

Rapport financier semestriel

janvier-juin 2019

Société anonyme au capital de 428 634 035 euros

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

Adresse postale : Air France-KLM - AFKL.FI - 95737 Roissy Charles De Gaulle Cedex

RCS Paris 552 043 002

SOMMAIRE

1. Rapport semestriel d'activité	4
1.1. Activité	4
Stratégie	4
Les Activités	10
Activité passage réseaux.....	10
Activité cargo.....	11
Transavia	11
Activité maintenance.....	12
Flotte Air France-KLM	13
Faits marquants	15
Perspectives et événements post clôture	17
Facteurs de risques	18
Parties liées	18
1.2. Gouvernement d'entreprise	19
Le Conseil d'administration	19
Le CEO Committee	22
Le Comité exécutif groupe.....	23
Bourse et actionnariat	24
Commentaires sur les comptes	25
Indicateurs financiers	30
2. Etats financiers consolidés semestriels résumés	33
Compte de résultat consolidé	34
Etat du résultat global consolidé.....	35
Bilan consolidé.....	36
Variation des capitaux propres consolidés	38
Tableau des flux de trésorerie consolidé	39
Notes aux Etats financiers consolidés	42
1. Description de l'activité.....	43
2. Evènements significatifs.....	43
2.1. Intervenues au cours de la période	
2.2. Postérieures à la clôture	
3. Règles et méthodes comptables.....	44
3.1. Principes comptables.....	44
3.2. Méthodes d'évaluation spécifiques à l'établissement des données financières consolidées intermédiaires.....	45
3.3. Utilisation d'estimations.....	46

4. Evolution du périmètre de consolidation	46
5. Informations sectorielles	46
5.1. Informations par secteur d'activité.....	48
5.2. Informations par secteur géographique.....	49
6. Charges externes	51
7. Frais de personnel et effectifs	52
8. Amortissements, dépréciations et provisions	53
9. Autres produits et charges	54
10. Autres produits et charges non courants	54
11. Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers.....	55
12. Impôts	57
12.1. Charge d'impôt	57
12.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère).....	58
13. Résultat net – part du groupe par action	59
13.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action.....	59
13.2 Instruments non dilutifs.....	59
13.3 Instruments émis postérieurement à la clôture.....	59
14. Immobilisations corporelles et droits d'utilisation	60
15. Actifs de retraite et provisions retraite	60
16. Capitaux propres – propriétaire de la société mère	61
16.1. Répartition du capital et des droits de vote.....	61
16.2. Réserves et résultat.....	61
17. Passifs de restitution et autres provisions	62
17.1. passifs de restitution et autres provisions.....	63
17.2. Passifs éventuels.....	63
18. Dettes financières et dettes de loyer	65
19. Dette nette.....	66
20. Commandes de matériels aéronautiques	68
21. Parties liées.....	69
 Information et contrôle	
Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2019.....	70
Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2019.....	71

1. Rapport semestriel d'activité

1.1. Activité

Stratégie

Ambitions du groupe Air France - KLM

L'activité du Groupe relie les hommes, les économies et les cultures, et favorise la croissance économique et le progrès social. L'ambition du groupe Air France - KLM s'inscrit dans une démarche responsable, laquelle guide ses priorités stratégiques : Air France -KLM ambitionne d'être le leader européen du transport aérien et un des leaders mondiaux, en assumant sa responsabilité sociale et environnementale en tant qu'acteur global du secteur de l'aviation. Ainsi, la sécurité aérienne est-elle un impératif absolu, que le Groupe doit à ses clients et collaborateur, et un engagement quotidien.

Le modèle d'Air France-KLM : un plan de vol vers la création de valeur

Air France-KLM a choisi de présenter son modèle d'affaires et de création de valeur. Ce dernier s'adresse à toutes les parties prenantes, salariés, actionnaires, clients, fournisseurs, autorités, organisations institutionnelles et non gouvernementales ainsi qu'aux autres partenaires locaux. Dans le cadre de ses activités courantes, le Groupe interagit avec divers parties prenantes tandis que ses activités et opérations exercent une série d'impacts (qualitatifs et quantitatifs). La création de valeur est représentée à travers les résultats de ses activités et ses impacts sur la Société

- Activités et services

Sa place de leader européen en termes de trafic intercontinental au départ de l'Europe confère à Air France-KLM un rôle majeur dans le transport aérien mondial. Ses principales activités sont le transport de passagers et de fret – à travers ses activités de réseau-, le transport low-cost et la maintenance aéronautique. Chaque activité s'appuie sur des marques spécifiques positionnées sur des marchés complémentaires avec des modes opératoires propres, soutenant ainsi l'objectif du groupe Air France-KLM de proposer à tous les segments de clientèle des offres de transport adaptées à leurs besoins.

En 2018, Air France-KLM confirme sa position de leader en matière de trafic avec 101 millions de passagers transportés entre l'Europe et le reste du monde, ainsi que sur les liaisons intra-européennes au départ des marchés domestiques du Groupe. Le Groupe a installé une présence forte sur tous les marchés majeurs. Air France-KLM exploite le réseau le plus dense entre l'Europe et le reste du monde. En 2018, Air France et KLM ont desservi 318 destinations dans 118 pays dans le monde. 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 «réseaux». Le comportement arithmétique de ces marchés permet au Groupe d'atténuer les effets négatifs des évolutions ou crises pouvant affecter certains d'entre eux.

Les marques de réseau, Air France et KLM, sont organisées autour des deux hubs intercontinentaux de Paris-CDG et Amsterdam Schiphol, figurant parmi les quatre plus importants en Europe, et capitalisent sur leurs nombreux partenariats pour proposer un réseau à l'échelle mondiale. Ces hubs connectent les flux du trafic de correspondance et de point-à-point. L'envergure du réseau rend possible l'accès au monde entier pour les petits marchés et offre un programme de vol capable d'absorber les fréquences d'usage de notre clientèle.

Le Groupe bénéficie également d'une répartition équilibrée entre passagers en correspondance et de point-à-point. Plus de 45% des passagers sont en correspondance chez Air France et 65% chez KLM. L'activité de point-à-point propose des solutions de transport efficaces pour les déplacements domestiques et intra-européens.

L'expertise d'Air France-KLM dans le cargo permet de soutenir les activités aériennes du Groupe par sa contribution importante à son équilibre financier, tout en limitant son empreinte environnementale.

Transavia, la marque low-cost du Groupe, offre des solutions de transport intra-européen efficaces et est leader en termes d'accueil, de services et solutions digitales. En 2018, Transavia a desservi 239 destinations en Europe, Afrique du Nord et Moyen-Orient, au départ de la France et des Pays-Bas.

Le programme de fidélité «Flying Blue» établit un trait d'union entre l'ensemble de ces marques étant utilisable indifféremment sur les vols Air France, KLM et Transavia. L'activité de maintenance s'appuie sur l'excellence incontestée du Groupe dans la gestion des flottes, consolidant la position de leader d'Air France-KLM sur le marché de la MRO. Elle assure la navigabilité de la flotte Air France et KLM et assure une politique de maintenance optimisée pour plus de 200 clients.

- Transformer nos ressources en atouts...

Air France-KLM œuvre pour concilier croissance, protection de l'environnement, valeur sociale et développement local dans ses hubs et destinations. En développant des technologies de pointe, en investissant dans la R&D et l'innovation et en associant ses parties prenantes, le Groupe s'efforce d'optimiser l'utilisation de ses différents capitaux et ressources pour en tirer le

meilleur parti. Cette approche confère à Air France-KLM un positionnement fort dans le paysage concurrentiel de l'industrie aéronautique.

Capital social et partenariats : Air France-KLM poursuit sa politique d'intégration commerciale avec ses principaux partenaires mondiaux, tels Delta Air Lines, Inc. et China Eastern Airlines, ainsi qu'avec les partenaires de l'alliance SkyTeam, afin d'offrir des services à valeur ajoutée et des innovations, tout en enrichissant son réseau et en veillant à instaurer une relation de confiance. Au-delà, l'instauration d'un dialogue solide et régulier avec les parties prenantes est primordiale pour Air France-KLM, afin de faire émerger de nouveaux enjeux, se préparer à relever les défis à venir et mieux cerner leurs attentes. Par ce biais, Air France – KLM renforce son ancrage territorial, en créant les bases d'une coopération et d'un dialogue réussis, en concertation avec les acteurs locaux, et développe ses activités.

Capital humain : Air France – KLM s'engage envers ses collaborateurs, présents dans les 118 pays sur lesquels le Groupe opère. Grâce à leur implication, à leur professionnalisme et à leurs accomplissements, Air France – KLM offre des services premium et un voyage attentionné, bâtissant des relations durables avec ses clients tout en opérant de manière efficace et sûre.

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

Capital industriel : Air France-KLM modernise sa flotte avec l'intégration d'appareils de nouvelle génération, pour apporter le meilleur niveau de confort aux passagers et une meilleure efficacité énergétique. Grâce à sa flotte – de plus de 540 appareils – et à son réseau étendu et optimisé, le Groupe offre de nombreuses possibilités de connexion, générant ainsi des revenus solides, la satisfaction client et le développement de ses marchés domestiques.

Capital intellectuel : Air France-KLM dispose d'un portefeuille de marques fortes, positionnées sur des marchés complémentaires avec des modes opératoires propres, en phase avec les attentes des clients. Le programme commun de fidélisation client «Flying Blue» contribuant à renforcer l'attractivité des marques.

Capital naturel : le Groupe innove sans relâche pour être une référence en matière de Responsabilité Sociétale d'Entreprise. Tout en ayant recours à des ressources naturelles essentielles, les opérations au sol et en vol ont un impact sur l'environnement, notamment par les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et la production de déchets. Le Groupe s'attache continuellement à réduire son empreinte environnementale. Air France-KLM contribue en particulier à la mise en place d'une filière de biocarburants durables pour l'aviation.

- ... pour créer de la valeur et des impacts positifs sur la Société

Le modèle de création de valeur présente les impacts du Groupe en lien avec ses principales activités, ainsi que sa contribution aux ODD de l'ONU.

Un voyage attentionné : le Groupe place l'expérience client au cœur de son modèle visant à laisser le souvenir d'un voyage mémorable. Avec ses fournisseurs et partenaires, et fort des 15 millions de membres du programme de fidélité «Flying Bue», Air France - KLM s'efforce d'offrir des produits et solutions de haute qualité, tout en intégrant les nouvelles technologies et le développement durable à chaque étape du voyage, pour proposer des services toujours plus personnalisés et innovants.

Un voyage en confiance : Si la sûreté et la sécurité sont primordiales et non négociables, l'excellence opérationnelle est également essentielle pour assurer le plus haut niveau de satisfaction client et permettre une expérience de voyage sûre et agréable. À cet égard, Air France-KLM met l'accent sur la fiabilité et la ponctualité de ses vols et continue à innover et digitaliser ses services, comme le self-boarding, par exemple.

Un voyage avec nos collaborateurs : Air France-KLM propose des emplois qualifiés et de qualité et s'investit dans le développement personnel et l'apprentissage continu de ses équipes. Le Groupe veille à leur créer un environnement de travail sûr et motivant. Le développement continu de leurs compétences garantit leur professionnalisme et leur employabilité, et constitue un facteur clé dans la croissance du Groupe. Ce dernier poursuit sa politique de promotion et de sensibilisation à la diversité, les femmes représentant 32% des top 10% des niveaux managériaux pour le périmètre des personnels au sol.

Un voyage performant : Les solides résultats opérationnels et financiers du Groupe soutiennent les activités et le développement futur du Groupe. En 2018, Air France-KLM a réalisé un chiffre d'affaires de 26,5 milliards d'euros et veille à renforcer sa capacité de financement pour accélérer encore sa transformation et sa dynamique de croissance.

Un voyage fédérateur : Air France-KLM contribue à une croissance économique inclusive et durable en France, aux Pays-Bas et dans les régions où il opère. En collaborant avec des partenaires locaux, le Groupe crée de nouvelles opportunités et soutient des projets à forte valeur ajoutée sociale et économique au bénéfice des générations futures et des communautés locales. À travers sa chaîne d'approvisionnement et les 12 milliards d'euros d'achats, Air France-KLM contribue au développement de l'emploi indirect et de l'activité économique.

Un voyage responsable : Air France-KLM vise à réduire son empreinte environnementale par l'amélioration de ses opérations et de ses process, en favorisant l'innovation et les partenariats dans la chaîne d'approvisionnement, et avec l'implication de ses collaborateurs. Le Groupe a réduit son empreinte sonore de 35% entre 2000 et 2018. La contribution du Groupe à l'émergence d'un marché international de l'aviation durable est un fait marquant. En intégrant le développement durable dans ses activités et ses opérations, Air France-KLM s'efforce de contribuer de manière significative aux objectifs de développement durable des Nations-Unies en lien avec ses activités.

