



Rapport financier semestriel

Janvier-juin 2015

Société anonyme au capital de 300 219 278 euros
Siège social : 2, rue Robert Esnault-Pelterie - 75007 Paris
Adresse postale : Air France-KLM - AFKL.FI - 95737 Roissy Charles De Gaulle Cedex
RCS Paris 552 043 002

SOMMAIRE

Gouvernement d'entreprise	3
Le Conseil d'administration	3
Le Comité exécutif groupe	5
Bourse et actionariat	5
Marché et environnement	8
Faits marquants	9
Stratégie	10
Activités	14
Activité passage réseaux	14
Activité cargo	15
Activité maintenance	16
Transavia	17
Autres activités	17
Flotte Air France-KLM	18
Flotte du groupe Air France	18
Flotte du groupe KLM	19
Perspectives et événements post clôture	21
Facteurs de risques	22
Parties liées	23
Commentaires sur les comptes	24
Indicateurs financiers	28
Etats financiers semestriels résumés (non audités)	33
Compte de résultat consolidé	33
Etat du résultat global consolidé	34
Bilan consolidé	35
Variation des capitaux propres consolidés	37
Tableau des flux de trésorerie consolidé	38
Notes aux états financiers consolidés	39
Note 1 Description de l'activité	39
Note 2 Retraitement des comptes 2014	39
Note 3 Evénements significatifs	40
Note 4 Principes et méthodes comptables	41
Note 5 Evolution du périmètre de consolidation	42
Note 6 Informations sectorielles	43
Note 7 Charges externes	46
Note 8 Frais de personnel et effectifs	47
Note 9 Amortissements, dépréciations et provisions	47
Note 10 Autres produits et charges	48
Note 11 Autres produits et charges non courants	48

Note 12 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	49
Note 13 Impôts	50
Note 14 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	51
Note 15 Résultat net des activités non poursuivies	51
Note 16 Résultat net – part du groupe par action	51
Note 17 Immobilisations corporelles	52
Note 18 Actifs de retraite et provisions retraite	52
Note 19 Actifs et passifs détenues en vue de la vente	52
Note 20 Capitaux propres – propriétés de la société mère	53
Note 21 Provisions	53
Note 22 Dettes financières	55
Note 23 Engagements de locations	56
Note 24 Commandes de matériels aéronautiques	56
Note 25 Parties liées	57
Information et contrôle	58
Attestation du responsable du rapport financier	58
Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2015	58

Gouvernement d'entreprise

Le Conseil d'administration

Au cours du premier semestre 2015, la composition du Conseil d'administration a connu les évolutions suivantes :

- le mandat d'administrateur de Monsieur Alexandre de Juniac a été renouvelé et il a été renommé dans ses fonctions de Président-directeur général,
- le mandat d'administrateur de Monsieur Jaap de Hoop Scheffer a été renouvelé,
- Monsieur Jean-Dominique Comolli a été confirmé dans ses fonctions d'administrateur et Monsieur Patrick Vieu a été nommé administrateur sur proposition de l'Etat (il remplace Mme Régine Bréhier dont le mandat a pris fin),
- Madame Solenne Lepage a été désignée en qualité de représentant de l'Etat.

Au 30 juin 2015, le Conseil d'administration comprend ainsi 14 membres :

- 13 administrateurs nommés par l'Assemblée, dont deux proposés par l'Etat et deux représentants des actionnaires salariés ;
- un représentant de l'État nommé par arrêté ministériel.

Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2015

Administrateur <i>(Âge au 30 juin 2015)</i>	Fonctions au sein du Conseil d'administration	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Date d'échéance du mandat	Principale fonction actuelle
Alexandre de Juniac <i>(52 ans)</i>	Président-directeur général d'Air France-KLM	11/01/2012	AG 2019	Président-directeur général d'Air France-KLM
Peter Hartman <i>(66 ans)</i>	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM	08/07/2010	AG 2017	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
Maryse Aulagnon <i>(66 ans)</i>	Administrateur indépendant Présidente du Comité d'audit	08/07/2010	AG 2017	Président-directeur général d'Affine
Isabelle Bouillot <i>(66 ans)</i>	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	16/05/2013	AG 2017	Présidente de China Equity Links
Jean-Dominique Comolli <i>(67 ans)</i>	Administrateur (proposé par l'Etat) Membre des Comités de nomination et de rémunération	14/12/2010	AG 2019	Administrateur civil honoraire
Jean-François Dehecq <i>(75 ans)</i>	Administrateur indépendant Président du Comité de nomination et membre du Comité d'audit	15/09/2004	AG 2016	Vice-Président du Conseil National de l'Industrie
Jaap de Hoop Scheffer <i>(67 ans)</i>	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	07/07/2011	AG 2019	Professeur de l'Université de Leyde (Pays-Bas)
Louis Jobard <i>(55 ans)</i>	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre du Comité d'audit	20/05/2014	AG 2018	Commandant de bord Boeing 747-400
Cornelis van Lede <i>(72 ans)</i>	Administrateur indépendant Membre des Comités d'audit et de nomination	15/09/2004	AG 2016	Administrateur de sociétés
Solenne Lepage <i>(43 ans)</i>	Administrateur représentant l'Etat Membre du Comité d'audit	21/03/2013	Mai 2019	Directrice des participations « Transports » à l'Agence des Participations de l'Etat

Christian Magne (62 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre des Comités d'audit et de rémunération	15/09/2004	AG 2018	Cadre Air France
Isabelle Parize (58 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	27/03/2014	AG 2018	Présidente du Directoire de Nocibé
Patrick Vieu (50 ans)	Administrateur (proposé par l'état)	21/05/2015	AG 2019	Conseiller du Vice-Président du Conseil de l'environnement et du Développement Durable
Leo van Wijk (68 ans)	Administrateur Président du Comité de rémunération	15/09/2004	AG 2016	Président du Conseil de gouvernance de SkyTeam

Le Comité exécutif du groupe

Composition du Comité exécutif du groupe au 30 juin 2015

Membres	Âge au 30 juin 2015	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	Secteur Expérience
Alexandre de Juniac Président-directeur général d'Air France-KLM	52 ans	Service Public Industrie Transport aérien	9 ans 14 ans 3 ans
Frédéric Gagey Président-directeur général d'Air France	59 ans	Transport aérien	21 ans
Pieter Elbers Président du directoire de KLM	45 ans	Transport aérien	23 ans
Alain Bassil Directeur général délégué Opérations d'Air France	60 ans	Transport aérien	35 ans
René de Groot Directeur général adjoint en charge des opérations de KLM	46 ans	Transport aérien	25 ans
Patrick Alexandre Directeur général adjoint Commercial ventes & alliances, Air France-KLM	60 ans	Transport aérien	33 ans
Pieter Bootsma Directeur général adjoint délégué Stratégie commerciale, Air France-KLM	45 ans	Transport aérien	19 ans
Adeline Challon-Kemoun Directrice générale adjointe Marketing, Digital & Communication, Air France-KLM	48 ans	Vente Média/communication Transport aérien	10 ans 14 ans 4 ans
Bram Gräber Directeur général adjoint Transavia, Air France-KLM Directeur général adjoint Cargo, Air France-KLM	50 ans	Consultant Transport aérien	5 ans 19 ans
Wim Kooijman Directeur général adjoint Ressources Humaines, Air France-KLM	65 ans	Industrie Transport aérien	25 ans 17 ans
Jean-Christophe Lalanne Directeur général adjoint Systèmes d'information, Air France-KLM	53 ans	Industrie, SSII Transport aérien	20 ans 10 ans
Jacques Le Pape Secrétaire général d'Air France-KLM	48 ans	Service Public Transport aérien	23 ans 2 ans
Pierre-François Riolacci Directeur général adjoint en charge des finances, Air France-KLM	49 ans	Industrie Transport aérien	23 ans 2 ans
Franck Terner Directeur général adjoint Engineering & Maintenance, Air France-KLM	55 ans	Transport aérien	26 ans

Le secrétaire du comité exécutif est assuré par le directeur de cabinet du Président-directeur général d'Air France KLM :

	Âge au 30 juin 2015	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	Secteur Expérience
Nathalie Stubler Secrétaire du comité exécutif d'Air France-KLM, Directrice de cabinet du Président-directeur général	46 ans	Transport aérien	22 ans

Bourse et actionnariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Le groupe fait partie de l'indice CACmid60. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionnariat salarié. Pour la dixième année consécutive, Air France-KLM est intégré dans les indices Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI World et DJSI Europe) et est classé leader du secteur « Compagnies aériennes » par RobecoSAM. De plus, pour la sixième année, le Groupe a été classé leader du secteur « Transports ».

Évolution boursière

Valeur cyclique opérant sur un marché volatile, l'action Air France-KLM a perdu 22% au cours du semestre (janvier-juin 2015) après une hausse de 5% en 2014. Au cours du premier semestre 2015, le CAC 40 a gagné 13%.

	Janvier-juin 2015	Janvier-juin 2014	Janvier-juin 2013
Cours le plus haut (En euros)	8,500	11,945	8,950
Cours le plus bas (En euros)	6,150	7,589	6,400
Nombre de titres en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
Capitalisation boursière à la fin de la période (En milliards d'euros)	1,9	2,8	2,1

Évolution du capital

Au 30 juin 2015, le capital d'Air France-KLM se compose de 300 219 278 actions d'une valeur nominale d'un euro.

Période close le	30 juin 2015	30 juin 2014	31 décembre 2013
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
Montant du capital (en euros)	300 219 278	300 219 278	300 219 278

Les actions sont entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire. Chaque action donne droit à un droit de vote. Il n'existe pas de droits particuliers attachés aux actions, ni de titres non représentatifs de capital. En application de la loi « Florange », il sera automatiquement conféré, à compter du 3 avril 2016, un droit de vote double à toutes les actions entièrement libérées pour lesquelles il sera justifié d'une inscription nominative depuis deux ans au nom d'un même actionnaire.

Titres donnant accès au capital

Les obligations convertibles (OCEANE) 4,97% 2015 ont été entièrement remboursées le 1er avril 2015.

Obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) 2,75% 2020

En avril 2005, Air France a émis 21 951 219 OCEANE à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment jusqu'au 23 mars 2020, ont une valeur unitaire de 20,50 euros, un ratio d'attribution de 1,03 action pour une obligation et une date de maturité fixée au 1er avril 2020. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1er avril de chaque année. Au total, 600 obligations ont été converties dont 510 ont donné lieu à la création de 526 actions. Le 6 décembre 2011, Air France a conclu avec Natixis un contrat de swap d'une durée de quatre ans. Afin de constituer la couverture de ce contrat, Natixis a acquis 18,7 millions d'OCEANE, soit environ 85,2% du montant émis, permettant ainsi à la compagnie de reporter à avril 2016 au plus tôt le remboursement de 383,2 millions d'euros. A l'issue de cette procédure, 3,3 millions d'OCEANE n'avaient pas été apportées à l'offre et 1,5 million d'entre elles ont fait l'objet d'un remboursement au 1^{er} avril 2012 pour un montant de 31,6 millions d'euros. Aucune conversion n'ayant eu lieu au cours du premier semestre 2015, le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2015 s'élève à 20 449 146 obligations.

Obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) 2,03% 2023

En mars 2013, Air France-KLM a émis 53 398 058 OCEANE pour un montant de 550 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment, ont une valeur unitaire de 10,30 euros, un ratio d'attribution d'une action pour une obligation et une date de maturité fixée au 15 février 2023. Le coupon annuel est de 2,03% payable à terme échu le 15 février de chaque année. Au 30 juin 2015, 10 457 obligations ont été converties, dont 944 au cours du semestre. Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2015 s'élève à 53 387 601 obligations.

Actionnariat

Période close le	30 juin 2015	30 juin 2014	30 juin 2013
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
État	17,6%	15,9%	15,9%
Salariés (FCPE)	6,6%	6,9%	7,4%
Autocontrôle	1,4%	1,4%	1,4%
Flottant	74,4%	75,8%	75,3%

Au 30 juin 2015, Air France-KLM est détenu à hauteur de 73,7% par des intérêts européens -- Etats membres de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen – (73,3% au 31 décembre 2014).

Marché et environnement

Le marché et l'environnement n'ont pas enregistré de changements significatifs par rapport aux informations communiquées des pages 38 à 45 du document de référence 2014.

- Au premier semestre 2015, tout en étant en légère amélioration, la croissance économique est restée peu dynamique en Europe continentale, ce qui a continué de peser sur la demande de transport aérien.
- La demande de transport aérien a baissé sur plusieurs grands marchés : au Brésil, en raison de la dégradation de la situation économique dans le pays, au Japon, affecté par une dynamique de consommation faible et de nombreuses annulations de voyages vers l'Europe suite aux attentats terroristes, et sur les grandes lignes pétrolières.
- Le contexte concurrentiel est resté difficile, avec une croissance élevée des capacités de certains acteurs. IATA anticipe ainsi sur l'année 2015 une hausse de 6,5% des capacités des compagnies européennes (5,2% en 2014) (*Source : IATA, Airline industry economic performance, June 2015*).
- Après avoir atteint un point bas au premier trimestre 2015, le prix du carburant est légèrement remonté au cours du deuxième trimestre 2015. Le prix de marché était ainsi 40% inférieur au niveau du premier semestre 2014. Sur l'année 2015, IATA prévoit une baisse de plus de 15% de la facture carburant de l'industrie à 191 milliards de dollars (226 milliards de dollars en 2014) (*Source : IATA, Airline industry economic performance, June 2015*).
- Parallèlement, l'euro s'est affaibli par rapport à plusieurs monnaies importantes pour le groupe, incluant notamment le dollar américain, le Yuan chinois, le Franc suisse et la livre britannique. A court terme, l'affaiblissement de l'euro par rapport au dollar a un effet négatif sur le résultat d'exploitation.
- Pour Air France-KLM, l'ensemble de ces facteurs s'est traduit par une relative stabilité des recettes unitaires change inclus, mais par une baisse significative de la recette unitaire hors change.

Faits marquants

Pour Air France-KLM, les principaux événements de janvier à juin 2015 sont les suivants:

- Le 15 janvier 2015, le groupe a vendu un bloc de 9,9 millions d'actions Amadeus représentant environ 2,2% du capital de la société. Le produit net de cession s'est élevé à 327 millions d'euros. Le groupe conserve 9,9 millions d'actions Amadeus qui sont couvertes dans le cadre de l'opération annoncée le 25 novembre 2014.
- Lors de la réunion du 22 janvier 2015 du Comité central d'entreprise (CCE), la direction d'Air France a présenté plusieurs actions à mettre en œuvre à court terme : revue à la baisse de la croissance de la flotte et des capacités, nouvelles initiatives pour stimuler les recettes, renforcement des actions « achats », poursuite de la modération salariale et des efforts de productivité et d'adaptation des effectifs aux besoins. Ce plan d'action a amené la Direction d'Air France à présenter, lors du CCE du 13 février, deux projets de plans de départs volontaires : un plan portant sur 500 postes au sol et un plan portant sur 300 postes de personnels de cabine ; ces plans sont en cours de mise en œuvre.
- Fin janvier 2015, Transavia a présenté sa nouvelle image visuelle en ligne avec son positionnement affirmé : « it's a pleasure ». Ce positionnement combiné avec le lancement du nouveau site web en février 2015 soutient le plan de développement ambitieux de la *low cost* du groupe tel que défini dans le plan Perform 2020.
- Fin mars 2015, le Groupe a procédé à une émission obligataire subordonnée perpétuelle, augmentée à la mi-avril. Cette obligation, d'un montant de 600 millions d'euros, dispose d'une première option de remboursement en octobre 2020 au gré de l'émetteur. Le taux de rendement effectif de l'émission totale s'est établi à 6,08%. Ces titres étant comptabilisés en capitaux propres, le groupe a ramené son objectif de dette nette à fin 2015 d'environ 5 milliards d'euros à environ 4,4 milliards d'euros.
- Le 2 avril 2015, Air France a présenté HOP! Air France, son activité court-courrier regroupant l'ensemble des lignes au départ de Paris-Orly, dont La Navette, et des lignes au départ des régions françaises, qu'elles soient opérées avec des avions mono-couloir (type Airbus A320) ou avec des avions régionaux (Embraer, Bombardier, ATR). Cette organisation doit permettre de trouver de nouvelles synergies et contribuer à la baisse des coûts unitaires.
- Le 29 avril 2015, Air France-KLM a mis en place une nouvelle ligne de crédit pour un montant de 1,1 milliard d'euros auprès de 13 banques internationales. Ce contrat de crédit *revolving* renouvelle ainsi de manière anticipée la ligne de crédit d'Air France qui expirait en avril 2016. Début juillet, KLM a renouvelé sa propre ligne de crédit avec 10 banques internationales. Au total, le groupe dispose ainsi de lignes de crédit non tirées pour un montant de 1,845 milliards d'euros.
- Le 21 mai 2015, l'Assemblée Générale des actionnaires du Groupe a renouvelé à 94,2% le mandat d'Alexandre de Juniac, et le Conseil d'administration l'a nommé Président-directeur général. L'Assemblée a par ailleurs retenu le principe de l'attribution des droits de vote doubles aux actionnaires inscrits au nominatif après une période de deux ans.
- A l'occasion de la communication du trafic de mai 2015, le Groupe a indiqué observer un accroissement de la pression sur les recettes unitaires, avec une recette unitaire en baisse d'environ 6% hors change dans l'activité « passage réseaux » sur avril-mai 2015, et d'environ 14% hors change dans l'activité cargo sur la même période. Ce contexte a amené la compagnie Air France à accélérer la mise en œuvre de Perform 2020 en mettant notamment en place des mesures immédiates à hauteur de 80 millions d'euros. La compagnie a également annoncé la fermeture de plusieurs lignes déficitaires, un plan d'actions commerciales, une réduction des dépenses externes et une réorganisation de certaines activités. Enfin, Air France a annoncé son souhait d'accélérer les négociations dans le cadre du dialogue social : à l'issue des réunions de concertation inter-catégorielles par activité, les réunions de négociation se poursuivront tout l'été avec les PNC et les pilotes, pour aboutir à la fin du mois de septembre 2015.
- Au cours du semestre, KLM a conclu des accords de productivité avec ses syndicats de personnels aux sols et de personnels de cabine. Pour s'appliquer, ces accords dépendent de la signature d'un accord avec le syndicat de pilotes qui a été obtenue début juillet. Ce dernier est détaillé dans la section « événements post clôture ». Ces accords sont en ligne avec les objectifs de baisse des coûts unitaires fixés dans le cadre de Perform 2020.
- Illustration des efforts déployés par le Groupe pour améliorer ses produits, la compagnie Air France a été distinguée à deux reprises en juin 2015 par Skytrax en recevant le prix de la compagnie aérienne s'étant le plus améliorée au monde ainsi que, pour la seconde année consécutive, celui de la meilleure restauration au monde offerte dans un salon de Première classe.

Stratégie

En septembre 2014, le groupe a présenté son plan stratégique pour la période 2015-2020 nommé Perform 2020. Ce plan succède à Transform 2015, le plan de transformation à trois ans (2012-2014) lancé début 2012, et continue de s'appuyer sur les atouts fondamentaux du Groupe rappelés ci-après.

Des atouts fondamentaux

Une présence forte sur tous les grands marchés

Le groupe Air France-KLM dispose du réseau le plus étendu entre l'Europe et le reste du monde. En incluant les vols opérés par Delta dans le cadre de la *joint-venture* transatlantique, le groupe dessert à l'été 2014 120 destinations long-courrier dans le monde, dont 35 en Afrique, 25 en Amérique du Nord, 23 en Asie/Pacifique, 11 dans les Caraïbes, 3 dans l'Océan indien, 12 en Amérique latine, 11 au Moyen-Orient (*Pour les chiffres clés par réseau, voir également page 16 de ce rapport et section 2.3.6 du document de référence*).

Présent sur tous les grands marchés, le groupe dispose d'un réseau équilibré, aucun marché ne représentant plus d'un tiers du chiffre d'affaires « passage ». Par ailleurs, ces marchés ont des comportements différents, permettant au groupe d'atténuer les effets négatifs des évolutions ou crises affectant certains marchés.

Deux hubs coordonnés sur des aéroports non saturés

Le réseau du groupe est coordonné autour des deux hubs intercontinentaux de Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol qui figurent parmi les quatre plus importants en Europe. Ces hubs, organisés en plages de correspondances, combinent les flux de trafic de correspondance avec ceux de point à point. Ce système de « covoiturage » à grande échelle donne aux petits marchés accès au monde. De plus, il permet l'utilisation d'avions plus gros, ce qui limite les nuisances et les émissions de CO₂. Ainsi, la deuxième plage de correspondance du hub de CDG, organisée autour de l'arrivée d'une soixantaine de vols moyen-courriers et du départ d'une trentaine de vols long-courriers, permet d'offrir plus de 1 500 correspondances différentes en moins de deux heures avec seulement 90 avions.

L'efficacité des hubs dépend largement de la qualité des infrastructures aéroportuaires : nombre de pistes utilisables en parallèle, fluidité de la circulation et facilité de correspondance entre les terminaux. À ce titre, les deux plates-formes de Paris-CDG et d'Amsterdam-Schiphol bénéficient de capacités pistes non saturées. De plus, l'organisation des activités du groupe à Paris-CDG a été fortement améliorée depuis la livraison de plusieurs infrastructures nouvelles qui ont permis le regroupement des opérations sur les terminaux 2E, 2F et 2G et la fluidité des correspondances.

Un portefeuille de marques fortes en adéquation avec les attentes des clients

Avec les marques « Air France » et « KLM », le groupe dispose d'un portefeuille de marques fortes bénéficiant d'une notoriété et d'une image exceptionnelles sur ses deux grands marchés nationaux comme à l'international. Plus récemment, le groupe a investi dans deux marques plus locales : la marque *low cost* « Transavia » déjà très connue aux Pays-Bas, et qui a fait l'objet de campagnes publicitaires importantes en France en complément du développement rapide du réseau au départ de France, et la marque HOP!, lancée en 2013 pour incarner l'activité régionale du groupe, et dont le territoire a été étendu fin 2014 à l'ensemble du point-à-point d'Air France sous l'appellation « HOP! Air France. »

Grâce à ses deux marques « historiques » (Air France vient de fêter ses 80 ans, KLM ses 95 ans) immédiatement associées à deux grands pays européens, le groupe bénéficie d'une affinité forte auprès de nombreuses clientèles qui privilégient une approche de *value for money*.

Une clientèle équilibrée

Le choix du groupe Air France-KLM de satisfaire tous les types de clientèles en termes de réseaux, de produits et de prix lui a permis de bâtir une clientèle équilibrée.

Dans l'activité traditionnelle de compagnie de réseau (marques Air France et KLM), environ 40% des passagers voyagent pour des raisons professionnelles et 60% pour des raisons personnelles. Le groupe bénéficie également d'une répartition équilibrée entre passagers en correspondance et passagers de point à point. Environ 45% des passagers sont en correspondance chez Air France, et 60% chez KLM. De plus, environ 50% du chiffre d'affaires est réalisé par des clients fidélisés (membres du programme *Flying Blue* ou dont l'entreprise a un contrat avec le groupe).

Le développement récent de Transavia, qui a transporté près de 10 millions de passagers en 2014, contre 6,3 millions en 2011, permet au groupe de compléter son portefeuille de produits en répondant aux attentes des clients de point à point de loisir aussi bien aux Pays-Bas qu'en France.

SkyTeam, la deuxième alliance mondiale

Desservant 1 052 aéroports dans le monde, l'alliance SkyTeam est la deuxième alliance mondiale. Au 31 décembre 2014, elle réunit 20 compagnies européennes, américaines et asiatiques : Aéroflot, Aeromexico, Air Europa (Espagne), Air France et KLM, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta, Garuda Indonesia, Kenya Airways, Korean Air, Tarom et Vietnam Airlines, Aerolineas Argentinas, MEA (Liban), Saudi Arabian Airlines et Xiamen Airlines (5^e compagnie chinoise).

L'alliance multiplie les initiatives pour fidéliser les clients et faciliter leurs correspondances. Elle permet au groupe non seulement d'offrir à ses passagers un réseau élargi en donnant accès aux nombreuses destinations de ses partenaires, mais aussi de multiplier les services fidélisant les clients. En 2012, SkyTeam a ainsi déployé SkyPriority, un ensemble de services clairement signalés dans les aéroports, proposés de manière systématique aux clients fréquents (statut « Elite »), de Première classe et de la Classe Affaires.

Des partenariats stratégiques

Le groupe a signé plusieurs partenariats stratégiques sur des marchés clés.

Sur l'Atlantique nord, le groupe a mis en place depuis 2009 un accord de *joint-venture* avec ses partenaires Delta et Alitalia. Le périmètre de cet accord est très large et couvre tous les vols entre l'Amérique du Nord, le Mexique et l'Europe au travers d'une coordination intégrée et tous les vols entre l'Amérique du Nord et le Mexique de et vers le bassin méditerranéen, l'Afrique, les pays du Golfe et l'Inde ainsi que les vols de l'Europe de et vers l'Amérique centrale, la Colombie, le Venezuela, le Pérou et l'Équateur au travers d'une coordination étroite. Cet accord est organisé sur le principe d'un partage des recettes et des coûts.

En janvier 2009, lors de la relance d'Alitalia par des investisseurs privés, Air France-KLM a pris une participation de 25% dans le capital de la compagnie italienne (aujourd'hui ramenée à moins d'1% suite à des opérations sur son capital et à une restructuration financière) et signé un accord de partenariat stratégique. Cet accord génère des synergies importantes pour les deux groupes.

En 1995, KLM a pris une participation dans le capital et signé un partenariat stratégique avec Kenya Airways. Un accord de *joint-venture* a été mis en place en 1997, et sensiblement étendu en novembre 2013. Cet accord génère notamment des synergies commerciales sur 6 lignes entre l'Europe et l'Afrique de l'Est.

Plus récemment, Air France-KLM a signé un accord de partage de code avec Etihad sur les liaisons entre Paris, Amsterdam et Abu Dhabi ainsi que sur des destinations en Australie, en Asie et en Europe.

Enfin, en février 2014, le groupe a signé un partenariat stratégique exclusif avec la compagnie brésilienne GOL. Cet accord soutient la position de leader d'Air France-KLM au Brésil et en Amérique latine.

Une flotte moderne

Le groupe exploite aujourd'hui une des flottes les plus rationalisées et les plus modernes du secteur. Le groupe offre ainsi un meilleur confort à ses passagers, réalise de substantielles économies de carburant et respecte ses engagements de développement durable en limitant les émissions sonores pour les riverains et les émissions de gaz à effet de serre.

Les mesures prises dans le cadre de « Transform 2015 » pour limiter les investissements n'ont pas empêché la poursuite de la modernisation de la flotte, avec la sortie du dernier MD11 « passage » en octobre 2014. Par ailleurs, le groupe commencera à recevoir ses premiers Boeing 787 à la fin 2015 et ses premiers Airbus A350 début 2019 (*Voir également page 19 de ce rapport et section 2.7 du document de référence*).

Un engagement en matière de développement durable

Le groupe entend poursuivre sa démarche de développement durable : conforter la réputation des marques avec, parmi les objectifs, un très haut niveau de sécurité des opérations ; instaurer un dialogue permanent avec les parties prenantes, clients, fournisseurs, riverains ; réduire son empreinte environnementale ; intégrer l'innovation et le développement durable tout au long de la chaîne de service ; contribuer au développement des territoires où il opère et enfin, appliquer les meilleurs principes en matière de gouvernance.

La démarche du groupe est reconnue par les principales agences de notation extra-financière. Parmi ces distinctions, il est à noter que le groupe a été classé, en 2014, leader de la catégorie « Compagnies aériennes » et intégré pour la dixième année consécutive dans le Dow Jones Sustainability Index (DJSI), principal indice international évaluant les sociétés sur leurs performances en termes de développement durable. Air France-KLM est également, pour la sixième année, leader du secteur élargi « Transport » regroupant les activités de transport aérien, ferroviaire, maritime, routier, ainsi que les activités aéroportuaires.

Le plan Perform 2020

Lancé en septembre 2014, le plan Perform 2020 succède à Transform 2015 et porte sur la période 2015-2020.

Cadre stratégique clair et renouvelé : croissance et compétitivité

Perform 2020 s'inscrit dans la continuité de Transform 2015 en termes d'efforts de compétitivité, avec une vocation à préparer un retour à la croissance sur certaines activités. Tout en conservant les impératifs de compétitivité et de consolidation de la situation financière, ce plan de croissance s'articule ainsi autour des trois axes stratégiques suivants :

- développement sélectif pour accroître l'exposition aux marchés en croissance : long-courrier, *low cost* intra-européen, maintenance aéronautique ;
- montée en gamme des produits et services, en visant le meilleur niveau mondial ;
- poursuite de l'amélioration de la compétitivité et de l'efficacité dans le cadre d'une stricte discipline financière.

L'ambition clairement affichée est de construire, d'ici 2020, un groupe de transport aérien centré sur un réseau long-courrier de premier rang au cœur d'alliances mondiales, avec un portefeuille de marques uniques ; des opérations court et moyen-courriers restructurées avec un segment *low cost* renforcé en Europe ; des positions de leader dans le cargo, la maintenance et le *catering* et un profil de risque significativement amélioré opérationnellement et financièrement.

Accélération des initiatives opérationnelles

Dans un environnement qui demeure difficile mais avec des opportunités de croissance rentable sur chacun des marchés du groupe, Air France-KLM entend renforcer ses principaux atouts, à savoir son réseau, ses produits, ses marques, tout en ajustant son portefeuille d'activités.

Activité hub « passage réseaux » : montée en gamme et stricte discipline

Le développement de l'activité **Hub** « passage réseaux » s'appuie sur la montée en gamme des produits déjà largement initiée dans le cadre de Transform 2015, une orientation client accrue, et le renforcement du portefeuille de marques. D'ici 2017, les deux tiers des avions long-courrier de la flotte du groupe (aussi bien chez Air France que chez KLM) devraient être équipés des nouveaux produits, très appréciés par les clients.

Bénéficiant du réseau long-courrier le plus étendu au départ d'Europe, le groupe peut continuer de saisir toutes les opportunités de croissance, notamment par le renforcement des partenariats stratégiques.

Par ailleurs, le groupe maintient une stricte discipline en termes de gestion des capacités, et est prêt à adapter ses capacités au contexte de marché. La croissance des capacités « passage réseaux » est ainsi attendue autour de 1 à 1,5% sur la période 2015-2017. Sur 2015, le plan de croissance des capacités a été revu à la baisse : la capacité « passage réseaux » devrait ainsi être en croissance de +0,6%, contre +1,1% initialement prévus (soit, en données publiées -- incluant l'effet négatif sur les capacités de la grève des pilotes de septembre 2014, une croissance de +2,2% contre +2,7% initialement prévus). A la saison hiver 2015-16, les capacités seront en particulier ajustées sur les lignes les plus affectées par la baisse de la recette unitaire : Japon (baisse de 14% des capacités), Brésil (baisse de 5%), Afrique de l'est (baisse de 6%).

D'ici 2017, le résultat d'exploitation des *hubs* du groupe, qui s'élevait à environ 400 millions d'euros en 2013 (800 millions sur long-courrier compensés par 400 millions de pertes sur les réseaux d'apport au *hub*) devrait ainsi poursuivre sa progression.

Poursuite de la restructuration de l'activité point-à-point

Le groupe poursuit la restructuration de l'activité point-à-point initiée dans le cadre de Transform 2015, avec l'objectif d'un retour à l'équilibre d'exploitation à l'horizon 2017, contre des pertes d'exploitation de 120 millions d'euros en 2014 (corrigé de la grève). Outre le plein effet des mesures lancées en 2013, cet objectif sera atteint grâce à de nouvelles initiatives de restructuration du réseau et de réduction des coûts, ainsi que par le lancement d'une nouvelle politique commerciale et la mise en place d'une business unit unique regroupant HOP! et le point-à-point d'Air France : Hop! Air France. Une offre tarifaire unique a ainsi été lancée au premier semestre 2015, et a été accueillie favorablement par les marchés et permis de reconquérir des clients.

Développement accéléré de Transavia

Le développement d'Air France-KLM dans le marché du *low cost* est accéléré à partir des deux compagnies existantes, Transavia France et Transavia Pays-Bas, qui bénéficient des niveaux de coûts unitaires suffisamment bas pour permettre un développement rentable dans ce secteur.

