groupe fiscal français

En France, le taux d'impôt sur les sociétés, y compris contribution additionnelle, est à 25,83% en 2023. 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 actifs reconnus pour pertes fiscales du groupe fiscal français est restée stable à 346 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2022.

Groupe fiscal néerlandais

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt sur les sociétés est de 25,80% en 2023. 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.

La position d'impôts différés actifs reconnus pour pertes fiscales du groupe fiscal néerlandais a été portée à 380 millions d'euros au 30 juin 2023 (contre 403 millions au 31 décembre 2022) suite à l'utilisation de déficits fiscaux.

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

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022
Éléments recyclables du résultat global	21	(48)
Éléments non recyclables du résultat global	(11)	(21)
Instruments de capitaux propres	(1)	1
Retraites	(10)	(22)
Total	10	(69)

13.3 Taux effectif d'impôt

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

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022
Résultat avant impôt	295	(503)
Taux d'impôt applicable en France	25,83 %	25,83 %
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	(76)	130
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(1)	(2)
Éléments non déductibles ou non imposables	(2)	(13)
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	52	168
Impact de la CVAE	-	(2)
Autres	6	(3)
Impôt	(21)	278
Taux d'impôt réel	7,1 %	55,3 %

Le taux d'impôt en vigueur en France à échéance 2023 s'élève à 25,83 %. Le taux d'impôt en vigueur aux Pays-Bas à échéance 2023 est de 25,80 %.

L'impôt différé a été calculé sur ces bases pour les groupes fiscaux français et néerlandais.

NOTE 14 RÉSULTAT NET - PART DU GROUPE PAR ACTION

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

Le nombre moyen d'actions en circulation est calculé hors actions d'autocontrôle.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net revenant aux propriétaires de la société mère ajusté des effets des instruments dilutifs par le nombre

moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice ajusté de toutes actions ordinaires potentiellement dilutives.

Conformément à la norme IAS 33, le calcul du résultat net par action et du résultat net dilué par action prend également en compte en déduction du résultat net de l'année les rémunérations dues au titre de la période aux porteurs de titres subordonnés à durée indéterminée.

Résultats retenus pour le calcul du résultat de base par action

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022
Résultat net - propriétaires de la société mère	260	(228)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	(34)	(105)
Dividende payé ⁽¹⁾	(90)	-
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	136	(333)

(1) Au cours du premier semestre 2023 et dans le contexte de la sortie du Groupe du cadre temporaire lié à la Covid-19 de l'Union Européenne, le Groupe a payé une compensation à l'État français pour un montant total de 90 millions d'euros, requise au titre des actions souscrites en avril 2021. Ce paiement a été assimilé à un paiement de dividende et a donc été comptabilisé au sein des capitaux propres du Groupe conformément aux principes IFRS. Il a été déduit du résultat net de l'année pour le calcul du résultat par action.

Résultats retenus pour le calcul du résultat dilué par action

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	136	(333)
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles et amortissements de la composante capitaux propres	15	–
Résultat net - propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	151	(333)

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

Période du 1er janvier au 30 juin	2023	2022
Nombre moyen pondéré :		
— d'actions ordinaires émises	2 570 536 136	802 404 926
— d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 152 732)	(1 116 420)
— d'autres actions propres achetées	(91 585)	(91 585)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	2 569 291 819	801 196 921
Nombre d'actions potentiellement dilutives	249 709 585	–
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	2 819 001 404	801 196 921

Au 30 juin 2023, la conversion potentielle des obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes représentant 199 960 702 actions et la conversion potentielle des OCEANE représentant 49 748 883 actions ainsi que les impacts de ces deux instruments sur le résultat ont été pris en compte pour déterminer le résultat dilué par action.

Au 30 juin 2022, la conversion potentielle des OCEANE qui représentait 49 748 883 actions également ainsi que

ces effets sur le résultat n'avaient, en revanche, pas été pris en compte. En effet, les actions ordinaires potentielles en découlant n'auraient pas eu pour effet de réduire le bénéfice par action ou d'augmenter la perte par action.

