



# Rapport financier semestriel

## Janvier-juin 2014

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

## SOMMAIRE

<b>Gouvernement d'entreprise</b>		<b>3</b>
Le Conseil d'administration	3	
Le Comité exécutif groupe	4	
Bourse et actionariat	5	
<b>Marché et environnement</b>		<b>7</b>
<b>Faits marquants</b>		<b>8</b>
<b>Stratégie</b>		<b>9</b>
<b>Activités</b>		<b>14</b>
Activité passage	14	
Activité cargo	16	
Activité maintenance	17	
Autres activités	17	
<b>Flotte Air France-KLM</b>		<b>19</b>
Flotte du groupe Air France	19	
Flotte du groupe KLM	21	
<b>Perspectives et événements post clôture</b>		<b>23</b>
<b>Risques et gestion des risques</b>		<b>24</b>
<b>Parties liées</b>		<b>25</b>
<b>Commentaires sur les comptes</b>		<b>26</b>
<b>Indicateurs financiers</b>		<b>30</b>
<b>Etats financiers semestriels résumés (non audités)</b>		<b>33</b>
Compte de résultat consolidé	33	
Etat du résultat global consolidé	34	
Bilan consolidé	35	
Variation des capitaux propres consolidés	37	
Tableau des flux de trésorerie consolidé	38	
<b>Notes aux états financiers consolidés</b>		<b>39</b>
Note 1 Description de l'activité	39	
Note 2 Retraitement des comptes 2013	39	
Note 3 Evénements significatifs	40	
Note 4 Principes et méthodes comptables	40	
Note 5 Evolution du périmètre de consolidation	42	
Note 6 Informations sectorielles	43	
Note 7 Charges externes	46	
Note 8 Frais de personnel	47	
Note 9 Amortissements, dépréciations et provisions	47	
Note 10 Autres produits et charges	48	

Note 11 Autres produits et charges non courants	48
Note 12 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	49
Note 13 Impôts	50
Note 14 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	51
Note 15 Résultat net des activités non poursuivies	51
Note 16 Résultat net – part du groupe par action	51
Note 17 Immobilisations corporelles	52
Note 18 Actifs de retraite	53
Note 19 Actifs et passifs détenues en vue de la vente	53
Note 20 Capitaux propres – propriétés de la société mère	54
Note 21 Provisions et avantages du personnel	55
Note 22 Dettes financières	59
Note 23 Engagements de locations	61
Note 24 Commandes de matériels aéronautiques	61
Note 25 Parties liées	61

## **Information et contrôle**

**62**

Attestation du responsable du rapport financier	62
Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2014	62

# Gouvernement d'entreprise

## Le Conseil d'administration

Le Conseil d'administration a connu plusieurs changements dans sa composition au cours du premier semestre 2014 : cooptation et renouvellement du mandat d'un nouvel administrateur indépendant et remplacement d'un administrateur représentant des salariés actionnaires. Ces changements ont conduit à une mise à jour de la composition des comités d'étude du Conseil d'administration et apparaissent dans le tableau ci-dessous.

Au 30 juin 2014, la composition du Conseil d'administration était la suivante :

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

### Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2014

Administrateur (Age au 30 juin 2014)	Fonctions au sein du Conseil d'administration	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Date d'échéance du mandat	Principale fonction actuelle
<b>Alexandre de Juniac</b> (51 ans)	Président-directeur général	11/01/2012	AG 2015	Président-directeur général d'Air France-KLM
<b>Peter Hartman</b> (65 ans)	Vice-Président du Conseil d'administration	08/07/2010	AG 2017	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
<b>Maryse Aulagnon</b> (65 ans)	Administrateur indépendant Présidente du Comité d'audit	08/07/2010	AG 2017	Président-directeur général d'Affine
<b>Isabelle Bouillot</b> (65 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	16/05/2013	AG 2017	Présidente de China Equity Links
<b>Régine Bréhier</b> (53 ans)	Administrateur représentant l'Etat	22/03/2013	Mars 2017	Directrice des Affaires Maritimes
<b>Jean-Dominique Comolli</b> (66 ans)	Administrateur représentant l'Etat Membre des Comités de nomination et de rémunération	14/12/2010	Janvier 2017	Administrateur civil honoraire
<b>Jean-François Dehecq</b> (74 ans)	Administrateur indépendant Président du Comité de nomination et membre du Comité d'audit	15/09/2004	AG 2016	Vice-Président du Conseil National de l'Industrie
<b>Jaap de Hoop Scheffer</b> (66 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	07/07/2011	AG 2015	Professeur de l'Université de Leyde (Pays-Bas)
<b>Louis Jobard</b> <sup>(1)</sup> (54 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre du Comité d'audit	20/05/2014	AG 2018	Commandant de bord Boeing 747
<b>Cornelis van Lede</b> (71 ans)	Administrateur indépendant Membre des Comités d'audit et de nomination	15/09/2004	AG 2016	Administrateur de sociétés
<b>Solenne Lepage</b> (42 ans)	Administrateur représentant l'Etat Membre du Comité d'audit	21/03/2013	Mars 2017	Sous-directrice « Transports et Audiovisuel » à l'Agence des Participations de l'Etat

<b>Christian Magne</b> (61 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre des Comités d'audit et de rémunération	15/09/2004	AG 2018	Cadre
<b>Isabelle Parize</b> <sup>(2)</sup> (57 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	27/03/2014	AG 2018	Présidente du Directoire de Nocibé
<b>Leo van Wijk</b> (67 ans)	Administrateur Président du Comité de rémunération	15/09/2004	AG 2016	Président de SkyTeam

<sup>(1)</sup> Nommé par l'Assemblée générale du 20 mai 2014 en remplacement de M. Bernard Pédamon  
<sup>(2)</sup> Cooptée par le Conseil d'administration le 27 mars 2014 et renouvelée dans ses fonctions par l'Assemblée générale du 20 mai 2014 en remplacement de Mme Patricia Barbizet, démissionnaire au 31 décembre 2013

## Le Comité exécutif du groupe

La composition du Comité exécutif n'a pas été modifiée au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2014.

### Composition du Comité exécutif du groupe du 1er janvier au 30 juin 2014.

Membres	Âge au 30 juin 2014	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
<b>Alexandre de Juniac</b> Président-directeur général d'Air France-KLM	51 ans	Service Public Industrie Transport aérien	9 ans 14 ans 2 ans
<b>Frédéric Gagey</b> Président-directeur général d'Air France	58 ans	Transport aérien	20 ans
<b>Camiel Eurlings</b> Président du directoire de KLM	40 ans	Service Public Transport aérien	16 ans 3 ans
<b>Alain Bassil</b> Directeur général délégué Opérations d'Air France	59 ans	Transport aérien	34 ans
<b>Pieter Elbers</b> Directeur général délégué Opérations de KLM	44 ans	Transport aérien	21 ans
<b>Patrick Alexandre</b> Directeur général adjoint Commercial Passage	59 ans	Transport aérien	32 ans
<b>Pieter Boostma</b> Directeur général adjoint délégué Commercial Passage	44 ans	Transport aérien	18 ans
<b>Bram Gräber</b> Directeur général adjoint Stratégie Passage	49 ans	Consultant Transport aérien	5 ans 18 ans
<b>Wim Kooijman</b> Directeur général adjoint Ressources Humaines	64 ans	Industrie Transport aérien	25 ans 16 ans
<b>Jean-Christophe Lalanne</b> Directeur général adjoint Systèmes d'information	52 ans	Industrie, SSII Transport aérien	20 ans 9 ans
<b>Jacques Le Pape</b> Secrétaire général	47 ans	Service Public Transport aérien	23 ans 1 an
<b>Pierre-François Riolacci</b> Directeur général adjoint Economie et Finances	48 ans	Industrie	23 ans
<b>Franck Terner</b> Directeur général adjoint Engineering & Maintenance	54 ans	Transport aérien	25 ans
<b>Erik Varwijk</b> Directeur général adjoint Cargo	52 ans	Transport aérien	25 ans

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

Membres	Expérience professionnelle en lien avec la fonction		
	Âge au 30 juin 2014	Secteur	Expérience
<b>Guy Zacklad</b>	48 ans	Service Public	11 ans
Secrétaire du comité exécutif d'Air France-KLM		Transport aérien	12 ans

## Bourse et actionnariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Le groupe fait partie de l'indice CACmid60. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionnariat salarié. En septembre 2013, Air France-KLM a été confirmé « leader » du transport aérien dans le domaine du développement durable pour l'année 2013 et figure dans les deux indices *Dow Jones Sustainability Index* pour la neuvième année consécutive.

## Évolution boursière

Valeur cyclique positionnée dans un marché volatil, l'action Air France-KLM a gagné 21,3% au cours du semestre (janvier-juin 2014) après une hausse de 8% en 2013. Au cours du premier semestre 2014, le CAC a gagné 4,6%.

	Janvier-juin 2014	Janvier-juin 2013	Janvier-juin 2012
Cours le plus haut (En euros)	11,945	8,950	5,358
Cours le plus bas (En euros)	7,589	6,400	3,011
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)	2,763	2,1	1,1

## Évolution du capital

Au 30 juin 2014, le capital d'Air France-KLM se compose de 300 219 278 actions d'une valeur nominale d'un euro.

Période close le	30 juin 2014	30 juin 2013	31 décembre 2012
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
Montant du capital (en euros)	300 219 278	300 219 278	300 219 278

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

## 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. Au total, 600 obligations ont été converties dont 510 ont donné lieu à la création de 526 actions. Le 6 décembre 2011, Air France a conclu avec Natixis un contrat de swap d'une durée de quatre ans. Afin de constituer la couverture de ce contrat, Natixis a acquis 18,7 millions d'OCEANE,

soit environ 85,2% du montant émis, permettant ainsi à la compagnie de reporter à avril 2016 au plus tôt le remboursement de 383,2 millions d'euros. A l'issue de cette procédure, 3,3 millions d'OCEANE n'avaient pas été apportées à l'offre et 1,5 million d'entre elles ont fait l'objet d'un remboursement au 1<sup>er</sup> avril 2012 pour un montant de 31,6 millions d'euros. Aucune conversion n'ayant eu lieu au cours du premier semestre 2014, le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2014 s'élève à 20 449 146 obligations.

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

En juin 2009, 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<sup>er</sup> avril 2015. Le coupon annuel est de 4,97% payable à terme échu le 1<sup>er</sup> avril de chaque année. Au 30 juin 2014, 9 015 obligations ont été converties dont aucune au cours du semestre. Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2014 s'élève à 56 007 877 obligations.

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

En mars 2013, Air France-KLM a émis 53 398 058 OCEANE pour un montant de 550 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment, ont une valeur unitaire de 10,30 euros, un ratio d'attribution d'une action pour une obligation et une date de maturité fixée au 15 février 2023. Le coupon annuel est de 2,03% payable à terme échu le 15 février de chaque année. Au 30 juin 2014, 9 513 obligations ont été converties, dont aucune au cours du semestre. Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2014 s'élève à 53 388 545 obligations.

## **Actionnariat**

<b>Période close le</b>	<b>30 juin 2014</b>	<b>30 juin 2013</b>	<b>30 juin 2012</b>
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
État	15,9%	15,9%	15,9%
Salariés (FCPE)	6,9%	7,4%	7,7%
Autocontrôle	1,4%	1,4%	1,4%
Flottant	75,8%	75,3%	75,0%

Au 30 juin 2014, Air France-KLM est détenu à hauteur de 72,0% par des intérêts européens -- Etats membres de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen -- (75,2% au 31 décembre 2013).

# Marché et environnement

L'évolution du marché et de l'environnement n'a pas enregistré de changements significatifs par rapport aux informations communiquées des pages 42 à 49 du document de référence 2013.

- Les économies européennes sont restées peu dynamiques au premier semestre 2014, ce qui a continué de peser sur la demande de transport aérien.
- La situation économique s'est dégradée dans plusieurs pays émergents, en particulier en Amérique latine. Le groupe a du faire face à la dégradation de la situation économique au Venezuela et à la dévaluation de la monnaie locale. La valeur de la trésorerie détenue par le groupe au Venezuela (199 millions d'euros au 31 décembre 2013) a été ajustée dans les comptes du premier trimestre pour tenir compte du risque de conversion.
- Le contexte concurrentiel est resté difficile, avec une croissance élevée des capacités de certains acteurs. IATA anticipe ainsi sur l'année 2014 une hausse de 4,5% des capacités des compagnies européennes (2,5% en 2013) (*Source : IATA, Airline industry economic performance, June 2014*). Plusieurs compagnies européennes ont émis des alertes sur leurs résultats à cause de ce contexte difficile.
- Le prix du carburant est resté assez stable sur le premier semestre, ne connaissant qu'un pic en juin suite à la dégradation de la situation politique en Iraq. Sur l'année 2014, IATA ne prévoit qu'une légère progression de la facture carburant de l'industrie à 212 milliards de dollars (210 milliards de dollars en 2013) compte tenu d'un prix moyen du carburant avion à 124,2 dollars sur l'année contre 124,5 dollars en 2013. (*Source : IATA, Airline industry economic performance, June 2014*)



# Faits marquants

## Air France-KLM

Les principaux événements de janvier à juin 2014 sont les suivants :

- Etape majeure de la montée en gamme chez Air France, le groupe a présenté au cours du semestre ses nouvelles cabines affaires et La Première long-courrier. En février, le nouveau siège classe affaires a été dévoilé à la presse. Pour ce siège, Air France a fait le choix d'un positionnement aux meilleurs standards de l'industrie. Début mai, Air France a présenté à Shanghai sa nouvelle suite La Première. Ces nouvelles cabines seront déployées sur 44 Boeing 777 dans les 24 prochains mois. Pour porter ces nouvelles ambitions, Air France a dévoilé début avril sa nouvelle signature et sa nouvelle campagne de publicité « Air France, France is in the air » jouant la carte de l'audace et du renouveau. Enfin, le premier avion équipé des nouvelles cabines Economy, Premium Economy et Affaires a été déployé fin juin sur New-York.
- En parallèle, KLM a poursuivi le déploiement de sa nouvelle World Business Class lancée à l'été 2013. Fin juin 2014, elle équipe toute la flotte de Boeing 747-400 de la compagnie, composée de 22 appareils. L'installation à bord des Boeing 777 débutera en septembre 2014.
- Le 19 février 2014, Air France-KLM a annoncé la signature d'un partenariat stratégique exclusif de long-terme avec la compagnie brésilienne GOL. Cet accord soutient la position de leader d'Air France-KLM au Brésil et en Amérique latine. Le groupe a réalisé à cette occasion un investissement de 100 millions de dollar US dans GOL.
- Fin mars, Air France-KLM a finalisé un accord sur le choix du moteur GEnx-1B de General Electric afin d'équiper sa flotte de Boeing 787-9. Le premier appareil sera livré à KLM en octobre 2015 et à Air France en janvier 2017.
- Fin avril, le groupe a annoncé la signature du plus important contrat de son histoire en matière de maintenance portant sur le support des moteurs GE90 d'Air China. Ce contrat a permis au carnet de commande de progresser de 16% à 5,1 milliards d'euros au 30/06/2014.
- Le groupe a finalisé fin avril la cession de CityJet et de sa filiale VLM opérant des avions régionaux principalement au départ de Londres City, à Intro Aviation GmbH.
- Début juin, le groupe a lancé une émission obligataire d'un montant de 600 millions d'euros à 7 ans. En parallèle, des obligations à échéance 2016 ont été rachetées pour un montant nominal de 94 millions d'euros.
- Annoncé en octobre 2013 dans le cadre des mesures complémentaires de restructuration, le plan de départs volontaires concernant le personnel au sol d'Air France s'est achevé fin juin 2014. Avec 1 772 dossiers validés correspondant à 1 660 équivalents temps plein, ce plan a quasiment atteint son objectif de 1 826 départs. Quant à lui, le plan visant 700 équivalents temps plein chez les hôtesses et les stewards a été ouvert à la souscription en juin.
- Le redressement de la demande cargo étant plus lent qu'attendu, le groupe a lancé en avril une revue stratégique de son activité cargo, différents scénarios étant à l'étude. Après avoir décidé en octobre 2013 de réduire d'ici fin 2015 la flotte d'avions tout-cargo à 2 avions basés à Paris et 8 basés à Amsterdam, le groupe étudie à présent une réduction complémentaire de la flotte tout-cargo à Amsterdam, soit dans le cadre d'un rapprochement avec un tiers, soit par une restructuration interne. En conséquence, le groupe a enregistré dans ses comptes du deuxième trimestre 2014 une provision pour perte de valeur de 106 millions d'euros dans son activité cargo.

