

AIRFRANCE KLM

Rapport financier semestriel
Avril- septembre 2011

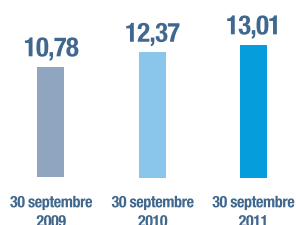
Société anonyme au capital de 300 219 278 euros
Siège social : 2, rue Robert Esnault-Pelterie, 75007 Paris
Adresse postale : 45, rue de Paris, 95747 Roissy-CDG Cedex
RCS Paris 552 043 002

Chiffres clés	2	Les risques et gestion des risques	24
		Facteurs de risques	24
Gouvernement d'entreprise	4	Parties liées	25
Conseil d'administration	4		
Comité exécutif groupe	5	Commentaires sur les comptes	26
Évolution de la gouvernance post-clôture	7	Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2011	26
Bourse et actionnariat	7	Investissements et financements du groupe	29
		Résultats sociaux de la société Air France-KLM	29
Marché et environnement	9	Indicateurs financiers	30
Faits marquants	10	États financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	33
Environnement	10	Compte de résultat consolidé (non audité)	34
Air France-KLM	10	État du résultat global consolidé (non audité)	35
		Bilan consolidé (non audité)	36
La stratégie	11	Bilan consolidé (non audité) (suite)	37
		Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)	38
Les résultats du semestre au 30 septembre 2011	14	Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)	39
Activités	15	Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	41
Activité Passage	15		
Activité Cargo	17	Information et contrôle	59
Activité Maintenance	18	Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 septembre 2011	59
Autres Activités	18	Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2011	60
La flotte Air France-KLM	19		
Flotte du groupe Air France	19		
Flotte du groupe KLM	22		

Chiffres clés

Chiffre d'affaires

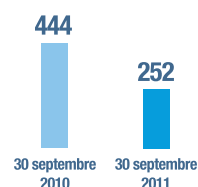
(En milliards d'euros)



Les incertitudes économiques ainsi que les crises géopolitiques sur des marchés importants du groupe (Japon, Afrique et Moyen-Orient) ont pesé sur le chiffre d'affaires. Il progresse de 5,2% après un effet de change défavorable de 2,0%.

Résultat d'exploitation courant

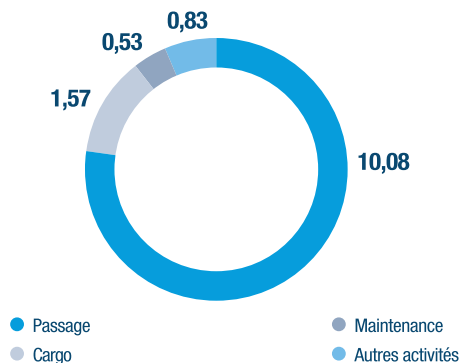
(En millions d'euros)



Les événements géopolitiques ont eu un impact négatif sur le résultat d'exploitation de l'ordre de 130 millions d'euros au 30 septembre 2011 (impact négatif de 158 millions au 30 septembre 2010 lié à la fermeture du ciel européen).

Répartition du chiffre d'affaires par métier au 30 septembre 2011

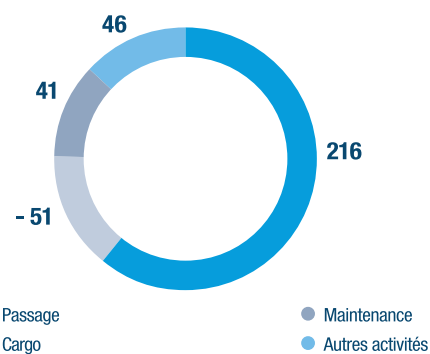
(En milliards d'euros)



Le chiffre de l'activité passage a augmenté de 6,2% et celui de l'activité cargo de 0,8%.

Répartition du résultat d'exploitation courant par métier au 30 septembre 2011

(En millions d'euros)



Le niveau de recette unitaire dans les activités passage et cargo n'a pas permis de compenser l'augmentation de la facture pétrolière.

Résultat net – part du groupe

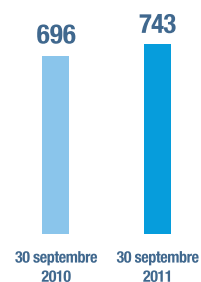
(En millions d'euros)



Au premier semestre 2010, Air France avait cédé une quote-part de sa participation dans Amadeus à l'occasion de son introduction en bourse. À cette occasion, le groupe a dégagé un produit d'un milliard d'euros correspondant à une plus-value sur titres et à un profit lié à la valorisation de la participation restante (15,23%) au cours d'introduction.

Investissements nets des cessions

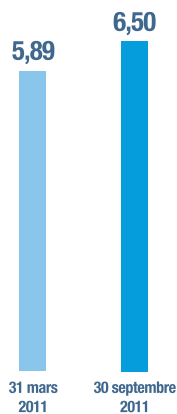
(En millions d'euros)



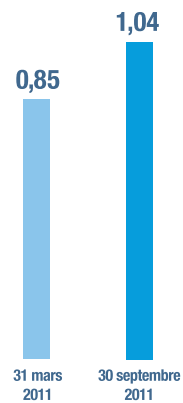
Structure financière

(En milliards d'euros)

► Dettes nettes



► Ratio d'endettement



Gouvernement d'entreprise

Conseil d'administration

Afin de se conformer aux principes de gouvernement d'entreprise prévus par le Code AFEP-MEDEF et de suivre les conclusions des travaux d'évaluation du fonctionnement du Conseil d'administration, l'Assemblée générale du 10 juillet 2008 a introduit dans les statuts la possibilité d'organiser l'échelonnement des renouvellements de mandats. Dans la continuité, et compte tenu du nombre important de

mandats expirant en 2010, l'Assemblée générale du 8 juillet 2010 a fixé la durée du mandat des administrateurs nouveaux ou renouvelés à deux, trois ou quatre ans de façon à favoriser un renouvellement harmonieux du Conseil d'administration (Pour plus d'informations, voir le document de référence 2010-11).

Au 30 septembre 2011, la composition du Conseil d'administration était la suivante :

- ◆ 12 administrateurs nommés par l'Assemblée dont deux représentants des actionnaires salariés ;
- ◆ trois représentants de l'État nommés par arrêté.

► Expérience et formation des membres du Conseil d'administration

Administrateur	Âge au 30/09/2011	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Secteur	Fonction actuelle
Jean-Cyril Spinetta	67 ans	23/09/97	15/09/04	Service Public Transport aérien (Air Inter et Air France)	Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM et d'Air France
Leo van Wijk (2)	64 ans	24/06/04	15/09/04	Transport aérien (KLM)	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
Maryse Aulagnon (1)*	62 ans	08/07/10	08/07/10	Industrie (CGE) Immobilier d'entreprise (groupe Affine)	Président-directeur général d'Affine
Patricia Barbizet (2) (3) *	56 ans	03/01/03	15/09/04	Industrie (Renault, groupe Pinault)	Directeur général et Administrateur d'Artémis
Jean-Dominique Comolli	63 ans	14/12/10	14/12/10	Industrie (Seita, Altadis) Service Public	Commissaire aux Participations de l'État
Jean-François Dehecq (1) (3) *	71 ans	25/01/95	15/09/04	Industrie (SNPA et Sanofi) et Véolia Environnement	Président d'honneur de Sanofi-Aventis
Jean-Marc Espalioux (2) (3)*	59 ans	14/09/01	15/09/04	Services (CGE, Accor)	Directeur associé de Montefiore
Pierre-Henri Gourgeon	65 ans	20/01/05	20/01/05	Aéronautique et transport aérien	Directeur général d'Air France-KLM et Directeur général d'Air France
Claude Gressier (1)	68 ans	24/06/04	15/09/04	Service Public	Inspecteur général des Ponts et Chaussées honoraire

Administrateur	Âge au 30/09/2011	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Secteur	Fonction actuelle
Peter Hartman	62 ans	08/07/10	08/07/10	Transport aérien (KLM)	Président du Directoire de KLM
Jaap de Hoop Scheffer	63 ans	07/07/11	07/07/11	Service Public	Titulaire de la chaire « Kooijmans » pour la justice, la paix et la sécurité Université de Leyde (Pays-Bas)
Cornelis van Lede (1) (3)*	68 ans	24/06/04	15/09/04	Industrie (Shell, Akzo, Fédération des industries des Pays-Bas) Conseil (McKinsey & Company)	Président du Conseil de surveillance de Heineken
Christian Magne (1)	59 ans	14/09/01	15/09/04	Transport aérien (Air France)	Cadre financier
Bernard Pédamon (1)	50 ans	08/07/10	08/07/10	Transport aérien (Air France)	Commandant de bord
Marie-Christine Saragosse	51 ans	27/07/11	27/07/11	Service Public Audiovisuel	Directrice générale de TV5Monde

* Administrateurs considérés comme indépendants.

(1) Membre du Comité d'audit.

(2) Membre du Comité de rémunération.

(3) Membre du Comité de nomination.

Comité exécutif groupe

Le Comité exécutif est composé de 12 membres qui, tout en assurant une responsabilité au niveau du groupe Air France-KLM, conservent leurs fonctions au sein de chaque entité. Le Comité exécutif groupe se réunit chaque quinzaine, en alternance à Paris et à Amsterdam, pour définir les principales orientations du groupe dans le cadre de

la stratégie approuvée par le Conseil d'administration. Le Comité exécutif a accueilli, à compter du 1^{er} avril 2011, Messieurs Eurlings et Kooijman ; Messieurs de Reij et Wisbrun ont quitté le Comité à la même date.

► Expérience et formation des membres du Comité exécutif du groupe

Membres	Âge au 30 septembre 2011	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Pierre-Henri Gourgeon Directeur général d'Air France-KLM et Directeur général d'Air France	65 ans	Aéronautique et transport aérien	40 ans
Peter Hartman Président du Directoire de KLM	62 ans	Transport aérien (KLM)	38 ans
Philippe Calavia Directeur général adjoint Finance d'Air France-KLM et Directeur général délégué Finance d'Air France	62 ans	Banque Transport aérien (Air France)	7 ans 13 ans
Alain Bassil Directeur général adjoint Maintenance du groupe Air France-KLM et Directeur général délégué Opérations d'Air France	55 ans	Transport aérien (Air France)	31 ans
Christian Boireau Directeur général adjoint commercial France d'Air France	60 ans	DDE Transport aérien (Air Inter et Air France)	6 ans 30 ans
Camiel Eurlings Directeur général adjoint d'Air France-KLM Cargo et Directeur général délégué de KLM	38 ans	Service Public KLM	16 ans 9 mois
Frédéric Gagey Directeur général adjoint Flotte du groupe Air France-KLM et Directeur général délégué Finance de KLM	55 ans	Transport aérien (Air Inter, Air France et KLM)	17 ans
Wim Kooijman Directeur général adjoint du Développement du Management du groupe Air France-KLM	52 ans	Industrie KLM	25 ans 14 ans
Bertrand Lebel Secrétaire du Comité exécutif en charge de la planification stratégique du groupe Air France-KLM	58 ans	Consultant Transport aérien (Air France)	16 ans 13 ans
Bruno Matheu Directeur général adjoint Marketing, Revenue Management et Réseaux du groupe Air France-KLM et Directeur général délégué commercial d'Air France	47 ans	Transport aérien (UTA et Air France)	25 ans
Édouard Odier Directeur général adjoint Systèmes d'Information du groupe Air France-KLM et d'Air France	58 ans	Transport aérien (Air France et Amadeus)	34 ans
Erik Varwijk Directeur général adjoint Commerce international du groupe Air France-KLM et de KLM	49 ans	Transport aérien (KLM)	22 ans

Évolution de la gouvernance post-clôture

Le 17 octobre 2011, Pierre-Henri Gourgeon, Directeur général d'Air France-KLM et d'Air France, a présenté sa démission aux Conseils d'administration respectifs qui en ont pris acte. Le Conseil d'administration d'Air France-KLM a nommé Jean-Cyril Spinetta Président-directeur général du groupe et Leo van Wijk, Directeur général délégué. Il a également recommandé, sur proposition du

Comité de nomination, la candidature d'Alexandre de Juniac à la fonction de Président-directeur général d'Air France. Cette nomination est soumise à l'avis de la Commission de déontologie et à la décision du Conseil d'administration d'Air France. Dans l'attente de cette nomination, Jean-Cyril Spinetta a été nommé Président-directeur général d'Air France.

Bourse et actionariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Le groupe fait partie de l'indice CAC next20. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionariat salarié. En septembre 2011, Air France-KLM a été confirmé « leader » du transport aérien dans le domaine du développement durable pour l'année 2011 et figure dans les deux indices *Dow Jones Sustainability Index* pour la septième année consécutive.

Évolution boursière

Valeur cyclique positionnée dans un marché extrêmement volatil sous l'influence de la crise de la zone euro, l'action Air France-KLM a fortement chuté au cours du semestre (avril-septembre 2011) dans des volumes très étoffés. Le cours de l'action a perdu 52% contre 26% pour le CAC 40 et 31% pour l'indice sectoriel.

	Avril-septembre 2011	Exercice 2010-11	Exercice 2009-10
Cours le plus haut (En euros)	12,350	15,300	13,080
Cours le plus bas (En euros)	5,017	8,610	6,485
Nombre de titres en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
Capitalisation boursière à la fin de la période (En milliards d'euros)	1,7	3,5	3,5

Évolution du capital

Au 30 septembre 2011, le capital d'Air France-KLM se compose de 300 219 278 actions. L'Assemblée générale du 8 juillet 2010 ayant décidé de réduire la valeur nominale des actions de 8,5 euros à 1 euro, le capital est ainsi passé de 2 551 863 863 euros à 300 219 278 euros ; le montant de la réduction de capital en résultant a été affecté au compte « primes d'émission ».

Période close le	30 septembre 2011	31 mars 2011	31 mars 2010
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
Montant du capital	300 219 278	300 219 278	2 551 863 863

Les actions sont entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire. Chaque action donne droit à un droit de vote. Il n'existe pas de droits particuliers attachés aux actions, ni de titres non représentatifs de capital.