La validation en décembre 2014 par le principal syndicat de pilotes d'Air France de l'accord relatif au détachement de pilotes au sein de Transavia assure la totalité du développement rapide de Transavia en France sur les cinq prochaines années :

- poursuite de la forte croissance à l'été 2015 : 21 avions opérés contre 16 à l'été 2014, faisant ainsi de Transavia la première compagnie *low cost* à Paris-Orly dès l'été 2015 ;
- opération en France de 37 Boeing 737 à l'horizon 2019, au départ de plusieurs aéroports français à l'exception du *hub* de Paris-CDG, notamment sur des destinations déjà desservies par Air France.

Cet accord confirme par ailleurs que Transavia conservera ses conditions d'exploitation et de rémunération propres, indispensables pour sécuriser ses objectifs de coût unitaire et de flexibilité opérationnelle.

Le positionnement de Transavia correspond aux attentes du segment de clientèle le plus dynamique, à la recherche d'offres point-à-point simples, transparentes et à bas prix.

Sur la période 2015-2017, le plan de développement de Transavia aux Pays-Bas s'appuie sur une adaptation importante de l'activité face au déclin rapide du segment *charter* (qui ne devrait plus peser que 30% de l'activité dans ce pays en 2017, contre presque 50% en 2014) et sur le renforcement des efforts de réduction des coûts.

En France, le développement très rapide (+26% en 2013 suivis par +19% en 2014 et +30% au premier semestre 2015) s'appuie sur le positionnement attractif de la marque, l'accès au portefeuille de slots du groupe à Orly, le lien avec *Flying Blue*, et les autres atouts du groupe.

Pour Transavia, le groupe se fixe comme objectif d'atteindre l'équilibre d'exploitation en 2017 et la rentabilité en 2018.

Finalisation du repositionnement de l'activité cargo

La flotte d'avions tout cargo est ramenée de 14 avions en opération en 2013 à 5 avions fin 2016, ce qui devrait permettre à cette activité de retrouver l'équilibre d'exploitation en 2017 (contre -95 millions d'euros de pertes en 2014 corrigés de la grève).

Afin de conserver sa capacité à maintenir des recettes plus élevées dans les soutes, le groupe conservera une flotte limitée d'avions tout cargo, utiles pour servir certains segments de marché en complément du réseau de soutes. À cet horizon, le groupe entend rester un acteur significatif du cargo en Europe grâce à son réseau de soutes très étendu, mais il ne sera plus exposé que de manière résiduelle (moins de 15% des capacités) à la forte volatilité de l'activité tout cargo.

Poursuite du développement ciblé de la maintenance

Le développement récent de l'activité maintenance a été un succès, avec une rentabilité accrue et une forte augmentation du carnet de commandes, qui s'élève à 8,5 milliards de dollars au 30 juin 2015, en hausse de un milliard de dollars au cours du premier semestre 2015. Le groupe continuera à se développer dans ce secteur, notamment dans les moteurs et les équipements, y compris par des acquisitions ciblées. Cette activité devrait générer de 50 à 80 millions d'euros d'EBITDAR additionnel en 2017, selon les acquisitions réalisées.

Poursuite des efforts de productivité et maintien de la discipline financière du groupe

Le groupe s'appuie sur la démarche structurée mise en œuvre dans le cadre de Transform 2015 pour maintenir la dynamique de réduction des coûts unitaires. Au-delà des approches traditionnelles de réduction des coûts unitaires (réduction des charges externes, politique d'achats, renouvellement de la flotte long-courrier), cet objectif traduit la poursuite de la restructuration des activités non compétitives, une revue systématique des processus fondée sur le *benchmarking* à partir des centres de profit et l'obtention de gains de productivité gageant la croissance par la négociation.

Le Groupe s'est fixé comme objectif une baisse du coût unitaire (à change, prix du carburant et charge de retraite constants) de 1,5% par an en moyenne sur la période 2015-2017, équivalente à environ un milliard d'euros. Considérant la dégradation du contexte de recette, le Groupe a décidé en juillet 2015 d'accélérer la mise en œuvre du plan, en accélérant et en amplifiant toutes les initiatives et en mettant en œuvre des mesures immédiates d'économies.

La remontée progressive des investissements sur la flotte s'inscrit dans le cadre d'une stricte discipline des investissements. Ainsi, début 2015, le plan d'investissement 2015-2016 a été revu à la baisse de 600 millions d'euros afin de prendre en compte la dégradation du contexte de recettes et l'impact de la grève des pilotes de septembre 2014 sur la situation financière de l'entreprise.

Objectifs financiers de moyen terme (2017)

Faisant la synthèse de l'ensemble de ces projets, Air France-KLM a retenu les deux objectifs financiers suivants :

- un ratio de dette nette ajustée sur EBITDAR autour de 2,5 en 2017 ;
- des activités de base générant chaque année du free cash flow.

Activités

Activité Passage Réseaux

L'activité de transport de passagers du Groupe est décomposée en deux secteurs d'activité : l'activité « passage réseaux », qui correspond essentiellement aux services de transport de passagers sur vols réguliers des compagnies de réseau Air France, KLM, et HOP!, et l'activité *low cost* opérée sous la marque Transavia, qui correspond au secteur d'activité « Transavia » (voir page 17).

	1 ^{er} semestre 2015	1 ^{er} semestre 2014	Variation publiée	Var. à données comparables*
Nombre de passagers transportés (en milliers)	37 853	37 868	-0,0%	
Capacité (en millions de SKO)	134 054	133 710	+0,3%	
Trafic (en millions de PKT)	112 370	112 086	+0,3%	
Coefficient d'occupation	83,8%	83,8%	-0,0 pt	
Chiffre d'affaires total (en M€)	9 663	9 477	+2,0%	-3,3%
Chiffre d'affaires passager régulier (en M€**)	9 248	9 074	+1,9%	-3,4%
Recette unitaire au SKO (en cts d'€)	6,90	6,79	+1,7%	-3,7%
Recette unitaire au PKT (en cts d'€)	8,23	8,10	+1,7%	-3,6%
Coût unitaire au SKO (en cts d'€)	6,98	6,88	+1,5%	-4,7%
Résultat d'exploitation (en M€)	-112	-123	+11	+129

* A données comparables : à change constant.

** Premier semestre 2014 retraité d'un changement d'affectation de recettes (21 millions d'euros transférés du chiffre d'affaires « autres recettes passage » au « passage régulier »)

Au premier semestre 2015, le chiffre d'affaires de l'activité Passage réseaux s'est élevé à 9 663 millions d'euros, en hausse de 2,0%, mais en baisse de 3,3% à données comparables. Le résultat d'exploitation de l'activité passage réseaux s'est établi à -112 millions d'euros, comparé à -123 millions d'euros au premier semestre 2014, en amélioration de 11 millions d'euros à données publiées et de 129 millions d'euros à données comparables.

Le groupe a poursuivi sa stricte gestion des capacités, en hausse de seulement 0,3%. Le trafic total est ressorti en hausse de 0,3%, impliquant une stabilité du coefficient d'occupation. La recette unitaire au Siège-Kilomètre Offert (RSKO) était en hausse de 1,7% mais était en baisse de 3,7% à données comparables. Le coût unitaire au Siège-Kilomètre Offert (CSKO) était en hausse de 1,5%, la baisse du prix du carburant étant largement compensée par le renforcement du dollar US contre l'euro.

Au **premier trimestre 2015**, le trafic total comme la capacité sont ressortis stables (respectivement -0,2% et +0,1%). Le coefficient d'occupation a baissé de 0,3 point à 82,5%. La recette unitaire au siège-kilomètre offert (RSKO) est restée volatile, en baisse de 2,3% à données comparable. Sur le réseau long-courrier, la recette unitaire a traduit les équilibres attendus d'offre-demande : bonne performance sur l'Amérique du nord et la zone Caraïbes-Océan indien, performance plus faible sur le réseau Amérique latine dans un contexte économique dégradé sur plusieurs marchés clés, déséquilibre offre-demande sur les réseaux Afrique de l'est et Asie. Comme prévu, les capacités court et moyen-courrier point-à-point (hors des hubs de Paris et d'Amsterdam) ont été encore ajustées à la baisse (-11,8%), avec un effet positif significatif sur la recette unitaire (+9,6% à données comparables). Sur les hubs, la RSKO court et moyen-courrier était en baisse de 1,4% à données comparables.

Au **deuxième trimestre 2015**, le trafic total a légèrement progressé (+0,7%) pour des capacités toujours quasi stables (+0,4%). Le coefficient d'occupation a ainsi progressé de 0,2 point à 85,0%. La recette unitaire au siège-kilomètre offert (RSKO) a baissé plus sensiblement, de 4,8% à données comparable. Sur le réseau long-courrier, outre le déséquilibre offre-demande sur certaines régions, la recette a été affectée par la chute de la demande au départ du Brésil et du Japon, qui représentent environ 10% de la capacité totale. De plus, plusieurs lignes ont été affectées par les réductions de budget de voyages mises en œuvre par les clients liés au secteur pétrolier. Les capacités court et moyen-courrier point-à-point (hors des hubs de Paris et d'Amsterdam) ont été encore ajustées à la baisse (-14,1%), avec un effet positif significatif sur la recette unitaire (+8,1% à données comparables). Sur les hubs, la RSKO court et moyen-courrier était en baisse de 3,3% à données comparables.

Activité Passage réseaux par réseau

Semestre au 30 juin	Offre en SKO (En millions)		Trafic en PKT (En millions)		Taux d'occupation (En %)		Nbre de passagers (En millions)		Chiffre d'affaires Passage régulier (En M€)	
	2015	Var.	2015	Var.	2015	Var.	2015	Var.	2015	Var.*
Long-Courrier	107 145	+1,0%	91 384	+0,6%	85,3%	-0,3 pt	12,17	+0,8%	6 147	+2,9%
Amérique du nord	28 103	+2,0%	24 602	+1,9%	87,5%	-0,1 pt	3,46	+1,6%	1 838	+9,9%
Amérique latine	16 327	+3,2%	14 047	+2,4%	86,0%	-0,7 pt	1,46	+2,4%	830	-0,1%
Asie/Pacifique	30 636	+1,0%	26 114	+0,3%	85,2%	-0,6 pt	3,00	+1,9%	1 562	+0,8%
Afrique/Moyen-Orient	17 856	-1,2%	14 046	-2,9%	78,7%	-1,4 pt	2,52	-2,2%	1 189	-2,6%
Caraïbes/Océan Indien	14 224	-0,7%	12 576	+0,9%	88,4%	+1,4 pt	1,75	+0,6%	727	+3,7%
Court et Moyen-Courrier	26 908	-2,5%	20 985	-1,4%	78,0%	+0,9 pt	25,68	-0,4%	3 101	+0,1%
Total	134 054	+0,3%	112 370	+0,3%	83,8%	-0,0 pt	37,85	-0,0%	9 248	+1,9%

* Chiffres retraités de changement d'affectation de recettes : 21 millions d'euros transférés du chiffre d'affaires « autres recettes passage » au « passage régulier ».

Au premier semestre 2015, le **réseau long-courrier** représentait 66% du chiffre d'affaire total passage régulier, 80% des capacités, et 32% des passagers transportés. Le trafic sur ce réseau était en hausse de 0,6% pour des capacités en hausse de 1,0%, impliquant une légère dégradation de 0,3 point du coefficient d'occupation. Le seul réseau en croissance notable était le réseau Amérique latine, dont les capacités étaient en hausse de 3,2%. Le trafic sur ce réseau était en croissance de 2,4%, impliquant une baisse de 0,7 point du coefficient d'occupation. Mis à part sur le réseau Caraïbes/Océan Indien, le chiffre d'affaires des réseaux long-courrier a bénéficié d'importants effet change qui expliquent la forte croissance du chiffre d'affaires sur l'Amérique du nord, et la stabilité du chiffre d'affaires sur l'Amérique latine et l'Asie en dépit de la chute de la demande au départ du Brésil et du Japon.

Le réseau **Court et Moyen-courrier** inclut l'Europe (dont la France) et l'Afrique du Nord. La baisse des capacités de 2,5% est la résultante d'une croissance de 0,6% des capacités au départ des hubs et de la réduction de l'activité point-à-point en France opérée sous la marque Hop ! Air France (-13,0%). Au premier semestre, le trafic n'a baissé que de 1,4%, impliquant une amélioration du coefficient d'occupation de 0,9 point. La recette unitaire était en hausse de 2,6%, tirée par la poursuite de l'amélioration de la recette unitaire sur le réseau point-à-point.

Activité Cargo

	1 ^{er} semestre 2015	1 ^{er} semestre 2014	Variation publiée	Variation à change constant
Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	596	656	-9,1%	
Capacité (en millions de TKO)	7 418	7 710	-3,8%	
Trafic (en millions de TKT)	4 454	4 933	-9,7%	
Coefficient de remplissage	60,0%	64,0%	-3,9 pts	
Chiffre d'affaires total (en M€)	1 229	1 344	-8,6%	-16,1%
Chiffre d'affaires transport de fret (en M€)	1 150	1 254	-8,3%	-15,9%
Recette unitaire par TKO (en cts d'€)	15,50	16,26	-4,7%	-12,5%
Recette unitaire par TKT (en cts d'€)	25,82	25,42	+1,6%	-6,8%
Coût unitaire par TKO (en cts d'€)	17,40	17,29	+0,7%	-8,4%
Résultat d'exploitation (en M€)	-141	-79	-62	-44

Au premier semestre 2015, le chiffre d'affaires de l'activité cargo s'est élevé à 1 229 millions d'euros, en baisse de 16,1% à données comparables. A -141 millions d'euros, le résultat d'exploitation était en baisse de 44 millions d'euros à données comparables.

La mise en œuvre de la réduction de la flotte tout cargo s'est traduite par une réduction sensible des capacités tout cargo au deuxième trimestre (-26%) après une réduction de 9,6% au premier trimestre. En dépit de cette importante adaptation des capacités, le coefficient de remplissage a baissé de 3,9 points et la recette unitaire a baissé de 12,5% à données comparables.

Dans le cadre de Perform 2020, le Groupe a sorti 3 Boeing 747 de la flotte à la saison hiver 2014-15, et sortira tous les MD11 d'ici la fin de juin 2016. Le Groupe prévoit d'opérer seulement 5 avions tout-cargo d'ici la fin 2016. Cette réduction devrait permettre à l'activité tout-cargo de retrouver l'équilibre d'exploitation en 2017 (contre -95 millions d'euros de pertes en 2014, hors grève). Le Groupe a enregistré dans les comptes au 30 juin 2015 des provisions couvrant les plans de départs volontaires correspondants.

Activité cargo par réseau

Semestre au 30 juin	Offre en TKO		Trafic en TKT		Taux de remplissage		Nbre de tonnes		Chiffre d'affaires transport de fret	
	<i>(En millions)</i>		<i>(En millions)</i>		<i>(En %)</i>		<i>(En milliers)</i>		<i>(En M€)</i>	
	2015	Var.	2015	Var.	2015	Var.	2015	Var.	2015	Var.
Long-Courrier	7 152	-3,9%	4 423	-9,8%	61,8%	-4,0 pts	574	-9,3%	1 127	-8,3%
Amériques	3 181	-0,9%	1 899	-8,0%	59,8%	-4,7 pts	240	-6,3%	480	-5,1%
Asie/Pacifique	2 126	-10,5%	1 585	-14,1%	74,6%	-3,1 pts	183	-16,0%	346	-15,8%
Afrique/Moyen-Orient	1 307	-0,9%	736	-5,1%	56,3%	-2,5 pts	125	-4,4%	234	-2,9%
Caraïbes/Océan Indien	539	-0,6%	202	-6,5%	37,5%	-2,4 pts	26	-7,9%	67	-5,6%
Court et Moyen-Courrier	266	+0,7%	31	-3,5%	11,7%	-0,5 pt	22	-4,7%	23	-8,0%
Total	7 418	-3,8%	4 454	-9,7%	60,0%	-4,0 pts	596	-9,1%	1 150	-8,3%

L'activité de transport de cargo est concentrée sur les réseaux long-courriers, qui représentent 96% des capacités et 98% du chiffre d'affaires.

Le réseau Amériques est le premier réseau du groupe avec 43% des capacités et 42% du chiffre d'affaires.

Le réseau Asie/Pacifique est le deuxième réseau du groupe et représente 29% des capacités et 30% du chiffre d'affaires. La réduction de la flotte tout cargo a eu un effet particulièrement important sur ce réseau : les capacités y ont baissé de 10,5% au cours du semestre.

Le réseau Afrique/Moyen-Orient est le troisième réseau de l'activité cargo, loin derrière les deux premiers avec 18% des capacités et 20% du chiffre d'affaires de transport de fret.