NOTRE PLAN DE VOL POUR CRÉER DE LA VALEUR

NOTRE AMBITION

ÊTRE LE LEADER EUROPÉEN DU TRANSPORT AÉRIEN ET UN DES PLUS PUISSANTS LEADERS MONDIAUX, ENDOSSANT SA RESPONSABILITÉ SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE D'ACTEUR GLOBAL DE L'AVIATION

NOS PRIORITÉS

- 1 Investir dans nos collaborateurs et les responsabiliser
- 2 Simplifier notre portefeuille de marques et incarner le meilleur des cultures de nos marchés nationaux
- 3 Moderniser notre flotte et nos produits pour le bénéfice de nos clients
- 4 Capitaliser sur nos partenariats
- 5 Améliorer la contribution de toutes les activités à la performance financière du Groupe

NOS ACTIVITÉS ET SERVICES

Réseaux

Transport passagers

Leader européen du trafic long-courrier

- 85,6 M de passagers transportés
- 468 avions
- Vaste réseau organisé autour de deux hubs européens majeurs
- 54 700 collaborateurs



Cargo

Modèle économique « priorité aux soutes »

- 1,1 M de tonnes transportées
- 6 avions tout-cargo
- 3 860 collaborateurs



Low cost

1^{re} compagnie low-cost aux Pays-Bas et à Paris-Orly

- 15,8 M de passagers transportés
- 74 avions
- 3 030 collaborateurs



Maintenance

2^{ème} acteur mondial en MRO (*Maintenance, Repair and Overhaul*, entretien, réparation et révision)

- Une excellence incontestée dans la maintenance de flottes importantes
- Plus de 2 000 avions maintenus pour plus de 200 clients
- 13 460 collaborateurs



UN IMPÉRATIF

La sécurité des vols

* chiffres 2018





CAPITAL SOCIAL ET PARTENARIATS

- Un portefeuille de clients diversifié et un réseau de fournisseurs favorisant les acteurs locaux et durables
- Le pilier européen du plus important partenariat mondial et intégration commerciale au sein de l'alliance SkyTeam



CAPITAL HUMAIN

- 81 527 collaborateurs innovants et engagés (équivalent temps plein), et une culture de la diversité nourrie par plus de 110 nationalités
- Un personnel au sol, naviguant, et des pilotes professionnels et engagés pour garantir un voyage attentionné



CAPITAL FINANCIER

- Un actionnariat stable avec l'État français, l'État néerlandais, et deux partenaires stratégiques, Delta Air Lines et China Eastern Airlines
- Une structure financière solide pour accélérer encore notre transformation et générer de la croissance, dans un marché en croissance de 5 %



CAPITAL INDUSTRIEL

- Une flotte en renouvellement continu, des créneaux horaires et des droits de trafic permettant de desservir un vaste réseau sur tous les grands marchés
- Une flotte et un réseau optimisés renforçant nos performances opérationnelles et environnementales



CAPITAL INTELLECTUEL

- Des marques prestigieuses avec un programme commun de fidélisation client « Flying Blue », et une activité maintenance reconnue reposant sur un savoir-faire spécifique et des technologies de pointe
- Des marques attractives offrant des produits et services de haute qualité



CAPITAL NATUREL

- Carburant, contribution à la création d'une filière de carburants alternatifs durables pour l'aviation
- Un acteur engagé à contribuer à un changement positif dans l'industrie



UN VOYAGE ATTENTIONNÉ

- Une offre améliorée avec la modernisation des cabines, des investissements dans l'infrastructure au sol et la connectivité à bord
- Approche centrée sur la relation attentionnée pour devenir la compagnie aérienne de référence en matière de *Customer Intimacy*
- Innovations digitales pour des services toujours plus personnalisés
- | 101 M de passagers transportés



UN VOYAGE EN CONFIANCE

- Fiabilité et ponctualité au centre de nos préoccupations
- Maintien des normes de sécurité et de qualité les plus élevées
- | 318 destinations dans 118 pays



UN VOYAGE AVEC NOS COLLABORATEURS

- Développer les carrières et les compétences des collaborateurs
- Un environnement sûr et motivant pour favoriser l'implication et le bien-être du personnel au travail
- | 40 heures de formation par collaborateur



UN VOYAGE PERFORMANT

- Une performance solide dans tous les secteurs d'activité
- Résultat d'exploitation tiré par la croissance du chiffre d'affaires et la discipline des coûts
- | Ratio dette nette / EBITDA de 1,5



UN VOYAGE FÉDÉRATEUR

- Trait d'union entre les hommes, les économies et les cultures
- Contribution au développement régional et à la croissance économique mondiale par le commerce international et les investissements étrangers
- Générateur d'emploi local, soutien d'emplois directs et indirects autour de nos hubs
- | 3^{ème} employeur du secteur privé aux Pays-Bas et un impact d'Air France sur le PIB français de plus de 1 %



UN VOYAGE RESPONSABLE

- Réduction constante de notre impact environnemental
- En tête du classement Europe et World du DJSI pour la 14^{ème} année consecutive
- | 13,5 % d'amélioration de l'efficacité énergétique opérationnelle par passager/km entre 2011 et 2018

EN CONTRIBUANT AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES



Orientations stratégiques

L'ambition du groupe Air France - KLM est de devenir le premier transporteur aérien en Europe et l'un des plus puissants au monde en s'appuyant sur les atouts de ses deux marques historiques, Air France et KLM. Pour y parvenir, le Groupe a donc pour objectif de devenir le choix numéro un pour ses clients :

- entre l'Europe et ses destinations intercontinentales;
- entre ses marchés nationaux – France et Pays-Bas – et le reste de l'Europe.

Grâce au professionnalisme de ses personnels «frontline», à la qualité de ses produits et de ses services et à l'amélioration de ses performances opérationnelles, Air France et KLM se tournent chaque jour vers leurs clients.

Cinq priorités ont été identifiées pour atteindre cet objectif.

La sécurité étant primordiale, le Groupe a réaffirmé son attachement à la Sécurité Des Vols avec un programme dédié lancé en novembre 2018 au sein d'Air France et baptisé «Safety Attitude».

Le Groupe, en tant qu'acteur mondial du transport aérien, reconnaît également l'importance de la responsabilité sociale et d'entreprise et maintient sa première place dans l'indice mondial de durabilité Dow Jones pour la quatorzième année consécutive. Air France - KLM de fixe pour objectif de limiter son impact environnemental en utilisant des avions modernes et économes en carburant, tout en étant socialement responsable en matière d'achats, de politiques de ressources humaines, dans la promotion de l'égalité homme/femme ainsi qu'à travers la Fondation Air France, notamment.

1. **Investir et donner plus de moyens d'action à nos collaborateurs et les responsabiliser.** En tant que société de services, nos collaborateurs sont notre principal atout. Ils sont le visage de notre entreprise auprès de nos clients et représentent nos marques dans le monde entier. Nous allons donc investir davantage dans la formation afin de leur assurer un excellent niveau de compétences et de leur redonner l'initiative grâce à l'utilisation d'outils numériques, permettant de dépasser les attentes de nos clients.

La relation entre les sociétés du Groupe et les collaborateurs est basée sur des principes de confiance, respect, transparence et confidentialité. Chez Air France, de nouveaux accords équilibrés ont été conclus avec les pilotes, le personnel navigant commercial et le personnel au sol, permettant à Air France de disposer de la flexibilité nécessaire à l'utilisation optimale des atouts de la compagnie. Air France est également la première entreprise française de cette taille à être parvenue à un accord sur la mise en place de comités d'entreprise sociaux et économiques et d'élections professionnelles.

La mise en place d'outils numériques améliorés pour les salariés d'Air France-KLM et la digitalisation des process sont accélérés afin de faciliter le travail collaboratif et d'accroître son agilité au sein du Groupe.

2. **Simplifier notre portefeuille de marques et incarner le meilleur des cultures de nos marchés domestiques.** Le groupe Air France-KLM s'appuie aujourd'hui sur deux marques fortes, Air France et KLM, dotées de déclinaisons régionales, Air France HOP et KLM Cityhopper. Le Groupe propose également à ses clients une offre low-cost à travers la marque Transavia, présente en France comme aux Pays-Bas.

Air France-KLM est dans une phase de simplification de son portefeuille de marques et de clarification du positionnement de chacune d'entre elles. Air France et KLM sont des compagnies nationales emblématiques dans leur pays respectif où elles bénéficient d'une notoriété exceptionnelle et attirent une clientèle fidèle. Elles sont également des symboles de leur pays d'origine à l'international, très souvent perçues comme le premier choix pour les destinations France, Pays-Bas, ainsi que pour l'Europe.

3. **Moderniser notre flotte et nos produits pour le bénéfice de nos clients.** Air France et KLM ont amélioré leurs produits et leurs services au cours des dernières années pour répondre aux demandes du marché : améliorations des salons, nouvelles cabines, connectivité en vol (WiFi). Le Groupe souhaite accélérer ce processus et se positionner en tant que leader du secteur, afin de répondre aux attentes des clients sur chaque vol et les dépasser, en offrant une expérience client améliorée et cohérente sur l'ensemble de la flotte et du réseau. Cela permettra à chaque compagnie du Groupe de desservir le marché en fonction des besoins, avec des produits et des services adaptés à chaque segment.

La livraison actuelle d'A350 et de B787 contribuera à moderniser la flotte d'Air France-KLM et à accélérer le programme de rénovation d'appareils visant à offrir, dès que possible, une flotte équipée de sièges en cabine Affaires entièrement «full flat». Cela vaut également pour la connectivité en vol.

Notre objectif est d'aligner notre personnel, nos produits et notre flotte grâce à l'innovation, en ouvrant la voie avec nos produits et nos services et en positionnant le client au cœur de toutes nos activités. Nous sommes tous, chez Air France-KLM, des ambassadeurs de la marque et devons gagner la confiance de nos clients vol après vol et jour après jour.

4. **Tirer parti de nos partenariats :** le groupe Air France-KLM poursuit son ambition d'être le pilier européen du partenariat aérien le plus intégré au monde. Le Groupe travaille, aux côtés de ses deux partenaires et actionnaires, Delta Air Lines, Inc. et China Eastern Airlines, ainsi que d'autres joint-ventures et partenaires commerciaux sur des marchés internationaux stratégiques, et ambitionne de nouer de nouveaux partenariats avec des acteurs clés de la chaîne de valeur du voyage.

Air France-KLM continue de renforcer son intégration commerciale avec ses principaux partenaires, afin de conforter sa position de marché, de tirer profit de la mise en commun des réseaux de distribution, et pouvoir proposer une offre globale à ses clients sur chaque marché.

Le Groupe travaille ainsi au renforcement de sa Joint-venture actuelle avec Delta Air Lines, Inc.. Air France, KLM, Delta Air Lines, Inc. et Virgin Atlantic se sont entendues pour créer une Joint-venture transatlantique élargie. Cet accord, qui devrait être mis en œuvre en 2019, permettra aux compagnies de la Joint-venture de proposer à leurs clients une offre améliorée et intégrée sur le marché transatlantique leur permettant d'atteindre une part de marché prévisionnelle de près de 25%. Dans ce contexte, Air France - KLM entrera également au capital de Virgin Atlantic à hauteur de 31%, Delta Air Lines, Inc. en détenant 49% depuis 2013.

Côté Chine, outre sa présence de leader européen en moyens propres sur le marché, Air France-KLM s'appuiera sur ses partenaires chinois – China Eastern, China Southern et Xiamen Airlines – pour consolider sa position tout en gardant pour objectif de renforcer encore les Joint-venture mises en place au cours des dernières années. Ces coopérations étroites permettent au Groupe et à ses partenaires chinois d'accroître et d'optimiser l'offre entre l'Europe et la Chine, et de proposer aux clients une desserte des villes secondaires chinoises. Air France-KLM et China Eastern ont signé un accord sur l'extension de leur Joint-venture en novembre 2018, poursuivant ainsi le développement de leur partenariat commercial stratégique visant à proposer une offre de services toujours plus large aux clients voyageant entre l'Europe et la Chine.

Enfin, le Groupe a l'intention de poursuivre sa coopération avec la compagnie espagnole Air Europa par le biais d'un accord de Joint-venture visant à renforcer la coopération sur les vols entre l'Europe et l'Amérique centrale et du Sud.

5. **Améliorer la contribution de chaque division à la performance financière du groupe.** Les deux compagnies continuent à optimiser leur flotte et leurs performances opérationnelles afin d'améliorer leurs revenus et de réduire leurs coûts, en tirant parti des synergies du Groupe. L'amélioration des relations de travail contribuera également à la stabilité financière, tandis que des process digitaux et simplifiés amélioreront l'agilité opérationnelle et managériale.

Les hubs de Paris-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol occupent une place centrale dans la stratégie d'Air France-KLM et de ses partenaires. Le Groupe renforce ses mesures d'amélioration de la performance opérationnelle (efficacité et efficience) tout en soutenant la performance économique des activités long-courrier et moyen-courrier au départ et à l'arrivée des hubs. Les programmes d'excellence opérationnelle mis en place pour Air France et KLM, avec des leviers additionnels tels que l'autonomie des salariés ou les meilleures pratiques des partenaires du Groupe en sont une bonne illustration.

La performance opérationnelle est un facteur clé de la satisfaction client et de la performance économique, dont le Groupe entend faire un domaine d'excellence. L'amélioration de la performance opérationnelle s'articule principalement autour d'initiatives d'optimisation des hubs, de l'optimisation de l'utilisation de la flotte, et d'une démarche visant à simplifier les organisations et les rendre plus efficaces et plus agiles.

Au cours des dernières années, Air France-KLM a significativement rationalisé son activité avions tout-cargo pour se concentrer sur le transport du fret dans les soutes des avions «passage». Les recettes liées sont déterminantes dans l'équilibre économique des lignes du Groupe. Afin de saisir les opportunités du marché du fret aérien, Air France-KLM poursuit le redimensionnement de son activité centrée sur l'utilisation des soutes des appareils long et moyen-courrier. Le Groupe met l'accent sur la numérisation et la simplification des process, ainsi que sur un niveau élevé de qualité de service.