Titres donnant accès au capital

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

En avril 2005, Air France a émis 21 951 219 OCEANE à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment jusqu'au 23 mars 2020, ont une valeur unitaire de 20,50 euros, un ratio d'attribution de 1,03 action pour une obligation et une date de maturité fixée au 1er avril 2020. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1er avril de chaque année. Après la conversion, au cours de l'exercice 2007-08, de 597 obligations dont 510 ont donné lieu à la création de 525 actions, le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 septembre 2011 s'élève à 21 950 622 obligations.

■ Obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) 4,97% 2015

En juin 2009, la société Air France-KLM a émis 56 016 949 OCEANE pour un montant total de 661 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment, ont une valeur unitaire de 11,80 euros, un ratio d'attribution d'une action pour une obligation et une date de maturité fixée au 1^{er} avril 2015. Le coupon annuel est de 4,97% payable à terme échu le 1^{er} avril de chaque année. Au 30 septembre 2011, 8 916 obligations ont été converties dont 435 entre avril et septembre 2011. Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 septembre 2011 s'élève à 56 008 033 obligations.

Actionariat

Période close le	30 septembre 2011	31 mars 2011	31 mars 2010
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
État	15,8%	15,7%	15,7%
Salariés et anciens salariés	9,6%	9,8%	11,8%
Autocontrôle	1,4%	1,4%	1,9%
Flottant	73,2%	73,1%	70,6%

Au 30 septembre 2011, les résidents détiennent 68,8% du capital et les non-résidents 31,2%. Parmi les résidents, outre l'État (47,6 millions d'actions) et les salariés (28,9 millions d'actions), les actionnaires

individuels avec 58 millions d'actions représentent 19,3% du capital, soit cinq points de plus qu'au 30 septembre 2010 et les institutionnels 55,2% avec 165,8 millions d'actions.

Marché et environnement

Après un retour à la croissance en 2010, l'année 2011 se déroule dans un contexte d'incertitudes : croissance mondiale, crise de la zone euro, volatilité du prix du pétrole et des monnaies, impact des événements géopolitiques. Alors que la demande de transport a été forte au cours du premier semestre (janvier-juin 2011), les indicateurs clés du transport aérien s'affaiblissent.

- ♦ La croissance mondiale est revue à la baisse depuis le milieu de l'année avec une accélération au cours de l'été : encore estimée à 3,5% en mars 2011, la croissance du PIB est ramenée à 3% en septembre 2011, son point le plus bas de l'année. (Source : *Consensus Forecasts – septembre 2011.*) À l'exception du PIB de l'Amérique latine revu à la hausse sur les neuf premiers mois de l'année et de celui de la zone euro stable, les autres zones économiques voient leurs prévisions de croissance revue à la baisse : zone Asie/Pacifique (4,6% en septembre contre 5,3% en mars 2011) sous l'effet des événements du Japon et du ralentissement de l'économie chinoise ; zone Amérique du Nord : prévision de croissance divisée par deux entre mars et septembre 2011 (1,6% contre 3,2%). Pour 2012, les prévisions de croissance sont également revues à la baisse.
- ♦ L'indice de confiance du secteur manufacturier des principales économies se situant juste au-dessus de 50 traduit le fait que les Directeurs des Achats s'attendent à un arrêt de la croissance. En parallèle, le commerce mondial stagne après un très fort rebond entre 2009 et 2010. Les conséquences du tsunami au Japon se font toujours sentir sur le fret aérien en Asie/Pacifique et le ralentissement économique en Europe et aux États-Unis pèse sur le trafic mondial.
- ♦ Sur le semestre (avril-septembre 2011), le prix du baril de pétrole a progressé de 47% en dollars et de 34% en euros par rapport au même semestre 2010.
- ♦ Les compagnies aériennes réagissent en limitant la croissance de leurs capacités à la saison hiver 2011 et en poursuivant et renforçant leurs plans d'économies. Selon l'association du transport aérien international IATA, l'industrie devrait générer en 2011 un chiffre d'affaires de 594 milliards de dollars (+8,7%) et une marge nette de 1,2% contre 2,9% un an auparavant. Pour l'année 2012, IATA est un peu plus pessimiste en rappelant que le trafic aérien est étroitement lié à la croissance mondiale. L'association attend un chiffre d'affaires cumulé de 632 milliards de dollars et une marge nette de 0,8%.

Faits marquants

Environnement

Les principaux événements d'avril à septembre 2011 sont les suivants :

- ◆ L'environnement économique a été marqué par l'accentuation de la crise financière, particulièrement dans la zone euro, créant ainsi une situation d'attentisme ;
- ◆ Le « printemps arabe » et les événements au Japon ont également affecté la demande de transport aérien vers ces régions ;
- ◆ Ramené en euros, le prix du baril du pétrole a été, au cours du semestre, comparable aux plus hauts de l'année 2008.

Air France-KLM

- ◆ L'activité d'Air France-KLM vers le Japon, la Côte d'Ivoire, vers l'Égypte et la Tunisie a été fortement affectée par les différentes crises compte tenu de sa forte présence sur ces marchés.
- ◆ Le 22 juin 2011, le groupe a signé un accord avec la Commission européenne, Airbus et les producteurs de bio-carburant définissant la feuille de route pour atteindre une production de deux millions de tonnes de bio-carburant pour l'aviation d'ici 2020.
- ◆ Le 29 juin 2011, KLM a réalisé une première mondiale en effectuant un vol commercial entre Amsterdam et Paris en bio-carburant. KLM opère environ 200 vols entre les deux villes depuis septembre en bio-carburant.
- ◆ Le 7 juillet 2011, l'Assemblée générale a approuvé le changement de la date de clôture de l'exercice, dorénavant fixée au 31 décembre. L'exercice en cours aura donc une durée de neuf mois (avril-décembre 2011).
- ◆ Le 11 juillet 2011, Air France a présenté sa nouvelle offre à partir de Marseille dans le cadre de son projet « bases de province ». Cette stratégie sera poursuivie au printemps 2012 à Bordeaux, Nice et Toulouse.
- ◆ Air France-KLM a été confirmé « leader » du transport aérien dans le domaine du développement durable pour l'année 2011 et est maintenu dans les deux indices Dow Jones Sustainability Index – DJSI World et DJSI Europe pour la septième année consécutive.
- ◆ Air France et KLM ont annoncé une commande de 110 avions long-courriers Airbus et Boeing dont 50 commandes fermes et 60 options. Cette commande est destinée principalement à remplacer les avions arrivant en fin de vie et à accompagner la croissance. Les livraisons interviendront entre 2016 et 2026.
- ◆ À l'occasion de la rentrée, le Directeur général du groupe a indiqué que les incertitudes qui pèsent sur l'économie rendent nécessaires le renforcement du plan d'économies et la recherche de nouvelles mesures conduisant à une réduction structurelle de la base des coûts et à plus de flexibilité, particulièrement chez Air France.
- ◆ Le 28 septembre 2011, Air France a donné le coup d'envoi à Marseille de la nouvelle organisation de la compagnie en régions. Dès le 2 octobre, 13 nouvelles liaisons directes ont été proposées au départ de Marseille vers des villes françaises, européennes et du bassin méditerranéen.

La stratégie

Le transport aérien a profondément évolué. La nouvelle demande des pays à forte croissance, le renforcement de la concurrence sur les marchés matures, l'émergence du modèle « atypique » des compagnies du Golfe ainsi que la modification du comportement des consommateurs déterminent la stratégie. L'instabilité de l'environnement demande également une très forte réactivité. Par

ailleurs, la prise en compte des impacts environnementaux et sociaux de l'activité devient un enjeu majeur (Pour plus d'informations, voir également le document de référence 2010-11).

C'est dans ce monde en train de changer que le groupe Air France-KLM a pour ambition d'être un leader du transport aérien globalisé.

Des atouts fondamentaux

■ Un réseau puissant et équilibré

Le groupe Air France-KLM dispose du réseau le plus important entre l'Europe et le reste du monde. Ainsi, sur les 197 destinations long-courriers desservies directement par les compagnies membres de l'Association of European Airlines (AEA) à l'été 2011, Air France-KLM offre 116 destinations, soit 59% du total contre 97 destinations, soit 49% du total pour IAG (British Airways + Iberia) et 99 destinations soit 50% du total pour le groupe Lufthansa (Lufthansa + Swiss + Austrian Airlines + BMI + Brussels Airlines). De plus, le groupe propose aussi 30 destinations uniques qui ne sont opérées ni par IAG ni par le groupe Lufthansa.

Enfin, présent sur tous les grands marchés, le groupe dispose d'un réseau équilibré, aucun marché ne représentant plus d'un tiers du chiffre d'affaires passage. Par ailleurs, ces marchés ont des comportements différents, permettant au groupe de compenser en partie les effets négatifs des crises.

■ Deux hubs coordonnés sur des plates-formes aéroportuaires en développement

Le réseau du groupe est coordonné autour des deux hubs intercontinentaux de Roissy-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol qui figurent parmi les quatre plus importants en Europe et dont l'efficacité est complétée au sud de l'Europe par les aéroports de Rome et de Milan sur lesquels opère Alitalia, partenaire stratégique du groupe depuis janvier 2009. Par ailleurs, ces hubs organisés en cycles appelés « vagues » combinent les flux de trafic de correspondance avec ceux de point à point et sont organisés sur des plates-formes

aéroportuaires dont le développement renforce encore le rôle des grands hubs intercontinentaux. Air France bénéficie depuis 2007 de l'ouverture progressive de nouvelles infrastructures aéroportuaires qui accueillent ses passagers dans d'excellentes conditions et font de Roissy-CDG une référence européenne.

Ce système de « co-voiturage » à grande échelle donne aux petits marchés accès au monde. Il optimise la flotte et permet l'utilisation d'avions plus gros, ce qui limite les nuisances et les émissions de CO₂. Ainsi, la deuxième vague au hub de CDG, organisée autour de l'arrivée de 61 vols moyen-courriers et du départ de 28 vols long-courriers, offre 1 797 combinaisons possibles en moins de deux heures avec seulement 89 avions.

Cette combinaison unique de hubs est encore plus importante en cette période de crise où les compagnies aériennes plus petites arrêtent la desserte directe de certaines destinations, obligeant ainsi leurs clients qui veulent se rendre vers ces destinations à rechercher un vol avec correspondance.

■ Une base de clientèle équilibrée

La politique du groupe Air France-KLM de satisfaire tous ses clients en termes de réseaux, de produits et de prix lui a permis de bâtir une clientèle équilibrée. En 2010, 42% des passagers ont voyagé pour des raisons professionnelles et 58% pour des raisons personnelles. Le groupe bénéficie également d'une répartition équilibrée entre passagers en correspondance (56%) et passagers en vol direct (44%). De plus, en 2010, 66% du chiffre d'affaires (53% en 2009) a été assuré par la politique de fidélisation du groupe (programme de fidélisation ou contrats avec les entreprises).

■ Une alliance mondiale qui renforce le réseau

L'alliance SkyTeam, deuxième alliance mondiale en parts de marché avec 17% réunit, au 30 septembre 2011, 15 compagnies européennes, américaines et asiatiques. SkyTeam permet au groupe de répondre aux besoins du marché et de faire face à la concurrence tant dans le transport de passagers que dans le transport de fret. Aéroflot, Aeromexico, Air Europa (Espagne), Air France et KLM, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, Korean Airways, Tarom et Vietnam Airlines composent l'alliance. Enfin, Aerolíneas Argentinas, Garuda Indonesia, MEA (Liban) et Saudi Arabian Airlines vont rejoindre l'alliance en 2012.

■ Des partenariats stratégiques

Air France-KLM et Delta travaillent ensemble depuis avril 2009 dans le cadre d'un accord de *joint venture* sur l'Atlantique nord. Le périmètre de cet accord est très large et couvre tous les vols entre l'Amérique du Nord, le Mexique et l'Europe au travers d'une coordination intégrée et tous les vols entre l'Amérique du Nord et le Mexique vers et du Bassin

méditerranéen, l'Afrique, les pays du Golfe et l'Inde ainsi que les vols de l'Europe vers et de l'Amérique centrale, la Colombie, le Venezuela, le Pérou et l'Équateur au travers d'une coordination étroite. Ce type d'accord permet le partage des recettes et des coûts.

Air France-KLM a choisi de renforcer sa coopération avec Alitalia à travers un accord de partenariat opérationnel et une prise de participation de 25% dans le capital de la compagnie italienne. Cette opération réalisée en janvier 2009 présente des avantages significatifs pour les deux groupes.

■ Une flotte moderne

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

Notre stratégie

La stratégie du groupe est déclinée dans le projet d'entreprise « Embark » et met le client au cœur de ses actions. Prendre en compte les nouveaux besoins, analyser les comportements des nouvelles clientèles, différencier et personnaliser les offres sont nécessaires pour fidéliser les clients qui sont mieux informés et plus autonomes. L'innovation technologique, l'amélioration des produits, l'harmonisation de l'offre avec nos partenaires, la distribution électronique comme alternative partielle aux modes classiques de distribution sont autant de chantiers autour desquels le groupe se mobilise.

■ Accélérer notre développement

Activité passage

La stratégie de développement s'appuie sur les forces du groupe dans chaque région :

- ◆ en Europe, la priorité est donnée au trafic de correspondance dans le cadre d'une activité court et moyen-courrier restructurée, organisée autour de nos *hubs* plus efficaces et attractifs et renforcée par des partenariats européens avec des acteurs forts sur leur marché national ;
- ◆ en Amérique du Nord, le développement est assuré au travers de la *joint venture* avec Delta et Alitalia qui permet une coordination des activités commerciales comme le réseau, la gestion de la recette, les forces de vente et de distribution ou encore le programme de fidélisation ;
- ◆ en Amérique latine, le groupe va renforcer sa position en ouvrant de nouvelles destinations, en renforçant certaines fréquences et en signant des partenariats ;

- ◆ en Afrique et au Moyen-Orient, ce sont les ouvertures de nouvelles lignes et les accords comme ceux signés avec Saudi Arabian Airlines et MEA qui offrent les opportunités de croissance sur ces régions ;
- ◆ en Asie, le groupe se donne trois moyens : l'ouverture de nouvelles lignes, le renforcement des partenariats et le développement de *joint ventures* sur les marchés clés. Depuis 2010, le groupe accélère son développement en Asie dans le cadre de l'alliance SkyTeam tant en Chine qu'en Asie du Sud-Est. En parallèle, Air France-KLM a mis ou va mettre en œuvre des *joint ventures* avec ses partenaires chinois avec pour ambition de créer, d'ici dix ans, une position aussi forte que sur l'Atlantique nord.