Au 30 juin 2023, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à 0,05 euro et le résultat net dilué par action ressort à 0,05 euro.

NOTE 15 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles				
	Avions en pleine propriété	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total
Valeur brute									
31 décembre 2022	16 804	1 496	2 528	20 828	2 781	1 078	132	1 033	5 024
30 juin 2023	17 194	1 611	2 647	21 452	2 801	1 077	140	1 054	5 072
Amortissements									
31 décembre 2022	(9 216)	–	(998)	(10 214)	(1 970)	(858)	–	(821)	(3 649)
30 juin 2023	(9 462)	–	(1 033)	(10 495)	(1 982)	(866)	–	(835)	(3 683)
Valeur nette									
31 décembre 2022	7 588	1 496	1 530	10 614	811	220	132	212	1 375
30 juin 2023	7 732	1 611	1 614	10 957	819	211	140	219	1 389

NOTE 16 INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

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

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2023	2022 retraité ⁽¹⁾
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	1 215	1 326
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	88	51
Acquisition d'immobilisations incorporelles	76	72
Variation des passifs sur immobilisations	17	8
Total	1 396	1 457

⁽¹⁾ Voir Note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

NOTE 17 DROITS D'UTILISATION ET DETTES DE LOYERS

Le tableau ci-dessous présente les droits d'utilisation par catégorie (en valeur nette comptable):

(en millions d'euros)	Avion	Maintenance	Terrains & constructions	Autres	Total
Valeur nette					
31 décembre 2022	2 751	2 031	599	47	5 428
30 juin 2023	2 757	2 096	572	55	5 480

Le tableau ci-dessous présente les dettes de loyers par catégorie :

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2023			Au 31 décembre 2022		
	Non Courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers - Avions	2 492	661	3 153	2 566	661	3 227
Dettes de loyers - Immobilier	616	93	709	628	101	729
Dettes de loyers - Autres	43	9	52	35	18	53
Dettes de loyers - Rechanges aéronautiques	76	38	114	89	35	124
Intérêts courus non échus	-	18	18	-	19	19
Total - Dettes de loyers	3 227	819	4 046	3 318	834	4 152

NOTE 18 TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

(en millions d'euros)	Au 30 juin	Au 31 décembre
	2023	2022
SICAV (actifs - instruments de dettes)	2 474	3 118
Dépôts (actifs - instruments de dettes) et comptes à termes	1 961	2 120
Caisses et banques	1 734	1 388
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 169	6 626
Dont montants nantis ou bloqués	-	-
Concours bancaires	(6)	(3)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	6 163	6 623

NOTE 19 CAPITAUX PROPRES

19.1 Capital

Au 30 juin 2023, le capital social est composé de 2 570 536 136 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote. Cependant, depuis le 3 avril 2016, tout porteur

détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

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

	En % du capital		En % des droits de vote	
	Au 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022	Au 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
État français	28,6	28,6	29,0	28,5
État néerlandais	9,3	9,3	10,5	10,7
CMA CGM	9,0	9,0	8,1	8,3
China Eastern Airlines	4,7	4,7	6,4	5,6
Delta Air Lines	2,9	2,9	3,9	4,0
Salariés et anciens salariés	1,2	1,2	1,5	1,6
Actions détenues par le Groupe	0,1	0,1	0,1	0,1
Public	44,2	44,2	40,5	41,2
Total	100	100	100	100

La ligne « Salariés et anciens salariés » regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés dans des fonds communs de placement d'entreprise (FCPE).

Le Groupe Air France-KLM a annoncé le 12 juillet 2023 la mise en œuvre d'un regroupement des actions qui

composent son capital et une réduction de capital par voie de diminution de la valeur nominale des actions (se référer à la Note 3.2 "Événements postérieurs à la clôture").

