



Rapport financier semestriel

Janvier-juin 2013

Société anonyme au capital de 300 219 278 euros
Siège social : 2, rue Robert Esnault-Pelterie, 75007 Paris
Adresse postale : Immeuble Altaï, 10-14, rue de Rome 93290 Tremblay-en-France
RCS Paris 552 043 002

SOMMAIRE

Gouvernement d'entreprise		3
Conseil d'administration	3	
<i>CEO Committee</i>	6	
Comité exécutif groupe	6	
Bourse et actionnariat	9	
Marché et environnement		11
Faits marquants		12
Stratégie		13
Activité		17
Activité passage	17	
Activité cargo	19	
Activité maintenance	20	
Autres activités	20	
Flotte Air France-KLM		21
Flotte groupe Air France	21	
Flotte groupe KLM	23	
Perspectives et événements post clôture		25
Risques et gestion des risques		26
Parties liées		27
Commentaires sur les comptes		28
Indicateurs financiers		32
Etats financiers semestriels résumés (non audités)		36
Compte de résultat consolidé	36	
Etat du résultat global consolidé	37	
Bilan consolidé	38	
Variation des capitaux propres consolidés	40	
Tableau des flux de trésorerie consolidé	42	
Notes aux états financiers consolidés		43
Note 1 Description de l'activité	43	
Note 2 Retraitement des comptes 2012	43	
Note 3 Evénements significatifs	44	
Note 4 Principes et méthodes comptables	45	
Note 5 Evolution du périmètre de consolidation	46	
Note 6 Informations sectorielles	46	
Note 7 Charges externes	49	
Note 8 Frais de personnel	50	
Note 9 Amortissements, dépréciations et provisions	50	

Note 10 Autres produits et charges	51
Note 11 Autres produits et charges non courants	51
Note 12 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	52
Note 13 Impôts	52
Note14 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	53
Note15 Résultat net –propriétaires de la société-mère par action	53
Note 16 Immobilisations corporelles	54
Note 17 Actifs de retraite	54
Note 18 Actifs et passifs détenus en vue de la vente	55
Note 19 Capitaux propres-propriétaires de la société-mère	55
Note 20 Provisions et avantages du personnel	56
Note 21 Dettes financières	60
Note 22 Engagements de locations	60
Note 23 Commandes de matériels aéronautiques	61
Note 24 Parties liées	62

Information et contrôle

63

Attestation du responsable du rapport financier	63
Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2013	63

Gouvernement d'entreprise

Le Conseil d'administration

Le Conseil d'administration a connu plusieurs changements dans sa composition au cours du premier semestre 2013 : remplacement des trois administrateurs représentant l'Etat, expiration du mandat d'un administrateur indépendant et nomination d'un nouvel administrateur indépendant. 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.

En outre, M. Jean-Cyril Spinetta et M. Leo van Wijk ont annoncé au Conseil d'administration d'Air France-KLM, réuni le 25 mars 2013, leur décision de quitter leurs fonctions respectives de Président-directeur général et celles de vice-Président du Conseil d'administration et de Directeur général délégué le 1^{er} juillet 2013, M. van Wijk continuant pour sa part à exercer son mandat d'administrateur. Sur proposition de son Comité de nomination, le Conseil d'administration a désigné M. Alexandre de Juniac pour succéder à M. Jean-Cyril Spinetta en qualité de Président-directeur général d'Air France-KLM à compter du 1^{er} juillet 2013, et a désigné M. Peter Hartman en qualité de vice-Président du Conseil d'administration à compter de cette même date.

Lors de sa réunion du 25 juin 2013, le Conseil d'administration a décidé d'attribuer à M. Spinetta le titre de Président d'honneur à compter du 1^{er} juillet 2013 et de lui confier une mission non rémunérée de représentation d'Air France-KLM pour une durée de 24 mois. Les moyens nécessaires à l'accomplissement de cette mission sont mis à sa disposition.

Au 30 juin 2013, la composition du Conseil d'administration était la suivante :