# Stratégie

Début 2012, le groupe Air France-KLM a lancé un plan de transformation à trois ans (2012-2014) nommé Transform 2015. Si ce plan a pour objectif de dégager les ressources financières nécessaires pour reprendre le chemin de la croissance, il ne remet pas en cause les autres choix stratégiques du groupe. En effet, celui-ci continue à investir dans ses produits et services au client, renforce sa présence sur les marchés en croissance, approfondit la coopération avec ses partenaires, noue des accords avec des nouveaux partenaires au sein de l'alliance SkyTeam et développe ses atouts fondamentaux.

Au premier semestre 2014, le groupe a commencé à préparer le plan stratégique qui suivra Transform 2015. Ce nouveau plan devrait être dévoilé d'ici la fin septembre 2014.

## Des atouts fondamentaux

---

### Une présence forte sur tous les grands marchés

Le groupe Air France-KLM dispose du réseau le plus étendu entre l'Europe et le reste du monde. En incluant les vols opérés par Delta dans le cadre de la *joint-venture* transatlantique, le groupe desservait à l'été 2014 120 destinations long-courrier dans le monde, dont 35 en Afrique, 25 en Amérique du Nord, 23 en Asie-Pacifique, 12 dans les Caraïbes, 3 dans l'Océan indien, 12 en Amérique latine, 10 au Moyen-Orient. Le chiffre d'affaires est équilibré entre tous ces marchés (*Voir également la section « Activité passage » page 15 pour les chiffres clés par réseau*).

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

### Deux *hubs* coordonnés sur des aéroports non saturés

Le réseau du groupe est coordonné autour des deux *hubs* intercontinentaux de Roissy-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol qui figurent parmi les quatre plus importants en Europe et dont l'efficacité est complétée au sud par les aéroports de Rome et de Milan sur lesquels opère Alitalia, compagnie avec laquelle le groupe dispose d'un accord de partenariat stratégique depuis 2009. Ces *hubs*, organisés en cycles appelés « vagues » combinent les flux de trafic de correspondance avec ceux de point à point. Ce système de « covoiturage » à grande échelle donne aux petits marchés accès au monde. De plus, il permet l'utilisation d'avions plus gros, ce qui limite les nuisances et les émissions de CO<sub>2</sub>. Ainsi, la deuxième vague du *hub* de CDG, organisée autour de l'arrivée d'une soixantaine de vols moyen-courriers et du départ d'une trentaine de vols long-courriers, permet d'offrir plus de 1 500 correspondances différentes en moins de deux heures avec seulement 90 avions.

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

### Une clientèle équilibrée

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

### SkyTeam, la deuxième alliance mondiale

Desservant 1 024 aéroports dans le monde, l'alliance SkyTeam est la deuxième alliance mondiale. Au 30 juin 2014, elle réunit 20 compagnies européennes, américaines et asiatiques : Aéroflot, Aeromexico, Air Europa (Espagne), Air France et KLM, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta, Garuda Indonesia, Kenya Airways, Korean Air, Tarom et Vietnam Airlines, Aerolineas Argentinas, MEA (Liban), Saudi Arabian Airlines et Xiamen Airlines (5<sup>e</sup> compagnie chinoise).

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

## Des partenariats stratégiques

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

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

En janvier 2009, lors de la relance d'Alitalia par des investisseurs privés, Air France-KLM a pris une participation de 25% dans le capital de la compagnie italienne (aujourd'hui ramenée à environ 7% suite à des opérations sur son capital) et signé un accord de partenariat stratégique. Cet accord génère des synergies importantes pour les deux groupes.

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

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

Enfin, en février 2014, le groupe a signé un partenariat stratégique exclusif avec la compagnie brésilienne GOL. Le groupe a réalisé à cette occasion un investissement stratégique de 100 millions de dollars US. Cet accord soutient la position de leader d'Air France-KLM au Brésil et en Amérique latine.

## Une flotte moderne

Le groupe a investi de manière continue dans de nouveaux appareils et exploite aujourd'hui une des flottes les plus rationalisées et les plus modernes du secteur. Le groupe offre ainsi un meilleur confort à ses passagers, réalise de substantielles économies de carburant et respecte ses engagements de développement durable en limitant les émissions sonores pour les riverains et les émissions de gaz à effet de serre. Les mesures prises dans le cadre du plan « Transform 2015 » pour limiter les investissements dans la flotte auront peu d'effet sur son vieillissement à l'horizon 2014. Par ailleurs, le groupe commencera à recevoir ses premiers Boeing 787 à la fin 2015 et ses premiers Airbus A350 en 2018 (Voir également la section « Flotte », page 19).

## Un engagement en matière de développement durable

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

La démarche du groupe est reconnue par les principales agences de notation extra-financière. Parmi ces distinctions, il est à noter que le groupe a été classé, en 2013, leader de la catégorie « Compagnies aériennes » et intégré dans le Dow Jones Sustainability Index (DJSI), principal indice international évaluant les sociétés sur leurs performances en termes de développement durable. Air France-KLM est également, pour la cinquième année, leader du secteur élargi « Transport » regroupant les activités de transport aérien, ferroviaire, maritime, routier, ainsi que les activités aéroportuaires.

## Le plan Transform 2015

---

Couvrant la période 2012-2014, le plan Transform 2015 a été présenté en janvier 2012 pour répondre aux objectifs fixés par le Conseil d'administration du groupe : une réduction rapide de l'endettement, la restauration de la compétitivité du groupe et la restructuration du court et moyen-courrier.

Au lancement du plan, le groupe s'est donné comme objectif de réduire son endettement de 2 milliards d'euros entre le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2014 (de 6,5 milliards d'euros à 4,5 milliards d'euros). L'environnement économique continuant de peser sur la demande, en particulier en moyen-courrier et en cargo, des mesures complémentaires ont été lancées en septembre 2013 sur ces deux secteurs. Ces

nouvelles mesures ne produisant leur plein effet qu'en 2015, le groupe a maintenu son objectif de désendettement mais a considéré qu'il ne serait réalisé qu'en 2015.

Le plan prévoit par ailleurs que le principal levier de désendettement soit le redressement de la compétitivité du groupe. Cet objectif a donné lieu à la fixation d'une cible de réduction du coût unitaire à l'ESKO (Équivalent Siège Kilomètre Offert) de 0,4 centime entre 2011 et 2014, passant de 4,8 centimes en 2011 à 4,4 centimes en 2014. Cet effort de réduction des coûts correspond à une baisse de 10% par rapport au niveau initialement attendu pour 2014 (4,9 centimes, en dépit du contrôle permanent des coûts).

L'ensemble des projets industriels prévus doit se traduire par une forte amélioration de l'excédent brut d'exploitation. Compte-tenu de la situation de surcapacité sur certaines lignes long-courrier, de la faiblesse persistante de la demande de cargo, et de la situation difficile au Venezuela, le groupe a ramené début juillet son objectif d'EBITDA pour 2014 à entre 2,2 à 2,3 milliards d'euros, en hausse de près d'un milliard d'euros par rapport à 2011.

Durant l'année 2012, le groupe a lancé les bases de son redressement : outre les mesures d'économies prises rapidement, une croissance de l'offre revue à la baisse tout comme le plan d'investissements, le groupe a finalisé :

- la rénovation de son cadre social avec la signature de nouveaux accords collectifs pour les trois catégories de personnel (personnel au sol, personnel navigant technique et personnel navigant commercial) ;
- l'élaboration de projets industriels dans chacun de ses métiers ;
- la définition d'une nouvelle gouvernance ;
- plusieurs mesures d'amélioration de sa situation financière.

2013 a été principalement une année de mise en œuvre des mesures décidées en 2012 : faible croissance des capacités, réduction des investissements, réduction des effectifs, mise en place de nouvelles conditions de travail, amélioration de la productivité.

À l'automne 2013, comme prévu dès l'origine du plan, un point d'étape a été réalisé. Ce point d'étape a confirmé que Transform 2015 avait bien respecté son plan de marche ; toutes les mesures décidées en 2012 ont été mises en œuvre selon le calendrier prévu, et se sont bien traduites par une amélioration constante du résultat d'exploitation. Cependant, dans un environnement économique difficile, le redressement des activités moyen-courrier et cargo est apparu insuffisant. Le groupe a donc lancé des mesures complémentaires d'ordre industriel et social détaillées ci-dessous.

Le premier semestre 2014 a bénéficié du plein effet des mesures réalisées en 2013, notamment sur les coûts de personnel, ainsi que de la mise en place progressive des mesures complémentaires décidées à l'automne 2013, telles que le nouveau plan de départ pour le personnel au sol, clôturé fin juin et qui a reçu 1 772 dossiers validés correspondant à 1 660 équivalents temps plein.

## Croissance limitée de l'offre et réduction des investissements

Compte tenu des incertitudes de l'environnement économique et d'un déséquilibre persistant entre l'offre et la demande de transport, le groupe a fait le choix d'une augmentation limitée de l'offre tant pour le transport de passagers que pour le transport de fret. Pour l'activité passage, après une croissance de 0,6% en 2012, les capacités ont augmenté de 1,6% en 2013, et devraient augmenter d'environ 1,5% en 2014 (1,2% au premier semestre).

En conséquence, le groupe a revu son plan de flotte et son programme d'investissement à l'exception des investissements destinés à l'amélioration continue de la sécurité des opérations et de ceux liés aux services aux clients (500 millions d'euros sur les trois ans du plan). Cette décision a amené le groupe à aménager son plan de flotte à moyen terme en combinant, entre autres, décalage de livraisons d'avions et non exercice d'options. Les investissements ont été revus à la baisse, passant d'un montant avant *sale & lease-back* de 2,1 milliards d'euros en 2011 à 1,5 milliard d'euro en 2012, 1,1 milliard d'euros en 2013 et devraient atteindre 1,4 milliard d'euros en 2014. Par ailleurs, le groupe a décidé de limiter les opérations de *sale & lease-back* (600 millions d'euros en 2012, 100 millions d'euros en 2013 et aucune opération en 2014, contre 800 millions d'euros en 2010 et 850 millions d'euros en 2011).

## Rénovation du cadre social

Dans le groupe Air France, le retour à une rentabilité satisfaisante nécessite une amélioration très importante de la productivité dans tous les secteurs, ce qui implique la renégociation des règles d'emploi contenues dans les accords collectifs existants. Les négociations avec les organisations représentatives des différentes catégories de personnel ont abouti à la signature de nouveaux accords collectifs en 2012 pour le personnel au sol et le personnel navigant technique et en mars 2013 pour le personnel navigant commercial. Ces nouveaux accords collectifs ont pour objectif de construire une organisation du travail et un système de rémunération et de carrière adaptés au nouvel environnement du transport aérien. Mis en application en 2013, ces accords garantissent une amélioration de la productivité pour l'ensemble des catégories de personnels. Ainsi, pour le personnel au sol le nombre de jours travaillés augmente entre 10 et 12 jours ; les personnels navigants technique et commercial ont accepté une augmentation du nombre d'heures de vol, en particulier sur le moyen-courrier. De plus, ces accords assurent une réduction de l'ordre d'un demi-point du Glissement Vieillesse Technicité (GVT).

Enfin, la compagnie a mis en œuvre une modération salariale à travers le gel des augmentations générales de salaires et des promotions en 2012 et 2013.

Suite à la signature des accords collectifs, le groupe a lancé des mesures volontaires de réduction d'effectif pour chacune des catégories de personnel : incitation au départ définitif de l'entreprise, incitation au temps partiel, congés sans solde... Les mesures concernant le personnel au sol en France ont permis une réduction des effectifs d'environ 2 900 équivalents temps plein pour un objectif de 2 700 équivalents temps plein. Les mesures concernant les pilotes ont permis une réduction d'effectifs d'environ 270 équivalents temps plein pour un objectif de 300 équivalents temps plein. Enfin, les mesures concernant les personnels de cabine ont permis une réduction d'effectifs d'environ 470 pour un objectif de 500 équivalents temps plein.

Chez KLM, les accords collectifs ont une durée déterminée. Au cours de l'année 2012, la compagnie a renouvelé ses accords jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2015. Les modifications négociées dans le cadre de Transform 2015 portent notamment sur la mise en œuvre d'un gel des salaires en 2013 et 2014, une augmentation du nombre de jours travaillés, une nouvelle grille de rémunération pour le personnel de cabine et des mesures de mobilité pour le personnel au sol.

Au total, ces mesures doivent permettre une réduction de la masse salariale de plus de 300 millions d'euros, à périmètre et montant de la charge de pension constants, entre 2011 et 2014.

Dans le cadre des mesures complémentaires décidées à l'automne 2013, Air France a mis en œuvre de nouvelles mesures volontaires de réduction d'effectif. Pour le personnel au sol, un nouveau plan de départs volontaires portant sur 1 826 équivalents temps plein a été ouvert de février à juin 2014. Dans le cadre de ce plan, le groupe a approuvé 1 772 dossiers correspondant à 1 660 équivalents temps plein. Pour les personnels de cabine, un plan de départs volontaires visant 700 équivalents temps plein est ouvert de juin à décembre 2014. Enfin, des mesures de départs volontaires seront mises en œuvre au second semestre 2014 pour les pilotes, avec un objectif de 350 équivalents temps plein. Le gel des augmentations générales de salaires a été prolongé d'une année.

## Projets industriels

Dans le cadre de Transform 2015, le groupe a lancé des projets industriels dans chacune de ses activités. Bien que toutes les mesures décidées en 2012 ont été mises en œuvre comme prévu, la conjoncture plus difficile qu'attendu, notamment en Europe, s'est traduite par un redressement insuffisant des activités moyen-courrier et cargo. Cette situation a amené le groupe à lancer à l'automne 2013 des mesures complémentaires dans ces deux activités.

### Activité passage

Les pertes de l'activité passage sont concentrées sur le réseau moyen-courrier, avec des pertes d'exploitation d'environ 620 millions d'euros en 2013. Ce réseau reste un socle indispensable au développement du groupe, assurant non seulement son implantation dans l'ensemble de l'Europe mais aussi l'alimentation des vols long-courriers sur les deux *hubs* de Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol. Depuis la crise de 2008-09, l'évolution structurelle négative des recettes unitaires a entraîné, malgré les plans d'actions, le creusement des pertes d'exploitation de cette activité. Le réseau long-courrier est certes rentable, mais ne peut opérer sans réseau moyen-courrier d'alimentation efficace ni entièrement compenser ces pertes. Les projets ont donc été de plus grande ampleur sur le moyen-courrier.

En long-courrier, le groupe a cherché à renforcer sa rentabilité en sortant de la flotte les avions les moins efficaces (notamment MD-11), en améliorant la productivité du programme et des personnels, et enfin en repositionnant ses produits aux meilleurs standards de l'industrie.

Ce repositionnement est passé notamment par d'importants investissements au sol (nouveau salon à Roissy-CDG) et dans les services en vol. Ainsi, KLM a initié le déploiement d'un nouveau siège classe affaires à l'été 2013, tandis qu'Air France rénove les cabines de 44 Boeing 777 à compter de l'été 2014. Cette rénovation s'accompagne d'investissements dans de nouveaux sièges et de nouveaux systèmes de distraction à bord aux meilleurs standards de l'industrie.

La restructuration du moyen-courrier a donné lieu au lancement de plusieurs chantiers, renforcés par des mesures additionnelles à l'automne 2013.

Chez Air France, l'accent a été mis en premier lieu sur l'amélioration du niveau d'utilisation de la flotte et la réalisation de gains de productivité importants par toutes les catégories de personnel. Au niveau du *hub* de CDG, le groupe prévoit ainsi de réduire entre 2012 et 2015 sa flotte de 17% (19 avions en moins) tout en augmentant sa productivité (exprimée en SKO par avion) de 14%.