Transavia contribue à la croissance du Groupe grâce à une structure des coûts strictement alignée sur le modèle d'affaires low-cost : optimisation de l'utilisation des avions, produits et tarifs simples, options multiples, un seul type d'avion, structure organisationnelle allégée et sous-traitance d'une partie importante des activités.

Le secteur de la maintenance aéronautique, avec une croissance prévisionnelle de plus de 4% au niveau mondial sur les dix prochaines années, permettra à l'activité E&M de poursuivre son développement et de consolider le leadership d'Air France-KLM sur ce secteur. À cet égard, Air France-KLM dispose d'un carnet de commandes représentant près de cinq années de chiffre d'affaires. La croissance du Groupe est tirée par les activités moteurs et équipements, domaines de haute technologie industrielle à forte valeur ajoutée. Le développement des flottes mondiales d'avions de nouvelle génération offre des relais de croissance importants et AFI KLM E&M peut capitaliser sur l'introduction des B787 et des A350 dans sa flotte pour développer un rôle majeur sur ces lignes de produits. Enfin, Air France-KLM poursuit l'élargissement de son portefeuille de partenariats sur tous les continents, afin d'établir une plus grande proximité avec ses clients.

Les activités

Activité Réseaux : Solide croissance des revenus, résultat d'exploitation impacté par la hausse de la facture carburant

Réseaux	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2019	Variation	Variation à change constant	2019	Variation	Variation à change constant
Capacité (millions d'SKO)	75 680	+3,9%		145 440	+3,2%	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 016	+5,6%	+3,9%	11 191	+3,8%	+2,6%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 708	+5,8%	+4,0%	10 601	+3,6%	+2,3%
Résultat d'exploitation (m€)	291	+55	+77	12	-138	-68

Les revenus des activités Passage et Cargo ont augmenté de 2,6% à change constant au premier semestre, avec une hausse des capacités de 3,2%.

Le résultat d'exploitation de l'activité Réseaux s'est établi à 12 millions d'euros au premier semestre 2019, soit une baisse de 138 millions d'euros par rapport à 2018.

Activité Passage : La recette unitaire positive du long-courrier permet de compenser la pression sur le réseau moyen-courrier point-à-point

Réseaux passage	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2019	Variation	Variation à change constant	2019	Variation	Variation à change constant
Passagers (en milliers)	22 906	+4,8%		42 651	+3,7%	
Capacité (millions de SKO)	75 680	+3,9%		145 439	+3,2%	
Trafic (millions de PKT)	67 020	+5,7%		127 241	+3,8%	
Coefficient occupation	88,6%	+1,5 pt		87,5%	+0,6 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	5 482	+6,4%	+4,8%	10 110	+4,2%	+3,2%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 254	+6,6%	+4,8%	9 674	+4,2%	+2,9%
Recette unitaire au SKO (cts €)	6,94	+2,6%	+0,9%	6,65	+1,0%	-0,2%

La capacité a augmenté de 3,2% au premier semestre, tirée principalement par les réseaux Amérique du Sud, Atlantique Nord et Asie avec des croissances respectives de 8,8%, 6,1% et 2,9%. Le chiffre d'affaires total est en hausse de 4,2% sur le premier semestre par rapport à l'an dernier, avec un trafic en hausse de 3,8%.

La recette unitaire par siège kilomètre offert a légèrement baissé (- 0,2%) à change constant au premier semestre 2019. Le premier trimestre 2019 a été sous pression en raison d'un déséquilibre entre l'offre et la demande dans l'industrie, avec une baisse de 1,6% de la recette unitaire à change constant par rapport à 2018. Au second trimestre 2019, les équipes du « revenue management » ont réussi à capter la meilleure dynamique dans les marchés. La recette unitaire a été de +0,9% à change constant par rapport à l'an dernier, porté principalement par le réseau long-courrier.

Le réseau long-courrier a bénéficié d'une demande dynamique, permettant une hausse de la recette unitaire de 0,8% à change constant avec un trafic en hausse de 3,7%. En particulier, les recettes unitaires des réseaux Caraïbes & Océan Indien, Afrique & Moyen Orient et Asie ont progressé respectivement de 4,4%, 4,1% et de 2,9% à change constant. L'Amérique du Nord continue son développement, avec une recette unitaire en hausse de 0,4% à change constant malgré une base de comparaison élevée en 2018 et une hausse importante des capacités. L'Amérique du Sud continue à être sous pression en raison du contexte économique en Argentine et au Brésil.

Le réseau moyen-courrier délivre des résultats de recette unitaire contrastés à -2,1% à change constant par rapport à l'an dernier. Le réseau moyen-courrier hubs est en léger recul sur le premier semestre et le réseau moyen-courrier point-à-point a été sous pression depuis le début de l'année en raison d'une base de comparaison élevée au deuxième trimestre 2018 et de la pression concurrentielle du train. Les capacités ont été ajustées en fonction.

Activité Cargo: Recette unitaire impactée par un marché du fret au contexte difficile

Cargo	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2019	Variation	Variation à données comparables	2019	Variation	Variation à données comparables
Tonnage (en milliers)	279	+1,5%		549	+0,7%	
Capacité (milliers de TKO)	3 630	+2,8%		7 092	+2,1%	
Trafic (millions de TKT)	2 122	+1,2%		4 168	+0,9%	
Coefficient d'occupation	58,5%	-0,9 pt		58,8%	-0,7 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	534	-1,7%	-4,1%	1 081	-0,5%	-2,7%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	454	-2,8%	-5,2%	927	-1,7%	-3,9%
Recette unitaire par TKO (cts €)	12,54	-5,1%	-7,5%	13,09	-3,6%	-5,7%

Sur l'ensemble du premier semestre, les capacités et le trafic du cargo ont augmenté respectivement de 2,1% et 0,9%.

Cependant, la dynamique négative de marché qui fait suite au ralentissement économique, aux conflits commerciaux et aux importantes capacités dans l'industrie a exercé une pression sur la recette unitaire durant le premier semestre. Celle-ci est en baisse de 5,7% par rapport à l'an dernier avec des réseaux Amérique du Nord et Asie en recul.

Pour contrer cette tendance, la stratégie du cargo est de continuer à augmenter les coefficients d'occupation tout en rationalisant son réseau.

Transavia : La forte hausse de la capacité et du trafic contribuent à l'augmentation du chiffre d'affaires

Transavia	Deuxième trimestre		Premier semestre	
	2019	Variation	2019	Variation
Passagers (en milliers)	4 894	+6,7%	7 823	+7,0%
Capacité (millions de SKO)	9 527	+9,2%	15 353	+10,0%
Trafic (millions de PKT)	8 754	+9,1%	14 122	+10,1%
Coefficient d'occupation	91,9%	-0,1 pt	92,0%	+0,0 pt
Chiffre d'affaires total (m€)	500	+10,4%	748	+8,7%
Recette unitaire au SKO (cts €)	5,24	+1,3%	4,83	-0,4%
Coût unitaire au SKO (cts €)	4,70	+5,1%	4,95	+2,6%
Résultat d'exploitation (m€)	52	-9	-19	-22

Après un premier trimestre où la recette unitaire a été impactée par le décalage de Pâques et l'augmentation de la longueur d'étape des lignes, la deuxième partie du semestre a connu une recette unitaire en hausse de 1,3% par rapport à 2018, notamment grâce à une forte demande à travers les réseaux et la belle performance des recettes annexes.

Le résultat d'exploitation du premier semestre 2019 s'établit à -19 millions d'euros, une baisse de 22 millions d'euros par rapport à l'année 2018, en raison du prix du carburant et de l'effet négatif des devises.

Activité maintenance : Forte hausse du chiffre d'affaires externe et amélioration de la marge

Maintenance	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2019	Variation	Variation à données comparables	2019	Variation	Variation à données comparable
Chiffre d'affaires total (m€)	1 120	+11,2%		2 290	+10,0%	
Chiffre d'affaires externe (m€)	527	+11,9%	+5,0%	1 081	+14,9%	+7,6%
Résultat d'exploitation (m€)	55	+9	+1	102	+30	+18
Marge d'exploitation (%)	4,9%	+0,3 pt	-0,2 pt	4,5%	+1,0 pt	+0,6 pt

Les revenus de l'activité Maintenance ont nettement augmenté au premier semestre 2019 par rapport à l'année précédente : le chiffre d'affaires externe est en hausse de 7,6% à change constant, poursuivant sa tendance haussière en raison de la signature de nouveaux contrats. La marge d'exploitation, exprimée en pourcentage des revenus totaux, s'élève à 4,5%, soit une hausse de 0,6 point à change constant par rapport à l'année dernière, porté notamment par l'activité équipement.

Le carnet de commandes de la Maintenance s'établit 11,6 milliards de dollars à la fin du deuxième trimestre 2019, en hausse de 0,2 milliard de dollars par rapport à fin 2018.

Groupe Air France-KLM : Résultat d'exploitation de 97 m€ avec une amélioration des coûts unitaires

Air France-KLM	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2019	Variation	Variation à données comparables	2019	Variation	Variation à données comparables
Capacité (SKO m)	85 207	+4,5%		160 793	+3,8%	
Trafic (PKT m)	75 774	+6,1%		141 363	+4,4%	
Recette unitaire Passage au SKO* (cts €)	6,75	+2,4%	+0,8%	6,48	+0,8%	-0,4%
Recette unitaire Groupe au SKO (cts €)	7,28	+1,6%	+0,0%	7,05	+0,2%	-1,0%
Coût unitaire Groupe au SKO (cts €) à change constant	6,82	-0,3%	-2,3%	6,99	+0,4%	-1,4%
Chiffre d'affaires total (m€)	7 050	+6,4%	+4,5%	13 036	+4,8%	+3,3%
EBITDA (m€)	1 147	+98	+114	1 571	-100	-43
Résultat d'exploitation (m€)	400	+54	+72	97	-131	-69
Marge d'exploitation(%)	5,7%	+0,5 pt	+0,8 pt	0,7%	-1,1 pt	-0,6 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	80	-30		-240	-81	

*Combinaison des recettes unitaires de l'activité réseaux Passage et Transavia

Flotte Air France - KLM

La flotte du groupe Air France - KLM, au 30 juin 2019, comprend 551 avions contre 548 avions au 31 décembre 2018.

La flotte principale en exploitation comprend 423 avions (416 avions au 31 décembre 2018). Elle se répartit en 173 avions long-courriers (172 au 31 décembre 2018), 6 avions cargo (6 au 31 décembre 2018) et 244 avions moyen-courriers (238 au 31 décembre 2018) dont 79 avions dans la flotte du groupe Transavia (73 avions au 31 décembre 2018).

La flotte régionale en exploitation comprend 118 avions (121 avions au 31 décembre 2018).

Au 30 juin 2019, l'âge moyen de la flotte en exploitation est de 11,4 ans, dont 12,1 ans pour la flotte long-courrier, 11,8 ans pour la flotte moyen-courrier, 16,3 ans pour la flotte cargo et 9,2 ans pour la flotte régionale, contre 11,3 ans au 31 décembre 2018, dont 11,9 ans pour la flotte long-courrier, 11,6 ans pour la flotte moyen-courrier, 15,8 ans pour la flotte cargo et 9,4 ans pour la flotte régionale.

Au 30 juin 2019, la flotte totale du Groupe est détenue à hauteur de 39,6% en propriété (38,7% au 31 décembre 2018), de 15,6% en crédit-bail (17,0% au 31 décembre 2018) et de 44,8% en location opérationnelle (44,3% au 31 décembre 2018).

Le nombre d'avions en commande ferme au 30 juin 2019, hors locations opérationnelles, s'élève à 42 appareils (49 au 31 décembre 2018), après la livraison de 7 appareils en propriété du groupe. Le nombre d'options s'élève à 36 appareils (47 au 31 décembre 2018).

Évolution du portefeuille de commandes du groupe Air France - KLM ⁽¹⁾	31 décembre 2018	Livraisons au cours de la période ⁽²⁾	Nouvelles commandes	Conversion d'options	30 juin 2019
Flotte principale	49	7	-	-	42
Flotte régionale	0	0	-	-	-
Total	49	7	-	-	42

(1) Hors locations opérationnelles.

(2) Les transferts entre compagnies du groupe sont exclus de ce décompte.

Évolution du portefeuille d'options du groupe Air France - KLM ⁽¹⁾	31 décembre 2018	Exercice au cours de la période	Options annulées ou expirées	Nouvelles options	30 juin 2019
Flotte principale	47	-	11	-	36
Flotte régionale	-	-	-	-	-
Total	47	-	-	-	36

(1) Hors locations opérationnelles.

Gestion de flotte

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

Ainsi, au cours du premier semestre 2019, le Groupe Air France a procédé pour :

- le long-courrier au retrait de sa liste de flotte d'un A340, remplacés par deux B787-9 neufs.
- le moyen-courrier d'Air France au retrait d'un A319 d'ancienne génération.
- HOP! à la sortie de trois ATR42-500 et un EMB145-EP remplacés par un EMB 190 supplémentaire neuf.
- Transavia France à la livraison de trois B737-800.

KLM a, pour sa part, accueilli son premier B787-10 dans sa flotte ainsi que trois B737-800 en remplacement de deux B737-700. Un B747-400Combi a également été retiré de la flotte.

Transavia Pays-Bas a introduit deux nouveaux B737-800.

2019 verra également l'entrée en flotte des trois premiers A350 au sein de la flotte d'Air France, avec la première livraison en septembre 2019.