Activité Maintenance

	1 ^{er} semestre 2015	1 ^{er} semestre 2014	Variation publiée	Var. à change constant
Chiffre d'affaires total <i>(en M€)</i>	1 972	1 615	+22,1%	
Chiffre d'affaires externe <i>(en M€)</i>	776	576	+34,7%	+13,4%
Résultat d'exploitation <i>(en M€)</i>	86	52	+34	+15
Marge d'exploitation (%)	4,4%	3,2%	+1,1 pt	+0,1 pt

Au premier semestre 2015, le chiffre d'affaires externe de la maintenance était en hausse de 34,7%, et de 13,4% à données comparables. A 86 millions d'euros, le résultat d'exploitation était en amélioration de 34 millions d'euros. Le chiffre d'affaires a bénéficié non seulement du renforcement du dollar par rapport à l'euro et des contrats remportés dans les années passées, mais aussi d'une base de comparaison favorable l'an dernier.

Au cours de la période, le carnet de commande a enregistré une nouvelle hausse de 14% pour atteindre le niveau record de 8,5 milliards de dollars, incluant notamment plusieurs contrats de support équipement sur B787. Le Groupe a poursuivi le développement de son portefeuille de service, avec un investissement dans une société américaine de *trading* de pièces moteur.

Transavia

Transavia	1 ^{er} semestre 2015	1 ^{er} semestre 2014	Variation publiée
Nombre de passagers (en milliers)	4 748	4 320	+9,9%
Capacité (en millions de SKO)	9 877	9 283	+6,4%
Trafic (en millions de PKT)	8 836	8 277	+6,8%
Coefficient d'occupation	89,5%	89,2%	+0,3 pt
Chiffre d'affaires total (M€)	450	435	+3,5%
Chiffre d'affaires passage régulier (M€)*	443	428	+3,5%
Recette unitaire au SKO (en cts d'€)	4,49	4,61	-2,7%
Recette unitaire au PKT (en cts d'€)	5,01	5,17	-3,0%
Coût unitaire au SKO (en cts d'€)	5,24	5,30	-1,0%
Résultat d'exploitation (en M€)	-75	-64	-11

* Premier semestre 2014 retraité d'un changement d'affectation de recettes (18 millions d'euros transférés du chiffre d'affaires « autres recettes passage » au « passage régulier »)

Au premier semestre 2015, les capacités de Transavia ont augmenté de 6,4%, traduisant le développement accéléré de Transavia France (+30,3%). Le trafic était en hausse de 6,8% et le coefficient d'occupation est resté élevé (89,5%) en dépit de la croissance des capacités. La recette unitaire était en baisse de 2,7%. Le chiffre d'affaires de Transavia s'est élevé à 450 millions d'euros, en hausse de 3,5%. Le résultat d'exploitation s'est établi à -75 millions d'euros, en baisse de 11 millions d'euros, en raison de la hausse du coût unitaire observée au premier trimestre, due notamment aux ajustements saisonniers des capacités réalisés aux Pays-Bas.

Le développement rapide de Transavia va se poursuivre au deuxième semestre 2015. Néanmoins, le chiffre d'affaires et la rentabilité pourraient être affectés par la conjoncture touristique difficile en Tunisie et au Maroc, qui représentent 14% des fréquences opérées à l'été 2015.

Au 30 juin 2015, Transavia dispose d'une flotte de 52 avions (45 avions au 31 décembre 2014) (voir section « flotte » page xx).

Autres activités

L'activité de commissariat aérien (*catering*), regroupée autour de Servair, filiale d'Air France et de KLM Catering Services, filiale de KLM, représente la quasi-totalité du secteur d'activité « autres activités ».

Commissariat (Catering)	1 ^{er} semestre 2015	1 ^{er} semestre 2014	Variation
Chiffre d'affaires total (en M€)	437	427	+2,3%
Chiffre d'affaires externe (en M€)	160	150	+6,7%
Résultat d'exploitation (en M€)	5	1	+4

Au **premier semestre 2015**, l'activité Catering a réalisé un chiffre d'affaires externe de 160 millions d'euros, en hausse de 6,7%. Le résultat d'exploitation était en hausse de 4 millions d'euros.

Flotte Air France-KLM

La flotte du groupe Air France-KLM au 30 juin 2015 totalise 569 avions, dont 549 avions en exploitation, contre respectivement 571 et 545 avions au 31 décembre 2014. La croissance de la flotte en exploitation est principalement due au développement de Transavia, dont la flotte s'est accrue de 7 avions (5 en France, 2 aux Pays-Bas), tandis que la flotte moyen-courrier d'Air France baissait de 6 avions. La flotte long-courrier en exploitation a augmenté de 3 avions (1 chez Air France, 2 chez KLM). Les commandes fermes s'élèvent à 93 appareils (*voir note 24 des états financiers*).

La flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France totalise 364 avions au 30 juin 2015 dont 252 avions dans la flotte principale et 112 avions dans les filiales. L'âge moyen de la flotte en exploitation est de 11,0 ans (10,7 ans au 31 décembre 2014).

	Flotte au 31 décembre 2014	Entrées* au cours de la période	Sorties au cours de la période	Flotte au 30 juin 2015
Flotte long-courrier	107	2	2	107
Flotte moyen-courrier (y compris Transavia France)	144	6	7	143
Cargo	4	-	2	2
Flotte régionale	113	2	3	112
Total	368	10	14	364

* Achats ou locations.

Flotte Air France

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Locations opérationnelles		Total		En exploitation	
	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1
B747-400	1	(2)	1	-	3	-	5	(2)	5	(1)
B777-300	9	-	13	+2	17	-	39	+2	39	+2
B777-200	15	+1	6	+3	4	(4)	25	-	25	-
A380-800	1	-	4	-	5	-	10	-	10	-
A340-300	5	+1	5	(1)	3	-	13	-	13	-
A330-200	4	-	1	-	10	-	15	-	15	-
Long-courrier	35	-	30	+4	42	(4)	107	-	107	+1
B747-400	-	-	-	-	-	(2)	-	(2)	-	(2)
B777-F Cargo	2	-	-	-	-	-	2	-	2	-
Cargo	2	-	-	-	-	(2)	2	(2)	2	(2)
A321	5	(1)	6	-	10	(3)	21	(4)	21	(3)
A320	8	(1)	3	+1	35	-	46	-	45	-
A319	15	-	10	-	13	(3)	38	(3)	38	(3)
A318	11	-	7	-	-	-	18	-	18	-
Moyen-courrier	39	(2)	26	+1	58	(6)	123	(7)	122	(6)
Total	76	(2)	56	+5	100	(12)	232	(9)	231	(7)

Flotte HOP!

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Locations opérationnelles		Total		En exploitation	
	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1
Airlinair										
ATR72-500	1	-	3	-	5	(2)	9	(2)	9	(2)
ATR72-600	-	-	-	-	1	+1	1	+1	1	+1
ATR42-500	4	-	4	-	5	-	13	-	13	-
Total	5	-	7	-	11	(1)	23	(1)	23	(1)
Brit Air										
Canadair Jet 1000	14	+1	-	-	-	-	14	+1	14	+1
Canadair Jet 700	15	+2	-	(2)	-	-	15	-	13	-
Canadair Jet 100	10	(1)	-	-	-	-	10	(1)	3	-1
Total	39	+2	-	(2)	-	-	39	-	30	0
Régional										
EMB190	4	-	-	-	6	-	10	-	10	-
EMB170	8	-	2	-	6	-	16	-	16	-
EMB145-EP/MP	13	(4)	6	+4	-	-	19	-	17	+1
EMB135-ER	5	+1	-	(1)	-	-	5	-	1	-
Total	30	(3)	8	+3	12	-	50	-	44	+1
Total flotte HOP!	74	(1)	15	+1	23	(1)	112	(1)	97	0

Autre flotte (Transavia)

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Locations opérationnelles		Total		En exploitation	
	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1
Transavia France										
B737-800	-	-	-	-	20	+6	20	+6	19	+5
Total	-	-	-	-	20	+6	20	+6	19	+5
Total groupe Air France	150	(3)	71	+6	143	(7)	364	(4)	347	-2

La flotte du groupe KLM

Au 30 juin 2015, la flotte du groupe KLM totalise 205 avions (203 avions au 31 décembre 2014) dont 157 dans la flotte principale et 48 dans la flotte régionale. L'âge moyen de la flotte en exploitation est de 10,9 ans (10,6 ans au 31 décembre 2014).

Flotte du groupe KLM	Flotte au 31 décembre 2014	Entrées* au cours de la période	Sorties au cours de la période	Flotte au 30 juin 2015
Flotte long-courrier	63	2	1	64
Flotte moyen-courrier (y compris Transavia Pays-Bas)	79	2	-	81
Cargo (y compris Martinair)	13	-	1	12
Flotte régionale	48	-	-	48
Total	203	4	2	205

* Achats ou locations.

Flotte KLM

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Locations opérationnelles		Total		En exploitation	
	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1
B747-400	17	+2	-	(2)	5	-	22	-	22	-
B777-300	-	-	9	+1	1	+1	10	+2	10	+2
B777-200	-	-	6	-	9	-	15	-	15	-
MD11	-	(1)	-	-	-	-	-	(1)	-	-
A330-300	-	-	-	-	5	-	5	-	5	-
A330-200	-	-	6	-	6	-	12	-	12	-
Long-courrier	17	+1	21	(1)	26	+1	64	+1	64	+2
B737-900	1	-	1	-	3	-	5	-	5	-
B737-800	5	-	5	-	15	-	25	-	25	-
B737-700	-	-	8	-	10	-	18	-	18	-
Moyen-courrier	6	-	14	-	28	-	48	-	48	-
Total	23	+1	35	(1)	54	+1	112	+1	112	+2

Flotte régionale

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Locations opérationnelles		Total		En exploitation	
	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1
KLM Cityhopper										
F70	20	-	-	-	-	-	20	-	19	-
EMB 190	-	-	13	-	15	-	28	-	28	-
Total	20	-	13	-	15	-	48	-	47	-

Autre flotte (Transavia et Martinair)

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Locations opérationnelles		Total		En exploitation	
	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1
Transavia Pays-Bas										
B737-800	3	+1	4	(1)	17	+2	24	+2	24	+2
B737-700	2	-	1	-	6	-	9	-	9	-
Total	5	+1	5	(1)	23	+2	33	+2	33	+2
Martinair										
B747-400ERF	2	+2	1	(2)	-	(1)	3	(1)	3	-
B747-400 BCF	-	-	-	-	3	-	3	-	1	-
MD-11-CF	3	-	-	-	-	-	3	-	3	-
MD-11-F	-	-	2	-	1	-	3	-	3	-
Total	5	+2	3	(2)	4	(1)	12	(1)	10	-
Total autre flotte	10	+3	8	(3)	27	+1	45	+1	43	+2
Total groupe KLM	53	+4	56	(4)	96	+2	205	+2	202	+4

Flotte totale du groupe Air France-KLM

Total	Propriété		Crédit-bail		Locations opérationnelles		Total		En exploitation	
	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1	30/06/2015	Var/n-1
Total	203	+1	127	+2	239	(5)	569	(2)	549	+2

Perspectives et événements post clôture

Perspectives

Toutes les initiatives opérationnelles prévues dans le cadre du nouveau plan stratégique Perform 2020 sont en cours de négociation et de déploiement.

Les négociations sur les gains de productivité ont été finalisées avec les syndicats de KLM. L'accord avec le syndicat de pilotes va maintenant être soumis à l'approbation des membres du syndicat.

Les négociations se poursuivent chez Air France selon un calendrier resserré afin d'aboutir à la fin du mois de septembre 2015.

Cependant, comme observé au premier semestre, en 2015, la quasi-totalité des économies attendues sur la facture carburant pourrait être absorbée par la pression sur les recettes unitaires et l'effet change négatif. Considérant la dégradation du contexte de recette, le Groupe a décidé d'accélérer la mise en œuvre du plan Perform 2020 :

- mise en œuvre de mesures immédiates d'économies
- accélération de toutes les initiatives de réduction des coûts

Le Groupe a par ailleurs revu à la baisse son plan de croissance des capacités pour la saison hiver 2015-2016.

Pour l'année 2015, le Groupe maintient ses objectifs :

- une amélioration du coût unitaire comprise entre 1% et 1,3% (coût unitaire à l'ESKO à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants, voir définition page 32)
- un niveau de dette nette à fin 2015 d'environ 4,4 milliards d'euros (voir définition page 29)

Evènements post clôture

Début juillet, KLM a signé avec le syndicat de pilotes VNV un accord de productivité portant sur la période 2015- 2017. Cet accord inclut notamment le gel des augmentations générales de salaires, des mesures permettant des gains de productivité et une hausse progressive de l'âge de départ à la retraite. Un accord de participation aux résultats d'Air France-KLM et un mécanisme d'exposition à l'action seront également mis en place. Cet accord va maintenant être soumis à l'approbation des adhérents du syndicat.

La signature de cet accord valide celle des accords de productivité déjà négociés avec les syndicats de personnels au sol et de personnels de cabine. Ces deux derniers accords sont de durée plus courte (15 et 18 mois) et prévoient notamment un gel des augmentations générales de salaires, des mesures de productivité, et la mise en place de plans de départ volontaires.

Ces accords génèrent des économies en ligne avec les objectifs fixés dans le cadre de Perform 2020.

Facteurs de risques

Par rapport au document de référence 2014 déposé le 8 avril 2015, il n'y a pas eu de modification significative des risques et incertitudes du groupe Air France-KLM au cours de ce semestre.

Parties liées

Les informations concernant les parties liées font l'objet de la Note 25 aux comptes consolidés.

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2015

Afin d'assurer une meilleure lecture des évolutions de la performance, le groupe a décidé, depuis le 1er janvier 2015, d'isoler les éléments de production capitalisée sur une seule et même ligne du compte de résultat (« Autres produits et charges ») alors qu'ils étaient jusqu'alors ventilés par nature de dépense.

Afin d'assurer une meilleure analyse des impacts liés à la variation du dollar, le groupe a décidé, depuis le 1er janvier 2015, d'isoler les effets de réévaluation des provisions en devises en « Autres produits et charges financiers » alors qu'ils étaient jusqu'alors enregistrés en « Amortissements, dépréciations et provisions ». Le taux de clôture est utilisé pour convertir les montants provisionnés à la clôture. Antérieurement, le groupe utilisait le taux moyen du dollar pour convertir les provisions maintenance.

Les comptes consolidés au 30 juin 2014 ont été retraités afin de permettre la comparaison.

Par rapport au 31 décembre 2014, le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2015 n'enregistre pas de changement significatif. Les mouvements intervenus sont décrits en note 5 de l'annexe.

	30 juin 2015	30 juin 2014	
(En millions d'euros)		Retraité	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	12 298	12 005	2,4
Résultat d'exploitation courant	-232	-207	-12,1
Résultat des activités opérationnelles	-148	-329	55,0
Résultat net des activités poursuivies	-637	-615	-3,6
Résultat net des activités non poursuivies	-	-4	NA
Résultat net – propriétaires de la société-mère	-638	-619	-3,1
Résultat net par action de base (En €)	-2,16	-2,09	

Chiffre d'affaires

Au premier semestre 2015, le chiffre d'affaires s'établit à 12,30 milliards d'euros, contre 12,00 milliards d'euros en 2014, en hausse de 2,4%, mais en baisse de 3,6% à taux de change constants. L'évolution des taux de change a un impact positif de 746 millions d'euros sur le chiffre d'affaires du premier semestre.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation augmentent de 2,6% à 12,53 milliards d'euros. Pour une production mesurée en ESKO en hausse de 0,1%, le coût unitaire à l'ESKO (équivalent siège-kilomètre offert) est en baisse de 0,3% à change, prix du carburant et charge de retraite constants (voir page 33 pour le détail du calcul du coût unitaire).

A 8,42 milliards d'euros, les **charges externes** sont en hausse de 7,6% (7,8 milliards d'euros un an plus tôt).