Activité cargo

En réponse à la crise économique de 2008 et 2009, le groupe a pris des mesures destinées à réduire son exposition aux retournements de cycle particulièrement violents dans le cargo. L'activité cargo donne désormais la priorité aux soutes des avions passager et combis. L'offre importante du réseau passage est complétée sur certains marchés par une offre plus flexible assurée par les 14 avions tout cargo. Dans le cadre de cette stratégie, l'activité cargo devient un élément clé de la rentabilité du réseau et de son développement. Par ailleurs, le groupe veut renforcer l'alliance SkyTeam Cargo et développer des partenariats.

Activité maintenance

Les besoins des compagnies clientes, l'évolution de l'environnement concurrentiel liée à l'offre des constructeurs d'avions ou des équipementiers, le différentiel des coûts de production entre pays incitent le groupe à développer un réseau mondial de maintenance en s'appuyant sur les savoir-faire des équipes en France et aux Pays-Bas.

■ Renforcer la flexibilité pour faire face à un environnement incertain

Croissance limitée des capacités pour les prochaines saisons

Devant la dégradation de l'environnement, le groupe a pris la décision de réduire la croissance de ses capacités long-courriers tant pour la saison hiver 2011 que pour les saisons été et hiver 2012.

Plan d'économies revu à la hausse

Le plan d'économies Challenge 12 a été revu à la hausse dès la fin du trimestre avril-juin 2011 et porté à 500 millions d'euros pour l'année calendaire 2011. Au cours du semestre avril-septembre 2011, 235 millions d'euros d'économies ont été réalisés. Compte tenu de l'environnement économique, le groupe a pris des mesures complémentaires dès septembre 2011 comme le gel des embauches et le contrôle strict du nombre d'intérimaires et a porté le plan d'économies à 540 millions d'euros pour l'année calendaire 2011 dont 394 millions d'économies réalisées sur les neuf mois au 30 septembre 2011.

■ Retrouver un niveau de rentabilité créateur de valeur

Le groupe a pour objectifs financiers à moyen terme :

- ◆ une croissance des capacités de l'ordre de 4% par an accompagnée d'une hausse annuelle de 2% hors change de la recette unitaire au siège-kilomètre offert ;
- ◆ une réduction du coût unitaire de 3% à change et prix du carburant constants ;
- ◆ une réduction significative du ratio d'endettement.

Croissance des capacités et des recettes

Le groupe entend augmenter ses capacités d'environ 4% par an avec une croissance supérieure en long-courrier (+5%) particulièrement sur les marchés en forte croissance (+6,5%) et une stabilité des capacités en moyen-courrier. Cette croissance se partage entre une utilisation d'avions plus gros/plus densifiés, l'ouverture de nouvelles routes et une augmentation du nombre d'heures de vols. Cette croissance est en ligne avec les prévisions des constructeurs d'avions qui tablent sur une demande de transport aérien long-courrier en augmentation annuelle d'environ 5% par an pour les vingt prochaines années. En parallèle, le groupe prévoit une hausse annuelle de la recette unitaire hors change de 2%.

Réduction des coûts unitaires

Le groupe Air France-KLM mène un processus permanent de contrôle des coûts. Outre le plan d'économies Challenge 12 qui permet de limiter la hausse des coûts, le groupe attend une amélioration de la productivité. Après avoir adapté les effectifs au niveau d'activité (-10% de personnel depuis le début de la crise en septembre 2008), le groupe prévoit une croissance des capacités à niveau d'effectif stable.

Chacun des métiers contribue à ce processus : utilisation d'avions plus gros en long-courrier, redressement du moyen-courrier et mise en place progressive des bases de province en France dans l'activité passage ; dans l'activité cargo, valorisation des soutes des avions passage et combi pour profiter de leur coût unitaire plus bas ; dans l'activité maintenance, transfert des activités consommatrices de main-d'œuvre vers les partenaires implantés dans les pays à coûts de production moins élevés et développement des activités à forte valeur ajoutée en France et aux Pays-Bas. Par ailleurs, le groupe réorganise les fonctions administratives.

■ Renforcement de la structure financière

Depuis le début de la crise, le groupe Air France-KLM a adapté ses plans d'investissements pour répondre à deux objectifs : limiter l'arrivée de nouvelles capacités dans un contexte de réduction ou de croissance faible de l'offre et protéger la trésorerie du groupe. S'appuyant sur une flotte jeune et efficace en termes de consommation de fuel et malgré un contexte de reprise, le groupe a décidé de continuer à limiter ses investissements, pour générer du *cash flow* destiné à réduire l'endettement et ramener le ratio d'endettement à 0,5.

■ Être une référence en matière de développement durable

Renouvellement du pacte social

Plus de 100 000 personnes travaillent dans le groupe Air France-KLM, dans le respect de la diversité. Leur compétence, leur savoir-faire et leur engagement dans les différents métiers sont un des atouts majeurs du groupe. Issu de la politique contractuelle et du dialogue social, le pacte social a pour objectif de préserver cet atout tout en s'adaptant aux évolutions de l'environnement. Accroître la productivité, moderniser les règles d'organisation, renforcer la qualification des salariés sont les moteurs du développement du groupe. Enfin, favoriser l'émergence d'une culture d'entreprise groupe est l'objectif du projet d'entreprise « Embark » qui rassemble, dans le respect de la diversité des entreprises qui composent le groupe, les actions à mener pour réaliser son ambition.

Une responsabilité sociale exemplaire

La démarche de développement durable du groupe Air France-KLM est reconnue et récompensée à de très nombreuses occasions. Parmi toutes les distinctions, il est à noter que le groupe a été classé, en 2011, leader du secteur aérien pour les indices DJSI pour la septième année consécutive. Le groupe entend poursuivre cette démarche : conforter la réputation des marques avec, parmi les objectifs, un très haut niveau de sécurité des opérations ; instaurer un dialogue permanent avec les parties prenantes, clients, fournisseurs, riverains ; contribuer à la lutte contre le changement climatique et enfin appliquer les meilleurs principes en matière de gouvernance.

Les résultats du semestre au 30 septembre 2011

Les résultats du semestre au 30 septembre 2011 ont été affectés par différentes crises qui ont touché des réseaux importants pour le groupe. La perte d'exploitation imputable à ces événements est estimée à 130 millions d'euros.

L'activité passage a enregistré un trafic et des capacités en hausse respectivement de 8,6% et de 8,1%. Le coefficient d'occupation a gagné 0,4 point à 83,7%. Dans l'activité cargo, le trafic est stable (-0,1%) pour des capacités en hausse de 3,8%, amenant ainsi un recul de 2,5 points du coefficient de remplissage à 65,2%. Dans le passage, la recette unitaire au siège-kilomètre offert (RSKO) baisse de 1,8% après un effet de change défavorable de 1,8% ; cette baisse est également due au déploiement dans la flotte d'avions plus densifiés entraînant mécaniquement une dilution de la recette unitaire qui trouve sa contrepartie dans l'amélioration des coûts unitaires. Dans l'activité cargo, la recette unitaire à la tonne-kilomètre offerte (RTKO) baisse de 2,7% après un effet de change défavorable de 4,1%.

Le chiffre d'affaires total s'élève à 13,01 milliards d'euros (+5,2%). Les charges d'exploitation sont en augmentation de 7,0% et de 4,3% hors carburant. Les économies réalisées dans le cadre de Challenge 12 se sont élevées à 235 millions d'euros sur le semestre. Outre l'augmentation de la facture pétrolière (+15,1%), les couvertures de change figurant dans le poste autres produits et charges sont

passées d'un profit de 113 millions au 30 septembre 2010 à une perte de 17 millions d'euros au 30 septembre 2011.

Le résultat d'exploitation s'élève à 252 millions d'euros (444 millions d'euros au 30 septembre 2010) et le résultat d'exploitation ajusté s'élève à 395 millions d'euros. La marge opérationnelle ajustée est de 3,0%.

Le résultat net – part du groupe est négatif de 183 millions d'euros (+1,03 milliard d'euros au 30 septembre 2010 après 1,03 milliard de plus-values sur Amadeus). Le résultat net retraité des opérations non récurrentes et des éléments non cash est négatif de 94 millions d'euros (104 millions d'euros au 30 septembre 2010).

Par action, le résultat net et le résultat net dilué est négatif de 0,62 euro contre 3,48 euros et 2,81 euros respectivement au 30 septembre 2010.

Les investissements nets des cessions se sont élevés à 743 millions d'euros au 30 septembre 2011 (696 millions au 30 septembre 2010). Le *cash flow* opérationnel est positif de 263 millions d'euros. Le groupe dispose d'une trésorerie de 3,4 milliards d'euros et des lignes de crédit toujours disponibles de 1,8 milliard d'euros.

Les capitaux propres s'élèvent à 6,23 milliards d'euros. Les dettes nettes s'établissent à 6,50 milliards d'euros (5,89 milliards d'euros au 31 mars 2011). Le ratio d'endettement est de 1,04 et de 1,04 hors instruments dérivés (0,85 et 0,90 respectivement au 31 mars 2011).

Perspectives

Les conditions économiques actuelles ont un impact sur les échanges mondiaux et sur la confiance des entreprises entraînant une volatilité tant dans le trafic que dans les recettes. Le groupe a donc pris la décision dès juillet dernier de ramener la croissance de ses capacités long-courriers de 5% à 3% à l'hiver 2011. À cet environnement difficile s'ajoutent la volatilité des monnaies et un prix élevé du pétrole. Dans ces conditions, le groupe anticipe un résultat d'exploitation négatif pour le trimestre octobre-décembre 2011 et en conséquence pour l'année civile 2011⁽¹⁾ (il est rappelé que l'exercice fiscal en cours couvre une période de neuf mois – avril-décembre – et dégagera un résultat d'exploitation positif).

À l'occasion du Conseil d'administration du 9 novembre 2011, Jean-Cyril Spinetta, Président-directeur général du groupe, a indiqué que l'insuffisance des résultats des derniers trimestres dans un environnement marqué par la faiblesse de la croissance mondiale et le prix élevé du pétrole imposaient trois priorités : la restauration de la compétitivité du groupe impliquant une réduction complémentaire des coûts, la restructuration de l'activité court et moyen-courrier et la réduction rapide de l'endettement. Un plan de mise en œuvre de ces priorités sera présenté au cours du premier trimestre 2012.

(1) Le résultat d'exploitation sur les neuf premiers mois de l'année civile 2011 est négatif de 151 millions d'euros (non audité).

Événements post-clôture

Il n'y a pas eu d'événement post-clôture autre que celui décrit dans la section gouvernance.

Activités

Activité Passage

L'activité du semestre a été affectée par les différentes crises qui se sont poursuivies au Japon, en Côte d'Ivoire, en Tunisie et en Égypte. La hausse du trafic et des capacités (+8,6% et +8,1% respectivement) est en partie due à un effet de base favorable lié à la fermeture du ciel européen en avril 2010.

Avec une flotte de 542 avions passage en exploitation dont 177 avions régionaux, le groupe a transporté 40,6 millions de passagers,

(+8,8%) et a réalisé un chiffre d'affaires total de 10,1 milliards d'euros (+6,2%) après un effet de change défavorable de 1,8% et un résultat d'exploitation de 216 millions d'euros après une forte augmentation de la facture pétrolière (+389 millions d'euros) et du coût des crises géopolitiques sur cette activité estimé à 130 millions d'euros. Au 30 septembre 2010, le résultat d'exploitation était de 311 millions d'euros.

► Activité par réseau

Semestre au 30 septembre	Offre en SKO (En millions)		Trafic en PKT (En millions)		Taux d'occupation (En %)		Nombre de passagers (En milliers)		Chiffre d'affaires Passage régulier (En M€)		2010 publié
	2011	2010*	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010* **	
Europe	29 957	27 868	23 298	21 138	77,8	75,8	28 033	25 571	3 458	3 231	3 190
Amérique du Nord et latine	45 681	40 964	40 367	36 188	88,4	88,3	5 375	4 871	2 655	2 414	2 405
Asie/Pacifique	29 815	27 455	25 712	23 945	86,2	87,2	2 991	2 769	1 654	1 561	1 558
Afrique/Moyen-Orient	17 968	17 829	14 317	14 357	79,7	80,8	2 641	2 683	1 236	1 301	1 333
Caraïbes/Océan Indien	13 855	12 877	11 152	10 112	80,5	78,5	1 564	1 433	638	575	575
Total	137 277	126 993	114 845	105 739	83,7	83,3	40 605	37 327	9 641	9 081	9 061

* Après retraitement de la répartition par zone.

** Après reclassement d'éléments de recettes.

Le **réseau long-courrier** couvre 116 destinations à l'été 2011 dans 69 pays, opérées par les deux compagnies à partir de Paris et d'Amsterdam. À ces destinations s'ajoutent les destinations opérées en partage de code avec des partenaires. Le poids de ce réseau varie peu d'une année sur l'autre avec environ 80% et 78% des capacités et du trafic du groupe. Le chiffre d'affaires réalisé sur ce réseau est de 6,18 milliards d'euros. Il représente environ 65% du chiffre d'affaires total passage régulier, comme l'an dernier.

Le trafic au 30 septembre 2011 progresse de 8,2% en ligne avec les capacités (+8,3%) permettant ainsi au coefficient d'occupation d'être stable à 85,3%. Le nombre de passagers transportés s'est élevé à

12,6 millions (+6,9%). La recette unitaire au siège par kilomètre offert (RSKO) est en baisse de 2,4% sous l'effet d'un effet de change négatif de 2,7%. La recette unitaire est en progression en classe avant (+5,4% hors change) et baisse légèrement en classe arrière (-0,7% hors change). La densification en classe arrière de certains avions a mécaniquement dilué la recette. Cette dilution trouve sa contrepartie au niveau des coûts unitaires.

Le réseau **Amériques** est le premier réseau du groupe et le premier réseau long-courrier et s'est renforcé avec 35% du trafic et 33% des capacités. Le trafic et les capacités ont augmenté de 11,5%. Le coefficient d'occupation est donc resté stable à 88,4%. Le nombre de

Activités

Activité Passage

passagers a augmenté de 10,3% à 5,37 millions. En conséquence, le chiffre d'affaires passage régulier est en hausse de 10,0% après un effet de change défavorable de 4,0% ; il s'établit à 2,66 milliards d'euros (2,41 milliards au 30 septembre 2010).