À plus long terme, la modernisation de la flotte s'exprimera par le retrait des B747-400 de KLM remplacés par des B787-10 et par la poursuite de la croissance de la flotte d'A350-900 au sein d'Air France. Pour sa part Transavia (France et Pays-Bas) verra sa flotte s'adapter au marché en croissance sur le secteur loisir.

Le Groupe continuera à investir largement sur le renouvellement de ses cabines, comme actuellement pour ses A330-200, ainsi que dans l'offre de connectivité satellite à bord, permettant d'offrir une liaison WiFi à ses clients pendant les vols.

La flotte AFKL au 30 juin 2019 :

	AF (incl. HOP!)	KL (incl. KLC &Martinair)	Transavia France	Transavia Pays-Bas	Propriété	Crédit-bail	Location d'exploitation	Total
Long-courrier	107	66	0	0	70	32	71	173
B747-400	0	10	0	0	10	0	0	10
B777-300	43	14	0	0	11	24	22	57
B777-200	25	15	0	0	24	1	15	40
B787-10	0	1	0	0	1	0	0	1
B787-9	9	13	0	0	7	3	12	22
A380-800	10	0	0	0	1	4	5	10
A340-300	5	0	0	0	5	0	0	5
A330-300	0	5	0	0	0	0	5	5
A330-200	15	8	0	0	11	0	12	23
Moyen-courrier	114	51	37	42	84	22	138	244
B737-900	0	5	0	0	2	0	3	5
B737-800	0	30	37	35	29	10	63	102
B737-700	0	16	0	7	3	5	15	23
A321	20	0	0	0	11	0	9	20
A320	43	0	0	0	3	5	35	43
A319	33	0	0	0	20	0	13	33
A318	18	0	0	0	16	2	0	18
Régional	79	49	0	0	58	32	38	128
ATR72-600	6	0	0	0	0	0	6	6
ATR72-500	1	0	0	0	0	0	1	1
ATR42-500	3	0	0	0	0	0	3	3
Canadair Jet 1000	14	0	0	0	14	0	0	14
Canadair Jet 700	11	0	0	0	11	0	0	11
Embraer 190	12	32	0	0	7	14	23	44
Embraer 175	0	17	0	0	3	14	0	17
Embraer 170	15	0	0	0	9	1	5	15
Embraer 145	17	0	0	0	14	3	0	17
Cargo	2	4	0	0	6	0	0	6
B747-400BCF	0	1	0	0	1	0	0	1
B747-400ERF	0	3	0	0	3	0	0	3
B777-F	2	0	0	0	2	0	0	2
Total AF-KLM	302	170	37	42	218	86	247	551

Faits marquants

Signature d'accords sociaux et simplification du portefeuille de marques d'Air France

En janvier 2019, trois accords sociaux ont été signés chez Air France :

- ✓ Le 10 janvier, accord entre Air France et ses personnels Navigants Commerciaux, améliorant leurs conditions de travail tout en permettant de progresser dans le service apporté aux clients ;
- ✓ Le 11 janvier 2019, accord salarial avec les organisations syndicales représentatives des personnels au Sol d'Air France, qui prévoit des augmentations individuelles et une enveloppe pour financer des primes individuelles exceptionnelles, offrant ainsi un levier supplémentaire de reconnaissance de la performance ;
- ✓ Le 19 février 2019, signature d'un accord catégoriel Pilotes avec le SNPL qui permet de répondre au besoin de flexibilité nécessaire pour accompagner la nouvelle ambition d'Air France, tout en prévoyant des mesures destinées à améliorer la sécurité des vols, la stratégie commerciale, la robustesse opérationnelle, la vie quotidienne et la rémunération des pilotes.

L'accord avec les personnels Navigants Commerciaux a également permis d'aboutir à l'intégration des salariés et des avions de Joon. La simplification du portefeuille de marques est un atout indéniable pour nos clients, nos salariés et tous nos partenaires.

Dans le même esprit de simplification, les vols opérés par la flotte régionale sous la marque Hop ! sont dorénavant commercialisés sous le nom de Air France HOP.

Le Groupe Air France-KLM s'appuie sur deux marques fortes, Air France et KLM, dotées de déclinaisons régionales avec Air France HOP et KLM Cityhopper, et propose une offre low-cost portée par la marque Transavia, présente en France et aux Pays-Bas.

Air France-KLM simplifie et améliore sa gouvernance

Le Conseil d'administration d'Air France-KLM a approuvé à l'unanimité le 19 février 2019 la proposition de Benjamin Smith, **Directeur Général d'Air France-KLM exposant** ses ambitions, les principes de gouvernance managériale et les processus de décisions stratégiques au niveau du Groupe, dans le but de simplifier et améliorer la gouvernance du Groupe pour redevenir le leader européen du secteur du transport aérien.

Les éléments clefs pour atteindre les objectifs à long terme du groupe sont :

- ✓ La mise en place d'un CEO Committee qui détermine l'orientation stratégique de l'ensemble des compagnies aériennes et unités opérationnelles du Groupe. Ce comité est dirigé par Benjamin Smith. Les autres membres du comité sont Pieter Elbers (Président du Directoire de KLM et Directeur général Adjoint Air France-KLM), Anne Rigail (Directrice Générale d'Air France et Directrice générale Adjointe Air France-KLM) et Frédéric Gagey (Directeur général Adjoint Finances Air France-KLM) ;
- ✓ Une collaboration plus étroite au sein du Groupe afin de mieux exploiter les synergies et d'améliorer l'efficacité et la rentabilité du Groupe ;
- ✓ Le développement des atouts existants, de la notoriété et de la puissance d'Air France, de KLM et de Transavia sur leurs marchés respectifs, ainsi que le renforcement de la position du Groupe sur ses deux hubs, Amsterdam Schiphol et Paris-Charles de Gaulle ;
- ✓ La simplification des processus décisionnels du Groupe dans les domaines suivants : stratégie flotte et réseau, alliances et stratégie commerciale, ressources humaines, achats, digital et management des données client.

Le Conseil d'administration d'Air France-KLM, en accord avec le Conseil de surveillance de KLM, a proposé le renouvellement de Pieter Elbers en tant que Président du Directoire de KLM. Ce renouvellement a été ratifié par l'Assemblée générale de KLM tenue le 25 avril 2019.

Prise de participation de l'Etat néerlandais au capital d'Air France – KLM

Le 1er mars 2019, l'Etat néerlandais a déclaré avoir franchi à la hausse le 26 février 2019, les seuils de 5% et 10% du capital et des droits de vote d'Air France-KLM et détenir 60 000 000 actions, représentant autant de droits de vote, soit 14,00% du capital et 11,91% des droits de vote d'Air France-KLM. L'Etat néerlandais a précisé qu'il n'envisageait pas de poursuivre l'acquisition d'actions d'Air France-KLM ni d'en acquérir le contrôle.

Des accords renforcés entre Air France, KLM et Virgin Atlantic

Air France, KLM et Virgin Atlantic ont annoncé le 4 mars leur premier accord de partage de codes, offrant à leurs clients respectifs de nouvelles options de voyage depuis et vers l'Amérique du Nord et plus d'opportunités de cumuler des Miles via leurs programmes de fidélité. Grâce à ce partenariat, les clients des trois compagnies aériennes peuvent créer leur voyage transatlantique sur-mesure en choisissant parmi les nombreuses options de vols opérés par Air France, KLM, Virgin Atlantic et

Delta.

Pour les clients, ces accords se traduisent par un large choix de vols supplémentaires avec 24 nouvelles routes disponibles entre le Royaume-Uni et l'Amérique du Nord via Londres-Heathrow et Manchester, notamment, ou encore des options supplémentaires entre Paris et New York via Manchester.

Emission d'obligations convertibles

Air France –KLM a procédé avec succès le 20 mars 2019 au placement d'obligations à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles ou existantes (OCEANes) à échéance 2026 d'un montant d'environ 500 millions d'euros, représentant 27 901 785 actions sous-jacentes.

Saison été 2019 : Air France-KLM augmente son offre de 2 % par rapport à la saison été précédente et propose 58 nouvelles routes

La croissance de l'offre pour la saison été se répartit de la façon suivante :

- +1,3 % pour l'activité passage réseau long-courrier,
- +1,2 % pour l'activité passage réseau moyen- et court-courrier,
- +9,3 % pour l'activité low-cost de Transavia.

Depuis le 31 mars, les clients du Groupe peuvent choisir l'une des 58 nouvelles routes avec Air France, KLM et Transavia. Le Groupe développe son réseau avec une offre en croissance de +2 % et veille à apporter à ses clients la garantie d'une expérience de voyage constante et à la hauteur de leurs attentes. Cela passe notamment chez Air France par l'harmonisation de l'offre à destination de la clientèle premium, et pour KLM par le meilleur produit disponible à bord de tous les vols.

Air France, KLM et Delta célèbrent leurs 10 ans de joint-venture transatlantique

Le 4 juin 2019, Air France, KLM et Delta Air Lines ont célébré 10 années de succès de leur coopération transatlantique. Durant la dernière décennie, les trois compagnies ont franchi ensemble de nouvelles étapes en ouvrant de nouvelles routes entre l'Europe et l'Amérique du Nord et en améliorant le service proposé à leurs clients. Construit autour d'un réseau de 7 hubs – 5 aux Etats-Unis et 2 en Europe –, le partenariat couvre aujourd'hui le Canada, les Etats-Unis, le Mexique et l'Europe.

Air France-KLM et Accor renforcent leur partenariat autour de leurs programmes de fidélité afin de mieux récompenser leurs membres

Depuis le 20 juin 2019, les membres des programmes de fidélité Flying Blue et Le Club AccorHotels peuvent bénéficier de Miles+Points, une opportunité innovante de se voir récompensés à la fois en points et en miles lors de leurs voyages ou de leurs séjours : les Miles s'accumulent à chaque séjour à l'hôtel et les Points lors de chaque vol, et sont convertibles pour élargir les possibilités d'utilisation.

Le groupe Air France-KLM franchit une nouvelle étape dans l'optimisation de sa flotte long-courrier

Air France et KLM ont annoncé le 28 juin 2019 poursuivre l'optimisation de leurs flottes long-courrier respectives. Les compagnies vont échanger leurs commandes fermes restantes de Boeing 787 et d'Airbus A350, ce qui leur permettra de réaliser des gains d'efficacité à travers l'harmonisation et la croissance de flottes d'appareils similaires.

La mise en oeuvre de cet échange signifie qu'au cours de la période 2021-2023, les 6 Boeing 787 restants commandés pour Air France seront transférés à KLM, et les 7 Airbus A350-900 actuellement en commande pour KLM seront transférés à Air France.

Ainsi, Air France exploite aujourd'hui 9 Boeing 787-9 et un avion supplémentaire arrivera en mai 2020, ce qui constituera une flotte de 10 Boeing 787-9 l'année prochaine. En complément, Air France recevra son premier Airbus A350-900 en septembre 2019. Vingt autres appareils sont en commandes fermes auxquels s'ajouteront les 7 A350-900 initialement destinés à KLM, pour un total de 28 appareils.

KLM exploite actuellement 13 Boeing 787-9 et recevra son premier Boeing 787-10 en juin 2019. Cette flotte augmentera pour atteindre un total de 21 Boeing 787 d'ici fin 2020 auxquels s'ajouteront les 6 Boeing 787 initialement destinés à Air France pour un total de 27 appareils.

En parallèle, toutes les options concernant le développement de la flotte d'Air France au sein du groupe Air France-KLM sont actuellement à l'étude, en coordination avec l'ensemble des parties prenantes.

Perspectives et évènements post clôture

Perspectives

Le contexte global reste incertain au regard de l'environnement géopolitique et de la tendance haussière du prix du carburant.

En matière de trafic, les dernières données disponibles pour le Passage réseaux montrent une poursuite de la tendance haussière de la demande d'août 2019 à décembre 2019, avec des coefficients d'occupation sur les réservations long-courrier en avance sur l'année dernière. Par ailleurs, la recette unitaire Passage réseaux devrait être stable à change constant sur le troisième trimestre 2019.

Sur l'année 2019, le groupe prévoit une hausse des capacités de son activité passage réseau entre 2 et 3%, et une hausse de 7 à 9% pour l'activité low-cost Transavia.

Le groupe poursuit ses efforts de réduction de coûts. L'objectif d'évolution des coûts unitaires reste attendu entre -1% et 0% sur l'année à change et prix du carburant constants.

La facture de carburant devrait augmenter de 550 millions d'euros par rapport à 2018, sur la base de la courbe à terme du 26 juillet 2019.

Le groupe prévoit un plan d'investissement de 3,2 milliards d'euros en 2019 et un ratio dette nette/EBITDA inférieur à 1,5x.

Le management continuera à piloter avec attention la structure financière du groupe et ses plans de développement.

Evènements post clôture

Le 30 juillet 2019, le Conseil d'administration a décidé de retirer progressivement les A380 de la flotte d'ici fin 2022. L'impact de cette décision est estimé, à ce stade, à environ (400) millions d'euros, principalement dû à la révision des pentes d'amortissement. Le Groupe prévoit de comptabiliser l'impact en « autres produits et charges non-courants » à compter du troisième trimestre 2019 et de l'étaler jusqu'en 2022.

Facteurs de risques

Les facteurs de risques auxquels est exposé le groupe Air France – KLM sont décrits dans le document de référence 2018 déposé le 8 avril 2019 à l'AMF. La nature de ces risques n'a pas connu d'évolution significative au cours du premier semestre de l'exercice 2019.