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

(En millions d'euros)	30 juin 2015	30 juin 2014 retraité	Variation (En %)
Carburant avions	3 141	3 189	-1,5
Affrètements aéronautiques	217	209	3,8
Loyers opérationnels	505	430	17,4
Redevances aéronautiques	941	891	5,6
Commissariat	309	283	9,2
Achats d'assistance en escale	741	682	8,7
Achats et consommation d'entretien aéronautique	1 160	817	42,0
Frais commerciaux et de distribution	465	437	6,4
Autres frais	941	886	6,2
Total	8 420	7 824	7,6

Les principales variations sont les suivantes :

- carburant avions : la charge du semestre ressort à 3,14 milliards d'euros contre 3,19 milliards d'euros au 30 juin 2014. La facture carburant baisse de 1,5% sous l'effet d'une baisse de la consommation de 0,2%, d'un effet de change défavorable de 20% et d'une baisse du prix après couverture de 22%.
- affrètements aéronautiques : le coût des affrètements aéronautiques représente la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes. Il a augmenté de 3,8% à 217 millions d'euros par rapport au premier semestre 2014 mais baisse de 3,3% hors change;
- loyers opérationnels : les loyers opérationnels relatifs à la location d'avions ont augmenté de 17,4 % à 505 millions d'euros; A change constant, les loyers opérationnels sont stables.
- redevances aéronautiques : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont augmenté, s'établissant à 941 millions d'euros (891 millions d'euros au 30 juin 2014) ; Hors effet change, elles augmentent de 0,9%.
- commissariat : les dépenses de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions ressortent à 309 millions d'euros contre 283 millions d'euros au 30 juin 2014, soit une augmentation de 9,2% (+4,7% hors change). Ces dépenses correspondent aux dépenses engagées par le groupe Air France-KLM pour son propre compte et aux dépenses engagées par la filiale *catering* du groupe pour ses clients tiers ; les charges sur l'activité tiers ont augmenté de 5,9%.
- achats d'assistance en escale : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. Ils sont en augmentation de 8,7% à 741 millions et de 4,1% hors change. Cette augmentation s'explique principalement par l'augmentation des compensations clients ainsi que par le développement de l'activité de Transavia.
- achats et consommation d'entretien aéronautique : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers. Ils s'élèvent à 1 160 millions d'euros (+42%). Leur augmentation s'explique principalement par la campagne de réaménagement des cabines d'Air France et de KLM dans le cadre de leur montée en gamme, par la croissance du chiffre d'affaires tiers (+16% hors change) et part un important effet change (144 millions d'euros).
- frais commerciaux et de distribution : à 465 millions d'euros, les frais commerciaux et de distribution sont en hausse de 6,4%, essentiellement à la suite d'un effet change défavorable ; hors change, ils sont en légère hausse de 1,1%.
- autres frais : les autres frais comprennent principalement les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Ils s'élèvent à 941 millions d'euros et sont en augmentation (+6,2%) par rapport au 30 juin 2014. Cette hausse s'explique notamment par un effet lié au change (+1,7%), une augmentation des charges de locations et d'entretien vis-à-vis d'ADP (+1,1%) et une croissance des coûts informatiques (+0,9%).

Les **frais de personnel** ressortent à 3,84 milliards d'euros contre 3,75 milliards au 30 juin 2014 retraité, soit une hausse de 2,4%. Les coûts totaux de personnel (y compris intérimaires) sont en hausse de 2,3% à 3,93 milliards d'euros, et de 1,8% à change constant. A charge de retraite et périmètre constants, ils sont stables.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 89 millions d'euros contre 93 millions d'euros au 30 juin 2014.

Les **dotations aux amortissements, dépréciations et provisions** ressortent à 780 millions d'euros contre 798 millions d'euros au 30 juin 2014.

Les **autres produits et charges** (+598 millions d'euros au 30 juin 2015 contre +246 millions d'euros au 30 juin 2014 retraité) comprennent :

- la capitalisation des coûts de maintenance et des développements informatiques pour un montant de 447 millions d'euros au 30 juin 2015 contre 273 millions au 30 juin 2014 retraité. La forte hausse de ce poste est liée à la croissance de l'activité de maintenance et des investissements dans les aménagements cabine combinée à un effet change important ;
- les couvertures du change, pour +162 millions d'euros au 30 juin 2015 contre +12 millions d'euros au 30 juin 2014 ;
- une charge de 6 millions d'euros de quotas de CO2 (7 millions d'euros un an plus tôt).

Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation courant** ressort à -232 millions d'euros (-207 millions d'euros au 30 juin 2014 retraité).

A compter du 1^{er} janvier 2015, l'activité de Transavia fait l'objet d'un secteur d'activité distinct. Le comparatif 2014 a été mis à jour en conséquence. La contribution au chiffre d'affaires et au résultat d'exploitation courant par secteur d'activité est la suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2015		30 juin 2014 retraité	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Passage réseaux	9 663	-112	9 477	-123
Cargo	1 229	-141	1 344	-79
Maintenance	776	86	576	52
Transavia	450	-75	435	-64
Autres	180	10	173	7
Total	12 298	-232	12 005	-207

Résultat des activités opérationnelles

Le **résultat des activités opérationnelles s'élève** à -148 millions d'euros contre -329 millions d'euros au 30 juin 2014 retraité. Les éléments non courants qui ressortent à 89 millions d'euros au 30 juin 2015 incluent essentiellement (cf. note 11) :

- des provisions pour restructuration pour un montant de -133 millions d'euros
- le résultat de la cession d'un bloc de 9 857 202 actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus") pour un montant de 218 millions d'euros.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 167 millions d'euros contre 184 millions d'euros au 30 juin 2014. La baisse du coût de l'endettement net est directement liée à la diminution de la dette financière brute.

Autres produits et charges financiers

Les autres charges financières nettes s'élèvent à 388 millions d'euros contre 127 millions d'euros au 30 juin 2014 retraité. Elles s'analysent comme suit :

- une perte de change de 246 millions d'euros (-118 millions d'euros au 30 juin 2014), qui inclut notamment :
 - une perte de change sur la dette nette de 145 millions d'euros liée principalement à l'appréciation du dollar, du franc suisse et du yen par rapport à l'euro ainsi qu'à un ajustement complémentaire de la valeur de la trésorerie bloquée au Venezuela.
 - une perte de change de 84 millions d'euros liée à la réévaluation de la part dollar des provisions maintenance.
 Au 30 juin 2014, la perte de change incluait notamment un ajustement de la valeur de la trésorerie bloquée au Venezuela afin de tenir compte du risque de conversion.
- une perte financière nette relative à la valorisation des instruments dérivés d'un montant de 96 millions d'euros, qui s'explique à hauteur de 56 millions d'euros sur les instruments sur le carburant et à hauteur de 23 millions d'euros sur les instruments sur les devises (+26 millions d'euros au 30 juin 2014) ;
- l'impact de la désactualisation des provisions long terme pour un montant de 30 millions d'euros ;
- une dotation nette aux provisions financières de 13 millions d'euros incluant notamment une perte de valeur sur les titres GOL.

Résultat net – Propriétaires de la société-mère

L'impôt ressort en produit pour 82 millions d'euros contre 36 millions d'euros au 30 juin 2014 retraité, donnant un taux d'impôt effectif apparent de 11,7% contre 5,6% au 30 juin 2014. La faiblesse du taux d'impôt effectif au 30 juin 2015 s'explique principalement par l'arrêt depuis l'exercice 2011 de la reconnaissance des actifs d'impôts différés sur les filiales françaises compte tenu de la durée de recouvrement.

La part dans les résultats des sociétés mises en équivalence est négative de 16 millions d'euros au 30 juin 2015 (-11 millions d'euros au 30 juin 2014).

Le résultat des activités non poursuivies est nul au 30 juin 2015 contre une perte 4 millions d'euros au 30 juin 2014. Il comprenait le résultat des sociétés CityJet et VLM, y compris le produit de cession au 30 avril 2014 (voir note 15).

Le résultat net consolidé – part du groupe est négatif à 638 millions d'euros (-619 millions d'euros au 30 juin 2014 retraité).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de -560 millions d'euros pour le premier trimestre 2015 et -77 millions d'euros pour le deuxième trimestre 2015.

Par action, le résultat net de base est négatif de 2,16 euros au 30 juin 2015 contre -2,09 euros au 30 juin 2014 retraité.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du premier semestre 2015 s'élèvent à 818 millions d'euros contre 775 millions d'euros au 30 juin 2014 retraité. Les investissements nets dans la flotte se sont élevés à 226 millions d'euros, les investissements au sol à 62 millions d'euros, les pièces de rechange et modifications aéronautiques à 257 millions d'euros, la capitalisation des frais de maintenance à 181 millions d'euros et les investissements incorporels à 92 millions d'euros.

Le cash-flow opérationnel s'élève à 1 092 millions d'euros contre 884 millions d'euros au 30 juin 2014 retraité (870 millions d'euros hors activités non poursuivies). La variation s'analyse comme suit :

- une dégradation de la capacité d'autofinancement des activités poursuivies avant plans de départ volontaires, qui ressort à 327 millions d'euros au 30 juin 2015 contre 364 millions d'euros au 30 juin 2014, en ligne avec la légère dégradation de l'EBITDA
- une réduction des sorties de trésorerie liées aux plans de départs volontaires, qui ressortent à 97 millions d'euros au 30 juin 2015 contre 144 millions d'euros au 30 juin 2014
- la variation du besoin en fonds de roulement qui passe de 670 millions d'euros au 30 juin 2014 retraité (650 millions d'euros hors activités non poursuivies) à 862 millions d'euros au 30 juin 2015.

La dette nette s'est élevée à 4,55 milliards d'euros au 30 juin 2015, contre 5,41 milliards d'euros au 31 décembre 2014. La dette nette a été affectée par un effet change négatif de 145 millions d'euros et par la requalification de certains contrats de locations opérationnelles en locations financières pour un montant de 128 millions d'euros.

Le Groupe conserve un niveau satisfaisant de liquidité, avec une liquidité nette de 3,9 milliards d'euros au 30 juin 2015 et des lignes de crédit disponibles de 1,845 milliards d'euros. Au cours du semestre, le Groupe a renouvelé ces principales lignes de crédit avec un large ensemble de banques internationales.

Au 30 juin 2015, les capitaux propres, part du groupe, se sont élevés à -212 millions d'euros, en amélioration de 480 millions d'euros au cours du semestre en raison de la forte saisonnalité des résultats (résultat net de -638 millions d'euros), de l'amélioration, après impôts, du passif net lié aux engagements de retraites (265 millions d'euros), de la variation de la juste valeur du portefeuille de dérivés carburant (433 millions d'euros), et de la comptabilisation de l'émission hybride de 600 millions d'euros réalisée en avril. La juste valeur du portefeuille de dérivés carburant reste néanmoins très négative, d'environ 820 millions d'euros au 30 juin 2015.

Résultats sociaux de la société Air France-KLM

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Ses produits proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et des prestations de services facturées à Air France et KLM. Ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux ainsi que le personnel mis à disposition par Air France et KLM. Le résultat d'exploitation ressort positif à 2,4 million d'euros.

Le résultat net ressort négatif à -60 millions d'euros, essentiellement en raison des frais financiers sur les emprunts obligataires. Aucun dividende n'a été versé au titre de 2014.

Indicateurs financiers

Excédent brut d'exploitation (EBITDA) et EBITDAR

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2015	Au 30 juin 2014 Retraité*
Résultat d'exploitation courant	-232	-207
Amortissements, dépréciations et provisions	780	798
Excédent brut d'exploitation (EBITDA)	548	591
Locations opérationnelles	-505	-430
Excédent brut d'exploitation avant locations opérationnelles (EBITDAR)	1 053	1 021

* Retraité, voir note 2 des états financiers page 39

Résultat d'exploitation ajusté et marge d'exploitation ajustée

Dans le cadre de pratiques communément admises en matière d'analyse financière du secteur du transport aérien, les locations opérationnelles sont capitalisées 7 fois pour le calcul des capitaux employés et du niveau d'endettement. En conséquence, le résultat d'exploitation courant est ajusté de la partie des locations opérationnelles assimilées à des charges financières, soit 34% de ces loyers, pourcentage résultant du taux de capitalisation des locations opérationnelles. Il en résulte une marge d'exploitation ajustée qui, en permettant d'éliminer les impacts comptables des différents modes de financement des avions, favorise une meilleure comparabilité de la rentabilité des différentes compagnies aériennes.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2015	Au 30 juin 2014 Retraité*
Résultat d'exploitation courant	-232	-207
Part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers	172	146
Résultat d'exploitation courant ajusté	-60	-61
Chiffre d'affaires	12 298	12 005
Marge d'exploitation ajustée	-0,5%	-0,5%

* Retraité, voir note 2 des états financiers page 39

Résultat net retraits

Le résultat net retraits correspond au résultat net corrigé des éléments exceptionnels ou non récurrents.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2015	Au 30 juin 2014 Retraité*
Résultat net – part du groupe	-638	-619
Résultat net des activités non poursuivies	-	4
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers (instruments dérivés)	51	-26
Résultat de change non réalisé	237	124
Produits et charges non courants	-84	122
Dépréciation des titres disponibles à la vente	7	29
Dépréciation des actifs d'impôts différés	-	26
Résultat net – part du groupe, retraits	-427	-340
Résultat net – part du groupe, retraits par action (en euros)	-1,44	-1,15

* Retraité, voir note 2 des états financiers page 39

Endettement financier net

Pour le calcul de la dette nette, le groupe réalise deux types d'ajustements. D'une part, sont portés en moins de la dette les dépôts constitués lors de la mise en place de financements d'avions en location-financement et qui viennent s'imputer sur le solde de la dette lors de la levée de l'option. De même, est portée en moins de la dette correspondante la trésorerie nantie dans le cadre du contrat de swap conclu avec Natixis pour une période de quatre ans relatif aux OCEANE 2,75% 2020. La baisse de ce montant s'explique par la substitution d'autres actifs financiers à cette trésorerie.

D'autre part, les valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois et les lignes de trésorerie nantie, principalement constituée dans le cadre du recours formé contre le montant de l'amende cargo devant le Tribunal de l'Union européenne, sont ajoutées aux liquidités.

La trésorerie bloquée au Venezuela a fait l'objet d'un ajustement afin de tenir compte du risque de conversion.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2015	Au 31 décembre 2014
Dettes financières courantes et non courantes	9 415	9 879
Dépôts sur avions en location financement	(456)	(584)
Actifs financiers nantis (<i>swap</i> sur OCEANE)	(393)	(196)
Couvertures de change sur dettes	(36)	(21)
Intérêts courus non échus	(70)	(123)
Total des dettes financières (A)	8 460	8 955
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 344	3 159
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	74	73
Trésorerie nantie	405	399
Dépôts (obligations)	195	166
Concours bancaires courants	(108)	(249)
Liquidités nettes (B)	3 910	3 548
Dette nette (A) – (B)	4 550	5 407

Le groupe s'est donné comme objectif, dans le cadre du plan Perform 2020, de ramener la dette nette à environ 4,4 milliards d'euros à fin 2015. A moyen terme, le groupe a privilégié la fixation d'un objectif sur le ratio dette nette ajustée/EBITDAR (voir ci-après).

Ratios de couverture

> Ratio dette nette/EBITDA

	30 juin 2015	31 décembre 2014
	12 mois glissants	
Dettes nettes (<i>en M€</i>)	4 550	5 407
EBITDA (<i>en M€</i>)	1 547	1 589
Dettes nettes/EBITDA	2,9x	3,4x

> Ratio EBITDA/coût de l'endettement financier net

	30 juin 2015	31 décembre 2014
	12 mois glissants	
EBITDA (<i>en M€</i>)	1 547	1 589
Coût de l'endettement financier net (<i>en M€</i>)	353	370
EBITDA/coût de l'endettement financier net	4,4x	4,3x

> Ratio dette nette ajustée/EBITDAR

La dette nette ajustée ajoute aux dettes nettes le montant annuel des locations opérationnelles capitalisé 7 fois. Dans le cadre du nouveau plan Perform 2020, le Groupe s'est fixé un objectif sur le ratio dette nette ajustée/EBITDAR, qui doit être d'environ 2,5x à la fin 2017.

	30 juin 2015	31 décembre 2014*
Dette nette (en M€)	4 550	5 407
Locations opérationnels x 7, 12 mois glissants (en M€)	6 636	6 111
Dette nette ajustée (en M€)	11 186	11 518
EBITDAR, 12 mois glissants (en M€)	2 495	2 462
Ratio dette nette ajustée/EBITDAR	4,5x	4,7x
EBITDAR hors grève, 12 mois glissants (en M€)	2 920	2 887
Ratio dette nette ajustée/EBITDAR hors grève	3,8x	4,0x

* Retraité, voir note 2 des états financiers page 39

> Ratio EBITDAR/Coût de l'endettement financier net ajusté

Le coût de l'endettement financier net ajusté comprend la quote-part des locations opérationnelles correspondant aux frais financiers (34%).