L'activité sur le réseau **Asie** a été affectée par la crise du Japon mais est restée dynamique grâce à la Chine. Deuxième réseau du groupe et du long-courrier en termes de trafic (environ 22% du trafic et des capacités), il a enregistré une augmentation du trafic de 7,4% pour des capacités en augmentation de 8,6%. Le coefficient d'occupation a perdu un point à 86,2%. Le nombre de passagers progresse de 8,0% à 3,0 millions de passagers. Le chiffre d'affaires passage régulier s'est établi à 1,65 milliard d'euros, en hausse de 6,0% après un effet de change défavorable de 1,4% (1,56 milliard au 30 septembre 2010).

Les crises politiques en **Afrique et au Moyen-Orient** pèsent sur ce réseau. Le nombre de passager a reculé de 1,5% à 2,64 millions. Ce réseau reste le quatrième réseau du groupe et le troisième long-courrier avec 13% des capacités et 12% du trafic du groupe, soit une baisse d'un point par rapport au semestre au 30 septembre 2010 compte tenu des événements géopolitiques. En effet, la croissance des capacités a été limitée (+0,8%) et le trafic est en légère baisse (-0,3%). Le coefficient d'occupation est en recul de 0,8 point à 79,7%. Le réseau Afrique/Moyen-Orient est le seul à avoir vu une baisse du chiffre d'affaires passage régulier. Il recule de 5,0% après un effet de change défavorable de 2,7% à 1,24 milliard d'euros (1,30 milliard d'euros au 30 septembre 2010).

Le réseau **Caraïbes et Océan Indien**, qui est le plus petit réseau du groupe, représente environ 10% des capacités et du trafic global. Le groupe a transporté 1,56 million de passagers (+9,1%). Ce réseau a bénéficié de la crise du tourisme dans le bassin méditerranéen. Le trafic a été dynamique (+10,3%) pour des capacités en hausse de 7,6% permettant au coefficient d'occupation de gagner deux points à 80,5%. Le chiffre d'affaires passage régulier s'élève à 638 millions d'euros contre 575 millions d'euros au 30 septembre 2010 (+11,0% après un effet de change défavorable de 0,4%).

Le réseau **moyen-courrier** inclut l'Europe (dont la France) et l'Afrique du Nord. Il totalise 123 destinations dans 36 pays. Ce réseau relie principalement l'Europe au reste du monde grâce aux deux *hubs* du groupe. Le marché domestique français est assuré principalement à partir d'Orly notamment grâce à la Navette qui relie Paris aux principales capitales régionales françaises. Les filiales régionales du groupe, Brit Air, Régional, CityJet, VLM et Cityhopper participent également à l'activité moyen-courrier du groupe.

Troisième réseau du groupe en termes de trafic, il représente 22% des capacités et 20% du trafic mais 69% des passagers et 36% du chiffre d'affaires au 30 septembre 2011. Le trafic est en augmentation de 10,2% pour des capacités en hausse de 7,5%. Le coefficient d'occupation a gagné 1,9 point à 77,8%. Le groupe a transporté 28,0 millions de passagers (+9,6%), générant un chiffre d'affaires passage régulier de 3,46 milliards d'euros en hausse de 7,0% après un effet de change défavorable de 0,8% (3,23 milliards au 30 septembre 2010).

► Chiffres clés de l'activité passage

Semestre au 30 septembre	2011	2010
Nombre de passagers (<i>En milliers</i>)	40 605	37 327
Chiffre d'affaires total passage (<i>En M€</i>)	10 078	9 493
Chiffre d'affaires passage régulier (<i>En M€</i>)	9 641	9 061
Recette unitaire au PKT (<i>En cts d'€</i>)	8,39	8,59
Recette unitaire en SKO (<i>En cts d'€</i>)	7,02	7,15
Coût unitaire au SKO (<i>En cts d'€</i>)	6,79	6,82
Résultat d'exploitation (<i>En M€</i>)	216	311

La recette unitaire au PKT (passager-kilomètre transporté) est en baisse de 2,4% et de 0,4% à change constant. La recette unitaire au SKO (siège-kilomètre offert) est en baisse de 1,8% mais est stable à change constant. Le coût unitaire au SKO est en baisse de 0,5% et de 2,8% à change et prix du carburant constants.

Activité Cargo

Si l'activité cargo a bénéficié des mesures de restructuration menées depuis un an, l'activité a été moins dynamique qu'au premier semestre 2010 en raison de la crise au Japon, du ralentissement économique et d'une situation de surcapacité, principalement au départ de la Chine. Le trafic est resté ainsi stable (-0,1%) pour des capacités en hausse de 3,8%. Le coefficient de remplissage perd ainsi 2,5 points à 65,2%. Le groupe a transporté 738 576 tonnes (-0,7%).

La hausse de la recette unitaire à la tonne-kilomètre transportée (RTKT), qui a été limitée par un effet change négatif de 4,1%, n'est pas suffisante pour compenser la baisse d'activité et la forte hausse du prix du carburant.

Semestre au 30 septembre	Offre en TKO (En millions)		Trafic en TKT (En millions)		Taux de remplissage (En %)		Nbre de tonnes (En milliers)		Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Europe	300	254	43	35	14,3	13,7	28	26	27	26
Amérique du Nord et du Sud	3 414	3 244	2 246	2 200	65,8	67,8	280	274	586	535
Asie/Pacifique	3 086	2 968	2 324	2 360	75,3	79,5	266	271	497	547
Afrique/Moyen-Orient	1 374	1 411	851	882	61,9	62,5	137	144	302	295
Caraiïbes/Océan Indien	538	516	216	207	40,1	40,2	28	28	78	72
Total	8 711	8 394	5 680	5 685	65,2	67,7	739	743	1 490	1 475

Les trois principaux réseaux sont le réseau Amériques, le réseau Asie et le réseau Afrique/Moyen-Orient. Ils représentent 96% du trafic, 91% des capacités et 93% du chiffre d'affaires.

Le réseau **Asie** est le premier réseau en termes de trafic et représente près de 35% des capacités, 41% du trafic et 33% du chiffre d'affaires cargo. Le trafic a reculé de 1,5% pour des capacités en hausse de 4,0%. Le coefficient de remplissage perd 4,2 points à 75,3%. Le chiffre d'affaires s'est établi à 497 millions d'euros, en baisse de 9,1% sur l'année précédente en raison de la crise du Japon et de la situation de surcapacité.

Le réseau **Amériques** représente près de 39% du trafic et des capacités et 39% du chiffre d'affaires cargo. Le trafic a progressé de 2,1% pour des capacités en augmentation de 5,2%. Le coefficient de remplissage s'établit à 65,8% (-2,0 points). Le chiffre d'affaires est en hausse de 9,5% à 586 millions d'euros.

Le réseau **Afrique/Moyen-Orient** est le troisième réseau de l'activité cargo, loin derrière les deux premiers avec environ 15% des capacités et du trafic et 20% du chiffre d'affaires transport de fret. Tout comme le réseau Asie, il a également été affecté par des événements exceptionnels. Le trafic a reculé de 3,5% pour des capacités en baisse de 2,6%. Le coefficient de remplissage s'élève à 61,9% (-0,6 point). Le chiffre d'affaires s'est établi à 302 millions d'euros, en hausse de 2,4%.

Activités

Activité Maintenance

► Chiffres clés de l'activité cargo

Semestre au 30 septembre	2011	2010
Tonnage transporté (En milliers)	739	743
Chiffre d'affaires total cargo (En M€)	1 572	1 560
Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	1 490	1 475
Recette unitaire à la TKT (En cts d'€)	26,25	25,96
Recette unitaire à la TKO (En cts d'€)	17,12	17,58
Coût unitaire à la TKO (En cts d'€)	17,43	17,10
Résultat d'exploitation (En M€)	(51)	18

La recette unitaire à la TKT (tonne-kilomètre transportée) progresse de 1,1% et de 5,5% à change constant. La recette à la TKO (tonne-kilomètre offerte) baisse de 2,7% mais augmente de 1,6% à change constant. Le coût unitaire à la tonne au kilomètre offerte augmente de 1,9% et baisse de 2,0% à change et prix du carburant constants.

Activité Maintenance

L'activité maintenance a réalisé un chiffre d'affaires tiers de 534 millions d'euros (+0,4%) et a dégagé un résultat d'exploitation de 41 millions d'euros contre un résultat de 81 millions d'euros un an plus tôt. Cette activité a été affectée par la faiblesse du dollar ainsi que par des coûts

exceptionnels entraînés par une grève de la maintenance en ligne. Les activités maintenance moteurs et équipements sont restées bien orientées alors que l'activité grande maintenance est restée en perte.

Autres Activités

Les autres activités comprennent principalement l'activité loisirs et l'activité *catering*. Le chiffre d'affaires total de ces autres activités s'est élevé à 825 millions d'euros au 30 septembre 2011, soit une hausse de 5,1% (785 millions au 30 septembre 2010). Le résultat d'exploitation s'élève à 46 millions d'euros (34 millions d'euros au 30 septembre 2010).

L'activité **loisirs** comprend le groupe Transavia et l'activité loisirs de Martinair depuis le 1^{er} janvier 2009. Cette dernière continue de réduire cette activité par une reprise de capacités par KLM. L'activité loisirs avait été également fortement impactée par la fermeture du ciel

européen en avril 2010. Sur le semestre au 30 septembre 2011, le chiffre d'affaires est en hausse de 3,9% à 612 millions d'euros et le résultat d'exploitation passe de 23 millions d'euros au 30 septembre 2010 à 40 millions d'euros grâce à une bonne activité, la fermeture de Transavia Danemark et la réduction de l'activité de Martinair.

L'activité **catering** a enregistré un chiffre d'affaires de 179 millions d'euros (+11%). Le résultat d'exploitation s'est élevé à 13 millions d'euros contre 8,4 millions d'euros un an plus tôt, soit une hausse de 54,8%.

La flotte Air France-KLM

Au 30 septembre 2011, la flotte du groupe Air France-KLM totalise 617 avions dont 598 en exploitation. La flotte régionale s'élève à 184 avions dont 177 avions en exploitation. La flotte du groupe Transavia comprend 39 avions moyen-courriers. Les commandes fermes s'élèvent à 40 appareils, en diminution de 16 unités par rapport au 31 mars 2011. Les évolutions par rapport au 31 mars 2011 s'expliquent par la livraison de 21 appareils au cours du semestre, la conversion de quatre options et une nouvelle commande.

Le 16 septembre 2011, le groupe Air France-KLM a annoncé une commande de 110 avions long-courriers Airbus 350 et Boeing 787 dont 50 commandes fermes et 60 options, livrés entre 2016 et 2026. Cette commande, à hauteur de 70%, vise au remplacement d'avions de 200 à 350 sièges et à hauteur de 30% à l'accompagnement de la croissance. Cette commande ne figure pas dans les engagements au 30 septembre 2011, les contrats étant en cours de finalisation.

Flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France comprend 404 avions au 30 septembre 2011 dont 392 en opération.

La flotte Air France

La flotte Air France totalise 260 avions au 30 septembre 2011 dont 255 avions en exploitation qui se répartissent en 106 avions long-courriers, 7 avions cargo et 147 avions moyen-courriers.

Sur la totalité de la flotte, 45% des avions sont en pleine propriété, 10% en crédit-bail et 44% en location opérationnelle.

Au cours du semestre, deux Airbus A380 et trois Boeing B777-300 sont entrés dans la flotte long-courrier. Dans la flotte moyen-courrier, cinq Airbus A320 sont entrés.

La flotte Air France-KLM

Flotte du groupe Air France

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11
B747-400	3	3	-	-	7	7	10	10	10	10
B777-300	14	16	5	2	15	13	34	31	34	31
B777-200	15	15	2	2	8	8	25	25	25	25
A380-800	2	2	1	-	3	2	6	4	6	4
A340-300	10	10	2	2	4	4	16	16	15	16
A330-200	3	3	2	2	10	10	15	15	15	15
Long-courrier	47	49	12	8	47	44	106	101	105	101
B747-400	2	2	-	-	3	3	5	5	3	3
B777-F Cargo	-	-	2	2	-	-	2	2	2	2
Cargo	2	2	2	2	3	3	7	7	5	5
A321	11	11	1	1	12	12	24	24	24	24
A320	24	24	3	3	34	29	61	56	59	55
A319	21	21	4	4	19	19	44	44	44	44
A318	13	13	5	5	-	-	18	18	18	18
Moyen-courrier	69	69	13	13	65	60	147	142	145	141
Total	118	120	27	23	115	107	260	250	255	247

La flotte des filiales régionales et Transavia

Au 30 septembre 2011, les filiales régionales (Brit Air, Régional, CityJet et VLM) disposent d'une flotte de 136 avions dont 129 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 60% en pleine propriété, de 21% en crédit-bail et 18% en location opérationnelle. Sur le semestre, les mouvements ont porté sur 4 entrées et sur 4 sorties chez Brit Air, une sortie chez Régional et une sortie chez VLM.

Transavia France a rendu un avion en location opérationnelle au cours du semestre.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11
Brit Air										
Canadair Jet 1000	10	6	-	-	-	-	10	6	10	6
Canadair Jet 900	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1
Canadair Jet 700	6	6	9	9	-	-	15	15	15	15
Canadair Jet 100	11	11	2	2	1	2	14	15	14	15
F100-100	3	3	-	-	1	3	4	6	4	6
Total	30	26	11	11	2	6	43	43	43	43
CityJet										
AVRO RJ 85	15	15	-	-	11	12	26	27	22	22
Total	15	15	-	-	11	12	26	27	22	22
Régional										
EMB190	4	4	-	-	6	6	10	10	10	10
EMB170	8	8	2	2	-	-	10	10	10	10
EMB145-EP/MP	9	9	13	13	4	5	26	27	26	27
EMB135-ER	4	4	3	3	-	-	7	7	4	6
Total	25	25	18	18	10	11	53	54	50	53
VLM Airlines										
Fokker 50	12	13	-	-	2	2	14	15	14	15
Total	12	13	-	-	2	2	14	15	14	15
Total flotte régionale	82	79	29	29	25	31	136	139	129	133
Transavia France										
B737 800	-	-	-	-	8	9	8	9	8	9
Total	-	-	-	-	8	9	8	9	8	9
Total groupe Air France	200	199	56	52	148	147	404	398	392	389

Flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM comprend 213 avions dont 206 en exploitation après intégration de la flotte de Martinair.