Parties liées

Les informations concernant les parties liées font l'objet de la Note 21 aux comptes consolidés.

1.2. Gouvernement d'entreprise

Le Conseil d'administration

Au 30 juin 2019, le Conseil d'administration comprend dix-neuf membres dont :

- seize administrateurs nommés par l'Assemblée générale ; un représentant de l'État nommé par arrêté ministériel ⁽¹⁾ ; et
- deux représentants des salariés dont un nommé par le Comité de Groupe Français ⁽²⁾ et l'autre par le Comité d'entreprise européen ⁽²⁾.

Au cours du premier semestre 2019, la composition du Conseil d'administration a connu les évolutions présentées dans le tableau ci-dessous.

Départ	Nomination	Renouvellement
Solenne Lepage 1 ^{er} avril 2019	Astrid Panosyan 28 mai 2019	Mathi Bouts ⁽⁴⁾ 17 avril 2019
Hans Smits 28 mai 2019	Cees't Hart 28 mai 2019	Karim Belabbas ⁽⁵⁾ 10 mai 2019
Patrick Vieu 28 mai 2019	Martin Vial 31 mai 2019 ⁽³⁾	Jean-Dominique Comolli 28 mai 2019
		Jaap de Hoop Scheffer 28 mai 2019
		Benjamin Smith ⁽⁶⁾ 28 mai 2019

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

(2) Les administrateurs représentant les salariés actionnaires sont désignés conformément aux dispositions de l'article L. 225-23 du Code de commerce, de l'article L. 6411-9 du Code des transports et de l'article 17-2 des statuts.

(3) Représentant de l'Etat nommé par arrêté ministériel.

(4) Nommé par le Comité d'entreprise européen.

(5) Nommé par le Comité de Groupe français.

(6) Le 16 août 2018, M. M. Benjamin Smith a été nommé administrateur en remplacement de M. Jean-Marc Janaillac, pour la durée du mandat restant à courir de ce dernier, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2018. La ratification de sa cooptation a donc été soumise à l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 28 mai 2019. Le mandat de M. Benjamin Smith arrivant à échéance à l'issue de cette Assemblée générale, il a été proposé de renouveler son mandat d'administrateur, pour une durée de quatre ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2022.

Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2019

Membres (âge au 30 juin 2019 et nationalité)	Fonctions au sein du Conseil d'administration	Date d'entrée au Conseil – d'administration	Date d'échéance du mandat	Indépendance
Administrateurs élus par l'Assemblée générale				
Anne-Marie Couderc (69 ans) Française	Présidente du Conseil d'Air France-KLM Administratrice Présidente du Comité de nomination et de gouvernance	19/05/2016	AG 2020	✓
Benjamin Smith (47 ans) Britannique et canadienne	Administrateur	05/12/2018	AG 2023	
Maryse Aulagnon (70 ans) Française	Administratrice Présidente du Comité d'audit et membre du Comité de rémunération	08/07/2010	AG 2021	✓
Leni M.T. Boeren (55 ans) Néerlandaise	Administratrice Membre du Comité d'audit et du Comité de développement durable et de conformité	16/05/2017	AG 2021	✓
Isabelle Bouillot (70 ans) Française	Administratrice Membre du Comité de rémunération et du Comité d'audit	16/05/2013	AG 2021	✓
Delta Air Lines, Inc. (Représentée par M. George Mattson) Américaine	Administratrice Membre du Comité d'audit et membre du Comité de rémunération	03/10/2017	AG 2021	
Cees 't Hart (61 ans) Néerlandaise	Administrateur	28/05/2019	AG 2023	
Jaap de hoop Scheffer (71 ans) Néerlandais	Administrateur Président du Comité de rémunération	07/07/2011	AG 2023	✓
Anne-Marie Idrac (67 ans) Française	Administratrice	02/11/2017	AG 2021	✓
Isabelle Parize (62 ans) Française	Administratrice Membre du Comité de rémunération et membre du Comité d'audit	27/03/2014	AG 2022	✓
Bing Tang (52 ans) Chinoise	Administrateur Membre du Comité de développement durable et de conformité	03/10/2017	AG 2021	
Alexander R. Wynaendts (58 ans) Néerlandaise	Administrateur Membre du Comité de nomination et de gouvernance	19/05/2016	AG 2020	✓
Administrateurs élus par l'Assemblée générale sur proposition de l'État				
Jean-Dominique Comolli (71 ans) Française	Administrateur Membre du Comité de rémunération et du Comité de nomination et de gouvernance	14/12/2010	AG 2023	

Astrid Panosyan (47 ans) Française	Administratrice	28/05/2019	AG 2023
---	-----------------	------------	---------

Administrateurs élus par l'Assemblée générale représentants des salariés actionnaires

Paul Farges (48 ans) Française	Administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne actionnaires) Membre du Comité d'audit	15/05/2018	AG 2022
---	--	------------	---------

François Robardet (61 ans) Française	Administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie du personnel au sol et personnel navigant commercial actionnaires) Membre du Comité d'audit et du Comité de rémunération	06/12/2016	AG 2022
---	---	------------	---------

Administrateur représentant de l'État nommé par arrêté ministériel

Martin Vial (65 ans) Française	Administrateur représentant de l'Etat	31/05/2019	Mai 2023
---	--	------------	----------

Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité de Groupe Français

Karim Belabbas (45 ans) Française	Administrateur représentant les salariés Membre du Comité de développement durable et de conformité	01/06/2017	AG 2021
--	---	------------	---------

Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité d'entreprise européen

Mathi Bouts (60 ans) Néerlandaise	Administrateur représentant les salariés Membre du Comité de développement durable et de conformité	10/10/2017	AG 2021
--	---	------------	---------

CEO Committee

Le Conseil d'administration réuni le 19 février 2019 a approuvé, à l'unanimité, la présentation du Directeur général d'Air France-KLM exposant notamment les principes de gouvernance visant à simplifier et améliorer la gouvernance du Groupe afin de redevenir le leader européen du secteur du transport aérien.

L'un des éléments clés pour atteindre les objectifs du Groupe à long terme est la mise en place d'un « *CEO Committee* » qui est chargé de déterminer l'orientation stratégique de l'ensemble des compagnies aériennes et unités opérationnelles du Groupe.

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

- la Directrice générale d'Air France et Directrice générale adjoint Air France-KLM, Mme Anne Rigail ;
- le Président du Directoire de KLM et Directeur générale adjoint Air France-KLM, M. Pieter Elbers ; et
- le Directeur général adjoint Finances Air France-KLM, M. Frédéric Gagey.

Le Comité exécutif Groupe

Composition du Comité exécutif du Groupe au 30 juin 2019

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

Membres au 30 juin 2019	Âge au 30 juin 2019	Secteur	Expérience professionnelle en lien avec la fonction
Benjamin Smith Directeur général d'Air France-KLM	47 ans	Transport aérien	28 ans
Pieter Elbers Président du Directoire de KLM Directeur général Adjoint Air France-KLM	49 ans	Transport aérien	26 ans
Anne Rigail Directrice générale d'Air France Directrice générale Adjoint Air France-KLM	49 ans	Transport aérien	27 ans
Patrick Alexandre Directeur général adjoint Commercial Ventes & Alliances, Air France-KLM	64 ans	Transport aérien	37 ans
Pieter Bootsma Directeur général adjoint Commercial & Revenu, Air France-KLM	49 ans	Transport aérien	23 ans
Anne Brachet Directrice générale adjoint Engineering & Maintenance, Air France-KLM	55 ans	Transport aérien	23 ans
Angus Clarke Directeur général adjoint Stratégie Air France-KLM	44 ans	Transport aérien	18 ans
Janet Dekker Directrice générale adjoint Ressources Humaines, Air France-KLM	59 ans	Ressources humaines	30 ans
Frédéric Gagey Directeur général adjoint Finances Air France-KLM	63 ans	Service public Transport aérien	8 ans 25 ans
Jean-Christophe Lalanne Directeur général adjoint Systèmes d'Information, Air France-KLM	57 ans	Industrie, SSII Transport aérien	21 ans 14 ans
Marcel de Nooijer Directeur général adjoint Cargo, Air France-KLM	50 ans	Transport aérien	23 ans
Anne-Sophie Le Lay Secrétaire générale d'Air France-KLM Secrétaire générale d'Air France	48 ans	Avocat Juridique/Gouvernance, industrie automobile Transport aérien	6 ans 17 ans 1 an et 4 mois

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

Bourse et actionnariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Elle figure dans le CAC Next 20, CAC Large 60 et le SBF 120. Le Groupe fait partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionnariat salarié. Pour la quatorzième année consécutive, Air France-KLM est intégré dans les indices Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI World et DJSI Europe) de RobecoSAM et est la seule entreprise du transport aérien à figurer au classement européen.

Évolution boursière

Sur le premier semestre 2019, l'action Air France – KLM a diminué de 10%.

	janvier-juin 2019	janvier-juin 2018
Cours le plus haut (<i>En euros</i>)	12,73	14,51
Cours le plus bas (<i>En euros</i>)	7,46	6,65
Nombre de titres en circulation	428 634 035	428 634 035
Capitalisation boursière à la fin de la période (<i>En milliards d'euros</i>)	3,62	2,99

Évolution du capital

Au 30 juin 2019, le capital d'Air France-KLM se compose de 428 634 035 actions d'une valeur nominale d'un euro.

Période close le	30 juin 2019	30 juin 2018
Nombre d'actions en circulation	428 634 035	428 634 035
Nombre de droits de vote théoriques	503 812 330	503 985 969
Nombre de droits de vote exerçables	501 549 531	501 723 170
Montant du capital (en euros)	428 634 035	428 634 035

Les actions sont entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire. Jusqu'au 2 avril 2016, chaque action donnait droit à un droit de vote simple. En application de la loi « Florange », il a été automatiquement conféré, à compter du 3 avril 2016, et en l'absence de clause contraire dans les statuts d'Air France - KLM un droit de vote double à toutes les actions entièrement libérées pour lesquelles il est justifié d'une inscription nominative depuis deux ans au nom d'un même actionnaire. Il n'existe pas de droits particuliers attachés aux actions.

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

Actionnariat

Période close le	% du capital		% des droits de vote théoriques		% des droits de vote exerçables	
	30/06/2019	31/12/2018	30/06/2019	31/12/2018	30/06/2019	31/12/2018
Nombre d'actions en circulation/droits de vote	428 634 035	428 634 035	503 812 330	503 909 599	501 549 531	501 646 800
État français	14,3%	14,3%	22,6%	22,6%	22,7%	22,7%
Etat néerlandais	14,0%	-	11,9%	-	12,0%	-
Delta Air Lines, Inc.	8,8%	8,8%	7,4%	7,4%	7,5%	7,5%
China Eastern Airlines	8,8%	8,8%	7,4%	7,4%	7,5%	7,5%
Salariés (FCPE)	3,9%	3,9%	6,6%	6,7%	6,6%	6,7%
Autocontrôle	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%	-	-

Au 30 juin 2019, Air France-KLM est détenu à plus de 50% par des intérêts européens - Etats membres de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2019

Par rapport au 31 décembre 2018, le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2019 n'enregistre pas de changement significatif. Les mouvements intervenus sont décrits en note 4 de l'annexe.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2019	30 juin 2018	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	13 036	12 432	4,9
EBITDA	1 571	1 670	-5,9
Résultat d'exploitation courant	97	228	-57,5
Résultat des activités opérationnelles	90	201	-55,2
Résultat net – propriétaires de la société mère	-240	-159	na
Résultat net – propriétaires de la société mère – par action de base (En €)	-0,59	-0,40	na

Chiffre d'affaires

Au premier semestre 2019, le chiffre d'affaires s'établit à 13,03 milliards d'euros, contre 12,43 milliards d'euros en 2018, en hausse de 4,8% en nominal et de 3,3% à taux de change constants.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation augmentent de 6.3% à 12,9 milliards d'euros. Pour une production mesurée en SKO en hausse de 3,8%, le coût unitaire à l'SKO (siège-kilomètre offert) baisse de 1.4% à change, prix du carburant constants (voir page 31 pour le détail du calcul du coût unitaire).

A 7,8 milliards d'euros, les **charges externes** sont en hausse de 6.9% (7,3 milliards d'euros un an plus tôt).

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

	30 juin 2019	30 juin 2018	Variation (En %)	Variation à change constant (En %)
<i>(En millions d'euros)</i>				
Carburant avions	2 605	2 245	16,0	8,2
Affrètements aéronautiques	269	276	-2,5	-5,6
Redevances aéronautiques	941	906	3,9	2,5
Commissariat	395	375	5,3	4,0
Achats d'assistance en escale	909	980	-7,2	-8,0
Achats et consommation d'entretien aéronautique	1 298	1 183	9,7	3,2
Frais commerciaux et de distribution	517	510	1,4	-0,8
Autres frais	872	824	5,9	4,6
Total	7 806	7 299	6,9	2,8

Les principales variations sont les suivantes :

- **carburant avions** : La facture carburant augmente de 8,2% (à change constant). Ceci s'explique par une augmentation du prix après couverture de €204 millions et un effet capacités de €162 millions, compensée à hauteur de -€37 millions par une amélioration de l'efficacité carburant.
- **affrètements aéronautiques** : le coût des affrètements aéronautiques représente la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes. Leur diminution s'explique principalement par des dépenses plus élevées en 2018 du fait de la grève chez Air France.
- **redevances aéronautiques** : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont augmenté à change constant en ligne avec la hausse des capacités.
- **commissariat** : les dépenses de commissariat correspondent aux prestations fournies à bord des avions du groupe Air France-KLM pour son propre compte. La progression à change constant est en ligne avec celle du nombre de passagers transportés.
- **achats d'assistance en escale** : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. Leur baisse s'explique principalement le niveau élevé d'indemnités versées aux clients en 2018 du fait de la grève chez Air France.
- **achats et consommation d'entretien aéronautique** : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers. Leur croissance est liée à celle du chiffre d'affaires tiers.
- **autres frais** : les autres frais comprennent principalement les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Leur variation s'explique principalement par l'augmentation des coûts de sous-traitance.