	30 juin 2015 12 mois glissants	31 décembre 2014
EBITDAR (en M€)	2 495	2 462
Coût de l'endettement financier net (en M€)	353	370
Quote-part des locations opérationnelles correspondant à des frais financiers (34%) (en M€)	322	297
Coût de l'endettement financier net ajusté (en M€)	675	667
EBITDAR/frais financiers nets ajustés	3,7x	3,7x

Cash-flow libre d'exploitation

Le cash-flow libre d'exploitation représente la trésorerie disponible après les investissements corporels et incorporels générée par la seule exploitation, hors activités non poursuivies. Il n'inclut pas les autres flux de trésorerie liés aux opérations d'investissements, notamment financiers. Le Groupe intègre dans cet indicateur financier le montant des contrats d'acquisitions d'actifs corporels et incorporels qui, de manière exceptionnelle, ne donnent pas lieu à un enregistrement dans les investissements du tableau des flux de trésorerie consolidé.

(En millions d'euros)	Premier semestre 2015	Premier semestre 2014
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (activités poursuivies)	1 092	870
Investissements corporels et incorporels	-870	-835
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	52	60
Cash-flow libre d'exploitation	274	95

Retour sur capitaux employés (ROCE)

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

- Les capitaux employés sont calculés selon une méthode additive en identifiant les postes du bilan correspondant aux capitaux employés. Les capitaux employés sur l'année sont obtenus en prenant la moyenne des capitaux employés sur les bilans d'ouverture et de clôture, à laquelle sont ajoutés les capitaux employés correspondant aux avions en location opérationnelle (7 fois le montant des loyers au cours de l'année) ;
- Le résultat ajusté après impôt correspond à la somme du résultat d'exploitation ajusté de la part correspondant aux frais financiers dans les locations opérationnelles (34%), des dividendes reçus, et de la part dans le résultat des entreprises mises en équivalence. Les titres Alitalia ont été retirés du calcul afin de raisonner à périmètre constant.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2015	30 juin 2014	30 juin 2014	30 juin 2013
Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 270	1 232	1 232	1 107
Immobilisations aéronautiques	8 843	9 235	9 235	9 757
Autres immobilisations corporelles	1 720	1 765	1 765	1 877
Titres mis en équivalence hors actions Alitalia	131	159	159	165
Autres actifs financiers hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	202	121	121	153
Provisions hors retraite, litige cargo et restructuration	(1 509)	(1 144)	(1 144)	(1 019)
Besoin en fonds de roulement hors valeur de marché des instruments dérivés	(5 922)	(5 591)	(5 591)	(5 468)
Capitaux employés au bilan	4 735	5 777	5 777	6 572
Capitaux employés moyens au bilan	5 256		6 175	
Capitaux employés correspondant aux avions en location opérationnelle (loyers opérationnels x 7)	6 636		6 153	
Capitaux employés moyens (A)	11 892		12 328	
Résultat d'exploitation ajusté des locations opérationnelles	168		670	
Dividendes reçus	(10)		(16)	
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence, hors Alitalia	(44)		(8)	
Charge d'impôt reconnue dans le résultat net retraité	119		(29)	
Résultat ajusté après impôt, hors Alitalia (B)	233		617	
ROCE (B/A)	2,0%		5,0%	
Résultat ajusté après impôt, hors Alitalia, hors grève (C)	658		617	
ROCE hors grève (C/A)	5,5%		5,0%	

Coût net à l'ESKO

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

Pour analyser la performance de coût globale de l'entreprise, le Groupe utilise le coût net à l'ESKO. Ce coût net est obtenu en divisant le coût net total par les capacités produites exprimées en équivalents sièges-kilomètres offerts (ESKO). 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 trois activités de transport est combinée en sommant les capacités de l'activité passage (en SKO), les capacités de Transavia (en SKO) et les capacités de l'activité cargo (en TKO) converties en ESKO selon un facteur fixe distinct pour Air France et pour KLM.

La norme IAS 19 révisée rend la charge de retraites à prestations définies plus volatile. Cette charge évolue indépendamment des sorties de trésorerie correspondantes. Le calcul de la variation du coût net à l'ESKO à charge de retraites à prestations définies constante permet d'isoler cet effet.

	S1 2015	S1 2014*
Chiffre d'affaires (en M€)	12 298	12 005
Résultat d'exploitation courant (en M€)	-232	-207
Coût d'exploitation total (en M€)	-12 530	-12 212
Activité passage réseaux – autres recettes (en M€)	415	403
Activité cargo – autres recettes (en M€)	79	90
Chiffre d'affaires externe de l'activité maintenance (en M€)	776	576
Transavia – autres recettes (en M€)	7	7
Chiffre d'affaires externe des autres activités (en M€)	180	173
Coût net (en M€)	11 073	10 963
Capacités produites, exprimées en ESKO	163 180	162 971
Coût net à l'ESKO (en centimes d'€ par ESKO)	6,79	6,73
Variation brute		+0,9%
Effet change sur les coûts nets (en M€)		750
Variation à change constant		-5,6%
Effet prix du carburant (en M€)		-683
Variation à change et prix du carburant constants		+0,3%
Variation des charges liées aux retraites** (en M€)		+61
Coût net à l'ESKO à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants (en centimes d'€ par ESKO)	6,79	6,81
Variation à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants		-0,3%

* Retraité, voir note 2 des états financiers page 39

** Cette variation inclut une baisse de 59m€ de la charge de retraite à prestations définies et une augmentation de 120m€ de la charge de salaires.

États financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1^{er} janvier 2015 – 30 juin 2015

Compte de résultat consolidé (non audité)

Période du 1er janvier au 30 juin	Notes	2015	2014
(En millions d'euros)			Retraité(*)
Chiffre d'affaires	6	12 298	12 005
Autres produits de l'activité		2	9
Produits des activités ordinaires		12 300	12 014
Charges externes	7	(8 420)	(7 824)
Frais de personnel	8	(3 841)	(3 752)
Impôts et taxes		(89)	(93)
Amortissements, dépréciations et provisions	9	(780)	(798)
Autres produits et charges	10	598	246
Résultat d'exploitation courant		(232)	(207)
Cessions de matériels aéronautiques		(5)	(5)
Autres produits et charges non courants	11	89	(117)
Résultat des activités opérationnelles		(148)	(329)
Coût de l'endettement financier brut	12	(198)	(223)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	31	39
Coût de l'endettement financier net		(167)	(184)
Autres produits et charges financiers	12	(388)	(127)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(703)	(640)
Impôts	13	82	36
Résultat net des entreprises intégrées		(621)	(604)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	14	(16)	(11)
Résultat net des activités poursuivies		(637)	(615)
Résultat net des activités non poursuivies	15	-	(4)
Résultat net		(637)	(619)
- Propriétaires de la société mère		(638)	(619)
- Participations ne donnant pas le contrôle		1	-
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16	(2,16)	(2,09)
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16	(2,16)	(2,08)
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16	-	(0,01)

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés résumés.

État du résultat global consolidé (non audité)

<i>(En millions d'euros)</i>	<i>Notes</i>	2015	2014
Période du 1er janvier au 30 juin			Retraité^(*)
Résultat net		(637)	(619)
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente			
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global		23	(34)
Variation de la juste valeur transférée en résultat		(222)	9
Couverture de juste valeur			
Partie efficace de la variation de juste valeur portée en autres éléments du résultat global		(10)	12
Variation de la juste valeur transférée en résultat		-	-
Couverture des flux de trésorerie			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global		76	116
Variation de la juste valeur transférée en résultat		550	(55)
Variation de la réserve de conversion		6	(1)
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	13.2	(168)	(42)
Total des autres éléments recyclables du résultat global		255	5
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies		361	(829)
Impôts différés sur les éléments non recyclable du résultat global	13.2	(95)	215
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		266	(614)
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		521	(609)
Résultat global		(116)	(1 228)
- Propriétaires de la société mère		(119)	(1 224)
- Participations ne donnant pas le contrôle		3	(4)

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés résumés.

Bilan consolidé (non audité)

Actif		30 juin	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2015	2014
			Retraité(*)
Goodwill		246	243
Immobilisations incorporelles		1 024	1 009
Immobilisations aéronautiques	17	8 843	8 728
Autres immobilisations corporelles	17	1 720	1 750
Titres mis en équivalence		131	139
Actifs de retraite	18	1 755	1 409
Autres actifs financiers		1 133	1502
Impôts différés		884	1 042
Autres débiteurs		319	243
Actif non courant		16 005	16 065
Actifs détenus en vue de la vente	19	3	3
Autres actifs financiers		985	787
Stocks et en-cours		602	538
Créances clients		2 117	1 728
Autres débiteurs		1 209	961
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 344	3 159
Actif courant		8 260	7 176
Total actif		24 315	23 241

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés résumés.

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

Bilan consolidé (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres		30 juin	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2015	2014
			Retraité(*)
Capital	20.1	300	300
Primes d'émission et de fusion		2 971	2 971
Actions d'autocontrôle		(84)	(86)
Réserves et résultat	20.2	(3 399)	(3 877)
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		(212)	(692)
Participations ne donnant pas le contrôle		45	39
Capitaux propres		(167)	(653)
Provisions retraite	18	2 098	2 119
Autres provisions	21	1 457	1 404
Dettes financières	22	8 274	7 994
Impôts différés		13	14
Autres créditeurs		434	536
Passif non courant		12 276	12 067
Provisions	21	813	731
Dettes financières	22	1 141	1 885
Dettes fournisseurs		2 444	2 444
Titres de transport émis et non utilisés		3 709	2 429
Programme de fidélisation		760	759
Autres créditeurs		3 231	3 330
Concours bancaires		108	249
Passif courant		12 206	11 827
Total passif		24 482	23 894
Total capitaux propres et passifs		24 315	23 241

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés résumés.

Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)

En millions d'euros	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres –		Capitaux propres
						Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	
Au 31 décembre 2013	300 219 278	300	2 971	(85)	(941)	2 245	48	2 293
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(24)	(24)	-	(24)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	22	22	-	22
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	8	8	-	8
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	(610)	(610)	(4)	(614)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	(605)	(605)	(4)	(609)
Résultat de la période	-	-	-	-	(619)	(619)	-	(619)
Résultat global	-	-	-	-	(1 224)	(1 224)	(4)	(1 228)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	(2)	-	(2)	-	(2)
Autres	-	-	-	-	6	6	-	6
Au 30 juin 2014 (retraité) (*)	300 219 278	300	2 971	(87)	(2 159)	1 025	44	1 069
Au 31 décembre 2014 (retraité) (*)	300 219 278	300	2 971	(86)	(3 877)	(692)	39	(653)
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(185)	(185)	-	(185)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	439	439	1	440
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	(6)	(6)	-	(6)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	265	265	1	266
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	6	6	-	6
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	519	519	2	521
Résultat de la période	-	-	-	-	(638)	(638)	1	(637)
Résultat global	-	-	-	-	(119)	(119)	3	(116)
Variation de périmètre	-	-	-	-	(3)	(3)	3	-
Titres subordonnés	-	-	-	-	600	600	-	600
Titres d'autocontrôle	-	-	-	2	-	2	-	2
Au 30 juin 2015	300 219 278	300	2 971	(84)	(3 399)	(212)	45	(167)

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés résumés.

Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1er janvier au 30 juin	Notes	2015	2014
			Retraité(*)
Résultat net des activités poursuivies		(637)	(615)
Résultat net des activités non poursuivies	15	-	(4)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		781	805
Dotations nettes aux provisions financières		43	34
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		5	(3)
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	(224)	3
Résultats non monétaires sur instruments financiers		51	(25)
Ecart de change non réalisé		237	124
Résultats des sociétés mises en équivalence		16	11
Impôts différés	13	(105)	(54)
Pertes de valeur		-	106
Autres éléments non monétaires		63	(168)
Sous-total		230	214
Dont activités non poursuivies		-	(6)
(Augmentation) / diminution des stocks		(62)	(40)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(381)	(473)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		(20)	47
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 325	1 116
Variation du besoin en fond de roulement des activités non poursuivies		-	20
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 092	884
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(9)	(37)
Investissements corporels et incorporels		(870)	(835)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		342	5
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		52	60
Dividendes reçus		1	10
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(204)	218
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement des activités non poursuivies		-	(20)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(688)	(599)
Augmentation de capital		600	-
Emission de nouveaux emprunts		808	1 145
Remboursement d'emprunts		(1 134)	(1 386)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(382)	(299)
Nouveaux prêts		(42)	(18)
Remboursements des prêts		96	47
Dividendes distribués		(1)	-
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(55)	(511)
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(22)	(77)
Variation de la trésorerie nette		327	(303)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture		2 910	3 518
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture		3 237	3 221
Variation de la trésorerie nette des activités non poursuivies		-	(6)
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(56)	(46)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(225)	(258)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		20	23

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés résumés.

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1er janvier 2015 – 30 juin 2015

Note 1 Description de l'activité

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

L'activité principale est le transport aérien de passagers. Les activités du groupe incluent également le transport aérien de cargo, la maintenance aéronautique et toute autre activité en relation avec le transport aérien notamment l'avitaillement.

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

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

Note 2 Retraitement des comptes 2014

2.1 Changement de présentation du compte de résultat

Afin d'assurer une meilleure lecture des évolutions de la performance, le groupe a décidé, depuis le 1er janvier 2015, d'isoler les éléments de production capitalisée sur une seule et même ligne du compte de résultat (« Autres produits et charges ») alors qu'ils étaient jusqu'alors ventilés par nature de dépense. Les comptes consolidés au 31 décembre 2014 ont été retraités afin de permettre la comparaison. Les impacts du reclassement sur le compte de résultat au 30 juin 2014 sont les suivants :

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2014	31 décembre 2014
Charges externes	(208)	(445)
Frais de personnel	(65)	(128)
Autres produits et charges	273	573
Résultat d'exploitation courant	-	-

2.2 Modification de la méthode de conversion des provisions en devises

Le groupe enregistre des provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle. Une part significative de ces provisions est destinée à couvrir l'achat de pièces détachées qui seront payées en dollars US, quelle que soit la monnaie fonctionnelle de la société. Afin d'assurer une meilleure analyse des impacts liés à la variation du dollar, le groupe a décidé, depuis le 1^{er} janvier 2015, d'isoler les effets de réévaluation des provisions en devises en « Autres produits et charges financiers » alors qu'ils étaient jusqu'alors enregistrés en « Amortissements, dépréciations et provisions ».

Par ailleurs, le taux de clôture sera utilisé pour convertir les montants provisionnés à la clôture. Antérieurement, le groupe utilisait le taux moyen du dollar pour convertir les provisions maintenance. Les comptes consolidés au 31 décembre 2014 ont été retraités afin de permettre la comparaison.

Les impacts du retraitement sur le compte de résultat sont les suivants :

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2014	31 décembre 2014
Autres produits et charges financiers	(7)	(41)
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(7)	(41)
Impôts	2	14
Résultat net	(5)	(27)

Les impacts du retraitement sur le bilan sont les suivants :

<i>En millions d'euros</i>	1^{er} janvier 2014	31 décembre 2014
Impôts différés	(3)	11
Total actif	(3)	11
Réserves et résultat	6	(21)
Autres provisions	(9)	32
Total capitaux propres et passifs	(3)	11

Note 3 Evènements significatifs

3.1 Intervenues au cours de la période

Titres Amadeus

Le groupe a cédé, le 15 janvier 2015, un bloc de 9 857 202 actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 2,2% du capital de la société.

Le résultat de cette cession s'élève à 218 millions d'euros pour un produit de trésorerie de 327 millions d'euros (voir note 11).

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 9,9 millions de titres Amadeus. La valeur de ces titres est couverte par l'opération de couverture mise en place le 25 novembre 2014.

Plans de départs volontaires

Lors de la réunion de son Comité Central d'Entreprise (CCE) du 13 février 2015, la direction d'Air France a présenté des projets de plans de départs volontaires personnels au sol et personnels navigant commerciaux, dont l'ampleur est de l'ordre de 800 effectifs en équivalents temps pleins. A ce titre, le groupe a comptabilisé en compte de résultat un montant de 56 millions d'euros au 30 juin 2015, constituant sa meilleure estimation des coûts engendrés par ce nouveau plan de départs volontaires, tel que décrit en note 11.