Le réseau point-à-point d'Air France est ajusté aussi bien à Orly que dans les bases de province (Marseille, Nice Toulouse), avec 16 avions en moins entre 2012 et 2015. Afin de limiter l'impact de ces réductions sur les recettes des lignes au départ d'Orly, la réduction d'activité est concentrée sur les lignes à forte densité. Lancées en 2011 et 2012, les trois bases de province n'ont pas trouvé leur équilibre opérationnel. À l'été 2013, l'adaptation des bases a permis une forte amélioration des recettes. Le redimensionnement sera poursuivi pour n'y baser que 18 avions à l'été 2015, contre 29 à l'été 2012.

Pour accompagner les réductions d'activité et les gains de productivité, le nouveau plan de départs volontaires a porté principalement sur les escales françaises.

En parallèle, le développement de Transavia, véritable relais de croissance à Orly, est accéléré. L'objectif est d'atteindre d'ici 2016 la taille critique sur le marché parisien, avec 26 avions, contre 8 à l'été 2012. Ce développement s'accompagnera d'investissements commerciaux significatifs.

L'activité du groupe sur le segment des avions régionaux (de moins de 100 places) a été largement réorganisée. En avril 2013, le groupe a regroupé ses trois compagnies opérant en France des avions de ce type (Brit Air, Régional et Airlinair) dans une nouvelle entité, HOP!. Celle-ci opère sur deux marchés : d'une part, elle assure l'alimentation du *hub* de Paris-CDG sur les flux de trafic les plus petits ; d'autre part, elle opère des liaisons point-à-point de et vers les grandes villes régionales françaises. Quelques mois après son lancement, cette marque a atteint un niveau élevé de notoriété assistée, de l'ordre de 40% sur ses 6 plus gros marchés : Lyon, Nantes, Strasbourg, Lille, Bordeaux et Toulouse. En parallèle, le groupe a finalisé la cession de ses autres filiales régionales de point-à-point, CityJet et VLM, qui opèrent essentiellement en dehors de France.

Chez KLM, les principales mesures ont porté sur la hausse de l'utilisation des avions grâce à la densification des cabines et à l'organisation de demi-tours plus rapides. À flotte constante, KLM prévoit ainsi d'augmenter ses capacités moyen-courrier de 11% entre 2012 et 2015. Ces mesures ont permis un rebond significatif des résultats du moyen-courrier qui permet d'anticiper un résultat proche de l'équilibre en 2015.

Enfin, le travail de repositionnement moyen-courrier s'est notamment traduit par des investissements sur le produit classe affaires et par le développement de produits tarifaires plus attractifs : prix Mini chez Air France avec services en option, développement des recettes annexes (notamment paiement du premier bagage) chez KLM.

L'ensemble de ces mesures doit permettre de réduire les pertes du moyen-courrier d'environ 500 millions d'euros entre 2012 et 2015.

## Activité cargo

L'activité cargo fait face non seulement à une conjoncture difficile (faiblesse de la demande, prix élevé du pétrole) mais aussi à une situation de surcapacité durable due à la croissance des flottes de gros porteurs dotés de grandes soutes, et à la concurrence croissante des solutions de transport maritime. Les mesures lancées en 2012 ont porté sur la poursuite de la réduction des capacités tout-cargo, la réduction de la flotte d'avions inutilisés, la baisse des coûts pilotables et le lancement d'une nouvelle politique commerciale et de *revenue management*. En 2013, ces mesures ont permis au groupe de réaliser une bonne performance sur les coûts tout en continuant de réduire ses capacités tout-cargo. Ces actions ont néanmoins été insuffisantes pour compenser la baisse des recettes, amenant le groupe à renforcer son plan à l'automne 2013 par des mesures complémentaires. Un nouvel objectif de réduction a été fixé à cette époque pour la flotte d'avions tout-cargo : opérer seulement 10 avions en 2015, soit 4 de moins qu'en 2012, pour une réduction des capacités de plus de 30%, dont 11% déjà réalisés en 2013. À horizon 2015, la flotte tout-cargo ne devrait plus contribuer qu'à un peu plus de 20% des capacités cargo du groupe. Ce sont naturellement les avions les moins efficaces (2 Boeing 747 à Paris, un Boeing 747 et un MD-11 à Amsterdam) qui quitteront la flotte. De nouvelles mesures de réduction des coûts et de renforcement de la productivité sont lancées : sous-traitance de la gare de fret d'Orly, adaptation des opérations de *handling* à CDG.

Le redressement de la demande est plus lent qu'attendu, et le groupe a lancé une revue stratégique de son activité cargo, différents scénarios étant à l'étude. Après avoir décidé en octobre 2013 de réduire d'ici fin 2015 la flotte d'avions tout-cargo à 2 avions basés à Paris et 8 basés à Amsterdam, le groupe étudie à présent une réduction complémentaire de la flotte tout-cargo à Amsterdam, soit dans le cadre d'un rapprochement avec un tiers ou par une restructuration interne. En conséquence, le groupe a enregistré dans ses comptes du deuxième trimestre 2014 une provision pour perte de valeur de 106 millions d'euros dans son activité cargo.

## Activité maintenance

La stratégie de l'activité maintenance privilégie le développement des activités à forte valeur ajoutée (équipements et moteurs), tout en réduisant progressivement certaines activités de grand entretien non rentables, notamment en raison des coûts de main-d'œuvre élevés en Europe. Le fort développement du carnet de commande (+1,3 milliards d'euros entre décembre 2012 et juin 2014) donne une bonne visibilité sur la croissance du chiffre d'affaires et des résultats. De plus, les nouveaux accords collectifs négociés dans le cadre de Transform 2015 ont permis à cette activité de poursuivre ses efforts de productivité. En parallèle, le groupe continue de réaliser des investissements ciblés dans des infrastructures innovantes (banc d'essai moteur, atelier d'aérostructure) et afin de se rapprocher de ses clients (*joint-ventures* aux États-Unis, en Inde, atelier équipement à Shanghai...).

## Une nouvelle gouvernance

Pour accompagner la mise en œuvre du Plan Transform 2015, le groupe a décidé de mettre en place une nouvelle gouvernance avec la centralisation non seulement de fonctions « corporate » mais aussi de celles relatives aux trois métiers comme la stratégie réseaux, les ventes mondiales ou le *revenue management*. Cette nouvelle organisation a pour but d'accélérer les processus de décisions et de tirer profit de toutes les synergies.

# Activités

## Activité Passage

	1 <sup>er</sup> semestre 2014	1 <sup>er</sup> semestre 2013*	Variation publiée	Var. à données comparables**
Nombre de passagers (en milliers)	37 868	37 156	+1,9%	-
Capacités (en millions de SKO)	133 710	132 183	+1,2%	-
Trafic (en millions de PKT)	112 086	109 394	+2,5%	-
Coefficient d'occupation	83,8%	82,8%	+1,0 pt	-
Chiffre d'affaires total passage (en M€)	9 477	9 570	-1,0%	+1,4%
Chiffre d'affaires passage régulier (en M€)	9 053	9 111	-0,6%	+1,7%
Recette unitaire en SKO (en cts d'€)	6,77	6,90	-1,8%	+0,5%
Recette unitaire au PKT (en cts d'€)	8,08	8,34	-3,1%	-0,8%
Coût unitaire au SKO (en cts d'€)	6,86	7,16	-4,2%	-2,4%
<b>Résultat d'exploitation (en M€)</b>	<b>-123</b>	<b>-351</b>	<b>+228</b>	<b>+268</b>

\* Retraité IFRIC 21, CityJet reclassée en activité non poursuivie

\*\* A données comparables : à change constant et retraité d'un changement d'affectation de recettes (11 millions d'euros transférés du chiffre d'affaires « autres recettes passage » au « passage régulier » au S1 2013)

Au **premier semestre 2014**, le chiffre d'affaires de l'activité passage s'est élevé à 9 477 millions d'euros, en baisse de 1,0%, mais en hausse de 1,4% à données comparables. Le résultat d'exploitation de l'activité passage s'est établi à -123 millions d'euros, contre -351 millions d'euros au premier semestre 2013, en amélioration de 228 millions d'euros (268 millions d'euros à données comparables).

Le groupe a poursuivi sa croissance maîtrisée des capacités, en hausse de seulement 1,2%. Le trafic total est ressorti en hausse de 2,5%, impliquant une amélioration de 1,0 point du coefficient d'occupation qui a atteint 83,8%. La recette unitaire au Siège-Kilomètre Offert (RSKO) était en baisse de 1,8% mais était en hausse de 0,5% à données comparables. Grâce à Transform 2015, et en dépit de la faible croissance des capacités, l'activité passage a fortement baissé ses coûts, avec un Coût unitaire au Siège-Kilomètre Offert (CSKO) en baisse de 2,4% à données comparables (-4,2% en données publiées).

Au **premier trimestre 2014**, le trafic total est ressorti en hausse de 2,1% pour des capacités en hausse de 1,3%. Le coefficient d'occupation a gagné 0,6 point à 82,8%. La recette unitaire au Siège-Kilomètre Offert (RSKO) était en baisse de 2,7% et de 0,8% à données comparables, affectée par l'effet calendaire lié aux fêtes de Pâques, qui étaient en mars l'an dernier. Le trafic long-courrier a augmenté de 2,2% pour des capacités en hausse de 2,1%. Le coefficient d'occupation était stable à 85,2%. La recette unitaire au Siège-Kilomètre Offert (RSKO) long-courrier a baissé de 0,4% à données comparables. Comme prévu dans le cadre de Transform 2015, les capacités court et moyen-courrier ont baissé de 2,2%. Le trafic a progressé de 1,6%, permettant une amélioration de 2,7 points du coefficient d'occupation à 73,3%. La RSKO a progressé de 0,6% à données comparables.

Au **deuxième trimestre 2014**, le trafic total est ressorti en hausse de 2,8%, pour des capacités en hausse de seulement 1,0%, impliquant une amélioration de 1,5 point du coefficient d'occupation qui a atteint 84,8%. La recette unitaire au Siège-Kilomètre Offert (RSKO) était en baisse de 1,1% mais était en hausse de 1,3% à données comparables. Le trafic long-courrier a augmenté de 3,1% pour des capacités en hausse de 1,5%. Le coefficient d'occupation était en hausse de 1,4 point à 86,0%. La recette unitaire au Siège-Kilomètre Offert (RSKO) long-courrier a progressé de 1,6% à données comparables. Les capacités court et moyen-courrier point-à-point (hors des hubs de Paris et d'Amsterdam) ont été sensiblement ajustées (baisse de 7,1%), amenant une baisse des capacités court et moyen-courrier de 0,7%. Le trafic a progressé de 1,6%, permettant une amélioration de 1,8 point du coefficient d'occupation à 80,4%. La RSKO court et moyen-courrier a progressé de 1,7% à données comparables.

## Activité par réseau

Semestre au 30 juin	Offre en SKO (En millions)		Trafic en PKT (En millions)		Taux d'occupation (En %)		Nbre de passagers (En milliers)		Chiffre d'affaires Passage régulier (En M€)	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013*
Long-Courrier	106 106	104 233	90 812	88 459	85,6	84,9	12 070	11 758	5 961	5 991
Amériques	43 364	41 410	37 849	36 357	87,3	87,8	4 834	4 642	2 498	2 467
Asie/Pacifique	30 345	30 836	26 037	26 099	85,8	84,6	2 945	2 957	1 545	1 623
Afrique/Moyen-Orient	18 075	17 805	14 468	13 991	80,0	78,6	2 579	2 504	1 218	1 216
Caraïbes/Océan Indien	14 321	14 182	12 458	12 012	87,0	84,7	1 712	1 655	700	686
Court et Moyen-Courrier	27 604	27 951	21 274	20 935	77,1	74,9	25 798	25 398	3 092	3 130
<b>Total</b>	<b>133 709</b>	<b>132 184</b>	<b>112 086</b>	<b>109 394</b>	<b>83,8</b>	<b>82,8</b>	<b>37 868</b>	<b>37 156</b>	<b>9 053</b>	<b>9 121</b>

\* CityJet reclassée en activité non poursuivie, chiffres retraités de plusieurs changements d'affectation de recettes : 11 millions d'euros transférés du chiffre d'affaires « autres recettes passage » au « passage régulier », réaffectation de certaines recettes d'un réseau à un autre.

Au premier semestre 2014, le **réseau long-courrier** représentait 66% du chiffre d'affaire total passage régulier, 79% des capacités, et 32% des passagers transportés. Le trafic sur ce réseau était en hausse de 2,7% pour des capacités en hausse de 1,8%, impliquant une amélioration du coefficient d'occupation de 0,7 point. Le seul réseau en croissance notable était le réseau Amériques, dont les capacités étaient en hausse de 4,7% principalement en raison de développements en Amérique latine (ouverture de Brasilia et Panama City par Air France, développement sur Buenos Aires et Santiago pour KLM partiellement compensés par une réduction des vols sur Caracas en raison de la situation économique locale). Le trafic sur ce réseau était en croissance de 4,1%, impliquant une légère baisse du coefficient d'occupation. Tous les autres réseaux long-courrier amélioraient leur coefficient d'occupation.

Le réseau **Court et Moyen-courrier** inclut l'Europe (dont la France) et l'Afrique du Nord. 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. Ce réseau connaît des ajustements importants dans le cadre de Transform 2015. La baisse des capacités de 1,2% est la résultante d'une croissance de 7,1% chez KLM et d'une réduction de 5,0% chez Air France affectant particulièrement l'activité point-à-point (non reliée aux hubs). Au premier semestre, le trafic du réseau point-à-point était en baisse de 6,7% pour des capacités en baisse de 10,8%, impliquant une amélioration du coefficient d'occupation de 3,0 points. La recette unitaire augmentait de 5,8%.



# Activité Cargo

	1 <sup>er</sup> semestre 2014	1 <sup>er</sup> semestre 2013	Variation publiée	Variation à change constant
Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	656	661	-0,7%	-
Capacité (en milliers de TKO)	7 710	7 827	-1,5%	-
Trafic (en milliers de TKT)	4 933	4 932	+0,0%	-
Coefficient de remplissage	64,0%	63,0%	+1,0 pt	-
Chiffre d'affaires total cargo (en M€)	1 344	1 405	-4,3%	-1,6%
Chiffre d'affaires transport de fret (en M€)	1 254	1 309	-4,2%	-1,5%
Recette unitaire à la TKO (en cts d'€)	16,27	16,72	-2,7%	0,0%
Recette unitaire à la TKT (en cts d'€)	25,43	26,55	-4,2%	-1,6%
Coût unitaire à la TKO (en cts d'€)	17,30	18,00	-3,9%	-1,7%
<b>Résultat d'exploitation (en M€)</b>	<b>-79</b>	<b>-100</b>	<b>+21</b>	<b>+25</b>

Au **premier semestre 2014**, le chiffre d'affaires de l'activité cargo s'est élevé à 1 344 millions d'euros, en baisse de 4,3% et de 1,6% à change constant. Confronté à un redressement plus lent qu'attendu de la demande, le groupe a continué de réduire ses capacités tout cargo (en baisse de 7,2%). En conséquence, les capacités totales ont baissé de 1,5%. Le trafic était stable, impliquant une amélioration de 1,0 point du coefficient de remplissage, qui s'est établi à 64,0%. La recette unitaire à la Tonne-Kilomètre Offerte (RTKO) était stable à change constant (-2,7% à change courant).

A change constant, le coût unitaire du cargo était en baisse de 1,7% au premier semestre (-3,9% à change courant). Le résultat d'exploitation s'est amélioré de 21 millions d'euros à -79 millions d'euros.