La flotte de KLM

La flotte KLM totalise 120 avions au 30 septembre 2011 dont 116 avions en exploitation qui se répartissent en 63 avions long-courriers, 4 avions cargo et 53 avions moyen-courriers. La totalité de la flotte est financée à hauteur de 33% en pleine propriété, de 34% en crédit-bail et de 33% en location opérationnelle.

Au cours du semestre, six Boeing B737-700 et un Boeing B737-800 sont entrés dans la flotte moyen-courrier tandis qu'un Boeing B737-400 et un Boeing B737-300 en sortaient. Il n'y a pas eu de mouvement dans la flotte long-courrier ou cargo.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11
B747-400	13	13	4	4	5	5	22	22	22	22
B777-300	-	-	5	5	-	-	5	5	5	5
B777-200	-	-	6	6	9	9	15	15	15	15
MD11	8	8	2	1	-	1	10	10	10	10
A330-200	-	-	6	6	5	5	11	11	11	11
Long-courrier	21	21	23	22	19	20	63	63	63	63
B747-400	-	-	3	3	1	1	4	4	4	4
Cargo	-	-	3	3	1	1	4	4	4	4
B737-900	-	-	2	2	3	3	5	5	5	5
B737-800	7	5	6	8	10	9	23	22	23	22
B737-700	3	-	7	6	6	4	16	10	16	10
B737-400	6	6	-	-	1	2	7	8	3	8
B737-300	2	3	-	-	-	-	2	3	2	3
Moyen-courrier	18	14	15	16	20	18	53	48	49	48
Total	39	35	41	41	40	39	120	115	116	115

La flotte des filiales

■ Flotte Transavia et Martinair

La flotte de Transavia Netherlands est composée de 31 avions en exploitation, financés à hauteur de 10% en pleine propriété, 26% en crédit-bail et de 65% en location opérationnelle.

La flotte de Martinair est composée 14 avions dont 11 sont en exploitation au 30 septembre 2011. Elle comprend 3 avions long-courriers, tous en exploitation et 11 avions cargo dont 8 sont en exploitation. La flotte est financée à hauteur de 21% en pleine propriété, 14% en crédit-bail et 64% en location opérationnelle.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11
Transavia Netherlands										
B737-800	3	3	3	3	15	13	21	19	21	19
B737-700	-	-	5	5	5	5	10	10	10	10
Total	3	3	8	8	20	18	31	29	31	29
Martinair										
B767-300	-	-	-	-	3	4	3	4	3	4
Long-courrier										
B747-400 BCF	-	-	-	-	4	4	4	4	1	1
MD-11-CF	3	3	-	-	1	1	4	4	4	4
MD-11-F	-	2	2	-	1	1	3	3	3	3
Cargo	3	5	2	-	6	6	11	11	8	8
Total	3	5	2	-	9	10	14	15	11	12
Total autre flotte	6	8	10	8	29	28	45	44	42	41

Flotte régionale

Au 30 septembre 2011, la filiale régionale KLM Cityhopper dispose d'une flotte de 48 avions dont 48 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 58% en pleine propriété, de 33% en crédit-bail et 8% en location opérationnelle. Sur le semestre, quatre Fokker 50 sont sortis.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11	30/09/11	31/03/11
KLM Cityhopper										
F100	5	5	-	-	-	-	5	5	5	5
F70	23	23	3	3	-	-	26	26	26	26
F50	-	4	-	-	-	-	-	4	-	-
EMB190	-	-	13	13	4	4	17	17	17	17
Total	28	32	16	16	4	4	48	52	48	48

Les risques et gestion des risques

Facteurs de risques

Par rapport au document de référence 2010-11 déposé le 15 juin 2011, il n'y a pas eu de modification significative des risques et incertitudes du groupe Air France-KLM au cours de ce semestre.

Parties liées

Les informations concernant les parties liées font l'objet de la Note 20 aux comptes consolidés.

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2011

Le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 septembre 2011 n'enregistre aucune modification majeure par rapport à celui du 30 septembre 2010.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 septembre 2011	30 septembre 2010	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	13 009	12 370	5,2
Résultat d'exploitation courant	252	444	(43,2)
Résultat des activités opérationnelles	251	1 327	(81,1)
Résultat net des activités poursuivies	(180)	1 024	ns
Résultat net – part du groupe	(183)	1 026	ns
Résultat net par action de base (En €)	(0,62)	3,48	ns

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 13,01 milliards d'euros, en augmentation de 5,2% après un effet de change défavorable de 2,0%. Les incertitudes économiques et les événements géopolitiques au Japon, en Afrique et au Moyen-Orient ont un impact

négatif tant sur le chiffre d'affaires passage qui progresse de 6,2% à 10,08 milliards d'euros que sur celui de l'activité cargo qui est en légère hausse (+0,8%) à 1,57 milliard d'euros.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation augmentent de 7,0% à 12,76 milliards d'euros. Hors carburant, elles ne progressent que de 4,3%. Le groupe a réalisé 235 millions d'euros d'économies réalisées dans le cadre du plan Challenge 12. Pour une production mesurée en ESKO en hausse de 6,8%, les coûts unitaires à l'ESKO (équivalent siège-kilomètre offert) augmentent de 0,6% et baissent de 2,2% à change et prix du carburant constants.

Les **charges externes** augmentent de 8,4% à 8,05 milliards d'euros (7,43 milliards d'euros un an plus tôt). Elles augmentent de 3,9% hors carburant.

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

(En millions d'euros)	30 septembre 2011	30 septembre 2010	Variation (En %)
Carburant avions	3 390	2 944	15,1
Affrètements aéronautiques	301	245	22,9
Loyers opérationnels	421	416	1,2
Redevances aéronautiques	948	901	5,2
Commissariat	297	285	4,2
Achats d'assistance en escale	689	665	3,6
Achats et consommation d'entretien aéronautique	614	595	3,2
Frais commerciaux et de distribution	461	496	(7,1)
Autres charges	931	884	5,3
Total	8 052	7 431	8,4

Les principales variations sont les suivantes :

- ♦ carburant avions : la charge du semestre ressort à 3,39 milliards d'euros contre 2,94 milliards d'euros au 30 septembre 2010. L'augmentation de la facture est due à une baisse des volumes de 4%, à un effet de change favorable de 12% et à une augmentation du prix du pétrole après couverture de 24% ;
- ♦ affrètements aéronautiques : le coût des affrètements aéronautiques acquittés dans le cadre de la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes a augmenté de 22,9% pour atteindre 301 millions d'euros. Cette hausse s'explique par l'activité et par les affrètements destinés à palier les effets de la grève d'une partie de la maintenance au cours de l'été.
- ♦ loyers opérationnels : les loyers opérationnels relatifs à la location d'avions ont progressé de 1,2% à 421 millions d'euros grâce à la parité euro/dollar favorable ;
- ♦ redevances aéronautiques : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont progressé en ligne avec l'activité à 948 millions (901 millions d'euros au 30 septembre 2010) ;
- ♦ commissariat : les dépenses de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions ressortent à 297 millions d'euros contre 285 millions d'euros au 30 septembre 2010, soit une hausse de 4,2%. Ces dépenses correspondent aux dépenses engagées par le groupe Air France-KLM pour son propre compte et aux dépenses engagées par la filiale *catering* du groupe pour ses clients tiers ;
- ♦ achats d'assistance en escale : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. Ils sont en augmentation de 3,6% à 689 millions d'euros, en ligne avec l'activité ;

- ♦ achats d'entretien : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers. Ils s'élèvent à 614 millions d'euros, en hausse de 3,2% par rapport au 30 septembre 2010 ;
- ♦ frais commerciaux et de distribution : les frais commerciaux et de distribution sont en baisse de 7,1% à 461 millions d'euros sous l'effet, notamment, de la baisse des commissions « interline » versées entre les partenaires de l'alliance SkyTeam ;
- ♦ autres frais : les autres frais comprennent principalement les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Elles s'élèvent à 931 millions d'euros au 30 septembre 2011 contre 884 millions d'euros un an plus tôt.

Les **frais de personnel** s'élèvent à 3,79 milliards d'euros contre 3,69 milliards au 30 septembre 2010, soit une hausse de 2,8%. À périmètre constant, les effectifs moyens diminuent de 0,9% à 102 516 salariés.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 100 millions d'euros contre 90 millions d'euros au 30 septembre 2010.

Les **dotations aux amortissements et provisions** ressortent à 817 millions d'euros contre 812 millions d'euros au 30 septembre 2010.

Les **autres produits et charges** (+9 millions d'euros au 30 septembre 2011 contre +136 millions d'euros au 30 septembre 2010) comprennent les couvertures du change qui sont passées d'un profit de 113 millions d'euros au 30 septembre 2010 à une perte de 17 millions d'euros au 30 septembre 2011.

Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation ressort à 252 millions d'euros (444 millions d'euros au 30 septembre 2010).

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 septembre 2011		30 septembre 2010	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Passage	10 078	216	9 493	311
Cargo	1 572	(51)	1 560	18
Maintenance	534	41	532	81
Autres	825	46	785	34
Total	13 009	252	12 370	444

Résultat des activités opérationnelles

Le résultat des activités opérationnelles s'élève à 251 millions d'euros contre un résultat de 1,33 milliard d'euros au 30 septembre 2010 qui incluait un profit de 1,03 milliard d'euros dégagé lors de la cession d'un tiers de la participation dans Amadeus qui a été introduite sur la bourse de Madrid en avril 2010 et de la revalorisation

au cours d'introduction de la participation conservée, soit 15,2% et un ajustement de 127 millions d'euros de la provision relative aux amendes imposées par la Commission européenne aux sociétés Air France, KLM et Martinair pour des pratiques anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 182 millions d'euros contre 189 millions d'euros au 30 septembre 2010.

Autres produits et charges financiers

Les charges financières nettes s'élèvent à 297 millions d'euros contre 72 millions d'euros au 30 septembre 2010.

Elles s'analysent comme suit :

- ◆ perte de change de 158 millions d'euros ;
- ◆ variation négative de la juste valeur des actifs et passifs financiers de 140 millions d'euros. Cette perte est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant ;
- ◆ reprise de provisions d'un million d'euros.

Résultat net – Part du groupe

L'impôt est un produit de 72 millions d'euros contre une charge de 10 millions d'euros au 30 septembre 2010, donnant un taux d'impôt effectif apparent de 31,4% contre 0,9% au semestre précédent. La faiblesse du taux d'impôt effectif au 30 septembre 2010 s'explique notamment par la quasi-exonération fiscale de la plus-value relative à l'opération Amadeus.

La part dans les résultats des sociétés mises en équivalence est négative de 24 millions d'euros au 30 septembre 2011 (-32 millions d'euros au 30 septembre 2010). Elle comprend pour l'essentiel la quote-part de perte du groupe Alitalia pour un montant de 33 millions

d'euros sur le semestre janvier-juin 2011, la mise en équivalence se faisant avec un trimestre de décalage.

Le résultat net consolidé – part du groupe est négatif de 183 millions d'euros (+1,03 milliard d'euros au 30 septembre 2010).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de -197 millions d'euros au 30 juin 2011 et +14 millions d'euros au 30 septembre 2011.

Par action, le résultat net de base est négatif de 0,62 euro au 30 septembre 2011 contre +3,48 euros au 30 septembre 2010.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du 1er semestre de la période s'élèvent à 743 millions d'euros contre 696 millions d'euros au 30 septembre 2010. Les investissements nets flotte se sont élevés à 231 millions d'euros, les investissements au sol à 94 millions d'euros, les pièces de rechange et modifications aéronautiques à 160 millions d'euros, la capitalisation des frais de maintenance à 180 millions d'euros et les investissements incorporels à 78 millions d'euros.

Le cash flow opérationnel s'élève à 263 millions d'euros contre 708 millions d'euros au 30 septembre 2010. Cette détérioration provient :

- ♦ d'une part d'une diminution de 242 millions d'euros de la capacité d'autofinancement à 600 millions d'euros au 30 septembre 2011 ;
- ♦ d'autre part de la variation du besoin en fonds de roulement qui passe de (134) millions d'euros au 30 septembre 2010 à (337) millions d'euros au 30 septembre 2011.

La trésorerie nette à la date de clôture ressort à 3,38 milliards d'euros. De plus, le groupe dispose de lignes de crédit toujours disponibles d'un montant cumulé de 1,8 milliard d'euros au 30 septembre 2011 après le renouvellement de ses lignes pour cinq ans au cours du semestre.

Les capitaux propres s'élèvent à 6,23 milliards d'euros (6,91 milliards au 31 mars 2011). Les dettes nettes s'établissent à 6,50 milliards d'euros (5,89 milliards d'euros au 31 mars 2011). Le ratio d'endettement ressort à 1,04 et 1,04 hors instruments dérivés (0,85 et 0,90 respectivement au 31 mars 2011).

Résultats sociaux de la société Air France-KLM

En qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Ses produits proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires

aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux et les charges financières correspondant aux emprunts obligataires émis en 2009. Au total, le résultat d'exploitation est positif de 0,6 million d'euros. Le résultat net est négatif de 42 millions d'euros compte tenu des charges financières liées aux emprunts obligataires.