Après les mesures de départs volontaires prises en 2014 et après consultation des organismes sociaux, Martinair a lancé le 8 mai 2015 un nouveau plan de départ volontaire destiné à réduire les effectifs de pilotes cargo, suite à la forte réduction de la flotte tout cargo, soit environ 110 effectifs en équivalents temps pleins. A ce titre, le groupe a comptabilisé en compte de résultat un montant de 40 millions d'euros au 30 juin 2015, constituant sa meilleure estimation des coûts engendrés par ce nouveau plan de départs volontaires, tel que décrit en note 11.

KLM a lancé en juin 2015 un plan de départ volontaire destiné à réduire les effectifs des activités cargo et maintenance d'environ 330 effectifs en équivalents temps pleins. A ce titre, le groupe a comptabilisé en compte de résultat un montant de 31 millions d'euros au 30 juin 2015, constituant sa meilleure estimation des coûts engendrés par ce nouveau plan de départs volontaires, tel que décrit en note 11.

Emission obligataire subordonnée perpétuelle

Afin de consolider sa structure financière pendant la période de mise en œuvre du plan Perform 2020, le groupe a réalisé, au cours de la première quinzaine d'avril 2015, une émission obligataire subordonnée perpétuelle d'un montant total de 600 millions d'euros. Ces titres, de maturité perpétuelle et portant un coupon annuel de 6,25%, disposent d'une première option de remboursement en octobre 2020 au gré de l'émetteur. Ils sont comptabilisés en capitaux propres, conformément aux dispositions prévues par les normes IFRS.

Ligne de crédit

Le 29 avril 2015, le groupe a signé une ligne de crédit pour un montant de 1,1 milliard d'euros, renouvelant de manière anticipée la ligne d'Air France arrivant à échéance en avril 2016. Cette nouvelle ligne de crédit, souscrite auprès d'un syndicat composé de 13 banques de premier plan, est constituée de deux tranches de 550 millions d'euros chacune, d'une durée respective de trois et cinq ans.

3.2 Postérieurs à la clôture

Le 2 juillet 2015, KLM a signé une ligne de crédit pour un montant de 575 millions d'euros, renouvelant de manière anticipée la ligne arrivant à échéance en juillet 2016. Cette nouvelle ligne de crédit, d'une durée de 5 ans, a été souscrite auprès d'un syndicat composé de 10 banques de premier plan.

Note 4 Règles et méthodes comptables

4.1 Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés résumés et référentiel comptable

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2014 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 résumés au 30 juin 2015 sont établis conformément au référentiel IFRS, tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés. Ils sont présentés selon les dispositions de la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire » et doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 décembre 2014.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2015 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2014, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1^{er} janvier 2015.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 23 juillet 2015.

Evolution du référentiel comptable

- Normes IFRS et interprétations de l'IFRIC applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2015

L'amendement à la norme IAS 19 « Avantages du personnel », relatif au traitement des cotisations des participants, est applicable aux périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} février 2015. Cet amendement n'a pas généré d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2015.

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

- Amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016,
- Amendement à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles » et IAS 38 « Immobilisations incorporelles », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016,
- Amendement à la norme IAS 28 « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises » et IFRS 10 « Etats financiers consolidés » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016,
- Amendement à la norme IAS 1 « Présentation des états financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016,
- Norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cette norme remplacera les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires », IAS 11 « Contrats de construction » et IFRIC 13 « Programmes de fidélisation de la clientèle »,
- Norme IFRS 9 « Instruments financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018.

Le groupe n'attend pas d'impact significatif au titre de l'application des amendements précités. L'application des normes IFRS 15 et IFRS 9 est quant à elle en cours d'étude.

4.2 Méthodes d'évaluation spécifiques à l'établissement des données financières consolidées intermédiaires

Saisonnalité de l'activité

Le chiffre d'affaires et le résultat d'exploitation courant sont caractérisés par une saisonnalité liée à un haut niveau d'activité entre le 1^{er} avril et le 30 septembre. Ce phénomène est d'amplitude variable selon les années. Conformément aux normes IFRS, le chiffre d'affaires et les charges attachées sont reconnus sur leur période de réalisation.

Impôt sur le résultat

La charge d'impôt (courante et différée) est calculée en appliquant au résultat comptable de la période le taux d'impôt moyen annuel estimé pour l'année fiscale en cours pour chaque entité ou groupe fiscal.

Avantages au personnel

Les engagements nets sur régimes à prestations définies sont réévalués sur la base des taux d'actualisation et des justes valeurs des actifs de couverture à la date d'arrêt intermédiaire. L'impact net de ces réévaluations est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global.

4.3 Utilisation d'estimations

L'établissement des données financières consolidées intermédiaires, en conformité avec les IFRS, conduit la direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux données financières consolidées concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en note 4 de l'annexe des comptes consolidés du 31 décembre 2014, concernent :

- la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés,
- le programme de fidélisation Flying Blue,
- les instruments financiers,
- les immobilisations corporelles et incorporelles,
- les actifs de retraite de les provisions retraite,
- les autres provisions,
- les impôts différés actifs.

La direction du groupe procède à ces estimations et appréciations de façon continue sur la base de son expérience passée ainsi que de divers autres facteurs jugés raisonnables qui constituent le fondement de ces appréciations.

Ainsi, les comptes consolidés de la période ont été établis en tenant compte du contexte de crise économique et financière qui s'est développée depuis 2008 et sur la base de paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture. Les effets immédiats de la crise ont été pris en compte, notamment dans la valorisation des actifs courants et des passifs. En ce qui concerne les actifs à plus long terme, i.e. les actifs non courants, les hypothèses sont fondées sur une croissance limitée.

Les montants qui figureront dans ses futurs états financiers consolidés sont susceptibles de différer de ces estimations en fonction de l'évolution de ces hypothèses ou de conditions différentes.

Note 5 Evolution du périmètre de consolidation

- **1^{er} semestre clos le 30 juin 2015**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours du premier semestre clos le 30 juin 2015.

- **1^{er} semestre clos le 30 juin 2014**

Acquisition

Le 30 juin 2014, les sociétés Air France Industrie US et Sabena technics étaient parvenues à un accord à l'issue duquel le groupe Air France-KLM avait acquis 100% du capital de Barfield, spécialiste américain du support équipements dans le domaine de la maintenance.

Conformément aux dispositions prévues par les normes IFRS 3 et IFRS 10, la société Barfield avait été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition et intégrée globalement dans les comptes du groupe à compter de sa date d'acquisition. Cette opération n'avait pas généré de goodwill.

Cession

Le 30 avril 2014, le groupe avait cédé à la société Intro Aviation GmbH ses filiales CityJet et VLM, compagnies aériennes régionales irlandaise et belge auparavant détenues à 100%.

Ces deux entités ayant été revalorisées à leur valeur de cession dans le cadre de leur classement en tant qu'activité non poursuivie en 2013, le résultat de cession n'avait pas eu d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2014.

Note 6 Informations sectorielles

Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

Passage réseaux : Les revenus du secteur passage réseaux 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 commissions versées par les partenaires de l'alliance SkyTeam, 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.

Cargo : Les revenus du secteur cargo proviennent des 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 secteur cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs.

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 « low cost » de passagers réalisée par Transavia. Jusqu'au 31 décembre 2014, les revenus relatifs à cette activité étaient inclus dans le secteur « Autres ». Ils sont dorénavant présentés dans un secteur d'activité distinct, tant pour la période en cours que pour le comparatif 2014.

Autres : Les revenus de ce secteur proviennent essentiellement des prestations de commissariat fournies par le groupe aux compagnies aériennes tierces.

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

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

Information par secteur géographique

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

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

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

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

- **Activité par zone de destination**

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

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

6.1 Informations par secteur d'activité

- 1^{er} semestre clos le 30 juin 2015

<i>En millions d'euros</i>	Passage réseaux	Cargo	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 374	1 240	1 972	452	480	-	14 518
Chiffre d'affaires intersecteurs	(711)	(10)	(1 196)	(3)	(300)	-	(2 220)
Chiffre d'affaires externe	9 663	1 230	776	449	180	-	12 298
Résultat d'exploitation courant	(112)	(141)	86	(75)	10	-	(232)
Résultat des activités opérationnelles	53	(190)	60	(75)	4	-	(148)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(20)	-	1	-	3	-	(16)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	-	(555)	(555)
Impôts	-	-	-	-	-	82	82
Résultat net des activités poursuivies	33	(190)	61	(75)	7	(473)	(637)

- 1^{er} semestre clos le 30 juin 2014 retraité

<i>En millions d'euros</i>	Passage réseaux	Cargo	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 168	1 354	1 615	435	473	-	14 045
Chiffre d'affaires intersecteurs	(691)	(10)	(1 039)	-	(300)	-	(2 040)
Chiffre d'affaires externe	9 477	1 344	576	435	173	-	12 005
Résultat d'exploitation courant	(123)	(79)	52	(65)	8	-	(207)
Résultat des activités opérationnelles	(120)	(198)	49	(65)	5	-	(329)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(15)	-	1	-	3	-	(11)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	-	(311)	(311)
Impôts	-	-	-	-	-	36	36
Résultat net des activités poursuivies	(135)	(198)	50	(65)	8	(275)	(615)

6.2 Information par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- 1^{er} semestre clos le 30 juin 2015

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux) Afrique du Nord	Afrique (hors Afrique du Nord)	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	2 878	849	2 136	415	222	854	1 339	555	9 248
Autres recettes passage	176	70	70	27	3	47	11	11	415
Total passage réseaux	3 054	919	2 206	442	225	901	1 350	566	9 663
Transport de cargo	175	123	332	77	22	212	137	73	1 151
Autres recettes cargo	14	4	19	7	1	11	17	6	79
Total cargo	189	127	351	84	23	223	154	79	1 230
Maintenance	462	253	12	-	-	-	49	-	776
Transavia	144	305	-	-	-	-	-	-	449
Autres	104	15	2	39	-	-	-	20	180
Total	3 953	1 619	2 571	565	248	1 124	1 553	665	12 298

- 1^{er} semestre clos le 30 juin 2014

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux) Afrique du Nord	Afrique (hors Afrique du Nord)	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	2 872	853	2 196	408	198	813	1 159	554	9 053
Autres recettes passage	169	81	85	22	3	45	8	11	424
Total passage réseaux	3 041	934	2 281	430	201	858	1 167	565	9 477
Transport de cargo	188	123	377	71	26	244	150	75	1 254
Autres recettes cargo	24	9	18	5	1	11	17	5	90
Total cargo	212	132	395	76	27	255	167	80	1 344
Maintenance	360	185	13	-	-	-	18	-	576
Transavia	125	310	-	-	-	-	-	-	435
Autres	105	16	3	32	-	-	-	17	173
Total	3 843	1 577	2 692	538	228	1 113	1 352	662	12 005

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- 1^{er} semestre clos le 30 juin 2015

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Passage régulier	949	2 152	727	1 189	2 669	1 562	9 248
Transport de fret	2	21	67	234	481	346	1 151
Total	951	2 173	794	1 423	3 150	1 908	10 399

- 1^{er} semestre clos le 30 juin 2014

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Passage régulier	947	2 145	700	1 218	2 498	1 545	9 053
Transport de fret	2	23	71	241	506	411	1 254
Total	949	2 168	771	1 459	3 004	1 956	10 307

Note 7 Charges externes

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin		Retraité
Carburant avions	3 141	3 189
Affrètements aéronautiques	217	209
Locations opérationnelles	505	430
Redevances aéronautiques	941	891
Commissariat	309	283
Achat d'assistance en escale	741	682
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 160	817
Frais commerciaux et de distribution	465	437
Personnel extérieur	93	92
Autres frais	848	794
Total	8 420	7 824
<i>Hors carburant avions</i>	<i>5 278</i>	<i>4 635</i>

Note 8 Frais de personnel et effectifs

8.1 Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		Retraité
Salaires et traitements	2 780	2 649
Charges de retraite à cotisations définies	279	284
Charges de retraite à prestations définies	137	196
Autres charges sociales	584	573
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	-	1
Autres	61	49
Total	3 841	3 752

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

Le poste « autres » comprend notamment le crédit d'impôt CICE.

8.2 Effectifs moyens de la période

Période du 1^{er} janvier au 30 juin	2015	2014
		Retraité
Personnel navigant technique	7 912	8 089
Personnel navigant commercial	21 288	21 470
Personnel au sol	64 317	65 126
Total	93 517	94 685

Note 9 Amortissements, dépréciations et provisions

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		Retraité
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	52	42
Immobilisations aéronautiques	618	604
Autres immobilisations corporelles	116	118
	786	764
Dépréciations et provisions		
Stocks	(7)	(2)
Créances	(1)	-
Provisions	2	36
	(6)	34
Total	780	798

Note 10 Autres produits et charges

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		Retraité
Production capitalisée	447	273
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(21)	(28)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	162	12
Autres	10	(11)
Total	598	246

Depuis le 1^{er} janvier 2015, le groupe a décidé d'isoler les éléments de production capitalisée sur une seule et même ligne du compte de résultat (« Autres produits et charges ») alors qu'ils étaient jusqu'alors ventilés par nature de dépense. Les comptes consolidés de l'exercice 2014 ont été retraités afin de permettre la comparaison, comme indiqué en note 2.

Note 11 Autres produits et charges non courants

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		Retraité
Dépréciation de l'UGT Cargo	-	(106)
Dépréciation d'actifs immobilisés destinés en vue de la vente	-	(4)
Charges de restructuration	(133)	(7)
Résultat sur cession de titres disponible à la vente	224	-
Résultat sur cession de filiales et participations	-	(3)
Autres	(2)	3
Autres produits et charges non courants	89	(117)

- **Semestre clos le 30 juin 2015**

Charges de restructuration

Au 30 juin 2015, ce poste comprend essentiellement :

- une provision de 56 millions d'euros relative aux nouveaux plans de départs volontaires annoncés par Air France en février 2015, tel que présenté en note 3.1,
- une provision de 40 millions d'euros concernant un plan de départs volontaires relatif aux pilotes Martinair, tel que présenté en note 3.1,
- une provision de 31 millions d'euros concernant un plan de départs volontaires annoncé par KLM en juin 2015, tel que présenté en note 3.1.

Résultat sur cession de titres disponibles à la vente

Le 15 janvier 2015, le groupe a cédé un bloc de 9 857 202 actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 2,2% du capital de la société.

Comme évoqué en note 3.1, cette transaction a généré :

- un résultat sur cession de titres disponibles à la vente de 218 millions d'euros dans la partie « Autres produits et charges non courants » du compte de résultat,
- un produit de trésorerie de 327 millions d'euros.

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 9,9 millions de titres Amadeus. La valeur de ces titres est couverte par l'opération de couverture mise en place le 25 novembre 2014.

- **Semestre clos le 30 juin 2014**

Au cours du 1^{er} semestre 2014, le groupe avait poursuivi la revue stratégique de son activité tout cargo, différents scénarii ayant été étudiés. Après avoir fortement réduit son exploitation à Paris CDG au cours des dernières années, le groupe avait décidé de réduire sa flotte d'avions tout cargo à Schiphol (Pays-Bas). Cette décision constituait un indice de perte de valeur et avait conduit le groupe à tester la valeur de l'unité génératrice de trésorerie (UGT) cargo au 30 juin 2014. A l'issue de ce test, une provision pour perte de valeur avait été constatée pour ramener la valeur nette comptable des actifs aéronautiques de l'UGT cargo à leur valeur de marché estimée d'après des valeurs d'évaluateurs. Elle s'élevait à 106 millions d'euros.

Note 12 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		Retraité
Produits des valeurs mobilières de placement	7	13
Autres produits financiers	24	26
Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie	31	39
Intérêts sur emprunts	(123)	(134)
Intérêts sur contrat de location-financement	(33)	(36)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	6	4
Autres charges financières	(48)	(57)
Coût de l'endettement financier brut	(198)	(223)
Coût de l'endettement financier net	(167)	(184)
Résultat de change	(246)	(118)
Instruments financiers	(96)	26
Dotation nette aux provisions	(13)	(34)
Autres produits et charges financiers divers	(33)	(1)
Autres produits et charges financiers	(388)	(127)

Coût de l'endettement financier brut

Le coût de l'endettement financier brut inclut au 30 juin 2015 un montant de 20 millions d'euros relatif à la différence entre le taux d'intérêt facial et le taux effectif (après séparation de la composante capitaux propres) des OCEANES (25 millions d'euros au 30 juin 2014).