## Activité par réseau

Semestre au 30 juin	Offre en TKO		Trafic en TKT		Taux de remplissage		Nbre de tonnes		Chiffre d'affaires transport de fret	
	(En millions)		(En millions)		(En %)		(En milliers)		(En M€)	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
<b>Long-Courrier</b>	<b>7 445</b>	<b>7 565</b>	<b>4 902</b>	<b>4 898</b>	<b>65,8</b>	<b>64,7</b>	<b>633</b>	<b>637</b>	<b>1 229</b>	<b>1 283</b>
Amériques	3 208	3 228	2 065	2 035	64,4	63,0	256	249	506	535
Asie/Pacifique	2 376	2 435	1 845	1 860	77,7	76,4	217	229	411	391
Afrique/Moyen-Orient	1 319	1 357	776	793	58,8	58,4	131	131	241	285
Caraïbes/Océan Indien	542	545	216	210	39,9	38,5	29	28	71	72
<b>Court et Moyen-Courrier</b>	<b>265</b>	<b>260</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>12,1</b>	<b>12,9</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>
<b>Total</b>	<b>7 710</b>	<b>7 827</b>	<b>4933</b>	<b>4 932</b>	<b>64,0</b>	<b>63,0</b>	<b>656</b>	<b>661</b>	<b>1 254</b>	<b>1 309</b>

L'activité de transport de cargo est concentrée sur les réseaux long-courriers, qui représentent 97% des capacités et 98% du chiffre d'affaires.

Le réseau Amériques est à présent le premier réseau du groupe avec 42% des capacités et 40% du chiffre d'affaires, notamment en raison du développement du réseau « passage » du groupe dans cette zone (voir activité passage ci-dessus).

Le réseau Asie/Pacifique est le deuxième réseau du groupe et représente 31% des capacités et 33% du chiffre d'affaires. Le groupe a baissé ses capacités sur ce réseau de 2,4% au cours du semestre. Le trafic ne baissant que de 0,8%, le coefficient de remplissage s'est amélioré de 1,3 point.

Le réseau Afrique/Moyen-Orient est le troisième réseau de l'activité cargo, loin derrière les deux premiers avec 17% des capacités et 19% du chiffre d'affaires transport de fret. Ce réseau a été particulièrement affecté par l'absence de reprise de l'activité : bien que le groupe ait réduit ses capacités de 2,8%, le coefficient de remplissage n'a progressé que de 0,4 point. La recette unitaire était en forte baisse sur ce réseau.

# Activité Maintenance

	1 <sup>er</sup> semestre 2014	1 <sup>er</sup> semestre 2013	Variation publiée	Var. à change constant
Chiffre d'affaires total (en M€)	1 615	1 634	-1,2%	-
Chiffre d'affaires externe (en M€)	576	622	-7,2%	-3,4%
Résultat d'exploitation (en M€)	52	57	-5	+4
Marge d'exploitation (%)	+3,2%	+3,5%	-0,3 pt	-

Au **premier semestre 2014**, l'activité maintenance a réalisé un chiffre d'affaires externe de 576 millions d'euros, en baisse de 7,2% et de 3,4% à change constant. Le chiffre d'affaires du deuxième trimestre 2013 avait bénéficié d'une activité élevée dans le cadre du contrat d'entretien moteur avec General Electric. Le résultat d'exploitation s'est établi à 52 millions d'euros, en baisse de 5 millions d'euros par rapport à l'an dernier. A change constant, le résultat d'exploitation était en amélioration de 4 millions d'euros. A 3,2%, la marge d'exploitation était stable (-0,3 point).

Au cours du premier semestre 2014, le carnet de commande du groupe a augmenté de 16% et s'élève à 5,1 milliards d'euros au 30 juin 2014, notamment grâce à la signature d'un important contrat portant sur l'entretien des moteurs GE90 d'Air China. Par ailleurs, le groupe a intégré la société Barfield spécialisée américain du support équipement.

# Autres Activités

Les autres activités comprennent essentiellement Transavia et l'activité de commissariat aérien (*catering*).

## Transavia

Transavia	1 <sup>er</sup> semestre 2014	1 <sup>er</sup> semestre 2013	Variation publiée	Var. à change constant
Capacités (en millions de SKO)	9 283	8 775	+5,8%	-
Trafic (en millions de PKT)	8 277	7 743	+6,9%	-
Coefficient d'occupation	89,2%	88,2%	+0,9 pt	-
Chiffre d'affaires total passage (M€)	435	417	+4,5%	+4,5%
Chiffre d'affaires passage régulier (M€)	410	398	+3,0%	+3,0%
Recette unitaire en SKO (en cts d'€)	4,42	4,54	-2,6%	-2,6%
Recette unitaire au PKT (en cts d'€)	4,96	5,14	-3,7%	-3,7%
Coût unitaire au SKO (en cts d'€)	5,11	5,15	-0,8%	+0,5%
Résultat d'exploitation (en M€)	-64	-54	-10	-

Au **premier semestre 2014**, les capacités de Transavia ont augmenté de 5,8%, traduisant le développement accéléré de Transavia France (+10%) et le repositionnement de Transavia Pays-Bas (+3% incluant une réduction de l'activité *charter*). Le trafic était en hausse de 6,9%. Le coefficient d'occupation a atteint 89,2%, en hausse de 0,9 point. La recette unitaire était en baisse de 2,6%. Le chiffre d'affaires de Transavia s'est élevé à 435 millions d'euros, en hausse de 4,5%. Le coût unitaire était en baisse de 0,8%, mais était en hausse de 0,5% à change constant. Le résultat d'exploitation était de -64 millions d'euros, en baisse de 10 millions d'euros par rapport à l'an dernier, principalement en raison du développement accéléré de Transavia France.

Au 30 juin 2014, Transavia dispose d'une flotte de 45 avions (41 avions au 31 décembre 2013) (voir section « flotte » page 19).

## Commissariat (*catering*)

	1 <sup>er</sup> semestre 2014	1 <sup>er</sup> semestre 2013	Variation publiée	Variation à périmètre constant*
Chiffre d'affaires total ( <i>en M€</i> )	427	466	-9,2%	+2,6%
Chiffre d'affaires externe ( <i>en M€</i> )	150	188	-20,2%	+8,7%
Résultat d'exploitation ( <i>en M€</i> )	2	-1	+3	+5

\* A périmètre constant : 2013 retraité de la cession de Air Chef

L'activité de commissariat aérien (*catering*) est regroupée autour de Servair, filiale d'Air France et de KLM Catering Services, filiale de KLM.

Au **premier semestre 2014**, l'activité Commissariat a réalisé un chiffre d'affaires externe de 150 millions d'euros, en baisse de 20,2%. A périmètre constant (hors impact de la cession de la société Air Chef réalisée au deuxième trimestre 2013), le chiffre d'affaires externe était en hausse de 8,7%, traduisant la signature de nouveaux contrats et les développements internationaux de l'activité. Le résultat d'exploitation était en hausse de 5 millions d'euros à périmètre constant.

# Flotte Air France-KLM

Au 30 juin 2014, la flotte du groupe Air France-KLM totalise 578 avions dont 553 en exploitation. Le premier semestre a été marqué par la cession de CityJet et VLM Airlines (34 appareils au 31 décembre 2013 dont 31 en service). À périmètre constant, la flotte du groupe Air France-KLM est donc quasi stable avec un avion supplémentaire. Les commandes fermes s'élèvent à 63 appareils, hors locations. Au cours du semestre, deux options 777-300ER ont été converties en commandes fermes.

## Flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France totalise 370 avions au 30 juin 2014 dont 352 avions en exploitation qui se répartissent en 107 avions long-courriers, 4 avions cargo, 143 avions moyen-courriers et 98 avions régionaux (106 avions long-courriers, 4 avions cargo, 139 avions moyen-courriers et 101 avions régionaux hors CityJet et VLM, au 31 décembre 2013). Elle est détenue à hauteur de 41% en propriété, 19% en crédit-bail et 40% en loyer opérationnel.

Répartition par mode de détention	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13
	<b>Total groupe Air France</b>	<b>152</b>	<b>-25</b>	<b>69</b>	<b>-3</b>	<b>149</b>	<b>-7</b>	<b>370</b>	<b>-35</b>	<b>352</b>

## Flotte Air France

La flotte Air France totalise 242 avions au 30 juin 2014 dont 240 avions en exploitation qui se répartissent en 107 avions long-courriers, 4 avions cargo et 129 avions moyen-courriers (106 avions long-courriers, 4 avions cargo et 128 avions moyen-courriers au 31 décembre 2013). Sur la totalité de la flotte, 33% des avions sont en pleine propriété, 21% en crédit-bail et 46% en location opérationnelle. Au cours du semestre, un A380 est entré tandis qu'un 747-400ERF, un A319 et trois A320 sont sortis.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13
B747-400	3		1		3		7		7	
B777-300	11		9		17		37		37	
B777-200	14	-1	3	1	8		25		25	
A380-800	2	1	4		4		10	1	10	1
A340-300	4		6		3		13		13	
A330-200	4	1	1	-1	10		15		15	
<b>Long-courrier</b>	<b>38</b>	<b>1</b>	<b>24</b>		<b>45</b>		<b>107</b>	<b>1</b>	<b>107</b>	<b>1</b>
B747-400ERF	1	-1			2		3	-1	2	
B777-F	2						2		2	
<b>Cargo</b>	<b>3</b>	<b>-1</b>			<b>2</b>		<b>5</b>	<b>-1</b>	<b>4</b>	
A321	6		6		13		25		25	
A320	8	-2	3		35	-1	46	-3	45	1
A319	15	-2	10	2	16	-1	41	-1	41	
A318	11		7				18		18	
<b>Moyen-courrier</b>	<b>40</b>	<b>-4</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>64</b>	<b>-2</b>	<b>130</b>	<b>-4</b>	<b>129</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>81</b>	<b>-4</b>	<b>50</b>	<b>2</b>	<b>111</b>	<b>-2</b>	<b>242</b>	<b>-4</b>	<b>240</b>	<b>2</b>

## Flotte des filiales

### Flotte régionale

Au 30 juin 2014, les filiales régionales (regroupées sous la marque HOP!) disposent d'une flotte de 114 avions dont 98 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 62% en pleine propriété, de 17% en crédit-bail et de 21% en location opérationnelle. Le premier semestre a vu la cession de CityJet et VLM Airlines.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13
<b>HOP !</b>										
ATR72-500	1		3		7	3	11	3	11	3
ATR72-200				-1				-1		-1
ATR42-500	4		4		5		13		13	
Canadair Jet 1000	13						13		13	
Canadair Jet 700	12	2	3	-2			15		13	
Canadair Jet 100	11	-1					11	-1	4	-3
EMB190	4				6		10		10	
EMB170	8		2		6		16		16	
EMB145-EP/MP	14	1	5	-2			19	-1	16	-2
EMB135-ER	4		2				6		2	
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>-5</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>114</b>		<b>98</b>	<b>-3</b>
<b>CityJet</b>										
AVRO RJ 85		-11				-11		-22		-19
<b>Total Cityjet</b>		<b>-11</b>				<b>-11</b>		<b>-22</b>		<b>-19</b>
<b>VLM Airlines</b>										
Fokker 50		-12						-12		-12
<b>Total</b>		<b>-12</b>						<b>-12</b>		<b>-12</b>
<b>Total flotte régionale</b>	<b>71</b>	<b>-21</b>	<b>19</b>	<b>-5</b>	<b>24</b>	<b>-8</b>	<b>114</b>	<b>-34</b>	<b>98</b>	<b>-34</b>

### Flotte de Transavia

Transavia dispose d'une flotte moyen-courrier de 14 avions dont trois avions sont entrés au cours du semestre.

<b>Transavia France</b>										
B737 800	-	-	-	-	14	3	14	3	14	3
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>3</b>

# Flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM comprend 208 avions dont 201 en exploitation. Elle se répartit en 65 avions long-courriers, 79 avions moyen-courriers, 13 avions cargos et 51 avions régionaux.

La flotte est détenue à hauteur de 26% en propriété, 29% en crédit-bail et 45% en loyer opérationnel.

Répartition par mode de détention	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13
	Total groupe KLM	54	-2	61	-1	93	5	208	2	201

## Flotte de KLM

La flotte KLM totalise 113 avions au 30 juin 2014 tous en exploitation qui se répartissent en 65 avions long-courriers et 48 avions moyen-courriers (les avions cargos ont été regroupés chez Martinair, l'exploitant de ces avions). La totalité de la flotte est financée à hauteur de 21% en pleine propriété, de 33% en crédit-bail et de 46% en location opérationnelle. Au cours du semestre, un MD11 est sorti et un B737-800 est entré.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13
B747-400	15		2		5		22		22	
B777-300			8				8		8	
B777-200			6		9		15		15	
MD11	3	-1	1				4	-1	4	
A330-300					4		4		4	
A330-200			6		6		12		12	
<b>Long-courrier</b>	<b>18</b>	<b>-1</b>	<b>23</b>		<b>24</b>		<b>65</b>	<b>-1</b>	<b>65</b>	
B737-900	1	1	1	-1	3		5		5	
B737-800	5		5		15	1	25	1	25	1
B737-700			8		10		18		18	
B737-400										
<b>Moyen-courrier</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>-1</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>24</b>		<b>37</b>	<b>-1</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>113</b>		<b>113</b>	<b>1</b>

## Flotte des filiales

### Flotte Transavia et Martinair

La flotte de Transavia Netherlands est composée de 31 avions moyen-courriers, tous en exploitation, financés à hauteur de 13% en pleine propriété, 19% en crédit-bail et de 68% en location opérationnelle au 30 juin 2014. Un avion est entré dans la flotte au cours du semestre.

La flotte de Martinair, après regroupement des avions cargos de KLM, est composée de 13 avions cargo dont 10 sont en exploitation au 30 juin 2014.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13
<b>Transavia Netherlands</b>										
B737-800	2	1	5		15		22	1	22	1
B737-700	2		1		6		9		9	
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>6</b>		<b>21</b>		<b>31</b>	<b>1</b>	<b>31</b>	<b>1</b>
<b>Martinair</b>										
B747-400ERF			3		1		4		3	
B747-400BCF					3		3		1	
MD-11-CF	3						3		3	
MD-11-F			2		1		3		3	
<b>Total</b>	<b>3</b>		<b>5</b>		<b>5</b>		<b>13</b>		<b>10</b>	
<b>Total autre flotte</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>11</b>		<b>26</b>		<b>44</b>	<b>1</b>	<b>41</b>	<b>1</b>

Un B737-800 de Transavia Netherlands, sous-loué à Transavia France, est compté uniquement dans le tableau de cette dernière.

### Flotte régionale

Au 30 juin 2014, la filiale régionale KLM Cityhopper dispose d'une flotte de 51 avions dont 47 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 45% en pleine propriété, de 26% en crédit-bail et 29% en location opérationnelle. Au cours du semestre, trois Fokker 70 sont sortis et quatre Embraer 190 sont entrés en flotte.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13	30/06/14	Var/déc13
<b>KLM Cityhopper</b>										
F70	23	-3					23	-3	19	-7
EMB190			13		15	4	28	4	28	4
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>-3</b>	<b>13</b>		<b>15</b>	<b>4</b>	<b>51</b>	<b>1</b>	<b>47</b>	<b>-3</b>

# Perspectives et évènements post clôture

## Perspectives

Début juillet, suite à la publication du trafic de juin, le groupe a revu ses perspectives pour l'année en les termes ci-dessous.

Sans constituer une rupture de tendance, le trafic de passager de juin publié aujourd'hui et les réservations pour juillet et août reflètent une situation de surcapacité qui affecte les yields sur certaines lignes long-courrier, notamment l'Amérique du nord et l'Asie.

Cette évolution s'ajoute à la faiblesse persistante de la demande de cargo et à la situation difficile au Venezuela déjà identifiées au premier trimestre.

Compte-tenu de l'ensemble de ces facteurs, le groupe ramène son objectif d'EBITDA pour l'année 2014 de 2,5 milliards d'euros à entre 2,2 et 2,3 milliards d'euros, représentant une hausse de plus de 20% par rapport à 2013.

Le maintien d'une stricte discipline dans les investissements doit permettre de rester en ligne avec les objectifs de désendettement. Le groupe confirme l'objectif d'une dette nette de 4,5 milliards d'euros en 2015.

## Evènements post clôture

Il ne s'est produit aucun événement postérieur à la clôture ayant un impact significatif sur l'activité et les perspectives du groupe.