Indicateurs financiers

Marge d'exploitation ajustée

Dans le cadre de pratiques communément admises en matière d'analyse financière du secteur du transport aérien, les loyers opérationnels sont capitalisés 7 fois pour le calcul des capitaux employés et du ratio d'endettement complet. En conséquence, le résultat d'exploitation courant est ajusté de la partie des loyers opérationnels assimilés à des charges financières, soit 34% de ces

loyers, pourcentage résultant du taux de capitalisation des loyers opérationnels. Il en résulte une marge d'exploitation ajustée qui, en permettant d'éliminer les impacts comptables des différents modes de financement des avions, favorise une meilleure comparabilité de la rentabilité des différentes compagnies aériennes.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 septembre 2011	Au 30 septembre 2010
Résultat d'exploitation courant	252	444
Part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers	143	141
Résultat d'exploitation courant ajusté	395	585
Chiffre d'affaires	13 009	12 370
Marge d'exploitation ajustée	3,0%	4,7%

Ratio d'endettement

Le ratio d'endettement est le rapport de la dette nette sur les capitaux propres. La dette nette est le solde entre les dettes financières à long et court terme et les liquidités (trésorerie et équivalent, valeurs mobilières de placement moins le concours courant bancaire). Les

dépôts sur avions en crédit-bail sont déduits des dettes financières car ces montants viennent réduire le paiement de l'option d'achat de l'avion à l'issue du contrat de crédit-bail.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 septembre 2011	Au 31 mars 2011
Dettes financières courantes et non courantes	10 498	10 788
Intérêts courus non échus	(124)	(119)
Dépôts sur avions en crédit-bail	(509)	(455)
Couvertures de change sur dettes	18	36
Total dettes financières	9 883	10 250
Trésorerie & équivalents trésorerie	2 879	3 717
Valeurs mobilières de placement + 3 mois	509	574
Dépôts Triple A	155	197
Concours bancaires courants	(159)	(129)
Trésorerie nette	3 384	4 359
Dettes nettes	6 499	5 891
Capitaux propres consolidés	6 227	6 906
Dettes nettes/capitaux propres consolidés	1,04	0,85
Dettes nettes/capitaux propres consolidés hors valorisation des instruments de couverture	1,04	0,90

Résultat net retraité

Le groupe présente un résultat net retraité lorsque :

- ◆ une forte volatilité du prix du pétrole a une incidence sur la valeur du portefeuille des couvertures pétrole ; cette incidence a été particulièrement importante dans le cadre de la politique de couverture appliquée avant 2009 ;
- ◆ les opérations non récurrentes sont significatives par rapport au résultat net.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 septembre 2011	Au 30 septembre 2010
Résultat net – part du groupe	(183)	1 026
Impôt sur les sociétés	(72)	10
Résultat net – part du groupe avant impôt sur les sociétés	(255)	1 036
Éléments non récurrents*	1	(883)
Part non monétaire de la valeur des instruments de couverture**	107	(14)
Résultat net – part du groupe retraité avant impôt sur les sociétés	(147)	139
Impôt sur les sociétés	53	(35)
Résultat net – part du groupe retraité	(94)	104

* *Éléments non récurrents : charges et produits comptabilisés entre le résultat d'exploitation courant et le résultat des activités opérationnelles. Au 30 septembre 2010, principalement l'opération Amadeus pour 1,03 milliard d'euros et le complément d'amende cargo pour 127 millions d'euros.*

** *Voir tableau des flux de trésorerie.*

États financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1^{er} avril 2011 – 30 septembre 2011

Compte de résultat consolidé (non audité)	34	Note 7 Amortissements, dépréciations et provisions	47
État du résultat global consolidé (non audité)	35	Note 8 Autres produits et charges	47
Bilan consolidé (non audité)	36	Note 9 Autres produits et charges non courants	47
Variation des capitaux propres consolidés (non audité)	38	Note 10 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	48
Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)	39	Note 11 Impôts	49
Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	41	Note 12 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	49
Note 1 Description de l'activité	41	Note 13 Résultat net – propriétaires de la société mère par action	50
Note 2 Événements significatifs intervenues au cours de la période	41	Note 14 Immobilisations corporelles	51
Note 3 Principes et méthodes comptables	41	Note 15 Capitaux propres – propriétaires de la société mère	51
Note 4 Informations sectorielles	43	Note 16 Provisions et avantages du personnel	52
Note 5 Charges externes	46	Note 17 Dettes financières	55
Note 6 Frais de personnel et effectifs	46	Note 18 Engagements de locations	55
		Note 19 Commandes de matériels aéronautiques	56
		Note 20 Parties liées	58
		Note 21 Événements postérieurs à la clôture	58

Compte de résultat consolidé (non audité)

Période du 1 ^{er} avril au 30 septembre (En millions d'euros)	Notes	2011	2010
Chiffre d'affaires	4	13 009	12 370
Autres produits de l'activité		26	5
Produits des activités ordinaires		13 035	12 375
Charges externes	5	(8 052)	(7 431)
Frais de personnel	6	(3 792)	(3 690)
Impôts et taxes		(100)	(90)
Amortissements	7	(817)	(812)
Dépréciations et provisions	7	(31)	(44)
Autres produits et charges	8	9	136
Résultat d'exploitation courant		252	444
Cessions de matériels aéronautiques		9	6
Autres produits et charges non courants	9	(10)	877
Résultat des activités opérationnelles		251	1 327
Coût de l'endettement financier brut	10	(230)	(231)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	10	48	42
Coût de l'endettement financier net		(182)	(189)
Autres produits et charges financiers	10	(297)	(72)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(228)	1 066
Impôts	11	72	(10)
Résultat net des entreprises intégrées		(156)	1 056
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	12	(24)	(32)
Résultat net des activités poursuivies		(180)	1 024
Résultat net		(180)	1 024
♦ Propriétaires de la société mère		(183)	1 026
♦ Participations ne donnant pas le contrôle		3	(2)
Résultat net – propriétaires de la société mère par action (en euros)			
♦ de base	13	(0,62)	3,48
♦ dilué	13	(0,62)	2,81

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

État du résultat global consolidé (non audité)

<i>(En millions d'euros)</i>	30 septembre 2011	30 septembre 2010
Résultat net	(180)	1 024
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente		
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	(106)	174
Variation de la juste valeur transférée en résultat	-	-
Couverture des flux de trésorerie		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en capitaux propres	(323)	(117)
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(230)	149
Éléments du résultat global des sociétés mises en équivalence	1	(8)
Variation de la réserve de conversion	(2)	(4)
Impôt sur les éléments portés directement en capitaux propres		
Produit (charge) porté(e) en capitaux propres	153	(16)
Total des autres éléments du résultat global	(507)	178
Résultat global	(687)	1 202
♦ Propriétaires de la société mère	(689)	1 204
♦ Participations ne donnant pas le contrôle	2	(2)

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

Bilan consolidé (non audité)

Actif (En millions d'euros)	Notes	30 septembre 2011	31 mars 2011
Goodwill		421	422
Immobilisations incorporelles		744	695
Immobilisations aéronautiques	14	10 894	11 040
Autres immobilisations corporelles	14	2 051	2 111
Titres mis en équivalence		401	422
Actifs de pension		3 143	2 995
Autres actifs financiers (dont 569 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et 150 millions d'euros de placements long terme au 30 septembre 2011, contre 503 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 31 mars 2011)		1 785	1 654
Impôts différés		1 140	933
Autres débiteurs		116	156
Actif non courant		20 695	20 428
Actifs détenus en vue de la vente		21	21
Autres actifs financiers (dont 95 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et 359 millions de placements entre 3 mois et 1 an au 30 septembre 2011, contre respectivement 149 millions d'euros et 574 millions d'euros au 31 mars 2011)		482	751
Stocks et encours		595	558
Créances clients		2 140	1 938
Créances d'impôt société		5	6
Autres débiteurs		922	1 550
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 879	3 717
Actif courant		7 044	8 541
Total actif		27 739	28 969

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

Bilan consolidé (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	30 septembre 2011	31 mars 2011
Capital	15.1	300	300
Primes d'émission et de fusion		2 971	2 971
Actions d'autocontrôle		(87)	(94)
Réserves et résultat	15.2	2 990	3 675
Capitaux propres (propriétaires de la société mère)		6 174	6 852
Participations ne donnant pas le contrôle		53	54
Capitaux propres		6 227	6 906
Provisions et avantages du personnel	16	2 006	1 930
Dettes financières	17	8 676	8 980
Impôts différés		462	511
Autres crédateurs		319	272
Passif non courant		11 463	11 693
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente		-	-
Provisions	16	174	287
Dettes financières	17	1 822	1 808
Dettes fournisseurs		2 338	2 211
Titres de transports émis et non utilisés		2 217	2 440
Programmes de fidélisation		784	806
Dettes d'impôt société		6	3
Autres crédateurs		2 549	2 686
Concours bancaires		159	129
Passif courant		10 049	10 370
Total passif		21 512	22 063
Total passif et capitaux propres		27 739	28 969

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

États financiers consolidés semestriels résumés

Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)

Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)

<i>(En millions d'euros)</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres – propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 31 mars 2010	300 219 278	2 552	719	(106)	2 198	5 363	55	5 418
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	171	171	-	171
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	11	11	-	11
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(4)	(4)	-	(4)
Résultat de la période	-	-	-	-	1 026	1 026	(2)	1 024
Résultat global	-	-	-	-	1 204	1 204	(2)	1 202
Échange salaire-actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	12	12	-	12
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Réduction de capital	-	(2 252)	2 252	-	-	-	-	-
Titres d'autocontrôle	-	-	-	8	-	8	-	8
Au 30 septembre 2010	300 219 278	300	2 971	(98)	3 414	6 587	51	6 638
Au 31 mars 2011	300 219 278	300	2 971	(94)	3 675	6 852	54	6 906
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(119)	(119)	-	(119)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	(385)	(385)	(1)	(386)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(2)	(2)	-	(2)
Résultat de la période	-	-	-	-	(183)	(183)	3	(180)
Résultat global	-	-	-	-	(689)	(689)	2	(687)
Échange salaire-actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	4	4	-	4
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Réduction de capital	-	-	-	-	-	-	-	-
Titres d'autocontrôle	-	-	-	7	-	7	-	7
Autres variations	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Au 30 septembre 2011	300 219 278	300	2 971	(87)	2 990	6 174	53	6 227

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

Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)

Période du 1^{er} avril au 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	2011	2010
Résultat net – propriétaires de la société mère		(183)	1 026
Participations ne donnant pas le contrôle		3	(2)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		848	856
Dotations nettes aux provisions financières		(1)	(8)
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(15)	(8)
Gain sur opération Amadeus	9	-	(1 030)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		107	(14)
Écarts de change non réalisés		136	61
Résultats des sociétés mises en équivalence		24	32
Impôts différés		(94)	(4)
Autres éléments non monétaires		(225)	(67)
Sous-total		600	842
(Augmentation)/diminution des stocks		(36)	(23)
(Augmentation)/diminution des créances clients		(159)	(229)
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs		48	253
Variation des autres débiteurs et créditeurs		(190)	(135)
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		263	708
Prise de contrôle de filiales et participations		(6)	(6)
Investissements corporels et incorporels		(1 423)	(1 128)
Trésorerie nette reçue sur opération Amadeus	9	-	193
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		680	432
Dividendes reçus		26	6
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		65	(76)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(658)	(579)

États financiers consolidés semestriels résumés

Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)

Période du 1^{er} avril au 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	2011	2010
Achat de participations minoritaires, de parts dans les sociétés non contrôlées		(2)	(3)
Cession de participations sans perte de contrôle, de parts dans les sociétés non contrôlées		-	10
Émissions de nouveaux emprunts		510	297
Remboursements d'emprunts		(778)	(435)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(276)	(258)
Nouveaux prêts		(33)	(43)
Remboursements des prêts		112	107
Dividendes distribués		(2)	(2)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(469)	(327)
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(4)	(3)
Variation de la trésorerie nette		(868)	(201)
<i>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture</i>		3 588	3 635
<i>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture</i>		2 720	3 434
<i>Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)</i>		(20)	(16)
<i>Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)</i>		(216)	(194)
<i>Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)</i>		31	20

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

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1^{er} avril 2011 – 30 septembre 2011

Note 1 Description de l'activité

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

L'activité principale est le transport aérien de passagers. Les activités du groupe incluent également le transport aérien de fret, la maintenance

aéronautique et toute autre activité en relation avec le transport aérien notamment l'avitaillement et le transport aérien à la demande.

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 fonctionnelle du groupe est l'euro.

Note 2 Événements significatifs intervenus au cours de la période

Par décision de l'Assemblée générale mixte du 7 juillet 2011, les dates d'ouverture et de clôture de l'exercice social ont été modifiées, l'année IATA étant remplacée par l'année civile.

Cette modification permet au groupe de s'aligner sur la pratique de la grande majorité des compagnies aériennes, facilitant ainsi la comparaison.

L'exercice actuel, ouvert au 1^{er} avril 2011, présentera une durée exceptionnelle de 9 mois et se terminera au 31 décembre 2011.

Note 3 Principes 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 mars 2011 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 septembre 2011 sont établis conformément au référentiel IFRS, tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés et sont présentés selon les dispositions de la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». Ils doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos au 31 mars 2011.

Les états financiers consolidés résumés au 30 septembre 2011 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2010-11, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables pour le groupe à compter du 1^{er} avril 2011.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 9 novembre 2011.

Évolution du référentiel comptable

Les normes IFRS, amendements et interprétations de l'IFRIC applicables de façon obligatoire à compter du 1^{er} avril 2011 n'ont pas eu d'impact significatif sur les comptes consolidés du groupe au 30 septembre 2011.

Les textes potentiellement applicables au groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union européenne sont décrits ci-dessous. Ils seront applicables de manière obligatoire, sous réserve

de leur approbation par l'Union européenne, aux périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013.

- ◆ La norme IFRS 10 « États financiers consolidés » qui remplacera la norme IAS 27 « États financiers consolidés et individuels » pour la partie relative aux états financiers consolidés ainsi que l'interprétation SIC 12 « Consolidation – Entités *ad hoc* ».
- ◆ La norme IFRS 11 « Partenariats » qui remplacera la norme IAS 31 « Participations dans les coentreprises » ainsi que l'interprétation SIC 13 « Entités contrôlées en commun – apports non monétaires par les coentrepreneurs ».
- ◆ La norme IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités ».
- ◆ La révision des normes IAS 27 renommée « États financiers individuels » et IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises ».
- ◆ La norme IFRS 13 « Évaluation de la juste valeur ».
- ◆ La norme IFRS 9 « Instruments financiers – Classification et évaluation des actifs et passifs financiers ».
- ◆ La révision de la norme IAS 19 « Avantages du personnel ».

L'analyse des impacts de ces normes sur les états financiers du groupe est actuellement en cours d'étude, notamment ceux résultant de l'amendement de la norme IAS 19 dont la principale conséquence est la suppression de la méthode du corridor actuellement retenue par le groupe.