Les **frais de personnel** ressortent à 4,02 milliards d'euros contre 3,81 milliards au 30 juin 2018, soit une augmentation de 5.5% en nominal. Ils progressent du fait de la croissance d'activité et des accords salariaux signés chez Air France et KLM en 2018.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 97 millions d'euros contre 87 millions d'euros au 30 juin 2018.

Les **autres produits et charges** (+454 millions d'euros au 30 juin 2019 contre +436 millions d'euros au 30 juin 2018) comprennent :

- la capitalisation des coûts de maintenance et des développements informatiques pour un montant de 482 millions d'euros au 30 juin 2019 contre 460 millions d'euros au 30 juin 2018 ;
- les couvertures du change, pour 12 millions d'euros au 30 juin 2019 contre -25 millions d'euros au 30 juin 2018 ;
- une charge de 28 millions d'euros de quotas de CO2 (9 millions d'euros un an plus tôt).

EBITDA

L'EBITDA s'élève à 1 571 millions d'euros (1 670 millions d'euros au 30 juin 2018).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	1 ^{er} semestre 2019	1 ^{er} semestre 2018	Variation (en %)
Réseaux	1 186	1 301	-8,8
Maintenance	268	235	14,0
Transavia	99	116	14,7
Autres	18	18	-
Total	1 571	1 670	-5,9

Amortissements, dépréciations et provisions

Ils ressortent à 1 475 millions d'euros contre 1 442 millions d'euros au 30 juin 2018.

Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation courant** ressort à 97 millions d'euros (228 millions d'euros au 30 juin 2018).

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 2019		30 juin 2018	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Réseaux	11 191	12	10 786	150
Maintenance	1 081	102	941	72
Transavia	749	-19	688	3
Autres	15	2	17	3
Total	13 036	97	12 432	228

Résultat des activités opérationnelles

Le **résultat des activités opérationnelles** s'élève à 90 millions d'euros contre 201 millions d'euros au 30 juin 2018. Les éléments non courants qui ressortent à -7 millions d'euros au 30 juin 2019 se composent :

- Du résultat de cession de matériels aéronautiques pour un montant de 23 millions d'euros
- Des autres produits et charges non courants à hauteur de -30 millions d'euros (cf. note 11) incluant principalement des provisions et des coûts de restructuration pour un montant de -30 millions d'euros

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 194 millions d'euros contre 216 millions d'euros au 30 juin 2018. 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 produits et charges financiers s'élèvent à -110 millions d'euros contre -74 millions d'euros au 30 juin 2018. Elles s'analysent comme suit :

- une perte de change de 36 millions d'euros (perte de 78 millions d'euros au 30 juin 2018), qui inclut principalement une perte de change latent sur les provisions maintenance en dollars US de 12 millions d'euros ainsi qu'une perte de change latent sur la dette en yen de 24 millions d'euros.

Au 30 juin 2018, la perte de change incluait notamment une perte de change latent sur les provisions maintenance en dollars US de 55 millions d'euros ainsi qu'une perte de change latent sur la dette en yen de 36 millions d'euros.

- une charge financière nette relative à la valorisation des instruments dérivés d'un montant de -24 millions d'euros (produit de 27 millions d'euros au 30 juin 2018), qui s'explique principalement par la variation de la juste valeur du collar des titres Amadeus pour -23 millions d'euros ;
- la réévaluation des titres Amadeus pour un montant de +44 millions d'euros (contre +37 million d'euros au 30 juin 2018) ;
- l'impact de la désactualisation des passifs de restitution et autres provisions pour un montant de -86 millions d'euros (-56 millions d'euros au 30 juin 2018) ;
- D'autres éléments financiers d'un montant global +1 millions d'euros au 30 juin 2018 (-4 millions d'euros au 30 juin 2018).

Résultat net – Propriétaires de la société-mère

L'**impôt** ressort à 33 millions d'euros contre une charge de 68 millions d'euros au 30 juin 2018.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** s'élève à 8 million d'euros au 30 juin 2019 (-1 millions d'euros au 30 juin 2018).

Le **résultat net consolidé – part du groupe** est négatif à 240 millions d'euros (-159 millions d'euros au 30 juin 2018).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de -320 millions d'euros pour le premier trimestre 2019 et 80 millions d'euros pour le deuxième trimestre 2019.

Par action, le résultat net – part du groupe de base s'élève à -0,59 euros au 30 juin 2019 contre -0,40 euros au 30 juin 2018.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du premier semestre 2019 s'élèvent à 1 389 millions d'euros contre 1 488 millions d'euros au 30 juin 2018. Les investissements nets dans la flotte se sont élevés à 508 millions d'euros, les investissements nets au sol à 119 millions d'euros, les pièces de rechange et modifications aéronautiques à 275 millions d'euros, la capitalisation des frais de maintenance à 289 millions d'euros et les investissements incorporels à 198 millions d'euros.

Le *cash-flow* opérationnel s'élève à 2 241 millions d'euros contre 2 146 millions d'euros au 30 juin 2018. La variation s'analyse comme suit :

- une hausse de la capacité d'autofinancement avant plan de départs volontaires, qui ressort à 1 465 millions d'euros au 30 juin 2019 contre 1 434 millions d'euros au 30 juin 2018,
- une diminution des sorties de trésorerie liées aux plans de départs volontaires, qui ressortent à 11 millions d'euros au 30 juin 2019 contre 121 millions d'euros au 30 juin 2018
- la variation du besoin en fonds de roulement des activités poursuivies qui passe de 833 millions d'euros au 30 juin 2018 à 787 millions d'euros au 30 juin 2019.

La dette nette s'est élevée à 5,70 milliards d'euros au 30 juin 2019, contre 6,16 milliards d'euros au 31 décembre 2018.

Le Groupe conserve un niveau satisfaisant de liquidité, avec une liquidité nette de 5,28 milliards d'euros au 30 juin 2019 et des lignes de crédit disponibles de 1,8 milliards d'euros.

Au 30 juin 2019, les capitaux propres, part du groupe, se sont élevés à 1,58 milliards d'euros, en baisse de 0,28 milliard d'euros au cours du semestre.

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 est nul.

Le résultat net ressort négatif à 6 millions d'euros, essentiellement en raison des frais financiers sur les emprunts obligataires. Aucun dividende n'a été versé au titre de 2018.

Indicateurs financiers

Marge d'exploitation

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2019	Au 30 juin 2018
Résultat d'exploitation courant	97	228
Chiffre d'affaires	13 036	12 432
Marge d'exploitation	0,7%	1,8%

Résultat net ajusté

Le résultat net ajusté correspond au résultat net corrigé des éléments exceptionnels ou non récurrents. L'impact d'impôt est calculé de façon normative en retenant un taux de 29,72%. Ce taux correspond à la moyenne des taux d'impôt français et néerlandais.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2019	Au 30 juin 2018
Résultat net – part du groupe	-240	-159
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers (instruments dérivés et titres)	-20	-60
Résultat de change non réalisé	52	108
Produits et charges non courants	7	27
Impact d'impôt sur les ajustements	-12	-22
Résultat net – part du groupe, retraité	-213	-106
Résultat net – part du groupe, retraité par action (en euros)	-0,53	-0,28

Ratios de couverture

> Ratio dette nette/EBITDA

	30 juin 2019	31 décembre 2018
Dette nette (en M€)	5 698	6 164
EBITDA 12 mois glissants (en M€)	4 118	4 217
Dette nette/EBITDA	1,4x	1,5x

> Ratio EBITDA/coût de l'endettement financier net

	30 juin 2019 12 mois glissants	31 décembre 2018
EBITDA (en M€)	4 118	4 217
Coût de l'endettement financier net (en M€)	404	426
EBITDA/coût de l'endettement financier net	10,2x	9,9x

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 ;
- Le résultat ajusté après impôt correspond à la somme du résultat d'exploitation ajusté des dividendes reçus, et de la part dans le résultat des entreprises mises en équivalence. L'impôt est calculé de façon normative en retenant un taux de 29,72%. Ce taux correspond à la moyenne des taux d'impôt français et néerlandais.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2019	30 juin 2018	30 juin 2018	30 juin 2017 retraité
Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 465	1 378	1 378	1 309
Immobilisations aéronautiques	10 541	10 081	10 081	9 539
Autres immobilisations corporelles	1 530	1 443	1 443	1 378
Droits d'utilisation	5 079	5 565	5 565	5 553
Titres mis en équivalence	305	294	294	294
Autres actifs financiers hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	133	122	122	106
Passifs de restitution et autres provisions hors retraite, litige cargo et restructuration	(3 243)	(2 944)	(2 944)	(2 619)
Besoin en fonds de roulement hors valeur de marché des instruments dérivés	(6 942)	(6 669)	(6 669)	(6 418)
Capitaux employés au bilan	8 868	9 270	9 270	9 142
Capitaux employés moyens (A)	9 069		9 206	
Résultat d'exploitation	1 201		1 610	
Dividendes reçus	(1)		(3)	
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	6		13	
Charge d'impôt normative	(358)		(481)	
Résultat ajusté après impôt (B)	848		1 139	
ROCE (B/A)	9,3%		12,4%	

Coût net au SKO

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

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

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

	S1 2019	S1 2018
Chiffre d'affaires (<i>en M€</i>)	13 036	12 432
Résultat d'exploitation courant (<i>en M€</i>)	-97	-228
Coût d'exploitation total (<i>en M€</i>)	12 939	12 204
Activité réseaux – autres recettes (<i>en M€</i>)	-589	-557
Chiffre d'affaires externe de l'activité maintenance (<i>en M€</i>)	-1 081	-941
Transavia – autres recettes (<i>en M€</i>)	-9	-11
Chiffre d'affaires externe des autres activités (<i>en M€</i>)	-15	-17
Coût net (<i>en M€</i>)	11 245	10 678
Capacités produites, exprimées en SKO	160 793	154 946
Coût net au SKO (en centimes d'€ par SKO)	6,99	6,89
<i>Variation brute</i>		1,5%
Effet change sur les coûts nets (<i>en M€</i>)		-196
<i>Variation à change constant</i>		-0,3%
Effet prix du carburant (<i>en M€</i>)		-114
Coût net au SKO à change, prix du carburant (en centimes d'€ par SKO)	6,99	7,09
Variation à change, prix du carburant constants		-1,4%

ETATS FINANCIERS CONSOLIDES SEMESTRIELS RESUMES (NON AUDITES)

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

1^{er} janvier 2019 – 30 juin 2019

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

En millions d'euros

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	Notes	2019	2018
Chiffre d'affaires	5	13 036	12 432
Produits des activités ordinaires		13 036	12 432
Charges externes	6	(7 806)	(7 299)
Frais de personnel	7	(4 020)	(3 812)
Impôts et taxes		(93)	(87)
Autres produits et charges	9	454	436
EBITDA		1 571	1 670
Amortissements, dépréciations et provisions	8	(1 474)	(1 442)
Résultat d'exploitation courant		97	228
Cessions de matériels aéronautiques		23	(4)
Autres produits et charges non courants	10	(30)	(23)
Résultat des activités opérationnelles		90	201
Coût de l'endettement financier brut	11	(221)	(236)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	11	27	20
Coût de l'endettement financier net		(194)	(216)
Autres produits et charges financiers	11	(110)	(74)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(214)	(89)
Impôts	12	(33)	(68)
Résultat net des entreprises intégrées		(247)	(157)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		8	(1)
Résultat net		(239)	(158)
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		<i>(240)</i>	<i>(159)</i>
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	13	(0,59)	(0,40)
- dilué		(0,59)	(0,40)

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

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE (non audité)

En millions d'euros

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2019	2018
Résultat net	(239)	(158)
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global	404	629
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat	(79)	(302)
Variation de la réserve de conversion	-	(1)
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	(103)	(94)
Total des autres éléments recyclables du résultat global	222	232
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies(1)	(331)	192
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	(12)	(38)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	52	(34)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global	(291)	120
Total des autres éléments du résultat global, après impôt	(69)	352
Résultat global	(308)	194
- Propriétaires de la société mère	(310)	193
- Participations ne donnant pas le contrôle	2	1

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

¹⁾ La réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de l'écart entre le rendement attendu et le rendement réel des actifs pour + 886 millions d'euros (Juin 2018 : (14) millions d'euros) et du changement des hypothèses actuarielles (Juin 2018 : 206 millions d'euros) pour (1 217) millions d'euros.

BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

Actif		30 juin	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2019	2018
Goodwill		217	217
Immobilisations incorporelles		1 248	1 194
Immobilisations aéronautiques	14	10 541	10 167
Autres immobilisations corporelles	14	1 530	1 503
Droits d'utilisation		5 079	5 243
Titres mis en équivalence		305	311
Actifs de retraite	15	174	331
Autres actifs financiers		1 384	1 487
Impôts différés		441	544
Autres débiteurs		242	264
Actif non courant		21 161	21 261
Autres actifs financiers		469	325
Stocks et en-cours		702	633
Créances clients		2 558	2 191
Autres débiteurs		1 224	1 062
Trésorerie et équivalents de trésorerie	19	4 418	3 585
Actif courant		9 371	7 796
Total actif		30 532	29 057

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

BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres		30 juin	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2019	2018
Capital	16.1	429	429
Primes d'émission et de fusion		4 139	4 139
Actions d'autocontrôle		(67)	(67)
Titres subordonnés		403	403
Réserves et résultat	16.1	(3 327)	(3 051)
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		1 577	1 853
Participations ne donnant pas le contrôle		13	12
Capitaux propres		1 590	1 865
Provisions retraite	15	2 285	2 098
Passifs de restitution et autres provisions	17	3 097	3 035
Dettes financières	18 & 19	5 949	5 733
Dettes de loyers	18 & 19	3 473	3 546
Impôts différés		-	4
Autres créditeurs		293	459
Passif non courant		15 097	14 875
Passifs de restitution et autres provisions	17	558	492
Dettes financières	18 & 19	1 080	826
Dettes de loyers	18 & 19	955	989
Dettes fournisseurs		2 500	2 460
Titres de transport émis et non utilisés		4 407	3 153
Programme de fidélisation		837	844
Autres créditeurs		3 505	3 548
Concours bancaires	19	3	5
Passif courant		13 845	12 317
Total passif		28 942	27 192
Total capitaux propres et passifs		30 532	29 057

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

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité)

En millions d'euros

	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Titres subordonnés	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 1er janvier 2018	428 634 035	429	4 139	(67)	600	(2 693)	2 408	12	2 420
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	233	233	-	233
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	-	-	-	-	-	(38)	(38)	-	(38)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	158	158	-	158
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	352	352	-	352
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(159)	(159)	1	(158)
Résultat global	-	-	-	-	-	193	193	1	194
Au 30 juin 2018	428 634 035	429	4 139	(67)	600	(2 500)	2 601	13	2 614
Au 31 décembre 2018	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(3 051)	1 853	12	1 865
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	221	221	1	222
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	-	-	-	-	-	(9)	(9)	-	(9)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	(282)	(282)	-	(282)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	(70)	(70)	1	(69)
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(240)	(240)	1	(239)
Résultat global	-	-	-	-	-	(310)	(310)	2	(308)
OCEANE	-	-	-	-	-	35	35	-	35
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Autres	-	-	-	-	-	-	(1)	-	(1)
Au 30 juin 2019	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(3 327)	1 577	13	1 590

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

Les éléments de l'état du résultat global consolidé sont présentés nets d'impôts différés.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité)

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	Notes	2019	2018
<i>En millions d'euros</i>			
Résultat net des activités poursuivies		(239)	(158)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		1 475	1 442
Dotations nettes aux provisions financières		89	57
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(31)	7
Résultat sur cessions de filiales et participations		(2)	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers		24	(23)
Ecart de change non réalisé		52	108
Résultats des sociétés mises en équivalence		(8)	1
Impôts différés		30	61
Autres éléments non monétaires		64	(182)
Capacité d'autofinancement		1 454	1 313
(Augmentation) / diminution des stocks		(73)	(67)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(371)	(517)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		24	163
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 207	1 254
Variation du besoin en fonds de roulement		787	833
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)		2 241	2 146
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		-	(8)
Investissements corporels et incorporels (B)		(1 465)	(1 534)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		8	3
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)		76	46
Dividendes reçus		7	3
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		20	5
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(1 354)	(1 485)
Augmentation de capital due à une nouvelle OCEANE		54	-
Emission de nouveaux emprunts		762	295
Remboursement d'emprunts		(339)	(998)
Remboursement de dettes de loyers (D)		(501)	(517)
Nouveaux prêts		(34)	(115)
Remboursement des prêts		20	66
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		(1)	(1)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(39)	(1 270)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		(13)	8
Variation de la trésorerie nette		835	(601)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture		3 580	4 667

Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	4 415	4 066
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)	5	(20)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)	(221)	(256)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)	14	7

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

Période du 1^{er} janvier au 30 juin	Notes	2019	2018
<i>En millions d'euros</i>			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	A	2 241	2 146
Investissements corporels et incorporels	B	(1 465)	(1 534)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	C	76	46
Flux de trésorerie libre d'exploitation (*)	19	852	658
Remboursements des dettes de loyers	D	(501)	(517)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté (*)		351	141

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

(*) Voir note 3 de l'annexe aux comptes consolidés.

NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

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

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

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

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

2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

2.1. Intervenues au cours de la période

Obligations convertibles (OCEANE) émis en 2019

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

La période de conversion s'étend du 4 mai 2019 au 7^{ème} jour ouvré précédant la date de remboursement normale ou anticipée. Le ratio de conversion est d'une action pour une obligation.

Un remboursement au pair, majoré des intérêts courus, sera rendu possible au 25 mars 2024 sur demande des porteurs. Air France-KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 15 avril 2022 si le cours de l'action excède 130% du nominal, soit 23,29 euros incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM.

A la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de 446 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion. La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 500 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres.

Plan de départs volontaires

Le projet de plan de départs volontaires centré sur le personnel au sol Air France de l'exploitation court courrier est de l'ordre de 465 effectifs en équivalents temps pleins. À ce titre, le Groupe a comptabilisé en compte de résultat une provision de 32 millions d'euros au 30 juin 2019.

2.2. Événements postérieurs à la clôture

Le 30 juillet 2019, le Conseil d'administration a décidé de retirer progressivement les A380 de la flotte d'ici fin 2022. L'impact de cette décision est estimé, à ce stade, à environ (400) millions d'euros, principalement dû à la révision des pentes d'amortissement. Le Groupe prévoit de comptabiliser l'impact en « autres produits et charges non-courants » à compter du troisième trimestre 2019 et de l'étaler jusqu'en 2022.

3. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

3.1. 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 2018 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 2019 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 2018.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2019 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2018, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1^{er} janvier 2019.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 30 juillet 2019.

Évolution du référentiel comptable

- **Normes IFRS, amendements applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2019**

Amendement à la norme IFRS 9 « Instruments financiers »

Cet amendement traite des clauses de remboursement anticipé dites « symétriques ».

IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux »

Cette interprétation de la norme IAS 12 « Impôt sur le résultat » clarifie le traitement de toute situation d'incertitude concernant l'acceptabilité d'un traitement fiscal relatif à l'impôt sur le résultat.

IAS 28 « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises »

Cet amendement est lié à l'évaluation des « autres intérêts » dans une entité associée ou une coentreprise qui ne seraient pas comptabilisés par mise en équivalence.

Amendement à la norme IAS 19 « Avantages du personnel »

Cet amendement porte sur les conséquences d'une modification, réduction ou liquidation de régime sur la détermination du coût des services rendus et de l'intérêt net.

Amendement à la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat »

Cet amendement précise les conséquences fiscales des paiements relatifs à des instruments financiers classés en capitaux propres.

Amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats »

Cet amendement clarifie le traitement comptable de l'acquisition d'un intérêt dans une activité conjointe ;

Amendement à la norme IAS 23 « Coûts d'emprunt »

Cet amendement précise les coûts d'emprunts éligibles à la capitalisation.

L'application de ces amendements et interprétation n'a pas d'impact significatif sur les états financiers consolidés du groupe.

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

Amendement à la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises »

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2020)

Cet amendement porte sur la définition d'une entreprise.

Amendements aux normes IAS 1 « Présentation des états financiers » et IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs »

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2020)

Cet amendement définit la notion de matérialité.

L'analyse des incidences de l'application de ces amendements est en cours.

3.2. 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. Des taux d'actualisation bas peuvent conduire le groupe à revoir d'autres hypothèses actuarielles afin de conserver une cohérence globale du jeu d'hypothèses.

3.3. 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 2018, concernent :

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

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

Ainsi, les comptes consolidés de la période ont été établis en tenant compte des paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture. En ce qui concerne les actifs non courants, les hypothèses sont fondées sur une croissance limitée.

Ces estimations comptables sont fondées sur les dernières informations fiables disponibles.

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.

4. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2019**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2019.

- **Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2018**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2018.

5. INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

Réseau : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les 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, ainsi que les opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs et aux transports de marchandises effectués pour le groupe par des compagnies aériennes tiers.

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

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

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

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

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

Information par secteur géographique

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

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

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

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

- **Activité par zone de destination**

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

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

5.1. Informations par secteur d'activité

- Période close au 30 juin 2019

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	11 211	2 290	751	123	-	14 375
Chiffre d'affaires intersecteurs	(20)	(1 209)	(2)	(108)	-	(1 339)
Chiffre d'affaires externe	11 191	1 081	749	15	-	13 036
EBITDA	1 186	268	99	18	-	1 571
Résultat d'exploitation courant	12	102	(19)	2	-	97
Résultat des activités opérationnelles	29	102	(19)	(22)	-	90
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	1	-	6	-	8
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(304)	(304)
Impôts	-	-	-	-	(33)	(33)
Résultat net	30	103	(19)	(16)	(337)	(239)

- Période close au 30 juin 2018

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 806	2 082	689	120	-	13 697
Chiffre d'affaires intersecteurs	(20)	(1 141)	(1)	(103)	-	(1 265)
Chiffre d'affaires externe	10 786	941	688	17	-	12 432
EBITDA	1 301	235	116	18	-	1 670
Résultat d'exploitation courant	150	72	3	3	-	228
Résultat des activités opérationnelles	120	76	3	2	-	201
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	2	-	(4)	-	(1)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(290)	(290)
Impôts	-	-	-	-	(68)	(68)
Résultat net	121	78	3	(2)	(358)	(158)

5.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Période close au 30 juin 2019

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Réseau	3 149	1 180	2 322	491	264	988	1 586	622	10 602
Autres recettes réseau	216	87	105	34	11	72	35	29	589
Total réseaux	3 365	1 267	2 427	525	275	1 060	1 621	651	11 191
Transport Transavia	324	359	46	1	5	1	3	1	740
Transavia - autres recettes	5	-	-	-	-	-	4	-	9
Total Transavia	329	359	46	1	5	1	7	1	749
Maintenance	636	382	11	-	-	2	50	-	1 081
Autres	3	12	-	-	-	-	-	-	15
Total	4 333	2 020	2 484	526	280	1 063	1 678	652	13 036

• Période close au 30 juin 2018

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Réseau	3 012	1 144	2 306	469	263	932	1 434	670	10 230
Autres recettes réseau	201	87	100	31	9	67	38	23	556
Total réseaux	3 213	1 231	2 406	500	272	999	1 472	693	10 786
Transport Transavia	290	337	40	1	4	1	2	1	676
Transavia - autres recettes	5	-	-	-	-	-	7	-	12
Total Transavia	295	337	40	1	4	1	9	1	688
Maintenance	505	377	13	-	-	1	45	-	941
Autres	4	13	-	-	-	-	-	-	17
Total	4 017	1 958	2 459	501	276	1 001	1 526	694	12 432

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Période close au 30 juin 2019

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Réseau	831	2 360	821	1 357	2 291	1 045	1 897	10 602
Transport Transavia	10	672	-	58	-	-	-	740
Total	841	3 032	821	1 415	2 291	1 045	1 897	11 342

- Période close au 30 juin 2018

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Réseau	865	2 273	788	1 332	2 110	1 058	1 804	10 230
Transport Transavia	10	616	-	50	-	-	-	676
Total	875	2 889	788	1 382	2 110	1 058	1 804	10 906

6. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Carburant avions	2 605	2 245
Affrètements aéronautiques	269	276
Redevances aéronautiques	941	906
Commissariat	395	375
Achat d'assistance en escale	909	980
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 298	1 183
Frais commerciaux et de distribution	517	510
Autres frais	872	824
Total	7 806	7 299
<i>Hors carburant</i>	<i>5 201</i>	<i>5 054</i>

7. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Salaires et traitements	2 750	2 608
Autres charges sociales	535	525
Charges de retraite à cotisations définies	337	319
Charges de retraite à prestations définies	133	119
Coûts du personnel intérimaire	126	115
Charges d'intéressement	57	94
Autres	82	32
Total	4 020	3 812

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

Effectifs moyens de la période

Période du 1^{er} janvier au 30 juin	2019	2018
Pilotes	8 378	7 870
Personnel navigant commercial	22 185	21 897
Personnel au sol	52 022	51 377
Personnel intérimaire	3 021	3 125
Total	85 606	84 269

8. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	90	79
Immobilisations aéronautiques	587	585
Autres immobilisations corporelles	99	95
Droits d'utilisation	633	615
	1 409	1 374
Dépréciations et provisions		
Stocks	13	(3)
Créances	6	22
Provisions	46	49
	65	68
Total	1 474	1 442

9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Production capitalisée	482	460
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(23)	(21)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	12	(25)
Quotas de CO2 (ETS)	(28)	(9)
Autres	11	31
Total	454	436

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Charges de restructuration	(30)	(22)
Modification des plans de retraite	(11)	-
Amende Cargo	(1)	(1)
Autres	10	-
Autres produits et charges non courants	(30)	(23)

- **Période close au 30 juin 2019**

Charges de restructuration

Au 30 juin 2019, ce poste comprend principalement un plan de départ volontaire du personnel au sol d'Air France (cf. note 2.1).