# Risques et gestion des risques

## Facteurs de risques

Par rapport au document de référence 2013 déposé le 8 avril 2014, il n'y a pas eu de modification significative des risques et incertitudes du groupe Air France-KLM au cours de ce semestre.

# Parties liées

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

# Commentaires sur les comptes

## Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2014

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 le groupe a appliqué par anticipation l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes ». L'impact réside essentiellement en une allocation différente de la charge lors des clôtures intermédiaires.

Le 20 décembre 2013, Air France a reçu de la société Intro Aviation GmbH une offre ferme d'achat de CityJet et de sa filiale VLM. La cession projetée de ces deux sociétés, qui a été affectivement réalisée le 30 avril 2014, a été traitée en activité non poursuivie et les comptes au 30 juin 2013 ont été retraités en conséquence.

Par rapport au 31 décembre 2013, le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2014 enregistre essentiellement la sortie de CityJet et de VLM. Les mouvements intervenus sont décrits en note 5 de l'annexe.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2014	30 juin 2013 Retraité	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	12 005	12 222	-1,8
Résultat d'exploitation courant	-207	-448	53,8
Résultat des activités opérationnelles	-329	-462	28,8
Résultat net des activités poursuivies	-610	-758	19,5
Résultat net des activités non poursuivies	-4	-38	ns
Résultat net – propriétaires de la société-mère	-614	-799	23,2
Résultat net par action de base (En €)	-2,07	-2,70	23,3

### Chiffre d'affaires

Au premier semestre, le chiffre d'affaires s'établit à 12,01 milliards d'euros, contre 12,22 milliards d'euros en 2013, en baisse de 1,8%, mais en hausse de 1,0% à périmètre et taux de change constants. L'évolution des taux de change a un impact négatif de 287 millions d'euros sur le chiffre d'affaires du premier semestre.

### Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation baissent de 3,6% à 12,21 milliards d'euros. Pour une production mesurée en ESKO en hausse de 1,0%, le coût unitaire à l'ESKO (équivalent siège-kilomètre offert) baisse de 1,8% à change, prix du carburant et charge de retraite constants.

Une baisse est notamment constatée sur les **charges externes** de 3,4% à 7,6 milliards d'euros (7,9 milliards d'euros un an plus tôt).

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>30 juin 2014</b>	<b>30 juin 2013</b> Retraité	<b>Variation (En %)</b>
Carburant avions	3 189	3 390	-5,9
Affrètements aéronautiques	209	231	-9,5
Loyers opérationnels	430	465	-7,5
Redevances aéronautiques	891	894	-0,3
Commissariat	283	289	-2,1
Achats d'assistance en escale	682	697	-2,2
Achats et consommation d'entretien aéronautique	643	636	1,1
Frais commerciaux et de distribution	437	434	0,7
Autres frais	852	847	0,6
<b>Total</b>	<b>7 616</b>	<b>7 883</b>	<b>-3,4</b>

Les principales variations sont les suivantes :

- carburant avions : la charge du semestre ressort à 3,19 milliards d'euros contre 3,39 milliards d'euros au 30 juin 2013. La facture carburant baisse de 5,9% sous l'effet d'une hausse de la consommation de 0,5%, d'un effet de change favorable de 4,6% et d'une baisse du prix après couverture de 2,0%.
- affrètements aéronautiques : le coût des affrètements aéronautiques représente la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes. Il a diminué de 9,5 % à 209 millions d'euros par rapport au premier semestre 2013 sous l'effet de la diminution de l'achat de bloc sièges;
- loyers opérationnels : les loyers opérationnels relatifs à la location d'avions ont diminué de 7,5 % à 430 millions d'euros; A change constant, la diminution des loyers opérationnels est de 3%. Cette baisse s'explique principalement par une diminution du nombre d'avions loués.
- redevances aéronautiques : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont légèrement diminué, en ligne avec l'activité à 891 millions (894 millions d'euros au 30 juin 2013) ;
- commissariat : les dépenses de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions ressortent à 283 millions d'euros contre 289 millions d'euros au 30 juin 2013, soit une baisse de 2,1%. 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 diminution de 2,2% à 682 millions principalement sous l'effet des gains sur le dégivrage du fait d'une météo plus clémente que lors de l'exercice précédent.
- achats et consommation d'entretien aéronautique : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers. Ils s'élèvent à 643 millions d'euros (+1,1%).
- frais commerciaux et de distribution : les frais commerciaux et de distribution sont en légère hausse (0,7%) à 437 millions d'euros.
- autres frais : les autres frais comprennent principalement les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Ils s'élèvent à 852 millions d'euros et sont stables (+0,6%) par rapport au 30 juin 2013.

Les **frais de personnel** ressortent à 3,69 milliards d'euros contre 3,84 milliards au 30 juin 2013, soit une baisse de 4,0%. Les coûts totaux de personnel (y compris intérimaires) sont en baisse de 3,6% à 3 780 millions d'euros, et de 3,4% à change constant. A charge de retraite et périmètre constants, ils diminuent de 106 millions d'euros.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 93 millions d'euros contre 97 millions d'euros au 30 juin 2013.

Les **dotations aux amortissements et provisions** ressortent à 798 millions d'euros contre 842 millions d'euros au 30 juin 2013.

Les **autres produits et charges** (-27 millions d'euros au 30 juin 2014 contre -10 millions d'euros au 30 juin 2013) comprennent les couvertures du change pour +12 millions d'euros au 30 juin 2014 contre +39 millions d'euros au 30 juin 2013 et une charge de 7 millions d'euros de quotas de CO2 (13 millions d'euros un an plus tôt).

## Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation courant** ressort à -207 millions d'euros (-448 millions d'euros au 30 juin 2013 retraité).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2014		30 juin 2013 retraité	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Passage	9 477	-123	9 570	-351
Cargo	1 344	-79	1 405	-100
Maintenance	576	52	621	57
Autres	608	-57	626	-54
<b>Total</b>	<b>12 005</b>	<b>-207</b>	<b>12 222</b>	<b>-448</b>

## Résultat des activités opérationnelles

Le **résultat des activités opérationnelles s'élève** à -329 millions d'euros contre -462 millions d'euros au 30 juin 2013 retraité. Les éléments non courants qui ressortent à -117 millions d'euros au 30 juin 2014 incluent essentiellement (cf note 11) une provision de 106 millions d'euros qui correspond à la dépréciation de l'UGT (unité génératrice de trésorerie) cargo à l'issue d'un test de valeur.

## Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 184 millions d'euros contre 201 millions d'euros au 30 juin 2013. La baisse du coût de l'endettement net est directement liée à la diminution de la dette financière brute.

## Autres produits et charges financiers

Les autres charges financières nettes s'élèvent à 120 millions d'euros contre 89 millions d'euros au 30 juin 2013 retraité.

Elles s'analysent comme suit :

- perte de change de 111 millions d'euros (+34 millions d'euros au 30 juin 2013) ; le résultat de change inclut notamment un ajustement de la valeur de la trésorerie bloquée au Venezuela afin de tenir compte du risque de conversion.
- produit financier net relatif à la valorisation des instruments dérivés d'un montant de 26 millions d'euros, essentiellement due à la variation de la valeur du swap relatif aux OCEANE 2,75% 2020, la variation de la part inefficace des dérivés fuel et devises se compensant (-115 millions d'euros au 30 juin 2013) ;
- une dotation nette aux provisions financières de -34 millions d'euros incluant notamment une perte de valeur de 21 millions d'euros sur les titres d'Alitalia afin de ramener cette participation à sa juste valeur.

## Résultat net – Propriétaires de la société-mère

L'**impôt** ressort en produit pour 34 millions d'euros contre 72 millions d'euros au 30 juin 2013 retraité, donnant un taux d'impôt effectif apparent de 5,4% contre 9,6% au 30 juin 2013. La faiblesse du taux d'impôt effectif au 30 juin 2014 s'explique principalement par :

- l'arrêt depuis l'exercice 2011 de la reconnaissance des actifs d'impôts différés sur les filiales françaises compte tenu de la durée de recouvrement
- la dépréciation des impôts différés de Martinair concernant les déficits antérieurs à son entrée dans le groupe fiscal néerlandais pour un montant de 26 millions d'euros.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** est négative de 11 millions d'euros au 30 juin 2014 (-78 millions d'euros au 30 juin 2013 retraité, comprenant pour l'essentiel la contribution négative du groupe Alitalia pour un montant de 65 millions d'euros).

Le **résultat des activités non poursuivies** est négatif de 4 millions d'euros au 30 juin 2014 contre une contribution également négative de 38 millions d'euros pour le premier semestre 2013. Il comprend le résultat des sociétés CityJet et VLM, y compris le produit de cession au 30 avril 2014 (voir note 15).

Le **résultat net consolidé – part du groupe** est négatif à 614 millions d'euros (-799 millions d'euros au 30 juin 2013 retraité).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de -608 millions d'euros pour le premier trimestre 2014 et -6 millions d'euros pour le deuxième trimestre 2014.

Par action, le résultat net de base est négatif de 2,07 euros au 30 juin 2014 contre -2,70 euros au 30 juin 2013 retraité.

## Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du 1er semestre de la période s'élèvent à 775 millions d'euros contre 474 millions d'euros au 30 juin 2013 retraité. Les investissements nets dans la flotte se sont élevés à 200 millions d'euros, les investissements au sol à 109 millions d'euros, les pièces de rechange et modifications aéronautiques à 164 millions d'euros, la capitalisation des frais de maintenance à 165 millions d'euros et les investissements incorporels à 137 millions d'euros.

Le *cash flow* opérationnel s'élève à 884 millions d'euros contre 1,04 milliards d'euros au 30 juin 2013 retraité. La variation s'analyse comme suit :

- amélioration de la capacité d'autofinancement qui ressort à 214 millions d'euros au 30 juin 2014 contre 72 millions d'euros au 30 juin 2013 retraité.
- la variation du besoin en fonds de roulement qui passe de 972 millions d'euros au 30 juin 2013 retraité à 670 millions d'euros au 30 juin 2014.

La trésorerie nette à la date de clôture ressort à 3,9 milliards d'euros. De plus, le groupe dispose de lignes de crédit toujours disponibles d'un montant cumulé de 1,80 milliard d'euros au 30 juin 2014.

Les capitaux propres s'élèvent à 1,1 milliard d'euros (2,3 milliards au 31 décembre 2013). La dette nette s'établit à 5,41 milliards d'euros (5,35 milliards d'euros au 31 décembre 2013). Compte tenu de la volatilité des capitaux propres introduite par l'application de la norme IAS19R, le groupe considère que le ratio d'endettement bilanciel n'est plus un indicateur pertinent.

## Résultats sociaux de la société Air France-KLM

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Ses produits proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux ainsi que le personnel mis à disposition par Air France et KLM. Le résultat d'exploitation ressort positif à 10,9 millions d'euros.

Le résultat net ressort négatif à -50,1 millions d'euros, essentiellement en raison des frais financiers sur les emprunts obligataires. Aucun dividende n'a été versé au titre de 2013.

# Indicateurs financiers

## Excédent brut d'exploitation (EBITDA)

(En millions d'euros)	Au 30 juin 2014	Au 30 juin 2013 Retraité*
Résultat d'exploitation courant	-207	-448
Amortissements	764	768
Dépréciations et provisions	34	74
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>591</b>	<b>394</b>

\* Retraité IFRIC 21 « Droits ou Taxes » et reclassement du résultat du groupe CityJet en « résultat des activités non poursuivies »

## Résultat d'exploitation ajusté et marge d'exploitation ajustée

Dans le cadre de pratiques communément admises en matière d'analyse financière du secteur du transport aérien, les loyers opérationnels sont capitalisés 7 fois pour le calcul des capitaux employés et de la dette nette ajustée. 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.

(En millions d'euros)	Au 30 juin 2014	Au 30 juin 2013 Retraité*
Résultat d'exploitation courant	-207	-448
Part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers	146	158
<b>Résultat d'exploitation courant ajusté</b>	<b>-61</b>	<b>-290</b>
Chiffre d'affaires	12 005	12 222
<b>Marge d'exploitation ajustée</b>	<b>-0,5%</b>	<b>-2,4%</b>

\* Retraité IFRIC 21 « Droits ou Taxes » et reclassement du résultat du groupe CityJet en « résultat des activités non poursuivies »

## Résultat net retraits

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

(En millions d'euros)	Au 30 juin 2014	Au 30 juin 2013 Retraité*
Résultat – part du groupe	-614	-799
Résultat net des activités non poursuivies	4	38
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers (instruments dérivés)	-26	115
Résultat de change non réalisé	117	-54
Produits et charges non courants	122	14
Dépréciation des titres disponibles à la vente	29	-
Dépréciation des actifs d'impôts différés	26	-
<b>Résultat net – part du groupe, retraits</b>	<b>-342</b>	<b>-686</b>
<b>Résultat net – part du groupe, retraits par action (en euros)</b>	<b>-1,16</b>	<b>-2,32</b>

\* Retraité IFRIC 21 « Droits ou Taxes » et reclassement du résultat du groupe CityJet en « résultat des activités non poursuivies »

## Endettement financier net

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

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

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

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>Au 30 juin 2014</b>	<b>Au 31 décembre 2013</b>
Dettes financières courantes et non courantes	10 173	10 733
Dépôts sur avions en location financement	(575)	(626)
Actifs financiers nantis (swap sur OCEANE)	(196)	(393)
Couvertures de change sur dettes	3	8
Intérêts courus non échus	(86)	(144)
<b>Total dettes financières</b>	<b>9 319</b>	<b>9 578</b>
Trésorerie & équivalents trésorerie	3 298	3 684
Valeurs mobilières de placement + 3 mois	97	126
Trésorerie nantie	442	432
Dépôts (obligations)	145	154
Concours bancaires courants	(77)	(166)
<b>Liquidités nettes</b>	<b>3 905</b>	<b>4 230</b>
<b>Dette nette</b>	<b>5 414</b>	<b>5 348</b>

Le groupe s'est donné comme objectif, dans le cadre du plan Transform 2015, de ramener la dette nette à 4,5 milliards d'euros courant 2015.

## Ratios de couverture

La réduction de l'endettement net et le redressement de la capacité d'autofinancement sont les principaux objectifs du plan Transform 2015, qui doivent se traduire par une forte amélioration des ratios de couverture.

### > Ratio dette nette/EBITDA

	<b>30 juin 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b>
	<b>12 mois glissants</b>	
Dette nette (en M€)	5 414	5 348
EBITDA (en M€)	2 052	1 855
<b>Dette nette/EBITDA</b>	<b>2,6x</b>	<b>2,9x</b>

### > Ratio EBITDA/coût de l'endettement financier net

	<b>30 juin 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b>
	<b>12 mois glissants</b>	
EBITDA (en M€)	2 052	1 855
Coût de l'endettement financier net (en M€)	387	404
<b>EBITDA/coût de l'endettement financier net</b>	<b>5,3x</b>	<b>4,6x</b>



### > Ratio dette nette ajustée/EBITDAR

La dette nette ajustée comprend la dette nette et le montant annuel des loyers opérationnels capitalisé 7 fois. L'EBITDAR correspond au résultat d'exploitation courant avant amortissements, provisions et loyers opérationnels.