Les textes suivants seront également applicables de manière obligatoire sous réserve de leur approbation par l'Union européenne :

- ◆ l'amendement à IFRS 7 « Informations à fournir en matière de transferts d'actifs financiers » (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2011) ;
- ◆ l'amendement à IAS 1 relatif à la présentation des autres éléments du résultat global (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2012).

3.2 Méthodes d'évaluation spécifiques à l'établissement des états financiers consolidés semestriels

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 sur le premier semestre de l'exercice. 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 avant impôt de la période le taux d'impôt moyen annuel estimé pour l'année fiscale en cours pour chaque entité ou groupe fiscal.

3.3 Utilisation d'estimations

L'établissement des états financiers consolidés semestriels résumés 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 états financiers consolidés semestriels résumés concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des comptes consolidés semestriels résumés ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en Note 3 de l'annexe des comptes consolidés du 31 mars 2011, concernent :

- ◆ la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés ;
- ◆ les immobilisations corporelles et incorporelles ;
- ◆ les immobilisations financières ;
- ◆ les impôts différés actifs ;
- ◆ le programme de fidélisation *Flying Blue* ;
- ◆ les provisions.

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.

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

Note 4 Informations sectorielles

Information par secteur d'activité

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

Passage : Les revenus du secteur passage proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe, 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.

Fret : Les revenus du secteur fret proviennent des opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du secteur fret correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs.

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

Autres : Les revenus de ce secteur proviennent essentiellement des prestations de commissariat fournies par le groupe aux compagnies aériennes tierces et du transport aérien à la demande réalisé essentiellement par Transavia.

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 au résultat d'exploitation courant. Les autres éléments du compte de résultat sont regroupés dans la colonne « non répartis ».

Information par secteur géographique

Les activités du groupe sont réparties en six zones géographiques :

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

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

4.1 Informations par secteur d'activité

► Semestre clos le 30 septembre 2011

(En millions d'euros)	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 652	1 583	1 564	1 149	-	14 948
Chiffre d'affaires intersecteurs	(574)	(11)	(1 030)	(324)	-	(1 939)
Chiffre d'affaires externe	10 078	1 572	534	825	-	13 009
Résultat d'exploitation courant	216	(51)	41	46	-	252
Résultat des activités opérationnelles	216	(51)	41	46	(1)	251
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(24)	(24)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(479)	(479)
Impôts	-	-	-	-	72	72
Résultat net des activités poursuivies	216	(51)	41	46	(432)	(180)

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

► Semestre clos le 30 septembre 2010

(En millions d'euros)	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 027	1 568	1 553	1 087	-	14 235
Chiffre d'affaires intersecteurs	(534)	(8)	(1 021)	(302)	-	(1 865)
Chiffre d'affaires externe	9 493	1 560	532	785	-	12 370
Résultat d'exploitation courant	311	18	81	34	-	444
Résultat des activités opérationnelles	311	18	81	34	883	1 327
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(32)	(32)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(261)	(261)
Impôts	-	-	-	-	(10)	(10)
Résultat net des activités poursuivies	311	18	81	34	580	1 024

4.2 Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

► Semestre clos le 30 septembre 2011

(En millions d'euros)	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Passage régulier	3 005	3 025	206	648	1 760	997	9 641
Autres recettes passage	177	143	6	30	27	54	437
Total passage	3 182	3 168	212	678	1 787	1 051	10 078
Transport de fret	174	592	14	104	254	352	1 490
Autres recettes fret	24	17	2	5	19	15	82
Total fret	198	609	16	109	273	367	1 572
Maintenance	299	216	-	-	19	-	534
Autres	245	546	9	25	-	-	825
Total	3 924	4 539	237	812	2 079	1 418	13 009

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

► Semestre clos le 30 septembre 2010

<i>(En millions d'euros)</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	2 750	2 868	196	664	1 694	889	9 061
Autres recettes passage	173	146	6	33	35	39	432
Total passage	2 923	3 014	202	697	1 729	928	9 493
Transport de fret	152	494	13	123	252	441	1 475
Autres recettes fret	27	16	2	4	19	17	85
Total fret	179	510	15	127	271	458	1 560
Maintenance	304	207	-	-	21	-	532
Autres	214	548	11	12	-	-	785
Total	3 620	4 279	228	836	2 021	1 386	12 370

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

► Semestre clos le 30 septembre 2011

<i>(En millions d'euros)</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	1 051	2 407	638	1 236	2 655	1 654	9 641
Transport de fret	2	25	78	302	586	497	1 490
Total	1 053	2 432	716	1 538	3 241	2 151	11 131

► Semestre clos le 30 septembre 2010

<i>(En millions d'euros)</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	973	2 217	575	1 333	2 405	1 558	9 061
Transport de fret	3	23	72	295	535	547	1 475
Total	976	2 240	647	1 628	2 940	2 105	10 536

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

Note 5 Charges externes

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2011	2010
Carburant avions	3 390	2 944
Affrètements aéronautiques	301	245
Locations opérationnelles	421	416
Redevances aéronautiques	948	901
Commissariat	297	285
Achats d'assistance en escale	689	665
Achats d'entretien	614	595
Frais commerciaux et de distribution	461	496
Autres frais	931	884
Total	8 052	7 431
<i>Hors carburant avions</i>	<i>4 662</i>	<i>4 487</i>

Les « autres frais » correspondent essentiellement à des charges de location et d'assurance.

Note 6 Frais de personnel et effectifs

► Frais de personnel

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2011	2010
Salaires et traitements	2 766	2 721
Charges sociales	923	886
Charges de retraite	116	99
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	3	12
Autres	(16)	(28)
Total	3 792	3 690

Le poste « autres » comprend notamment la capitalisation des frais de personnel sur les travaux d'entretien des avions et des moteurs.

► Effectifs moyens de la période

Semestres clos le 30 septembre	2011	2010
Personnel navigant technique	8 567	8 716
Personnel navigant commercial	23 097	22 648
Personnel au sol	70 852	71 097
Total	102 516	102 461

Note 7 Amortissements, dépréciations et provisions

Semestres clos le 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	2011	2010
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	34	27
Immobilisations aéronautiques	645	643
Autres immobilisations corporelles	138	142
	817	812
Dépréciations et provisions		
Stocks	(2)	9
Créances	5	1
Provisions	28	34
	31	44
Total	848	856

Note 8 Autres produits et charges

Semestres clos le 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	2011	2010
Exploitation conjointe de lignes et fret	32	2
Couverture sur flux d'exploitation (change)	(17)	113
Autres	(6)	21
Total	9	136

Note 9 Autres produits et charges non courants

Semestres clos le 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	2011	2010
Opération Amadeus	-	1 030
Autres	(10)	(153)
Autres produits et charges non courants	(10)	877

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

■ Semestre clos le 30 septembre 2010

Le 29 avril 2010, la société Amadeus a été introduite en bourse en Espagne.

Cette opération s'est déroulée en deux étapes :

1. une augmentation de capital réservée au marché à laquelle le groupe n'a pas souscrit ;
2. la vente concomitante d'une fraction de la participation du groupe.

À l'issue de l'opération le pourcentage de participation est passé de 22% à 15%. Parallèlement, la gouvernance d'Amadeus a été modifiée. Ces deux éléments ont entraîné pour le groupe la perte d'influence notable ainsi qu'un changement de méthode de valorisation de la participation restante.

Conformément aux normes IFRS, les titres détenus par le groupe sont évalués à leur valeur de marché (cours de bourse) depuis le 29 avril 2010, date de l'introduction en bourse.

La plus-value globale comptabilisée en résultat, d'un montant de 1 030 millions d'euros se décomposait de la façon suivante :

- ♦ plus-value comptable sur cession des titres : 280 millions d'euros, dont 193 millions d'euros de trésorerie encaissée ;
- ♦ valorisation au cours de bourse de la participation conservée : 750 millions d'euros.

À l'issue de cette opération, les titres Amadeus détenus par le groupe ont été reclassés en « actifs disponibles à la vente » (dans les « autres actifs financiers non courants »). La valeur des titres est réévaluée lors de chaque clôture en fonction du cours de bourse. La contrepartie de cette réévaluation est enregistrée dans les autres éléments du résultat global.

Le poste « autres » comprenait notamment la dotation complémentaire de 127 millions d'euros relative aux amendes imposées par la Commission européenne aux sociétés Air France, KLM et Martinair pour des pratiques anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien (cf. Note 16) ainsi qu'un complément de provision de 15 millions d'euros concernant le plan de départ volontaire d'Air France, suite à une extension de celui-ci.

Note 10 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2011	2010
Produits des valeurs mobilières de placement	17	6
Autres produits financiers	31	36
Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie	48	42
Intérêts sur emprunts	(149)	(148)
Intérêts sur contrat de location-financement	(43)	(48)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	(38)	(35)
Coût de l'endettement financier brut	(230)	(231)
Coût de l'endettement financier net	(182)	(189)
Résultat de change	(158)	(54)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(140)	(26)
Dotation nette aux provisions	1	8
Autres produits et charges financiers divers	-	-
Autres produits et charges financiers	(297)	(72)

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 4,26% pour le semestre clos le 30 septembre 2011 (3,71% pour le semestre clos le 30 septembre 2010).

La variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers constatée au 30 septembre 2011 est principalement liée à la variation de la part inefficace des dérivés carburant et change.

Note 11 Impôts

11.1 Charge d'impôt

Semestres clos le 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	2011	2010
<i>(Charge)/produit d'impôt courant</i>	<i>(24)</i>	<i>(14)</i>
Charge de la période	(26)	(14)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	2	-
<i>(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies</i>	<i>96</i>	<i>4</i>
Variation des différences temporaires	(54)	(138)
Impact de la CVAE	2	3
(Utilisation)/activation des déficits fiscaux	148	139
<i>(Charge)/produit total d'impôt</i>	<i>72</i>	<i>(10)</i>

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.

11.2 Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Les impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres représentent un produit de 153 millions d'euros au 30 septembre 2011, contre une charge de 16 millions d'euros pour la période précédente.

Pour les semestres clos au 30 septembre 2011 et au 30 septembre 2010, ces impôts différés sont relatifs à la comptabilisation des couvertures de flux de trésorerie.

Note 12 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » comprend pour l'essentiel la quote-part de perte de (33) millions d'euros du groupe Alitalia au 30 septembre 2011, contre (35) millions d'euros

au 30 septembre 2010. Cette dernière reflète l'activité du 1^{er} janvier au 30 juin compte tenu d'une clôture annuelle au 31 décembre.

Note 13 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

► Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

Au 30 septembre (En millions d'euros)	2011	2010
Résultat net – propriétaires de la société mère	(183)	1 026
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-
Résultat net – propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	(183)	1 026
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :		
♦ intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	-	22
Résultat net – propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	(183)	1 048

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

Au 30 septembre	2011	2010
Nombre moyen pondéré :		
♦ d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
♦ d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 229 714)	(1 438 337)
♦ d'actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(292 057)	(1 172 666)
♦ d'autres actions propres achetées	(2 959 933)	(2 961 608)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	295 737 574	294 646 667
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :		
♦ Conversion des obligations convertibles	-	78 618 766
♦ Exercice des stock-options	-	-
Nombre d'actions ordinaires potentielles	-	78 618 766
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	295 737 574	373 265 433

Note 14 Immobilisations corporelles

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 septembre 2011			Au 31 mars 2011		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en pleine propriété	10 557	5 434	5 123	10 622	5 203	5 419
Avions en location-financement	5 489	1 649	3 840	4 788	1 341	3 447
Actifs en cours de construction	726	-	726	969	-	969
Autres	2 138	933	1 205	2 107	902	1 205
Immobilisations aéronautiques	18 910	8 016	10 894	18 486	7 446	11 040
Terrains et constructions	2 648	1 389	1 259	2 642	1 328	1 314
Installations et matériels	1 281	835	446	1 270	803	467
Actifs en cours de construction	97	-	97	67	-	67
Autres	893	644	249	901	638	263
Autres immobilisations corporelles	4 919	2 868	2 051	4 880	2 769	2 111
Total	23 829	10 884	12 945	23 366	10 215	13 151

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location-financement est de 4 265 millions d'euros au 30 septembre 2011 (3 826 millions d'euros au 31 mars 2011).

Note 15 Capitaux propres – propriétaires de la société mère

15.1 Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 septembre 2011, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

	Au 30 septembre 2011		Au 31 mars 2011	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
État français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	10%	10%	10%	10%
Actions détenues par le groupe	2%	-	2%	-
Public	72%	74%	72%	74%
Total	100%	100%	100%	100%

La ligne « Salariés et anciens salariés » regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés identifiés dans des fonds ou par un code Sicovam.

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

15.2 Réserves et résultat

(En millions d'euros)	30 septembre 2011	31 mars 2011
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	962	1 032
Réserves sur instruments dérivés	(22)	363
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	54	173
Autres réserves	2 109	1 424
Résultat net – propriétaires de la société mère	(183)	613
Total	2 990	3 675

Note 16 Provisions et avantages du personnel

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2011			Au 31 mars 2011		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour avantages du personnel	1 040	-	1 040	986	-	986
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	429	140	569	414	142	556
Provision pour restructuration	-	11	11	-	122	122
Provisions pour litiges avec les tiers	379	17	396	382	19	401
Autres provisions pour risques et charges	158	6	164	148	4	152
Total	2 006	174	2 180	1 930	287	2 217

16.1 Provisions

Provision pour litiges avec les tiers

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

Les provisions pour litiges comprennent également des provisions pour risques fiscaux. De telles provisions sont constituées lorsque le groupe estime 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.

Provision pour restructuration

Au 30 septembre 2011 et au 31 mars 2011, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour le plan de départs volontaires d'Air France.

Litiges en matière de législation anti-trust

Dans le secteur du fret aérien

a) Enquête des autorités de la concurrence

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

Les procédures ouvertes aux États-Unis, en Australie et au Canada ont donné lieu, au cours de l'exercice 2008-09, à des accords transactionnels (Plea Agreements) conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui

ont mis fin à ces procédures. Au 30 septembre 2011, des discussions étaient en cours avec les autorités de la concurrence de l'Afrique du Sud pour conclure un accord de même nature pour un montant de 1,8 million d'euros.