19.2 Titres subordonnés à durée indéterminée

(en millions d'euros)		31 décembre 2022	Remboursement - Nominal	Émission - Nominal	Variation monétaire - Coupons	Variation non monétaire	30 juin 2023
Titres Super Subordonnés 2021 ⁽¹⁾	Nominal	595	(595)	-	-	-	-
	Coupons	31	-	-	(42)	11	-
Titres Super Subordonnés 2023 ⁽²⁾	Nominal	-	-	728	-	-	728
	Coupons	-	-	-	-	13	13
Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes	Nominal	305	-	-	-	-	305
	Coupons	2	-	-	(10)	10	2
Total Titres subordonnés à durée indéterminée - Part attribuable aux propriétaires de la société mère		933	(595)	728	(52)	34	1 048
Titres subordonnés	Nominal	497	-	-	-	-	497
	Coupons	13	-	-	-	14	27
Total Titres subordonnés - Participations ne donnant pas le contrôle		510	-	-	-	14	524
Total des flux de trésorerie			(595)	728	(52)		

(1) Le 17 mars et le 19 avril 2023, Air France-KLM a remboursé le solde des titres subordonnés détenus par l'État français (se référer à la Note 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période").

(2) En parallèle, le Groupe a refinancé 728 millions d'euros par l'émission de nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'État français non soumis à des contraintes (se référer à la Note 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période").

NOTE 20 PROVISIONS ET ACTIFS DE RETRAITES

Au 30 juin 2023, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés du Groupe pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	30 juin 2023	31 décembre 2022
Zone Euro - durée 10 à 15 ans	3,81 %	3,80 %
UK - durée 20 ans et plus	5,25 %	4,80 %

Les taux d'inflation utilisés sont les suivants :

	30 juin 2023	31 décembre 2022
Zone Euro - durée 10 à 15 ans	2,55 %	2,55 %
UK - durée 20 ans et plus	3,30 %	3,35 %

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

Au 30 juin 2023, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de :

	30 juin 2023	30 juin 2022
Impact du changement de taux d'actualisation	29	671
Impact du changement du taux d'inflation	2	(63)
Ecart entre le rendement attendu et réel des actifs	20	(193)
Total	51	415

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 30.2 aux

états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2022.

NOTE 21 PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS

(en millions d'euros)	Passifs de restitution sur avions loués	Maintenance sur avions loués	Restructuration	Litiges	Provision pour restitution de quotas de CO ₂	Autres	Total
Montant au 1er janvier 2022	3 809	152	416	424	36	103	4 940
<i>Dont : non courant</i>	3 433	128	–	405	–	89	4 055
<i>courant</i>	376	24	416	19	36	14	885
Montant au 31 décembre 2022	3 836	161	192	426	142	132	4 889
<i>Dont : non courant</i>	3 496	147	–	397	–	109	4 149
<i>courant</i>	340	14	192	29	142	23	740
Montant au 30 juin 2023	3 810	169	128	414	91	120	4 732
<i>Dont : non courant</i>	3 609	149	–	31	–	96	3 885
<i>courant</i>	201	20	128	383	91	24	847

Les mouvements de provision pour litiges ainsi que des autres provisions pour risques et charges impactant le compte de résultat sont enregistrés, selon leur nature,

dans les différentes rubriques correspondantes du compte de résultat.

21.1 Provisions

21.1.1 Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Les mouvements de passifs et provisions de restitution (réévaluation des coûts futurs et changement du taux d'actualisation) sont enregistrés dans les composants correspondant aux potentiels et travaux de remise en état des avions loués, présentés avec les droits d'utilisation. Les effets de désactualisation et de conversion des passifs et provisions de restitution en devises sont comptabilisés en « autres produits et charges financiers » (voir Note 12 "Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers").

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions de restitution d'avions loués, déterminé sur la base d'un taux sans risque court terme augmenté d'un *spread* sur dette risquée (utilisé pour les entreprises ayant un levier financier important), est de 5,5% au 30 juin 2023 contre 3,6% au 31 décembre 2022 (voir Note 12 "Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers").

21.1.2 Provisions pour restructuration

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

matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants”).

21.1.3 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.

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

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

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

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de Groupe Air France-KLM est de 339

millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit de 15,4 millions d'euros par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017. Les audiences devant le Tribunal ont eu lieu en juin et juillet 2019.