	30 juin 2014 12 mois glissants	31 décembre 2013
Dette nette (en M€)	5 414	5 348
Loyers opérationnels x 7 (en M€)	6 153	6 391
<b>Total dette nette ajustée (en M€)</b>	<b>11 567</b>	<b>11 739</b>
EBITDA (en M€)	2 052	1 855
Locations opérationnelles (en M€)	879	913
<b>EBITDAR (en M€)</b>	<b>2 931</b>	<b>2 768</b>
<b>Dette nette ajustée/EBITDAR</b>	<b>3,9x</b>	<b>4,2x</b>

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

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

	30 juin 2014 12 mois glissants	31 décembre 2013
<b>EBITDAR (en M€)</b>	<b>2 931</b>	<b>2 768</b>
Coût de l'endettement financier net (en M€)	387	404
Quote-part des locations opérationnelles correspondant à des frais financiers (34%) (en M€)	299	310
<b>Coût de l'endettement financier net ajusté (en M€)</b>	<b>686</b>	<b>714</b>
<b>EBITDAR/frais financiers nets ajustés</b>	<b>4,3x</b>	<b>3,9x</b>

## Cash-flow libre d'exploitation

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

(En millions d'euros)	Au 30 juin 2014	Au 30 juin 2013 Retraité*
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation**	870	1 040
Investissements corporels et incorporels	-835	-633
Acquisitions d'actifs corporels et incorporels non comptabilisés comme investissements	-	-
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	60	159
<b>Cash-flow libre d'exploitation</b>	<b>95</b>	<b>566</b>

\* Retraité IFRIC 21 « Droits ou Taxes » et reclassement du résultat du groupe CityJet en « résultat des activités non poursuivies »

\*\* Excluant les activités non poursuivies

# États financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

## Compte de résultat consolidé (non audité)

<b>Période du 1er janvier au 30 juin</b>			
<i>(En millions d'euros)</i>			
	<b>Notes</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
			<b>Retraité(*)</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	6	<b>12 005</b>	<b>12 222</b>
Autres produits de l'activité		9	1
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>12 014</b>	<b>12 223</b>
Charges externes	7	(7 616)	(7 883)
Frais de personnel	8	(3 687)	(3 839)
Impôts et taxes		(93)	(97)
Amortissements	9	(764)	(768)
Dépréciations et provisions	9	(34)	(74)
Autres produits et charges	10	(27)	(10)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>(207)</b>	<b>(448)</b>
Cessions de matériels aéronautiques		(5)	(4)
Autres produits et charges non courants	11	(117)	(10)
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>(329)</b>	<b>(462)</b>
Coût de l'endettement financier brut	12	(223)	(240)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	39	39
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(184)</b>	<b>(201)</b>
Autres produits et charges financiers	12	(120)	(89)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(633)</b>	<b>(752)</b>
Impôts	13	34	72
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(599)</b>	<b>(680)</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	14	(11)	(78)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(610)</b>	<b>(758)</b>
Résultat net des activités non poursuivies	15	(4)	(38)
<b>Résultat net</b>		<b>(614)</b>	<b>(796)</b>
- Propriétaires de la société mère		<b>(614)</b>	<b>(799)</b>
- Participations ne donnant pas le contrôle		-	3
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16	(2,07)	(2,70)
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16	(2,06)	(2,57)
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16	(0,01)	(0,13)

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

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

# État du résultat global consolidé (non audité)

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Période du 1er janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
<b>Résultat net</b>	<b>(614)</b>	<b>(796)</b>
<b>Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente</b>		
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global	(34)	194
Variation de la juste valeur transférée en résultat	9	-
<b>Couverture de juste valeur</b>		
Partie efficace de la variation de juste valeur portée en autres éléments du résultat global	12	(23)
<b>Couverture des flux de trésorerie</b>		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global	116	58
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(55)	(55)
<b>Variation de la réserve de conversion</b>	<b>(1)</b>	<b>2</b>
<b>Impôt différé sur les éléments recyclables du résultat global</b>	<b>(42)</b>	<b>1</b>
<b>Éléments recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts</b>	<b>-</b>	<b>7</b>
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>	<b>5</b>	<b>184</b>
<b>Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies</b>	<b>(829)</b>	<b>(154)</b>
<b>Impôt différé sur les éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>215</b>	<b>32</b>
<b>Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies des sociétés mises en équivalence</b>	<b>-</b>	<b>(2)</b>
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(614)</b>	<b>(124)</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>	<b>(609)</b>	<b>60</b>
<b>Résultat global</b>	<b>(1 223)</b>	<b>(736)</b>
- Propriétaires de la société mère	(1 219)	(737)
- Participations ne donnant pas le contrôle	(4)	1

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

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

# Bilan consolidé (non audité)

<b>Actif</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<b>Notes</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
			<b>Retraité(*)</b>
Goodwill		245	237
Immobilisations incorporelles		986	896
Immobilisations aéronautiques	17	9 235	9 391
Autres immobilisations corporelles	17	1 765	1 819
Titres mis en équivalence		159	177
Actifs de pension	18	1 819	2 454
Autres actifs financiers (**)		1 885	1 963
Impôts différés		502	434
Autres débiteurs		130	113
<b>Actif non courant</b>		<b>16 726</b>	<b>17 484</b>
Actifs détenus en vue de la vente	19	26	91
Autres actifs financiers (**)		790	1 031
Stocks et en-cours		563	511
Créances clients		2 284	1 775
Créances d'impôt société		49	23
Autres débiteurs		948	822
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 298	3 684
<b>Actif courant</b>		<b>7 958</b>	<b>7 937</b>
<b>Total actif</b>		<b>24 684</b>	<b>25 421</b>

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

(\*\*) Dont :

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Dépôts liés aux dettes financières	720	780
Valeurs mobilières de placements	735	951

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

# Bilan consolidé (non audité) (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<b>Notes</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
			<b>Retraité(*)</b>
Capital	20.1	300	300
Primes d'émission et de fusion		2 971	2 971
Actions d'autocontrôle		(87)	(85)
Réserves et résultat	20.2	(2 160)	(941)
<b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b>		<b>1 024</b>	<b>2 245</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		44	48
<b>Capitaux propres</b>		<b>1 068</b>	<b>2 293</b>
Provisions et avantages du personnel	18 - 21	3 212	3 102
Dettes financières	22	8 101	8 596
Impôts différés		16	178
Autres créditeurs		348	397
<b>Passif non courant</b>		<b>11 677</b>	<b>12 273</b>
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	19	-	58
Provisions	21	617	670
Dettes financières	22	2 072	2 137
Dettes fournisseurs		2 409	2 369
Titres de transport émis et non utilisés		3 454	2 371
Programme de fidélisation		753	755
Dettes d'impôt société		2	2
Autres créditeurs		2 555	2 327
Concours bancaires		77	166
<b>Passif courant</b>		<b>11 939</b>	<b>10 855</b>
<b>Total passif</b>		<b>23 616</b>	<b>23 128</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>24 684</b>	<b>25 421</b>

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

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

# Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)

En millions d'euros	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres –		Capitaux propres
						Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	
<b>Au 31 décembre 2012 (retraité) (*)</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(85)</b>	<b>406</b>	<b>3 592</b>	<b>48</b>	<b>3 640</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	186	186	-	186
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	11	11	-	11
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	(15)	(15)	-	(15)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	(123)	(123)	(2)	(125)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	3	3	-	3
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>(2)</b>	<b>60</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	(799)	(799)	3	(796)
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	<b>(737)</b>	<b>(737)</b>	<b>1</b>	<b>(736)</b>
Rémunération fondée sur des actions OCEANE	-	-	-	-	1	1	-	1
Titres d'autocontrôle	-	-	-	1	70	70	-	70
Distribution de dividendes	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)
<b>Au 30 juin 2013 (retraité) (*)</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(84)</b>	<b>(260)</b>	<b>2 927</b>	<b>40</b>	<b>2 967</b>
<b>Au 31 décembre 2013 (retraité) (*)</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(85)</b>	<b>(941)</b>	<b>2 245</b>	<b>48</b>	<b>2 293</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(24)	(24)	-	(24)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	22	22	-	22
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	8	8	-	8
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	(610)	(610)	(4)	(614)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	<b>(605)</b>	<b>(605)</b>	<b>(4)</b>	<b>(609)</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	(614)	(614)	-	(614)
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	<b>(1 219)</b>	<b>(1 219)</b>	<b>(4)</b>	<b>(1 223)</b>
Titres d'autocontrôle	-	-	-	(2)	-	(2)	-	(2)
<b>Au 30 juin 2014</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(87)</b>	<b>2 160</b>	<b>1 024</b>	<b>44</b>	<b>1 068</b>

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

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

# Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)

<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1er janvier au 30 juin</b>	<b>Notes</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
			<b>Retraité(*)</b>
Résultat net des activités poursuivies		(610)	(758)
Résultat net des activités non poursuivies	<b>15</b>	(4)	(38)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		805	848
Dotations nettes aux provisions financières		34	8
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(3)	3
Résultat sur cessions de filiales et participations		3	(9)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(25)	111
Résultat de change non réalisé		117	(54)
Pertes de valeur	<b>11</b>	106	29
Résultats des sociétés mises en équivalence		11	78
Impôts différés	<b>13</b>	(52)	(88)
Autres éléments non monétaires		(168)	(58)
<b>Sous-total</b>		<b>214</b>	<b>72</b>
<b>Dont activités non poursuivies</b>		<b>(6)</b>	<b>(4)</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		(40)	(20)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(473)	(551)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		47	281
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 116	1 254
Variation du besoin en fond de roulement des activités non poursuivies		20	8
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>		<b>884</b>	<b>1 044</b>
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(37)	(18)
Investissements corporels et incorporels		(835)	(633)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		5	26
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		60	159
Dividendes reçus		10	7
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		218	54
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement des activités non poursuivies		(20)	(2)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(599)</b>	<b>(407)</b>
Emission de nouveaux emprunts		1 145	1 214
Remboursement d'emprunts		(1 386)	(663)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(299)	(311)
Nouveaux prêts		(18)	(71)
Remboursements des prêts		47	66
Dividendes distribués		-	(2)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>(511)</b>	<b>233</b>
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(77)	(18)
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>(303)</b>	<b>852</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture		3 518	3 160
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture		3 221	4 010
Variation de la trésorerie nette des activités non poursuivies		(6)	2

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

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

# Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1<sup>er</sup> janvier – 30 juin 2014

## 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 de présentation, qui est également la monnaie fonctionnelle du groupe est l'euro.

## Note 2 Retraitement des comptes 2013

---

### 2.1 Application anticipée de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes »

L'IASB a publié le 20 mai 2013 une nouvelle interprétation relative au traitement des taxes prélevées par une autorité publique, applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Le groupe a décidé de l'appliquer par anticipation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. L'impact réside essentiellement en une allocation différente de la charge lors des clôtures intermédiaires (31 mars, 30 juin et 30 septembre). Les comptes consolidés au 31 décembre 2013 ne sont pas affectés de façon significative par l'application de cette interprétation.

Les comptes consolidés au 30 juin 2013 ont été retraités afin de permettre la comparaison.

Conformément à tout nouveau texte, l'application a été faite de manière rétrospective.

L'application anticipée de l'interprétation IFRIC 21 a eu les impacts suivants :

- dans le compte de résultat consolidé du premier semestre 2013, une charge supplémentaire de 6 millions d'euros a été enregistrée dans les comptes d'impôts et taxes, entraînant un impact de (0,02) euros sur le résultat net par actions propriétaires de la société mère.
- dans le bilan consolidé, 3 millions d'euros ont été retraités dans les réserves consolidées au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

### 2.2 Présentation des comptes du groupe CityJet en activité non poursuivie

Le 20 décembre 2013, Air France a reçu de la société Intro Aviation GmbH une offre ferme d'achat de CityJet et de sa filiale VLM. Les instances représentatives du personnel des sociétés concernées ont été informées et consultées afin de permettre la finalisation de la cession. Le groupe CityJet, qui a toujours agi sous sa propre marque, est constitué par les seules compagnies aériennes du groupe qui opèrent :

- en dehors du schéma d'ensemble court/moyen courrier défini par le plan Transform 2015
- essentiellement sur la base de London City qui s'avère non complémentaire aux activités du groupe
- avec peu de liens opérationnels ou peu de « métiers » intégrés au regard du reste de l'entreprise (maintenance, systèmes d'informations...).



Cette unité représente une composante identifiable, d'un degré d'intégration au groupe limité et néanmoins majeure en terme de métier.

L'ensemble des éléments présentés ci-dessus a déclenché le traitement de ce groupe en activité non poursuivie à compter du 31 décembre 2013, telle que définie dans la norme IFRS 5.

Les comptes consolidés au 30 juin 2013 ont donc été retraités afin de permettre la comparaison.

Le détail du résultat net des activités non poursuivies est donné en note 15.

La cession de l'ensemble CityJet et VLM a été réalisée le 30 avril 2014 (voir note 5).

## **Note 3 Evènements significatifs**

---

### **3.1 Intervenues au cours de la période**

Le 19 février 2014, les sociétés Air France-KLM et GOL Linhas Aéreas Inteligentes ont signé un partenariat stratégique exclusif renforçant leur coopération commerciale entre le Brésil et l'Europe. Dans le cadre de cet accord, Air France-KLM a pris une participation de 1,5% dans le capital de GOL Linhas Aéreas Inteligentes ainsi qu'un droit d'exclusivité long terme.

Le 5 juin 2014, Air France-KLM a émis un emprunt obligataire de 600 millions d'euros. Le groupe a parallèlement procédé à un échange partiel des obligations émises en 2009, tel que décrit dans la note 22.

Au cours du 1er semestre 2014, le groupe a poursuivi la revue stratégique de son activité tout cargo, différents scénarii étant actuellement à l'étude. Après avoir fortement réduit son exploitation à Paris CDG au cours des dernières années, le groupe a décidé de réduire sa flotte d'avions tout cargo à Schiphol (Pays-Bas) soit par un rapprochement avec un tiers, soit par une restructuration interne. Les impacts liés à ces réflexions sont décrits en note 11.

### **3.2 Postérieurs à la clôture**

Il ne s'est produit aucun événement postérieur à la clôture ayant un impact significatif sur les états financiers.

## **Note 4 Règles et méthodes comptables**

---

### **4.1 Principes comptables**

#### ***Principes de préparation des états financiers consolidés résumés et référentiel comptable***

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2013 ont été établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2014 sont établis conformément au référentiel IFRS, tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés. Ils sont présentés selon les dispositions de la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire » et doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 décembre 2013.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2014 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2013, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1er janvier 2014.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 24 juillet 2014.

### ***Évolution du référentiel comptable***

L'interprétation IFRIC 21 « Droits ou Taxes » a été appliquée par anticipation et pour la première fois par le groupe à compter du 1er janvier 2014, tel que décrit en note 2.1.

Les normes IFRS 10 « Etats financiers consolidés », IFRS 11 « Partenariats », IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités » et IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises » sont appliquées par le groupe depuis le 1er janvier 2014. Cette mise en application n'a pas d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2014.

Les amendements aux normes IAS 32 « Présentation - Compensation des actifs et des passifs financiers », IAS 36 « Informations à fournir sur la valeur recouvrable des actifs non financiers » et IAS 39 « Novation des dérivés et maintien de la comptabilité de couverture » n'ont pas d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2014.

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 :

- L'amendement à la norme IAS 19 « Avantages du personnel », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2015,
- L'amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2016,
- L'amendement à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles » et IAS 38 « Immobilisations incorporelles », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2016,
- La norme IFRS 15 « Produits provenant de contrats avec les clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2017.

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

### ***Saisonnalité de l'activité***

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

### ***Impôt sur le résultat***

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

### ***Avantages au personnel***

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

## **4.3 Utilisation d'estimations**

L'établissement des données financières consolidées intermédiaires, en conformité avec les IFRS, conduit la direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux données financières

consolidées concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en note 4 de l'annexe des comptes consolidés du 31 décembre 2013, concernent :

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

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

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

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

## **Note 5 Evolution du périmètre de consolidation**

---

**1<sup>er</sup> semestre clos le 30 juin 2014**

### ***Acquisition***

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

Conformément aux dispositions prévues par les normes IFRS 3 et IFRS 10, la société Barfield a été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition et intégrée globalement dans les comptes du groupe à compter de sa date d'acquisition. Le goodwill afférent s'élève à 7 millions d'euros.

### ***Cession***

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

Ces deux entités ayant été revalorisées à leur valeur de cession dans le cadre de leur classement en tant qu'activité non poursuivie en 2013 (voir notes 2, 15 et 19), le résultat de cession n'a pas eu d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2014.

**1<sup>er</sup> semestre clos le 30 juin 2013**

### ***Acquisition***

Dans le cadre de la constitution de HOP!, le groupe a acquis la compagnie Airlinair. Cette opération a été réalisée de la façon suivante :

- la cession, en date du 28 février 2013, des parts détenues dans Financière LMP (39,86%), société mère qui détenait Airlinair (voir note 11),
- l'acquisition, en date du 28 février 2013, de 100% des parts Airlinair pour un montant de 17 millions d'euros. Le goodwill relatif à cette opération ressortait à 3 millions d'euros.