En Europe, par décision en date du 9 novembre 2010, la Commission européenne a imposé des amendes à 14 opérateurs de fret aérien dont Air France, KLM et Martinair, principalement pour des pratiques d'entente concernant la surcharge fuel. À ce titre, des amendes pour un montant total de 340 millions ont été imposées aux sociétés du groupe.

En sa qualité de société mère du groupe, la société Air France-KLM a été déclarée conjointement et solidairement responsable des pratiques anticoncurrentielles commises par Air France et KLM.

L'ensemble des sociétés du groupe a formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union européenne les 24 et 25 janvier 2011.

Les recours n'étant pas suspensifs, les sociétés du groupe ont choisi, comme elles en avaient la possibilité, de ne pas effectuer immédiatement le paiement des amendes, mais de constituer des garanties bancaires jusqu'au prononcé d'une décision définitive par les juridictions communautaires.

En Corée du Sud, le 29 novembre 2010, Air France-KLM (pour des pratiques anticoncurrentielles antérieures à septembre 2004) Air France (pour les mêmes pratiques postérieures à cette date) et KLM ont été sanctionnés d'une amende dont le montant total a été ramené à 8,6 millions d'euros. Cette amende n'aura pas d'impact sur les comptes, compte tenu des provisions déjà constituées.

Les trois sociétés ont formé un recours devant la juridiction compétente en Corée du Sud.

b) Actions civiles

Au Canada, les sociétés du groupe ont mis fin aux actions collectives en concluant le 19 septembre 2011 un accord transactionnel prévoyant le versement d'une somme de CAD 6,5 millions (4,6 millions d'euros).

L'accord transactionnel devra être homologué par le Tribunal de Commerce de l'Ontario.

Le montant total des provisions constituées au 30 septembre 2011 s'élève à 354 millions d'euros pour l'ensemble des procédures en cours.

Autres provisions

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

16.2 Passifs éventuels

Le groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour lesquelles des provisions n'ont pas été constituées dans ses états financiers.

Litiges en matière de législation anti-trust

Ces litiges n'ont pas donné lieu à la constitution de provision, le groupe n'étant pas en mesure, à ce stade, d'en apprécier le risque financier.

a) Dans le secteur du fret aérien

a.1) Enquête des autorités de la concurrence

Les procédures en Suisse et au Brésil sont toujours en cours à la date du 30 septembre 2011.

Au regard des chiffres d'affaires concernés dans ces deux états, les risques ne sont pas significatifs pris individuellement.

a.2) Actions civiles

À la suite de l'ouverture en février 2006 de l'enquête des autorités de la concurrence européenne, des actions collectives (*class actions*) ont été engagées par des transitaires et des expéditeurs de fret aérien aux États-Unis et au Canada à l'encontre d'Air France, de KLM et de Martinair ainsi que des autres opérateurs de fret.

En outre, des actions civiles ont été introduites en Europe par des expéditeurs de fret à la suite de la décision de la Commission européenne du 9 novembre 2010.

ÉTATS-UNIS

Aux États-Unis, le groupe a conclu au mois de juillet 2010, une transaction (*Settlement Agreement*) avec les représentants de l'action collective. Aux termes de cette transaction et moyennant le paiement par le groupe d'une somme de 87 millions de dollars, il a été mis fin à toute demande, action et procédure passée, actuelle et future de la part des plaignants tendant à l'obtention de réparations financières à raison des pratiques illicites qui étaient alléguées dans le transport de fret aérien *to, from and within the USA*.

Cette transaction a été définitivement approuvée par le Tribunal le 14 mars 2011.

Auparavant, 36 entités dont 4 seulement étaient clientes du groupe ont demandé leur exclusion de l'action collective (*opt-out*) ce qui les autorise à engager individuellement une action civile.

En ce qui concerne les entités qui ont fait le choix de l'exclusion de l'action collective, une quote-part des fonds versés par le groupe correspondant à la proportion du chiffre d'affaires réalisé sur la période considérée avec ces entités, comparée au chiffre d'affaires total d'Air France-KLM sur cette même période, sera transférée sur un compte séquestre particulier. Si des réclamations devaient être déposées, cette quote-part serait immédiatement reversée au groupe.

PAYS-BAS

Au Pays-Bas, une instance civile a été engagée le 30 septembre 2010 devant le tribunal d'Amsterdam contre KLM, Martinair et Air France par une société dénommée Equilib qui déclare avoir acquis auprès de 145 expéditeurs de fret aérien leurs droits d'agir en justice pour obtenir réparation des préjudices prétendument subis du fait des pratiques anticoncurrentielles sur le marché européen pendant la période 2000 à 2006.

L'action introduite par Equilib tend à obtenir un jugement déclaratoire de responsabilité à l'encontre des sociétés du groupe et dans un second temps leur condamnation conjointe et solidaire au paiement de dommages et intérêts évalués à ce stade et sans aucune justification à 400 millions d'euros.

Les sociétés du groupe ont appelé en garantie dans cette procédure l'ensemble des compagnies aériennes auxquelles la Commission européenne a infligé une sanction pécuniaire dans sa décision du 9 novembre 2010.

Par ailleurs, les sociétés du groupe ont engagé au mois d'avril 2011 une action civile contre Equilib devant le Tribunal de Commerce de Paris aux fins de faire déclarer la fictivité et la nullité de cette société.

ROYAUME-UNI

Au Royaume-Uni, une procédure civile a été introduite contre British Airways par deux importateurs de fleurs.

British Airways a appelé en garantie l'ensemble des autres compagnies aériennes sanctionnées par la Commission européenne dont les sociétés du groupe.

Les sociétés du groupe entendent s'opposer vigoureusement à l'ensemble de ces actions civiles.

b) Dans le secteur du Passage

b.1) Enquête de la Commission européenne dans le secteur du transport aérien (passage) entre l'Europe et le Japon

Air France et KLM, comme d'autres transporteurs aériens, ont fait l'objet, le 11 mars 2008, d'opérations de visite et de saisie dans le cadre d'une enquête de la Commission européenne concernant d'éventuels accords ou pratiques concertées dans le secteur des services de transport aérien (passage) entre les États parties à l'accord sur l'espace économique européen et le Japon.

Le 13 février 2009, Air France et KLM ont répondu à un questionnaire de la Commission rappelant le contexte des relations aériennes entre la France et les Pays-Bas d'une part et le Japon d'autre part. Ces relations sont régies par des accords bilatéraux qui prévoient que les tarifs doivent être approuvés par les autorités de l'Aviation Civile des États concernés après entente entre les transporteurs aériens désignés dans le cadre de ces accords.

Un second questionnaire a été adressé au groupe par la Commission européenne le 1^{er} octobre 2009. La dernière demande date de juin 2011.

Le groupe n'est pas, à ce jour, en mesure de se prononcer sur les suites qui seront données à ces investigations par la Commission européenne.

b.2) Actions civiles

Courant 2009, les sociétés Air France et KLM ont été citées à comparaître dans une action collective (*class action*) mettant en cause l'ensemble des compagnies aériennes assurant des liaisons transpacifiques entre les États-Unis d'une part et l'Asie/Océanie d'autre part, pour des allégations d'entente tarifaire sur ces liaisons.

Air France qui n'exploite qu'une seule liaison transpacifique entre les USA et Tahiti et KLM qui n'est pas présente sur ces liaisons, contestent fermement les allégations des demandeurs.

Autres litiges

a) Pretory

La société Air France, en tant que personne morale, a été mise en examen le 20 juillet 2006 des chefs de travail dissimulé et de complicité d'abus de biens sociaux dans le cadre d'une information judiciaire ouverte contre les dirigeants de Pretory, société avec laquelle Air France avait conclu, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, un contrat pour la mise à disposition d'agents de sécurité à bord de certains vols.

La société Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

b) Actionnaires minoritaires de KLM

En janvier 2008, l'association néerlandaise Vereniging van Effectenbezitters (VEB) avait assigné Air France-KLM et KLM devant le Tribunal d'Amsterdam aux fins d'obtenir en faveur des actionnaires minoritaires de KLM condamnation de ces sociétés au paiement d'un dividende supérieur au dividende de 0,58 euro par action qui avait été versé à ces actionnaires au cours de l'exercice 2007-08.

Par décision en date du 1^{er} septembre 2010, le tribunal a débouté l'association en considérant que la résolution d'Assemblée relative au montant du dividende satisfaisait au test de *reasonableness and fairness*.

VEB a fait appel de cette décision.

c) Vol AF447 Rio-Paris

À la suite de l'accident du vol AF447 Rio-Paris, disparu dans l'Atlantique sud, diverses instances judiciaires ont été engagées aux États-Unis et au Brésil par les ayants droit des victimes.

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

Aux États-Unis, l'ensemble des procédures engagées tant contre Air France que contre le constructeur de l'avion et les équipementiers, ont été consolidées devant la District Court for the Northern District of California.

Ce tribunal, par jugement en date du 4 octobre 2010, a débouté les ayants droit des victimes de leurs demandes sur le fondement du *forum non conveniens* et les a renvoyés à mieux se pourvoir en France. 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.

Au plan pénal, Air France et Airbus personnes morales ont été mises en examen pour homicides involontaires les 17 et 18 mars 2011 par les juges d'instruction en charge de l'information judiciaire et encourent les sanctions d'amendes prévues par la loi.

Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

À la connaissance d'Air France-KLM, il n'existe pas d'autre litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir ou ayant eu dans le passé récent une incidence significative sur la situation financière, le résultat et le patrimoine du groupe.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 16.1 et 16.2, la société n'a pas connaissance de 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 ou la rentabilité de l'émetteur et/ou du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

Note 17 Dettes financières

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2011			Au 31 mars 2011		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	611	-	611	566	-	566
OCEANE	520	475	995	984	-	984
Emprunts obligataires	1 450	-	1 450	1 450	-	1 450
Emprunts location-financement	3 543	703	4 246	3 059	695	3 754
Autres emprunts à long terme	2 552	520	3 072	2 921	994	3 915
Intérêts courus non échus	-	124	124	-	119	119
Total	8 676	1 822	10 498	8 980	1 808	10 788

Note 18 Engagements de locations

18.1 Locations financement

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

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2011	Au 31 mars 2011
Avions	4 745	3 926
Constructions	438	300
Autres matériels	134	140
Total	5 317	4 366

18.2 Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 4 961 millions d'euros au 30 septembre 2011 (4 650 millions d'euros au 31 mars 2011).

Note 19 Commandes de matériels aéronautiques

Les échéances des engagements de commandes fermes de matériels aéronautiques s'analysent comme suit :

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2011	Au 31 mars 2011
IATA N (6 mois)	227	N/A
IATA N+1	837	1 050
IATA N+2	483	742
IATA N+3	347	334
IATA N+4	99	328
IATA N+5	-	90
Total	1 993	2 544

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

Le nombre d'appareils en commande ferme au 30 septembre 2011 diminue de 16 unités par rapport au 31 mars 2011 et s'élève à 40 appareils. Les évolutions du carnet de commande s'analysent de la façon suivante :

- ◆ la livraison de 21 appareils au cours de la période ;
- ◆ la conversion de 4 commandes en option en commandes fermes ;
- ◆ et une nouvelle commande.

■ Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a reçu 2 Airbus A380 ainsi que 3 Boeing B777. Par ailleurs, le groupe a commandé un Boeing B777.

Fret

Le groupe a reçu un Boeing B777F. Cet appareil a été revendu dès sa livraison.

■ Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 6 Boeing B737 et a converti 4 commandes en option en commandes fermes de ce même type d'appareil.

Il a également réceptionné 5 Airbus A320.

■ Flotte régionale

Le groupe a reçu 4 CRJ1000.

Les engagements du groupe portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année IATA de livraison	N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
Flotte long-courrier – passage									
	au 30 septembre 2011	-	2	2	2	-	-	-	6
A380	au 31 mars 2011	N/A	2	2	2	2	-	-	8
	au 30 septembre 2011	-	-	1	-	-	-	-	1
A330	au 31 mars 2011	N/A	-	1	-	-	-	-	1
	au 30 septembre 2011	-	5	1	1	3	-	-	10
B777	au 31 mars 2011	N/A	3	5	-	1	3	-	12
Flotte long-courrier – fret									
	Au 30 septembre 2011	-	-	-	-	-	-	-	-
B777F	Au 31 mars 2011	N/A	1	-	-	-	-	-	1
Flotte moyen-courrier									
	Au 30 septembre 2011	1	5	-	-	-	-	-	6
A320	Au 31 mars 2011	N/A	6	5	-	-	-	-	11
	Au 30 septembre 2011	1	-	-	-	-	-	-	1
A321	Au 31 mars 2011	N/A	1	-	-	-	-	-	1
	Au 30 septembre 2011	1	2	4	-	-	-	-	7
B737	Au 31 mars 2011	N/A	7	2	-	-	-	-	9
Flotte régionale									
	Au 30 septembre 2011	-	5	-	-	-	-	-	5
EMB190	Au 31 mars 2011	N/A	2	3	-	-	-	-	5
	Au 30 septembre 2011	3	1	-	-	-	-	-	4
CRJ1000	Au 31 mars 2011	N/A	7	1	-	-	-	-	8

Ces engagements n'incluent pas la commande de 110 avions autorisée par le Conseil d'administration du groupe Air France-KLM du 15 septembre 2011, le contrat étant en cours de finalisation.

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

Note 20 Parties liées

Au 30 septembre 2011 comme au 30 septembre 2010, les relations du groupe avec ses parties liées n'ont pas évolué de façon significative tant en terme de montant qu'en terme de périmètre.

Note 21 Événements postérieurs à la clôture

Il ne s'est produit aucun événement postérieur à la clôture.

Information et contrôle

Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 septembre 2011

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2011 (avril-décembre 2011) 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 trois mois restants de l'exercice.

Jean-Cyril Spinetta
Président-directeur général

Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2011

Période du 1^{er} avril 2011 au 30 septembre 2011

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} avril 2011 au 30 septembre 2011, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- ◆ la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I Conclusion sur les comptes

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

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes consolidés semestriels résumés avec la norme IAS 34 – norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

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 semestriels consolidés résumés.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 10 novembre 2011

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Département de KPMG S.A.

Valérie Besson
Associée

Michel Piette
Associé

Deloitte & Associés

Dominique Jumaucourt
Associé

Document réalisé par
la Direction de la Communication financière d'Air France-KLM.