La décision du Tribunal en mars 2022 a confirmé les amendes infligées aux sociétés du groupe Air France-KLM. Les sociétés du Groupe ont fait appel en juin 2022 devant la Cour de justice de l'Union Européenne, la décision étant attendue dans 16 à 24 mois. Le Groupe a maintenu une provision pour le montant total des amendes.

En Suisse, le Tribunal Administratif Fédéral a annulé en décembre 2022 la décision de l'autorité de la concurrence leur ayant imposé une amende de 4 millions d'euros pour incompétence. Par conséquent, la provision a été intégralement reprise au 31 décembre 2022.

Le montant total des provisions constituées au 30 juin 2023, s'élève à 355 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives. Il a été reclassé en position court terme au 30 juin 2023.

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

En 2015, une plainte a été déposée contre KLM par 152 (anciens) pilotes de la compagnie aérienne Martinair, ci-après désigné « Vrachtliegers ». En 2016 et 2018, le tribunal de première instance et la cour d'appel ont

statué en faveur de KLM et rejeté toutes les demandes des plaignants. Cependant, en novembre 2019, la Cour Suprême a jugé que le jugement de la cour d'appel n'était pas suffisamment motivé et a renvoyé l'affaire devant

une autre cour d'appel. Le 8 juin 2021, cette Cour d'appel a rendu son arrêt en faveur des plaignants, les anciens pilotes de Martinair, jugeant que le transfert du département cargo est qualifié de transfert d'entreprise.

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

Le 8 août 2021, les Vrachtliegers ont déposé des plaintes auprès de la Cour Suprême, réclamant que les droits relatifs à l'ancienneté accumulés chez Martinair soient transférés à KLM. Le 20 janvier 2023, la Cour Suprême a rejeté la demande des plaignants de transférer

également les droits relatifs à l'ancienneté accumulés chez Martinair. La Cour Suprême a toutefois également jugé que la décision de la Cour d'appel, dans laquelle la Cour rejette la même demande dans une situation de licenciement, n'était pas suffisamment motivée. Les plaignants n'ont pas encore entamé de nouvelle procédure devant une autre Cour d'appel pour ce dernier motif.

Les pilotes ont également déposé une seconde plainte au sujet de la mise en place par KLM de ce transfert d'entreprise. La date de l'audience est fixée au 15 novembre 2023.

En 2021, KLM avait enregistré une provision de 22 millions d'euros, inchangée sur 2022 et 2023.

21.1.6 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 construits sur le sol d'autrui.

21.2 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.

21.2.1 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.

21.2.2 Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

Air France a été mise en examen le 28 mars 2011, au lendemain de la mise en examen d'Airbus, pour homicides involontaires lors de l'accident de l'AF447 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 de Paris.

Le Ministère public et la plupart des parties civiles ont fait appel de cette décision, la chambre d'instruction de la Cour d'appel se prononçant le 12 mai 2021 en faveur d'un renvoi d'Airbus et Air France devant la chambre correctionnelle du Tribunal Judiciaire de Paris.

Le procès pénal a eu lieu du 10 octobre au 8 décembre 2022 devant le Tribunal Correctionnel de Paris. Après un réquisitoire de relaxe du Ministère public, le Tribunal a rendu un jugement de relaxe le 17 avril 2023 fondée sur l'absence de lien de causalité entre les fautes retenues et l'accident. Le 27 avril 2023 le Parquet général a interjeté appel de cette décision, Airbus et Air France ont à leur tour fait appel de la décision pour contester les fautes respectives qui leur étaient reprochées.

Les audiences d'appel devraient intervenir dans un délai de 12 à 18 mois.