### ***Cession***

Le groupe a cédé, le 15 mai 2013, sa filiale italienne Servair Airchef, spécialisée dans le catering (restauration aérienne).

## Note 6 Informations sectorielles

---

### **Information par secteur d'activité**

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

**Passage** : 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 Sky Team, 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 au 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 principalement au résultat d'exploitation courant et au résultat des activités opérationnelles. Les autres éléments du compte de résultat sont regroupés dans la colonne non répartis.

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

### **Information par secteur géographique**

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

Suite à une décision de la direction générale de réorganiser les secteurs de vente du groupe, la présentation des activités par origine des ventes est ventilée en 8 zones géographiques depuis le 1er janvier 2014 (contre 6 zones auparavant) :

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

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

L'information au 30 juin 2013 a été retraitée afin de permettre la comparaison.

#### **Activité par zone de destination**

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

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

## 6.1 Utilisation Informations par secteur d'activité

Semestre clos le 30 juin 2014

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Mainten- nance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 168	1 354	1 615	908	-	14 045
Chiffre d'affaires intersecteurs	(691)	(10)	(1 039)	(300)	-	(2 040)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>9 477</b>	<b>1 344</b>	<b>576</b>	<b>608</b>	-	<b>12 005</b>
Résultat d'exploitation courant	(123)	(79)	52	(57)	-	(207)
Résultat des activités opérationnelles	(120)	(198)	49	(60)	-	(329)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(15)	-	1	3	-	(11)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(304)	(304)
Impôts	-	-	-	-	34	34
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(135)</b>	<b>(198)</b>	<b>50</b>	<b>(57)</b>	<b>(270)</b>	<b>(610)</b>

Semestre clos le 30 juin 2013 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Mainten- nance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 294	1 421	1 633	925	-	14 273
Chiffre d'affaires intersecteurs	(724)	(16)	(1 012)	(299)	-	(2 051)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>9 570</b>	<b>1 405</b>	<b>621</b>	<b>626</b>	-	<b>12 222</b>
Résultat d'exploitation courant	(351)	(100)	57	(54)	-	(448)
Résultat des activités opérationnelles	(361)	(115)	53	(39)	-	(462)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(79)	-	1	-	-	(78)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(290)	(290)
Impôts	-	-	-	-	72	72
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(440)</b>	<b>(115)</b>	<b>54</b>	<b>(39)</b>	<b>(218)</b>	<b>(758)</b>

## 6.2 Utilisation par secteur géographique

### Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

Semestre clos le 30 juin 2014

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux) Afrique du Nord	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles, Caraïbes, Guyane, Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	2 872	853	2 196	408	198	813	1 159	554	9 053
Autres recettes passage	169	81	85	22	3	45	8	11	424
<b>Total passage</b>	<b>3 041</b>	<b>934</b>	<b>2 281</b>	<b>430</b>	<b>201</b>	<b>858</b>	<b>1 167</b>	<b>565</b>	<b>9 477</b>
Transport de fret	188	123	377	71	26	244	150	75	1 254
Autres recettes fret	24	9	18	5	1	11	17	5	90
<b>Total fret</b>	<b>212</b>	<b>132</b>	<b>395</b>	<b>76</b>	<b>27</b>	<b>255</b>	<b>167</b>	<b>80</b>	<b>1 344</b>
Maintenance	360	185	13	-	-	-	18	-	576
Autres	230	326	3	32	-	-	-	17	608
<b>Total</b>	<b>3 843</b>	<b>1 577</b>	<b>2 692</b>	<b>538</b>	<b>228</b>	<b>1 113</b>	<b>1 352</b>	<b>662</b>	<b>12 005</b>

Semestre clos le 30 juin 2013 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux) Afrique du Nord	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles, Caraïbes, Guyane, Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	2 916	797	2 169	408	209	845	1 172	595	9 111
Autres recettes passage	187	101	75	21	3	40	19	13	459
<b>Total passage</b>	<b>3 103</b>	<b>898</b>	<b>2 244</b>	<b>429</b>	<b>212</b>	<b>885</b>	<b>1 191</b>	<b>608</b>	<b>9 570</b>
Transport de fret	200	133	370	78	25	257	160	86	1 309
Autres recettes fret	27	-	18	6	1	19	18	7	96
<b>Total fret</b>	<b>227</b>	<b>133</b>	<b>388</b>	<b>84</b>	<b>26</b>	<b>276</b>	<b>178</b>	<b>93</b>	<b>1 405</b>
Maintenance	372	222	10	-	-	-	17	-	621
Autres	202	322	53	32	-	-	-	17	626
<b>Total</b>	<b>3 904</b>	<b>1 575</b>	<b>2 695</b>	<b>545</b>	<b>238</b>	<b>1 161</b>	<b>1 386</b>	<b>718</b>	<b>12 222</b>

## Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

Semestre clos le 30 juin 2014

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

Semestre clos le 30 juin 2013 (retraité)

<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	962	2 150	685		1 196	2 504	1 614	9 111
Transport de fret	3	23	72		285	535	391	1 309
<b>Total</b>	<b>965</b>	<b>2 173</b>	<b>757</b>		<b>1 481</b>	<b>3 039</b>	<b>2 005</b>	<b>10 420</b>

## Note 7 Charges externes

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Carburant avions	3 189	3 390
Affrètements aéronautiques	209	231
Locations opérationnelles	430	465
Redevances aéronautiques	891	894
Commissariat	283	289
Achat d'assistance en escale	682	697
Achats d'entretien	643	636
Frais commerciaux et de distribution	437	434
Autres frais	852	847
<b>Total</b>	<b>7 616</b>	<b>7 883</b>
<i>Hors carburant avions</i>	4 427	4 493

## Note 8 Frais de personnel et effectifs

### 8.1 Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Salaires et traitements	2 649	2 736
Charges de retraite à cotisations définies	284	290
Charges de retraite à prestations définies	196	211
Autres charges sociales	573	596
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	1	2
Autres	(16)	4
<b>Total</b>	<b>3 687</b>	<b>3 839</b>

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

Le poste « autres » comprend notamment :

- le crédit d'impôt CICE,
- la capitalisation des frais de personnel sur les travaux d'entretien des avions et des moteurs.

### 8.2 Effectifs moyens de la période

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	2014	2013
		<b>Retraité</b>
Personnel navigant technique	8 089	8 153
Personnel navigant commercial	21 470	21 866
Personnel au sol	65 126	67 465
<b>Total</b>	<b>94 685</b>	<b>97 484</b>

## Note 9 Amortissements, dépréciations et provisions

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	42	36
Immobilisations aéronautiques	604	602
Autres immobilisations corporelles	118	130
	<b>764</b>	<b>768</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	(2)	-
Créances	-	3
Provisions	36	71
	<b>34</b>	<b>74</b>
<b>Total</b>	<b>798</b>	<b>842</b>



## Note 10 Autres produits et charges

---

<i>En millions d'euros</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Exploitation conjointe de lignes et fret	(28)	(39)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	12	39
Autres	(11)	(10)
<b>Total</b>	<b>(27)</b>	<b>(10)</b>

## Note 11 Autres produits et charges non courants

---

<i>En millions d'euros</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Dépréciation de l'UGT Cargo	(106)	-
Dépréciation d'actifs immobilisés destinés à être cédés	(4)	-
Charges de restructuration	(7)	(4)
Résultat sur cession de filiales et participations	(3)	9
Autres	3	(15)
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(117)</b>	<b>(10)</b>

### Semestre clos le 30 juin 2014

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

### Semestre clos le 30 juin 2013 (retraité)

Au 30 juin 2013, le poste « résultat sur cession de filiales et participations » incluait :

- le résultat de cession des parts détenues dans Financière LMP (39,86%) (voir note 5),
- le résultat de cession des parts détenues dans Servair Airchef (50%) (voir note 5).

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Produits des valeurs mobilières de placement	13	13
Autres produits financiers	26	26
<b>Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>39</b>	<b>39</b>
Intérêts sur emprunts	(134)	(143)
Intérêts sur contrat de location-financement	(36)	(40)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	4	5
Autres charges financières	(57)	(62)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(223)</b>	<b>(240)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(184)</b>	<b>(201)</b>
Résultat de change	(111)	34
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	26	(115)
Dotation nette aux provisions	(34)	(2)
Autres produits et charges financiers divers	(1)	(6)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(120)</b>	<b>(89)</b>

Le coût de l'endettement financier brut inclut au 30 juin 2014 un montant de 25 millions d'euros relatif à la différence entre le taux d'intérêt facial et le taux effectif (après séparation de la composante capitaux propres) des OCEANes (17 millions d'euros au 30 juin 2013).

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,26% pour le semestre clos le 30 juin 2014 (3,86% pour le semestre clos le 30 juin 2013).

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

La variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers constatée au 30 juin 2014 est due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant pour (19) millions d'euros, des dérivés de change pour 22 millions d'euros et du swap sur l'Océane 2005 pour 23 millions d'euros.

Au 30 juin 2013, la variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers était principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant.

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

## Note 13 Impôts

### 13.1 Charge d'impôt

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin		Retraité
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>(18)</b>	<b>(16)</b>
Variation des différences temporaires	(1)	15
Impact de la CVAE	2	2
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	51	71
<b>(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies</b>	<b>52</b>	<b>88</b>
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>72</b>

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.

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

En France, les déficits sont indéfiniment reportables. Les lois de finance rectificatives 2011 et 2012 ont toutefois introduit une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année (montant limité à 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros). Ces mesures ont pour effet le rallongement de la période de récupération. Elles ont conduit le groupe à limiter, depuis le 1er octobre 2011, la reconnaissance des actifs d'impôt différé au titre des déficits reportables du groupe fiscal Air France-KLM.

La limitation des actifs d'impôts différés au 30 juin 2014 a eu un impact de (123) millions d'euros sur la charge d'impôt, contre (170) millions d'euros au 30 juin 2013.

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

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin		Retraité
<b>Autocontrôle</b>	<b>(2)</b>	<b>-</b>
<b>OCEANE</b>	<b>-</b>	<b>37</b>
<b>Eléments recyclables du résultat global</b>	<b>(42)</b>	<b>1</b>
<i>Actifs disponibles à la vente</i>	1	(8)
<i>Instruments dérivés</i>	(43)	9
<b>Eléments non recyclables du résultat global</b>	<b>212</b>	<b>32</b>
<i>Retraites</i>	212	32
<b>Total</b>	<b>168</b>	<b>70</b>

## Note 14 Part dans le résultat des sociétés mises en équivalence

---

### Semestre clos le 30 juin 2014

Suite à la dilution de sa participation au cours du dernier trimestre 2013, le groupe ne détient plus de titres mis en équivalence Alitalia, désormais comptabilisés en autres actifs financiers.

### Semestre clos le 30 juin 2013

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » comprenait pour l'essentiel la quote-part de résultat de (65) millions d'euros du groupe Alitalia. Cette quote-part avait été calculée en utilisant un résultat estimé pour le deuxième trimestre, le Conseil d'administration d'Alitalia ayant arrêté les comptes au 30 juin 2013 ne s'étant réuni qu'au mois d'août.

## Note 15 Résultat net des activités non poursuivies

---

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
		<b>Retraité</b>
Chiffre d'affaires	38	79
Résultat d'exploitation courant	(5)	(9)
Eléments non courant	1	(29)
Résultat des activités opérationnelles	(4)	(38)
Résultat financier	-	-
Résultat avant impôt	(4)	(38)
Impôt	-	-
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>(4)</b>	<b>(38)</b>

Au 30 juin 2014, la ligne « résultat net des activités non poursuivies » comprend le résultat réalisé par l'ensemble CityJet et VLM préalablement à sa cession, intervenue le 30 avril 2014 (voir notes 2 et 5). Il inclut également le produit de cession de ces deux sociétés qui s'élève à 1 million d'euros. Il est comptabilisé en « Eléments non courants » du résultat net des activités non poursuivies.

Au 30 juin 2013, dans le cadre de l'évaluation des compagnies régionales CityJet et VLM, le groupe avait enregistré en tant qu'éléments non courants une provision de 29 millions d'euros destinée à ramener à zéro la valeur de l'actif net de l'ensemble CityJet et VLM (voir notes 2 et 19).

## Note 16 Résultat net – part du groupe par action

---

### Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

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

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
		<b>Retraité</b>
Résultat net - propriétaires de la société mère	(614)	(799)
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(610)	(761)
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	(4)	(38)

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

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

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	-	-
- d'autres actions propres achetées	(3 063 384)	(3 071 876)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>296 039 474</b>	<b>296 030 982</b>
Conversion des OCEANE	-	-
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>296 039 474</b>	<b>296 030 982</b>

## **Note 17 Immobilisations corporelles**

<b>En millions d'euros</b>	<b>30 juin 2014</b>			<b>31 décembre 2013</b>		
	<b>Valeurs brutes</b>	<b>Amortissements</b>	<b>Valeurs nettes</b>	<b>Valeurs brutes</b>	<b>Amortissements</b>	<b>Valeurs nettes</b>
Avions en propriété	8 935	(5 435)	3 500	8 862	(5 335)	3 527
Avions en location financement	6 730	(2 718)	4 012	6 732	(2 489)	4 243
Actifs en cours de construction	485	-	485	400	-	400
Autres	2 211	(973)	1 238	2 163	(942)	1 221
<b>Immobilisations aéronautiques</b>	<b>18 361</b>	<b>(9 126)</b>	<b>9 235</b>	<b>18 157</b>	<b>(8 766)</b>	<b>9 391</b>
Terrains et constructions	2 770	(1 657)	1 113	2 828	(1 668)	1 160
Installations et matériels	1 353	(981)	372	1 331	(949)	382
Actifs en cours de construction	110	-	110	95	-	95
Autres	891	(721)	170	882	(700)	182
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	<b>5 124</b>	<b>(3 359)</b>	<b>1 765</b>	<b>5 136</b>	<b>(3 317)</b>	<b>1 819</b>
<b>Total</b>	<b>23 485</b>	<b>(12 485)</b>	<b>11 000</b>	<b>23 293</b>	<b>(12 083)</b>	<b>11 210</b>

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement s'élève à 4 521 millions d'euros au 30 juin 2014 (contre 4 769 millions d'euros au 31 décembre 2013).

## Note 18 Actifs de retraite

---

### Semestre clos le 30 juin 2014

Les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies du 1er semestre 2014 sont les suivants :

	30 juin 2014	31 décembre 2013
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	2,45%	3,00%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	3,10%	3,65%

L'impact de la variation des taux d'actualisation sur les engagements a été calculé en utilisant la sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies aux variations du taux d'actualisation telle que mentionnée dans la note 31.1 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2013.

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

Les deux éléments cumulés ont eu pour impact :

- Une diminution de 717 millions d'euros des « actifs de pension »
- Une augmentation de 113 millions d'euros des « provisions pour avantages du personnel ».

## Note 19 Actifs et passifs détenus en vue de la vente

---

### Semestre clos le 30 juin 2014

Le poste « Actifs détenus en vue de la vente » correspond à la juste valeur de 4 appareils destinés à être cédés, pour un montant total de 26 millions d'euros.

### Exercice clos le 31 décembre 2013

Au 31 décembre 2013, les postes « Actifs détenus en vue de la vente » et « Passifs liés à des actifs détenus en vue de la vente » correspondaient, pour respectivement 34 millions d'euros et 58 millions d'euros, aux actifs et passifs du groupe CityJet en cours de cession (voir notes 2, 5 et 15).

Le poste « Actifs détenus en vue de la vente » comprenait également la juste valeur de six appareils destinés à être cédés, pour un montant total de 57 millions d'euros, dont deux Boeing B747 cargo représentant 51 millions d'euros au sein du groupe Air France.