Modification des plans de retraite

Un accord a été signé le 22 février 2019 modifiant les indemnités de départ à la retraite des pilotes d'Air France qui partent à la retraite à 60 ans ou plus représentant une augmentation de l'engagement de 11 millions d'euros.

Autre

Au 30 juin 2019, ce poste comprend principalement la cession de la vente immobilière de l'école de Vilgénis en région parisienne et d'équipements au sol à l'aéroport Charles de Gaulle.

- **Période close au 30 juin 2018**

Charges de restructuration

Au 30 juin 2018, ce poste comprenait principalement un plan de départ volontaire du personnel de cabine de KLM.

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

<i>En millions d'euros</i>		
Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2019	2018
Produits des valeurs mobilières de placement	2	2
Autres produits financiers	25	18
Produits financiers	27	20
Intérêts sur dettes financières	(70)	(73)
Intérêts sur dettes de loyers	(136)	(146)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	(8)	(8)
Autres charges financières	(7)	(9)
Coût de l'endettement financier brut	(221)	(236)
Coût de l'endettement financier net	(194)	(216)
Résultat de change	(37)	(78)
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat	20	64
Dotation nette aux provisions	(3)	(3)
Autres produits et charges financiers divers	(90)	(57)
Autres produits et charges financiers	(110)	(74)

Coût de l'endettement financier net

Les produits financiers sont principalement constitués des produits d'intérêts des actifs financiers reconnus au taux d'intérêt effectif et des plus-values de cession des actifs financiers classés à la juste valeur par le compte de résultat

Résultat de change

Au 30 juin 2019, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente de 53 millions d'euros composée d'une perte de 12 millions d'euros liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués et d'une perte de 24 millions d'euros au titre de la dette en yen japonais.

Au 30 juin 2018, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente liée au dollar US sur les passifs et provisions de restitution des avions loués de 55 millions d'euros ainsi qu'une perte de change latente sur la dette en yen japonais de 36 millions d'euros.

Instruments financiers et variation de juste valeur des titres couverts

Au 30 juin 2019, ce poste comprend principalement un gain dû à la variation de juste valeur des actions Amadeus et du collar pour un montant de 21 millions d'euros.

Au 30 juin 2018, ce poste comprend principalement un gain dû à la variation de juste valeur des actions Amadeus pour un montant de 16 millions d'euros et un gain sur la valeur temps non alignée des options dissymétriques à barrière pour un montant de 48 millions d'euros.

Autres produits et charges financiers divers

Aux 30 juin 2019 et 2018, cette ligne comprend essentiellement les effets de désactualisation des provisions long terme pour un montant de (86) millions d'euros contre (56) millions d'euros au 30 juin 2018).

12. IMPÔTS

12.1. Charge d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
(Charge) / produit d'impôt courant	(3)	(7)
Variation des différences temporaires	(54)	-
Impact de la CVAE	2	2
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	22	(63)
(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies	(30)	(61)
Total	(33)	(68)

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, une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année existe à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. L'horizon de recouvrabilité des impôts différés actifs sur pertes fiscales est de 7 ans, en cohérence avec la visibilité opérationnelle du Groupe.

La Loi de Finances 2018, votée en décembre 2017, prévoit une baisse du taux d'impôt progressive sur les sociétés à 25,83% applicable au groupe fiscal français en 2022.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, les déficits fiscaux peuvent être reportables sur une durée de 9 ans, sans limitation dans le montant de récupération imputable chaque année.

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

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Eléments recyclables du résultat global	(103)	(94)
Gains et pertes liés aux couvertures de trésorerie	(103)	(94)
Eléments non recyclables du résultat global	52	(34)
Instruments de capitaux propres	3	-
Retraites	49	(34)
Total	(51)	(128)

13. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

13.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

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

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

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Exercice clos au 30 juin		
Résultat net - propriétaires de la société mère	(240)	(159)
Coupons sur titres subordonnés	(12)	(12)
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(252)	(171)

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

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

Période du 1er janvier au 30 juin	2019	2018
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	428 634 035	428 634 035
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(29 959)	(29 956)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	427 487 656	427 487 659
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	427 487 656	427 487 659

13.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 30 juin 2019.

13.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

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

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2019			31 décembre 2018		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en pleine propriété	16 420	(8 473)	7 947	16 101	(8 337)	7 764
Actifs en cours de construction	1 117	-	1 117	1 032	-	1 032
Autres	2 324	(847)	1 477	2 184	(813)	1 371
Immobilisations aéronautiques	19 861	(9 320)	10 541	19 317	(9 150)	10 167
Terrains et constructions	2 691	(1 883)	808	2 676	(1 846)	830
Matériels et installations	1 306	(1 016)	290	1 308	(1 012)	296
Actifs en cours de construction	239	-	239	187	-	187
Autres	976	(783)	193	980	(790)	190
Autres immobilisations corporelles	5 212	(3 682)	1 530	5 151	(3 648)	1 503
Total	25 073	(13 002)	12 071	24 468	(12 798)	11 670
Avion			3 065			3 137
Maintenance			1 175			1 269
Terrains et construction			585			585
Autres			254			252
Total droits d'utilisation			5 079			5 243

Au 1^{er} janvier 2019, Air France a prolongé la durée de vie de sa flotte d'A330 à vingt-cinq ans. Cette durée de vie était précédemment de vingt ans, cette décision entraîne une diminution d'amortissement de 4 millions d'euros au premier semestre 2019 par rapport à la période comparative.

15. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISION DE RETRAITE

Au 30 juin 2019, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	30 juin 2019	31 décembre 2018
Zone euro – durée 10 à 15 ans	0,75%	1,45%
Zone euro – durée 15 ans et plus	1,30%	1,85%

Le taux de durée dix à quinze ans concerne essentiellement les régimes situés en France tandis que le taux de durée quinze ans et plus concerne essentiellement le régime du personnel au sol KLM situés aux Pays-Bas.

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 29.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2018.

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

L'ensemble des éléments cumulés ont eu pour impact :

- Une diminution de 157 millions d'euros du poste « actifs de retraite » du bilan (position nette active des plans),
- Une augmentation de 187 millions d'euros du poste « provisions retraite » (position nette passive des plans).

16. CAPITAUX PROPRES – PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE

16.1. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2019, le capital social est composé de 428 634 035 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote. Cependant depuis le 3 avril 2016, tout porteur détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

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

<i>En pourcentage (%)</i>	30 juin 2019		31 décembre 2018	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	14	23	14	23
Etat néerlandais	14	12	-	-
Delta Airlines	9	7	9	7
China Eastern Airlines	9	7	9	7
Salariés et anciens salariés	4	7	4	7
Public	50	44	64	56
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).

16.2. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2019	31 décembre 2018
Réserve légale	70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies ⁽¹⁾	(1 809)	(1 527)
Réserves sur instruments dérivés ⁽¹⁾	(59)	(309)
Réserves sur instruments de capitaux propres ⁽¹⁾	(34)	(19)
Autres réserves	(1 255)	(1 675)
Résultat net – Propriétaires de la société mère	(240)	409
Total	(3 327)	(3 051)

(1) Net de l'impact des impôts différés

17. PASSIFS DE RESTITUTION ET AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2019			31 décembre 2018		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Passifs de restitution sur avions loués	2 135	74	2 209	2 145	32	2 177
Maintenance sur avions loués	843	12	855	778	15	793
Restructuration	-	72	72	-	48	48
Litiges	54	350	404	47	346	393
Autres	65	50	115	65	51	116
Total	3 097	558	3 655	3 035	492	3 527

17.1. Passifs de restitution et autres provisions

17.1.1. Passifs de restitution sur avions loués

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

17.1.2. Provision pour restructuration

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

Au 30 juin 2019 et au 31 décembre 2018, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France, de ses filiales régionales et de KLM.

17.1.3. 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 (hors impôt sur les sociétés). 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.

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

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1^{er} janvier 2009, ont été 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 31 décembre 2017, la plupart des procédures ouvertes dans ces Etats avaient donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui avaient mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de Groupe Air France-KLM est de 325 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit de 15.4 millions d'euros par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017.

Les audiences devant le Tribunal ont eu lieu les 12 et 13 juin 2019 respectivement pour Air France-KLM et Air France. Les audiences pour KLM et Martinair ont eu lieu le 2 juillet 2019. Une décision du Tribunal peut-être anticipée d'ici la fin 2019. Le Groupe a maintenu une provision pour le montant total des amendes.

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

17.1.5. Autres provisions

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

17.2. Passifs éventuels

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

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

A la suite de l'ouverture en février 2006 des enquêtes de plusieurs autorités de la concurrence et de la décision 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 et Corée), 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.

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.

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

Canada

Une class action a été réinitée 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.

17.2.3. 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 en France par les ayants droit des victimes.

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 encourrent des peines d'amendes prévues par la loi. Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

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

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

Hormis les points indiqués aux paragraphes 17.1, 17.2, 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.

18. DETTES FINANCIERES ET DETTES DE LOYERS

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2019			31 décembre 2018		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	501	82	583	572	-	572
OCEANE	449	-	449	-	-	-
Emprunts obligataires	1 129	-	1 129	1 131	-	1 131
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	2 756	682	3 438	2 907	640	3 547
Autres emprunts	1 114	283	1 397	1 123	140	1 263
Intérêts courus non échus	-	33	33	-	46	46
Total - Dettes Financières	5 949	1 080	7 029	5 733	826	6 559
Dettes de loyers - avions	2 613	780	3 393	2 657	821	3 478
Dettes de loyers - immobilier	658	107	765	654	119	773
Dettes de loyers - autres	202	49	251	234	30	264
Intérêts courus non échus	-	19	19	1	19	20
Total - Dettes de loyers	3 473	955	4 428	3 546	989	4 535

Valeurs de marché

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

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2019		31 décembre 2018	
	Valeur comptable	Valeur de marché	Valeur comptable	Valeur de marché
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	583	540	572	527
OCEANE	449	493	-	-
Emprunts obligataires	1 129	1 198	1 131	1 171
Total	2 161	2 231	1 703	1 698

19. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	30 juin	31 décembre
	2019	2018
Dettes financières courantes et non courantes	7 029	6 559
Dettes de loyers courantes et non courantes	4 428	4 535
Intérêts courus non échus	(52)	(67)
Dépôts relatifs aux dettes financières	(344)	(343)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	(88)	(85)
Impact des dérivés devise / dettes	5	7
Dettes financières (I)	10 978	10 606
Trésorerie et équivalent trésorerie	4 418	3 585
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois ⁽¹⁾	49	74
Trésorerie nantie ⁽¹⁾	269	265
Obligations Triple A ⁽¹⁾	548	522
Autres	(1)	1
Concours bancaires courant	(3)	(5)
Liquidités nettes (II)	5 280	4 442
Dettes nettes (I-II)	5 698	6 164

(1) Inclus en "autres actifs financiers"

<i>En millions d'euros</i>	30 juin	31 décembre
	2019	2018
Dette nette à l'ouverture	6 164	6 359
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies	(852)	(1 087)
Océane 2019 - part des capitaux propres	(54)	-
Titres subordonnés	-	197
Coupons sur dettes subordonnées distribués	-	38
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	(8)	(6)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-	9
Augmentation dette (nouveau/modification contrat de location)	400	439
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global	(3)	121
Variation de la conversion	61	66
Reclassement	-	3
Autre	(10)	25
Dette nette à la clôture	5 698	6 164

20. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2019	31 décembre 2018
2 nd semestre année N (6 mois)		-
Année N+1	628	1 274
Année N+2	1 069	914
Année N+3	769	1 279
Année N+4	689	831
Au-delà de l'année N+4	2 041	1 256
Total	5 196	5 554

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

Air France and KLM ont conclu un échange de contrats d'achats de sept avions A350 et de six avions B787. L'accord d'échange a été signé entre Air France et KLM le 28 juin 2019. L'échange n'a pas d'impact sur les comptes consolidés du groupe Air France KLM. Seules les dates de livraison ont été revues avec les avionneurs.

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 30 juin 2019 diminue de sept unités par rapport au 31 décembre 2018 et s'élève à 42 appareils. Cette évolution s'explique par la livraison de sept appareils.

Flotte long-courrier (passage)

Le groupe a réceptionné trois Boeing 787.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné quatre Boeing 737.

Les engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	2 ^{ème} semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
Flotte long courrier – passage								
A350	au 30 juin 2019	-	3	4	4	3	14	28
	au 31 décembre 2018	-	3	3	7	5	10	28
B787	au 30 juin 2019		3	5	3	2	1	14
	au 31 décembre 2018	-	6	4	4	2	1	17
Flotte moyen courrier								
B737	au 30 juin 2019	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2018	-	4	-	-	-	-	4
Total								
	au 30 juin 2019	-	6	9	7	5	15	42
	au 31 décembre 2018	-	13	7	11	7	11	49

21. PARTIES LIEES

Du fait de la prise de participation de l'état Hollandais dans le capital du Groupe Air France KLM, le périmètre des parties liées a évolué. L'aéroport d'Amsterdam-Schiphol est la principale nouvelle partie liée.

Information et contrôle

Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2019

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2019 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.



Benjamin Smith
Directeur général

Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2019

Période du 1^{er} janvier 2019 au 30 juin 2019

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 2019 au 30 juin 2019, 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 semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34 - norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

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, le 31 juillet 2019

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés

Jean-Paul Vellutini
Associé

Eric Jacquet
Associé

Pascal Colin
Associé

Guillaume Troussicot
Associé