NOTE 22 PASSIFS FINANCIERS

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2023			Au 31 décembre 2022		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	127	-	127	142	-	142
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	383	-	383	381	-	381
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	492	-	492	487	-	487
Obligations liées au développement durable	1 000	-	1 000	-	-	-
Autres emprunts obligataires	1 683	-	1 683	1 686	-	1 686
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 277	459	3 736	3 163	496	3 659
Prêt garanti par l'État français	-	-	-	2 606	-	2 606
Autres emprunts	1 262	180	1 442	1 191	293	1 484
Intérêts courus non échus	1	36	37	1	107	108
Total - Passifs financiers	8 225	675	8 900	9 657	896	10 553

Variation du passif financier

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2022	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	Au 30 juin 2023
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	523	-	-	(13)	-	510
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	487	-	-	-	5	492
Obligations liées au développement durable ⁽¹⁾	-	1 000	-	-	-	1 000
Autres emprunts obligataires	1 686	-	-	(3)	-	1 683
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 659	400	(267)	(47)	(9)	3 736
Prêt garanti par l'État français ⁽²⁾	2 606	-	(2 500)	-	(106)	-
Autres emprunts	1 484	158	(202)	(2)	4	1 442
Intérêts courus non échus	108	-	-	(1)	(70)	37
Total	10 553	1 558	(2 969)	(66)	(176)	8 900

(1) En janvier 2023, le Groupe Air France-KLM a émis des obligations liées au développement durable pour un montant total de 1 milliard d'euros (se référer à la Note 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période").

(2) En mars 2023, le Groupe Air France-KLM a entièrement remboursé par anticipation les 2,5 milliards d'euros d'encours restants sur le montant initial de 4 milliards d'euros du prêt garanti par l'État français (se référer à la Note 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période"). Le produit de 106 millions d'euros constaté en résultat financier lié à la comptabilisation initiale de ce passif en utilisant la méthode du coût amorti au taux d'intérêt effectif est présenté dans la colonne "Autres" de la variation du passif financier (se référer à la Note 12 "Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers").

Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
Echéances en		
Fin d'année N	380	-
N+1	1 515	896
N+2	1 517	2 697
N+3	1 721	2 851
N+4	538	1 191
Au delà de 4 ans	3 229	2 918
Total	8 900	10 553

Au 30 juin 2023, les emprunts subordonnés à durée indéterminée de KLM sont inclus dans la ligne « au-delà de 4 ans ».

Les emprunts obligataires émis en 2016, 2020, 2021 et 2023 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle.

Lignes de crédit

Le 18 avril 2023, Air France-KLM, Air France et KLM ont signé deux lignes de crédit renouvelables liées au développement durable avec un pool d'institutions financières internationales, pour un montant total de 2,2 milliards d'euros (se référer à la Note 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période"). La ligne souscrite par KLM remplace à la fois le prêt direct

accordé par l'État néerlandais et la facilité de crédit garantie par l'État néerlandais, qui ont tous deux été annulés par KLM.

Avec deux autres lignes de crédit disponibles chez KLM, le montant total disponible au 30 juin 2023 s'élève donc à 2,3 milliards d'euros.

NOTE 23 DETTE NETTE

(en millions d'euros)	Notes	Au 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
Passifs financiers courants et non courants	22	8 900	10 553
Dettes de loyers courantes et non courantes	17	4 046	4 152
Intérêts courus non échus	17 & 22	(55)	(127)
Dépôts relatifs aux passifs financiers		(102)	(101)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers		(100)	(99)
Impact des dérivés devise/dettes		(15)	(35)
Passifs financiers (I)		12 674	14 343
Trésorerie et équivalent trésorerie	18	6 169	6 626
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois		624	572
Obligations		987	811
Concours bancaires courant	18	(6)	(3)
Liquidités nettes (II)		7 774	8 006
Dettes nettes (I-II)		4 900	6 337

Au 30 juin 2023, les liquidités nettes comprennent 427 millions d'euros (contre 425 millions d'euros au 31 décembre 2022) nantis ou bloqués.