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,25% pour le semestre clos le 30 juin 2015 (3,26% pour le semestre clos le 30 juin 2014).

Résultat de change

Au 30 juin 2015, le résultat de change inclut principalement :

- une perte de change sur la dette nette de 145 millions d'euros liée principalement à l'appréciation du dollar, du franc suisse et du yen par rapport à l'euro ainsi qu'à un ajustement complémentaire de la valeur de la trésorerie bloquée au Venezuela
- une perte de change de 84 millions d'euros sur les provisions, principalement liée à la réévaluation de la part dollar des provisions maintenance.

Au 30 juin 2014, le résultat de change incluait notamment un ajustement de la valeur de la trésorerie bloquée au Venezuela afin de tenir compte du risque de conversion.

Instruments financiers

Au 30 juin 2015, la variation de la juste valeur des instruments financiers est due aux dérivés carburant pour (57) millions d'euros, aux dérivés change pour (23) millions d'euros, au swap sur l'OCEANE pour (9) millions d'euros et au collar Amadeus pour (8) millions d'euro.

Au 30 juin 2014, la variation de la juste valeur des instruments financiers était due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant pour (19) millions d'euros, des dérivés de change pour 22 millions d'euros et du swap sur l'OCEANE 2005 pour 23 millions d'euros.

Dotation nette aux provisions

Au 30 juin 2015, le montant des dotations nettes aux provisions comprend entre autres la constitution d'une provision sur titres GOL.

Au 30 juin 2014, la ligne « Dotation nette aux provisions » comprenait une perte de valeur de 21 millions d'euros sur les titres Alitalia – résultant de la conversion des obligations souscrites en décembre 2013 dans le cadre de la restructuration financière d'Alitalia – afin de ramener cette participation à sa juste valeur.

Autres produits et charges financiers divers

Au 30 juin 2015, le montant des autres produits et charges financiers divers comprend notamment les effets de désactualisation des provisions à long terme.

Note 13 Impôts

13.1 Charge d'impôt

<i>En millions d'euros</i> Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2015	2014 Retraité
(Charge) / produit d'impôt courant	(23)	(18)
Variation des différences temporaires	(12)	1
Impact de la CVAE	2	2
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	115	51
(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies	105	54
Total	82	36

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, les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, les lois de finance 2011 et 2012 ont introduit une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année, à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Les perspectives de récupération de ces déficits sur les bénéfices futurs ayant par ailleurs été rallongées dans un contexte de crise économique durable et de marché mondial fortement concurrentiel, le recouvrement des impôts différés actifs activés correspond à un horizon de 7 ans sur le périmètre fiscal français, en cohérence avec sa visibilité opérationnelle.

Au 30 juin 2015, suite au calcul de taux d'impôt moyen annuel estimé pour l'année fiscale, le groupe fiscal français n'a pas reconnu de produit d'impôt différé sur les pertes réalisées au 1^{er} semestre 2015. La charge d'impôt de 13 millions d'euros du groupe fiscal français correspond principalement à la CVAE.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Au 30 juin 2015, le groupe a reconnu un produit d'impôt différé actif de 112 millions d'euros au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandais.

Au 30 juin 2014, le groupe avait reconnu un produit d'impôt différé actif de 77 millions d'euros au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandais. Par ailleurs, le groupe avait décidé, dans le cadre de ses réflexions sur son activité tout cargo à Schiphol, de ramener à zéro la valeur des actifs d'impôts différés sur les déficits fiscaux pré-acquisition de Martinair. Ceci s'était traduit par une charge d'impôt différé de 26 millions d'euros.

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

<i>En millions d'euros</i> Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2015	2014 Retraité
Autocontrôle	-	(2)
OCEANE	-	-
Eléments recyclables du résultat global	(168)	(42)
Actifs disponibles à la vente	13	1
Instruments dérivés	(181)	(43)
Eléments non recyclables du résultat global	(95)	212
Retraites	(95)	212
Total	(263)	168

Note 14 Part dans le résultat des sociétés mises en équivalence

La part du groupe dans le résultat des sociétés mises en équivalence est principalement composée de Kenya Airways, compagnie aérienne basée à Nairobi, sur laquelle le groupe exerce une influence notable.

Note 15 Résultat net des activités non poursuivies

Au 30 juin 2014, le « résultat net des activités non poursuivies » correspondait au résultat de l'ensemble CityJet et VLM pour (4) millions d'euros.

Note 16 Résultat net – part du groupe par action

Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

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

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		Retraité
Résultat net - propriétaires de la société mère	(638)	(619)
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(638)	(615)
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	-	(4)

Le groupe ne versant pas de dividendes aux actionnaires prioritaires, ils ne présentent aucun écart avec les résultats apparaissant dans les états financiers. Sur les périodes présentées, les résultats étant des pertes, les résultats retenus pour le calcul des résultats dilués par action sont égaux aux résultats retenus pour le calcul des résultats de base par action.

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

Période du 1^{er} janvier au 30 juin	2015	2014
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(3 063 384)	(300 063 384)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	296 039 474	296 039 474
Conversion des OCEANE	15 946	-
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	296 055 420	296 039 474

Note 17 Immobilisations corporelles

En millions d'euros	30 juin 2015			31 décembre 2014		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	8 802	(5 736)	3 066	8 350	(5 371)	2 979
Avions en location financement	6 757	(2 744)	4 013	6 883	(2 936)	3 947
Actifs en cours de construction	420	-	420	543	-	543
Autres	2 403	(1 059)	1 344	2 296	(1 037)	1 259
Immobilisations aéronautiques	18 382	(9 539)	8 843	18 072	(9 344)	8 728
Terrains et constructions	2 827	(1 761)	1 066	2 805	(1 723)	1 082
Installations et matériels	1 411	(1 041)	370	1 368	(1 003)	365
Actifs en cours de construction	125	-	125	135	-	135
Autres	935	(776)	159	907	(739)	168
Autres immobilisations corporelles	5 298	(3 578)	1 720	5 215	(3 465)	1 750
Total	23 680	(13 117)	10 563	23 287	(12 809)	10 478

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement s'élève à 4 477 millions d'euros au 30 juin 2015 (contre 4 438 millions d'euros au 31 décembre 2014).

Note 18 Actifs de retraite et provisions retraite

Au 30 juin 2015, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	30 juin 2015	31 décembre 2014
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,85%	1,65%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	2,30%	2,35%

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 31.1.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

Sur la même période, la juste valeur des fonds de couverture a augmenté.

L'ensemble des éléments cumulés ont eu pour impact :

- Une augmentation de 316 millions d'euros des « actifs de retraite »
- Une diminution de 51 millions d'euros des « provisions retraite ».

Note 19 Actifs détenus en vue de la vente

• Semestre clos le 30 juin 2015

Le poste « Actifs détenus en vue de la vente » correspond à la juste valeur de 4 appareils destinés à être cédés, pour un montant total de 3 millions d'euros.

• Exercice clos le 31 décembre 2014

Au 31 décembre 2014, le poste « Actifs détenus en vue de la vente » incluait la juste valeur de 4 appareils destinées à être cédées, pour un montant total de 3 millions d'euros.

Note 20 Capitaux propres – propriétés de la société mère

20.1 Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2015, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

En pourcentage (%)	30 juin 2015		31 décembre 2014	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	18	18	16	16
Salariés et anciens salariés	7	7	7	7
Actions détenues par le groupe	1	-	1	-
Public	74	75	76	77
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).

En application de la « loi Florange », il sera automatiquement conféré, à compter du 3 avril 2016, un droit de vote double à toutes les actions entièrement libérées pour lesquelles il sera justifié d'une inscription nominative depuis deux ans au nom d'un même actionnaire.

20.2 Réserves et résultat

En millions d'euros	Notes	30 juin 2015	31 décembre 2014
			Retraité
Réserve légale		70	70
Réserves distribuables		301	412
Titres subordonnés	3.1	600	-
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies		(2 591)	(2 846)
Réserves sur instruments dérivés		(446)	(881)
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente		243	428
Autres réserves		(937)	(835)
Résultat net – Propriétaires de la société mère		(639)	(225)
Total		(3 399)	(3 877)

Note 21 Provisions

En millions d'euros	30 juin 2015			31 décembre 2014		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	824	378	1 202	774	316	1 090
Provision pour restructuration	-	380	380	-	323	323
Provisions pour litiges avec les tiers	467	14	481	447	32	479
Autres provisions pour risques et charges	166	41	207	183	60	243
Total	1 457	813	2 270	1 404	731	2 135

21.1. Provisions

21.1.2 Provision 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.

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

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

Au 30 juin 2015, la plupart des procédures ouvertes dans ces Etats ont donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui ont mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

En Europe, Air France-KLM, Air France, KLM et Martinair ont formé un recours devant le Tribunal de l'Union Européenne contre la décision de la Commission Européenne de 2010. Un montant de provisions de 340 millions d'euros (hors intérêts financiers) a été constitué au titre de l'amende imposée par la Commission Européenne.

En Suisse, Air France et KLM ont interjeté appel devant le Tribunal Administratif Fédéral de la décision de l'autorité de concurrence leur ayant imposé une amende de 3 millions d'euros.

En Corée du Sud, la procédure a été définitivement clôturée : en décembre 2014, la Cour Suprême a confirmé les amendes imposées à l'encontre d'Air France et de KLM pour un total approximatif de 7 millions d'euros mais a mis hors de cause la société holding Air France-KLM et donc annulé l'amende qui lui avait été imposée par l'autorité de concurrence.

Le montant total des provisions constituées au 30 juin 2015 s'élève à 382 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

21.1.3 Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrat à l'heure de vol dans le cadre de l'activité maintenance du groupe, 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.

21.2 Passifs éventuels

Le groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour lesquelles des provisions n'ont pas été constituées dans ses états financiers, en conformité avec les règles comptables applicables.

21.2.1 Litiges en matière de législation anti-trust dans le 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 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.

Selon les actions concernées, Air France, KLM et/ou Martinair sont soit assignées directement (en particulier aux Pays-Bas, Norvège, Corée et Etats-Unis), soit mises en cause dans le cadre d'appel en garantie par les autres opérateurs de fret assignés (par exemple au Royaume-Uni). Lorsque Air France, KLM et/ou Martinair font l'objet d'assignation, elles mettent également en cause les autres transporteurs dans le cadre d'appels en garantie.

Ces litiges n'ont pas donné lieu à la constitution de provision, le groupe n'étant pas en mesure à ce stade des procédures judiciaires d'apprécier de manière fiable le risque financier. En effet, 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.

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

Canada

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

21.2.3 Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

A la suite de l'accident du vol AF447 Rio-Paris, disparu dans l'Atlantique Sud, diverses instances judiciaires ont été engagées aux Etats-Unis et au Brésil et plus récemment en France par les ayants droit des victimes.

L'ensemble de ces procédures tend à obtenir le versement de dommages et intérêts en réparation des préjudices subis par les ayants droit des passagers décédés dans l'accident.

Les dommages et intérêts versés aux ayants droit des passagers décédés dans l'accident sont couverts par la police d'assurance responsabilité civile d'Air France.

En 2011, Air France et Airbus en tant que personnes morales ont été mis en examen pour homicides involontaires et encourent des peines d'amendes prévues par la loi. Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 21.1, 21.2, le groupe n'a pas connaissance de litige, procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

Note 22 Dettes financières

En millions d'euros	30 juin 2015			31 décembre 2014		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	637	-	637	564	-	564
OCEANE	888	-	888	873	655	1 528
Emprunts obligataires	1 706	-	1 706	1 706	-	1 706
Emprunts location financement	3 758	619	4 377	3 469	654	4 123
Autres emprunts	1 285	452	1 737	1 382	453	1 835
Intérêts courus non échus	-	70	70	-	123	123
Total	8 274	1 141	9 415	7 994	1 885	9 879

Emission de l'obligataire 2021

Le 4 juin 2014, Air France-KLM a émis un emprunt obligataire de 600 millions d'euros à échéance juin 2021 (obligataire 2021) et portant intérêt au taux de 3,875%.

Le 18 juin 2014, à l'issue d'une offre de rachat des obligations émises en 2009, lancée par une banque, une partie de ces dernières (94 millions d'euros en nominal) a été échangée contre 1 094 titres de l'obligataire 2021.

La valeur d'échange de cette opération, intérêts courus compris, s'est élevée à 109 millions d'euros. Elle n'a pas eu d'impact au compte de résultat dans la mesure où il n'y a pas eu de modification substantielle sur la partie échangée de l'obligation 2009.

Cette opération d'échange a permis au Groupe de rallonger la maturité de sa dette sans impact significatif sur le résultat financier.

Valeurs de marché

Les passifs financiers ayant une valeur de marché sensiblement différente de leur valeur comptable sont les suivants :

En millions d'euros	30 juin 2015		31 décembre 2014	
	Valeur comptable	Valeur de marché	Valeur comptable	Valeur de marché
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	637	296	564	264
OCEANE	888	982	1 528	1 750
Emprunts obligataires	1 706	1 769	1 706	1 801
Total	3 231	3 047	3 798	3 815

Note 23 Engagements de locations

23.1 Locations financement

Le total des paiements minimaux futurs au titre des locations financements se décompose comme suit :

En millions d'euros	30 juin 2015	31 décembre 2014
Avions	4 315	3 963
Constructions	514	521
Autres	115	122
Total	4 944	4 606

23.2 Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 6 249 millions d'euros au 30 juin 2015, contre 6 259 millions d'euros au 31 décembre 2014.

Note 24 Commandes 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	30 juin 2015	31 décembre 2014
2 nd semestre N (6 mois)	255	-
N + 1	930	566
N + 2	1 053	797
N + 3	1 195	811
N + 4	1 234	1 064
Au-delà de N+4	3 926	4 793
Total	8 593	8 031

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis 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 2015 augmente de 13 unités par rapport au 31 décembre 2014 et s'élève à 93 appareils.

Cette évolution s'explique par la commande de 17 appareils et la livraison de 4 appareils.

Flotte long-courrier (passage)

Le groupe a reçu 3 Boeing B777.

Flotte moyen-courrier

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

Flotte régionale

Le groupe a passé une commande ferme de 17 Embraer dont 15 Embraer 175 et 2 Embraer 190.

Le groupe a réceptionné 1 Bombardier de type CRJ 1000.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	2 ^{ième} semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
Flotte long courrier – passage								
A380	au 30 juin 2015	-	-	-	2	-	-	2
	au 31 décembre 2014	-	-	-	-	2	-	2
A350	au 30 juin 2015	-	-	-	-	6	19	25
	au 31 décembre 2014	-	-	-	-	2	23	25
B787	au 30 juin 2015	-	1	4	4	3	13	25
	au 31 décembre 2014	-	-	1	4	4	16	25
B777	au 30 juin 2015	-	3	1	-	-	-	4
	au 31 décembre 2014	-	3	3	1	-	-	7
Flotte moyen courrier								
A320	au 30 juin 2015	-	-	2	1	-	-	3
	au 31 décembre 2014	-	-	3	-	-	-	3
B737	au 30 juin 2015	-	4	8	5	-	-	17
	au 31 décembre 2014	-	5	7	5	-	-	17
Flotte régionale								
EMB 170	au 30 juin 2015	-	4	7	4	-	-	15
	au 31 décembre 2014	-	-	-	-	-	-	-
EMB 170	au 30 juin 2015	2	-	-	-	-	-	2
	au 31 décembre 2014	-	-	-	-	-	-	-
CRJ 1000	au 30 juin 2015	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2014	-	1	-	-	-	-	1

Note 25 Parties liées

Les relations du groupe avec ses parties liées n'ont pas évolué de façon significative tant en termes de montant qu'en termes de périmètre.

Information et contrôle

Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2015

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2015 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Alexandre de Juniac

Président-directeur général

Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2015

Période du 1^{er} janvier 2015 au 30 juin 2015

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

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

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1^{er} janvier 2015 au 30 juin 2015, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes 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 comptes 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 la note 2 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés qui expose un changement de présentation du compte de résultat relatif aux éléments de production capitalisée ainsi qu'un changement de méthode relatif à la conversion des provisions en devises.

II- Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes 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 comptes consolidés semestriels résumés.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 24 juillet 2015

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Deloitte & Associés

Département de KPMG S.A.

Jean-Paul Vellutini

Eric Jacquet

Pascal Pincemin

Guillaume Troussicot

Associé

Associé

Associé

Associé

**Document réalisé par
la Direction des relations investisseurs d'Air France-KLM**