## Note 20 Capitaux propres – propriétés de la société mère

### 20.1 Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2014, 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 :

	30 juin 2014		31 décembre 2013	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	7%	7%	7%	7%
Actions détenues par le groupe	1%	-	1%	-
Public	76%	77%	76%	77%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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

### 20.2 Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2014	31 décembre 2013
		Retraité
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	412	734
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies	(1 803)	(1 193)
Réserves sur instruments dérivés	(17)	(47)
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	631	655
Autres réserves	(839)	667
Résultat net – Propriétaires de la société mère	(614)	(1 827)
<b>Total</b>	<b>(2 160)</b>	<b>(941)</b>

## Note 21 Provisions et avantages du personnel

En millions d'euros	30 juin 2014			31 décembre 2013		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour avantages du personnel	1 963	-	1 963	1 853	-	1 853
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	605	182	787	606	148	754
Provision pour restructuration	-	347	347	-	442	442
Provisions pour litiges avec les tiers	452	26	478	439	35	474
Autres provisions pour risques et charges	192	62	254	204	45	249
<b>Total</b>	<b>3 212</b>	<b>617</b>	<b>3 829</b>	<b>3 102</b>	<b>670</b>	<b>3 772</b>

### 21.1. Provisions

#### 21.1.1 Avantages du personnel

Voir note 18.

#### 21.1.2 Provision pour litiges avec les tiers

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

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

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

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

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

Au 30 juin 2014, les procédures ouvertes dans la plupart de ces Etats ont donné lieu 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.

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.

A ce titre, des amendes pour un montant total de 340 millions d'euros 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. L'affaire est actuellement pendante devant le Tribunal.

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.

Le 2 décembre 2013, l'autorité de la concurrence Suisse (COMCO) a imposé une amende de 3,2 millions d'euros aux compagnies Air France et KLM. Le 12 février 2014, les compagnies du Groupe ont interjeté appel de cette décision devant le Tribunal Administratif Fédéral.



En Corée du Sud, le 29 novembre 2010, Air France-KLM, Air France et KLM, ont été sanctionnées d'une amende de 8,8 millions d'euros, dont le montant total a été ramené à 8,4 millions d'euros payée en janvier 2011. Les trois sociétés ont formé un recours devant la Cour d'Appel de Séoul en décembre 2010.

Par une décision du 16 mai 2012, la 6ème chambre de la Cour d'Appel de Séoul a confirmé les sanctions prononcées en première instance mais elle a mis hors de cause la société holding Air France-KLM pour les pratiques postérieures au 15 septembre 2004, date de sa transformation en société holding. En revanche, l'appel formé par Air France et par KLM a été rejeté. Cette décision de rejet fait l'objet d'un pourvoi formé par Air France et KLM au mois de juin 2012 devant la Cour Suprême qui devrait statuer dans un délai de 1 à 2 ans. Son arrêt est attendu au second semestre 2014.

Depuis le 2 décembre 2013 et l'amende prononcée par les autorités Suisse de la Concurrence, les compagnies du Groupe ne sont plus exposées à des procédures antitrust à raison des allégations de pratiques concertées dans le fret aérien.

Le montant total des provisions constituées au 30 juin 2014 s'élève à 374 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

#### **21.1.4 Autres provisions**

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrat à l'heure de vol dans le cadre de l'activité maintenance du groupe, des provisions pour contrats déficitaires, des provisions pour la quote-part des émissions de CO2 non couvertes par l'allocation de quotas gratuits et des provisions pour démantèlement de bâtiments.

## **21.2 Passifs éventuels**

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

### **21.2.1 Litiges en matière de législation anti-trust dans le dans le secteur du fret aérien**

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 la suite de l'ouverture en février 2006 de l'enquête de plusieurs autorités de la concurrence et de la décision de la Commission Européenne du 9 novembre 2010, des actions civiles individuelles ou collectives (« class actions ») ont été engagées par des transitaires et des expéditeurs de fret aérien dans plusieurs pays à l'encontre d'Air France, de KLM et de Martinair ainsi que des autres opérateurs de fret. Les compagnies du Groupe s'opposent vigoureusement à ces actions civiles.

#### **Etats-Unis**

Aux Etats-Unis, le Groupe a conclu au mois de juillet 2010, une transaction (Settlement Agreement) avec les représentants de l'action collective mettant ainsi fin à toutes réclamations et actions devant les tribunaux à raison de pratiques illicites en matière de fret aérien aux Etats-Unis.

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 et de Martinair sur cette même période, a été transférée sur un compte séquestre particulier. Les entités ayant choisi de s'exclure de l'action collective sont libres d'engager des actions civiles individuelles contre Air France, KLM et Martinair.

#### **Pays-Bas**

- a) Une société dénommée Equilib a engagé deux procédures en responsabilité pour le compte de 184 groupes d'expéditeurs de fret aérien auprès du Tribunal d'Amsterdam en vue d'obtenir des dommages et intérêts dont le montant reste à déterminer. La décision du Tribunal de suspendre la procédure dans l'attente de la décision du juge communautaire ayant été invalidée par la Cour d'Appel d'Amsterdam, les compagnies du Groupe ont déposé leurs conclusions en défense le 2 avril 2014 dans la première procédure. La seconde procédure sera introduite au second semestre 2014.

Dans le cadre de ces actions, les compagnies du Groupe ont appelé en garantie l'ensemble des autres compagnies aériennes auxquelles la Commission Européenne a infligé une sanction pécuniaire. Ces appels en garantie ont été initialement suspendus par le Tribunal d'Amsterdam dans l'attente de la décision du juge communautaire. Afin de faire coïncider l'examen des appels en garantie avec la procédure principale à laquelle elles sont parties, les compagnies du Groupe ont demandé à la Cour d'Appel d'invalider, de la même façon qu'elle l'a fait dans la procédure principale, la décision du Tribunal de les suspendre. La Cour d'Appel a annulé la suspension des appels en garantie dans un arrêt du 4 février 2014.

- b) Une seconde entité dénommée East West Debt (EWD) a également engagé au nom de 8 expéditeurs de fret une procédure similaire à l'encontre tant des compagnies du Groupe que de deux autres transporteurs aériens européens.

La Cour d'Appel d'Amsterdam ayant invalidé de la même façon la mesure de suspension qui avait été décidée par le Tribunal d'Amsterdam en première instance, la procédure a repris son cours et Air France, KLM et Martinair vont déposer leurs conclusions en défense le 6 août 2014.

Cette action a également donné lieu à la mise en cause par les compagnies du Groupe des autres transporteurs aériens sanctionnés par la Commission Européenne dans le cadre d'appels en garantie.

- c) Une troisième entité dénommée Stichting Cartel Compensation (SCC) agissant pour le compte de 877 expéditeurs de fret a déposé une assignation tant à l'encontre des compagnies du Groupe que de plusieurs autres transporteurs aériens européens et asiatiques auxquels SCC réclame des dommages et intérêts. La procédure a été engagée devant le Tribunal d'Amsterdam le 2 avril 2014.

Le 25 juin 2014, les compagnies du Groupe ont demandé la suspension de la procédure et l'autorisation d'appeler en garantie les autres compagnies aériennes sanctionnées par la Commission Européenne et cinq autres compagnies asiatiques.

- d) Le 9 mai 2014, la Chambre de Commerce international chinoise (CCOIC) agissant pour le compte de certains de ses membres (dont le nombre reste à déterminer) a engagé une procédure similaire devant le Tribunal d'Amsterdam à l'encontre de KLM, Martinair et British Airways en vue d'obtenir des dommages et intérêts. La procédure sera engagée devant le Tribunal d'Amsterdam le 24 septembre 2014.

### ***Royaume-Uni***

Au Royaume-Uni, une procédure civile devant la High Court 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. British Airways n'a ni chiffré ni justifié de son propre préjudice. La procédure d'appel en garantie a été suspendue par la juridiction saisie.

Au total, 565 plaignants sont à ce-jour parties à la procédure principale.

### ***Australie***

Dans le contexte d'une procédure de class action initiée en 2007 contre sept compagnies aériennes (hors Groupe Air France-KLM) devant la Federal Court en Australie, Air France, KLM et Martinair ont fait l'objet, en 2011, d'appel en garantie de la part de Singapore Airlines, Cathay Pacific, Lufthansa, Air New Zealand et British Airways. En mars 2014, les compagnies du Groupe ont conclu une transaction (Settlement Agreement) avec les compagnies qui les ont appelées en garantie (à l'exception d'Air New Zealand) et les représentants de la class action, mettant ainsi fin à toutes réclamations et actions devant les tribunaux concernant le fret aérien au départ et à destination de l'Australie entre le 1er janvier 2000 et le 11 janvier 2007. La Federal Court a approuvé la transaction le 6 juin 2014. Les compagnies du Groupe ont également conclu un accord (Release Deed) avec Air New Zealand mettant fin à son appel en garantie contre les compagnies du Groupe.

### ***Norvège***

Le 25 mai 2012, une action civile a été introduite devant un Tribunal Norvégien par une société dénommée Marine Harvest contre les compagnies du Groupe ainsi que Lufthansa et SAS au motif d'un prétendu surcoût causé par les pratiques anticoncurrentielles. Les compagnies du Groupe ont appelé en garantie les autres transporteurs aériens sanctionnés par la Commission Européenne. Le 20 février 2014, le tribunal a prononcé la suspension de la procédure principale et des appels en garantie jusqu'à l'issue des recours contre la décision de la Commission Européenne.

### ***Corée du Sud***

En janvier 2014, le groupe LG a introduit une action civile devant un tribunal de Séoul contre douze compagnies, y compris Air France et KLM. Le 4 avril 2014, Air France et KLM ont déposé leurs conclusions en défense.

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

### ***Canada***

Une class action a été réinitiiée en 2013 par des plaignants dans le ressort de l'Ontario à l'encontre de sept transporteurs aériens incluant Air France et KLM. Les plaignants allèguent l'existence d'une entente dans le secteur du passage en vue d'augmenter les tarifs par un ajustement des surcharges carburant sur les routes transatlantiques en provenance du Canada et sollicitent l'attribution de dommages et intérêts. Air France et KLM contestent toute participation à une telle entente et entendent demander au Tribunal de débouter les plaignants de leurs demandes. La Cour saisie ne s'est pas encore prononcée sur la certification de la class action et n'a donc pas encore autorisé la conduite de cette procédure.

### **21.2.3 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. Malgré les réquisitions de non-lieu du Ministère Public, la société Air France a été renvoyée devant le Tribunal correctionnel de Paris du seul chef de travail dissimulé par une ordonnance du juge d'instruction en date du 7 février 2012.

Par jugement en date du 9 juillet 2013, la société Air France a été condamnée à 0,15 million d'euros d'amende. La société a immédiatement interjeté appel de ce jugement qu'elle estime infondé.

#### **b) Actionnaires minoritaires de KLM**

En décembre 2012, deux actionnaires minoritaires de KLM ont déposé devant la chambre commerciale du Tribunal d'Amsterdam une requête tendant à obtenir une expertise concernant la politique de dividendes de KLM sur la période 2004-2005 à 2010-2011. Cette requête fait suite à une précédente procédure qui avait été engagée en janvier 2008 contre KLM et Air France-KLM par ces minoritaires en vue d'obtenir le versement d'un dividende plus élevé au titre de l'année 2007-2008. Cette dernière procédure a donné lieu en juillet 2013 à une décision définitive de rejet des demandes par la Cour Suprême des Pays-Bas.

Saisie de la requête des minoritaires, la chambre commerciale du Tribunal a cependant fait droit à la demande d'expertise sur la période considérée. L'objet de l'enquête sera de déterminer les conditions dans lesquelles Air France-KLM en tant qu'actionnaire prioritaire, le directoire et le conseil de surveillance de KLM ont décidé d'appliquer l'article 32 des statuts de KLM. Ce texte précise que l'actionnaire prioritaire peut décider d'affecter aux réserves une partie des profits après consultation des organes de direction et de surveillance de KLM. La société KLM s'est pourvue en cassation devant la Cour Suprême contre cette décision.

#### **c) Vol AF447 Rio-Paris**

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

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

Aux Etats-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.

Au plan pénal, Air France et Airbus personnes morales ont été mis en examen pour homicides involontaires les 17 et 18 mars 2011 par les juges d'instruction en charge de l'information judiciaire et encourent des peines d'amendes prévues par la loi. Le risque financier lié à ces amendes n'est pas significatif.

Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

Au plan civil, 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.

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

## Note 22 Dettes financières

En millions d'euros	30 juin 2014			31 décembre 2013		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	568	-	568	552	-	552
OCEANE	859	644	1 503	1 478	-	1 478
Emprunts obligataires	1 706	-	1 706	1 200	741	1 941
Emprunts location financement	3 529	628	4 157	3 808	599	4 407
Autres emprunts	1 439	714	2 153	1 558	653	2 211
Intérêts courus non échus	-	86	86	-	144	144
<b>Total</b>	<b>8 101</b>	<b>2 072</b>	<b>10 173</b>	<b>8 596</b>	<b>2 137</b>	<b>10 733</b>

### Obligataire 2021

Le 5 juin 2014, Air France-KLM a émis un emprunt obligataire de 600 millions d'euros à échéance juin 2021 (obligataire 2021) et portant intérêt au taux de 3,875%.

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

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

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

### Valeurs de marché

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

En millions d'euros	30 juin 2014		31 décembre 2013	
	Valeur comptable	Valeur de marché	Valeur comptable	Valeur de marché
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	568	275	552	248
OCEANE	1 503	1 815	1 478	1 733
Emprunts obligataires	1 706	1 831	1 941	2 055
<b>Total</b>	<b>3 777</b>	<b>3 921</b>	<b>3 971</b>	<b>4 036</b>

## Note 23 Engagements de locations

---

### 23.1 Locations financement

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b>
Avions	4 113	4 353
Constructions	550	584
Autres	126	133
<b>Total</b>	<b>4 789</b>	<b>5 070</b>

### 23.2 Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 5 203 millions d'euros au 30 juin 2014, contre 5 431 millions d'euros au 31 décembre 2013.

## Note 24 Commandes de matériels aéronautiques

---

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b>
2 <sup>nd</sup> semestre N (6 mois)	119	-
N + 1	495	381
N + 2	671	436
N + 3	548	616
N + 4	973	536
Au-delà de N+4	3 908	4 759
<b>Total</b>	<b>6 714</b>	<b>6 728</b>

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

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 30 juin 2014 diminue de 1 unité par rapport au 31 décembre 2013 et s'élève à 63 appareils. Les évolutions du carnet de commande s'expliquent par la livraison de 3 appareils et le transfert de 2 options en commande ferme au cours de la période.

#### **Flotte long-courrier (passage)**

Le groupe a reçu 1 Airbus A380. Par ailleurs, 2 Boeing B777 en option ont été transformés en commande ferme.

#### **Flotte moyen-courrier**

Le groupe a réceptionné 2 Boeing B737.

#### **Flotte régionale**

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
<b><u>Flotte long courrier – passage</u></b>								
A380	au 30 juin 2014	-	-	-	-	2	-	2
	au 31 décembre 2013	-	1	-	-	-	2	3
A350	au 30 juin 2014	-	-	-	-	2	23	25
	au 31 décembre 2013	-	-	-	-	2	23	25
B787	au 30 juin 2014	-	-	2	5	3	15	25
	au 31 décembre 2013	-	-	-	3	5	17	25
B777	au 30 juin 2014	-	3	4	-	-	-	7
	au 31 décembre 2013	-	-	3	2	-	-	5
<b><u>Flotte moyen courrier</u></b>								
A320	au 30 juin 2014	-	-	3	-	-	-	3
	au 31 décembre 2013	-	-	-	3	-	-	3
B737	au 30 juin 2014	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2013	-	2	-	-	-	-	2
<b><u>Flotte régionale</u></b>								
CRJ 1000	au 30 juin 2014	-	1	-	-	-	-	1
	au 31 décembre 2013	-	-	1	-	-	-	1

## Note 25 Parties liées

---

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

# Information et contrôle

## Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2014

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2014 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Alexandre de Juniac

Président-directeur général

## Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2014

Période du 1<sup>er</sup> janvier 2014 au 30 juin 2014

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<sup>er</sup> janvier 2014 au 30 juin 2014, 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 consolidés semestriels résumés.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 24 juillet 2014

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Deloitte & Associés

*Département de KPMG S.A.*

Jean-Paul Vellutini

Eric Jacquet

Pascal Pincemin

Guillaume Troussicot

Associé

Associé

Associé

Associé



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