(en millions d'euros)	Notes	Au 30 juin 2023
Dettes nettes à l'ouverture		6 337
Flux de trésorerie libre d'exploitation		(1 661)
Compensation payée à l'État Français		+90
Remboursement des titres subordonnés à l'État Français	19.2	+595
Émission nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'État Français	19.2	(728)
Coupons sur titres subordonnés et obligations subordonnées à durée indéterminée convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables contre des actions existantes	19.2	+52
Nouveaux/modifications contrats de location		+393
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global		(79)
Effet des dérivés sur la dette nette		+20
Effet du taux d'intérêt effectif sur prêts d'États	22	(106)
Variation de la conversion en résultat		(41)
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		+5
Autres variations non monétaires de la dette nette		+23
Dettes nettes à la clôture		4 900

NOTE 24 AUTRES PASSIFS

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2023		Au 31 décembre 2022	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	1 314	747	1 231	854
Dettes sociales	1 749	789	1 175	1 335
Passifs sur immobilisations	32	3	55	-
Produits constatés d'avance	932	33	877	34
Avances et acomptes reçues	430	-	412	-
Dettes diverses	298	124	307	120
Total	4 755	1 696	4 057	2 343

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

NOTE 25 COMMANDE DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

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

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2023	Au 31 décembre 2022
2nd semestre année N (6 mois)	1 250	-
Année N+1	1 682	1 782
Année N+2	2 259	2 004
Année N+3	1 455	1 985
Année N+4	1 696	1 474
Au-delà de l'année N+4	751	2 438
Total	9 093	9 683

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

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 30 juin 2023 diminue de 12 unités par rapport au 31 décembre 2022 et s'élève à 166 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 12 appareils.

Flotte long-courrier (passage)

Le Groupe a réceptionné 3 Boeing B787 au cours de la période.

Flotte moyen-courrier

Le Groupe a réceptionné 9 Airbus A220 au cours de la période.

Flotte régionale

Le Groupe n'a réceptionné aucun appareil.

Type avion	Année de livraison	2ème 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 2023	7	6	5	-	-	-	18
	Au 31 décembre 2022	-	7	6	5	-	-	18
B787	Au 30 juin 2023	-	4	1	-	-	-	5
	Au 31 décembre 2022	-	3	4	1	-	-	8
Flotte long courrier - Cargo								
A350F	Au 30 juin 2023	-	-	-	2	4	2	8
	Au 31 décembre 2022	-	-	-	-	2	6	8
Flotte moyen courrier								
A220	Au 30 juin 2023	7	14	14	-	-	-	35
	Au 31 décembre 2022	-	16	16	12	-	-	44
A320 Neo	Au 30 juin 2023	-	-	7	15	24	13	59
	Au 31 décembre 2022	-	-	-	7	15	37	59
A321 Neo	Au 30 juin 2023	-	9	7	13	9	3	41
	Au 31 décembre 2022	-	-	9	7	13	12	41
Total	Au 30 juin 2023	14	33	34	30	37	18	166
	Au 31 décembre 2022	-	26	35	32	30	55	178

NOTE 26 PARTIES LIÉES

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 des opérations avec les États

français et néerlandais décrites en note 3.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période".

3

INFORMATION ET CONTRÔLE

Attestation du Responsable	70
Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2023	71

3,1 Attestation du Responsable

Le 28 juillet 2023,

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le semestre écoulé 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 ci-joint présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes, des principales transactions entre parties liées

et qu'il décrit les principaux risques et les principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Benjamin Smith

Directeur général Air France - KLM

3,2 Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2023

Air France-KLM S.A.

7, rue du Cirque, 75008 Paris

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2023

Période du 1^{er} janvier 2023 au 30 juin 2023

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 états financiers consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1^{er} janvier 2023 au 30 juin 2023, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces états financiers consolidés semestriels résumés 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 états financiers consolidés semestriels résumés 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 le point exposé à la note 2 de l'annexe des comptes consolidés semestriels résumés intitulée « Retraitement des comptes 2022 », qui expose un changement de méthode comptable relatif à la comptabilisation des droits d'émission de gaz à effet de serre.

II - Vérification spécifique

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

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les états financiers consolidés semestriels résumés.

Les Commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 28 juillet 2023

KPMG S.A

Neuilly-sur-Seine, le 28 juillet 2023

PricewaterhouseCoopers Audit

Valérie Besson
Associée

Eric Dupré
Associé

Philippe Vincent
Associé

Amélie Jeudi de Grissac
Associée

airfranceklm.com

AIRFRANCE**KLM**
GROUP