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

Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2013

Administrateur (Age au 30 juin 2013)	Fonctions au sein du Conseil d'administration	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Date d'échéance du mandat	Principale fonction actuelle
Jean-Cyril Spinetta (69 ans)	Président du Conseil d'administration et Directeur Général	23/09/1997	15/09/2004	AG 2014	Président-directeur général d'Air France-KLM
Leo van Wijk (66 ans)	Vice-Président du Conseil d'administration et Directeur Général Délégué Président du Comité de rémunération	24/06/2004	15/09/2004	AG 2016	Directeur général délégué et Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
Maryse Aulagnon (64 ans)	Administrateur indépendant Présidente du Comité d'audit	08/07/2010	08/07/2010	AG 2017	Président-directeur général d'Affine
Patricia Barbizet (58 ans)	Administrateur indépendant Membre des Comités de nomination et de rémunération	03/01/2003	15/09/2004	AG 2014	Directeur général et administrateur d'Artémis
Isabelle Bouillot ⁽¹⁾ (64 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	16/05/2013	16/05/2013	AG 2017	Présidente de China Equity Links
Régine Bréhier ⁽²⁾ (52 ans)	Administrateur représentant l'Etat	22/03/2013	22/03/2013	Mars 2017	Directrice des Affaires Maritimes
Jean-Dominique Comolli ⁽³⁾ (65 ans)	Administrateur représentant l'Etat Membre des Comités de nomination et de rémunération	14/12/2010	14/12/2010	Janvier 2017	Administrateur civil honoraire
Jean-François Dehecq (73 ans)	Administrateur indépendant Président du Comité de nomination et membre du Comité d'audit	25/01/1995	15/09/2004	AG 2016	Vice-Président du Conseil National de l'Industrie
Peter Hartman (64 ans)	Administrateur	08/07/2010	08/07/2010	AG 2017	Président du Directoire de KLM
Jaap de Hoop Scheffer (65 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	07/07/2011	07/07/2011	AG 2015	Titulaire de la Chaire « Kooijmans » pour la Justice, la Paix et la Sécurité, Université de Leyde (Pays-Bas)
Alexandre de Juniac (50 ans)	Administrateur	16/11/2011	11/01/2012	AG 2015	Président-directeur général d'Air France
Cornelis van Lede (70 ans)	Administrateur indépendant Membre des Comités d'audit et de nomination	24/06/2004	15/09/2004	AG 2016	Administrateur de sociétés
Solenne Lepage ⁽⁴⁾ (41 ans)	Administrateur représentant l'Etat Membre du Comité d'audit	21/03/2013	21/03/2013	Mars 2017	Sous-directrice « Transports et Audiovisuel » à l'Agence des Participations de l'Etat
Christian Magne (60 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre du Comité d'audit	14/09/2001	15/09/2004	AG 2014	Cadre financier
Bernard Pédamon (51 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre du Comité d'audit	08/07/2010	08/07/2010	AG 2014	Commandant de bord Boeing 777

⁽¹⁾ Nommée par l'Assemblée générale du 16 mai 2013 en remplacement de M. Jean-Marc Espalioux

⁽²⁾ Nommée par arrêté ministériel en date du 22 mars 2013 en remplacement de M. Claude Gressier

⁽³⁾ Nommé par arrêté ministériel en date du 30 janvier 2013 en remplacement de Mme Marie-Christine Saragosse

⁽⁴⁾ Nommée par arrêté ministériel en date du 21 mars 2013 en remplacement de M. David Azéma

Au 1^{er} juillet 2013, 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 1^{er} juillet 2013

Administrateur (Age au 1 ^{er} juillet 2013)	Fonctions au sein du Conseil d'administration	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Date d'échéance du mandat	Principale fonction actuelle
Alexandre de Juniac (50 ans)	Président du Conseil d'administration et Directeur Général	16/11/2011	11/01/2012	AG 2015	Président-directeur général d'Air France-KLM
Peter Hartman (64 ans)	Vice-Président du Conseil d'administration	08/07/2010	08/07/2010	AG 2017	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
Maryse Aulagnon (64 ans)	Administrateur indépendant Présidente du Comité d'audit	08/07/2010	08/07/2010	AG 2017	Président-directeur général d'Affine
Patricia Barbizet (58 ans)	Administrateur indépendant Membre des Comités de nomination et de rémunération	03/01/2003	15/09/2004	AG 2014	Directeur général et administrateur d'Artemis
Isabelle Bouillot ⁽¹⁾ (64 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	16/05/2013	16/05/2013	AG 2017	Présidente de China Equity Links
Régine Bréhier ⁽²⁾ (52 ans)	Administrateur représentant l'Etat	22/03/2013	22/03/2013	Mars 2017	Directrice des Affaires Maritimes
Jean-Dominique Comolli ⁽³⁾ (65 ans)	Administrateur représentant l'Etat Membre des Comités de nomination et de rémunération	14/12/2010	14/12/2010	Janvier 2017	Administrateur civil honoraire
Jean-François Dehecq (73 ans)	Administrateur indépendant Président du Comité de nomination et membre du Comité d'audit	25/01/1995	15/09/2004	AG 2016	Vice-Président du Conseil National de l'Industrie
Jaap de Hoop Scheffer (65 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	07/07/2011	07/07/2011	AG 2015	Titulaire de la Chaire « Kooijmans » pour la Justice, la Paix et la Sécurité, Université de Leyde (Pays-Bas)
Cornelis van Lede (70 ans)	Administrateur indépendant Membre des Comités d'audit et de nomination	24/06/2004	15/09/2004	AG 2016	Administrateur de sociétés
Solenne Lepage ⁽⁴⁾ (41 ans)	Administrateur représentant l'Etat Membre du Comité d'audit	21/03/2013	21/03/2013	Mars 2017	Sous-directrice « Transports et Audiovisuel » à l'Agence des Participations de l'Etat
Christian Magne (60 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre du Comité d'audit	14/09/2001	15/09/2004	AG 2014	Cadre financier
Bernard Pédamon (51 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre du Comité d'audit	08/07/2010	08/07/2010	AG 2014	Commandant de bord Boeing 777
Leo van Wijk (66 ans)	Administrateur Président du Comité de rémunération	24/06/2004	15/09/2004	AG 2016	Président de SkyTeam

⁽¹⁾ Nommée par l'Assemblée générale du 16 mai 2013 en remplacement de M. Jean-Marc Espalioux

⁽²⁾ Nommée par arrêté ministériel en date du 22 mars 2013 en remplacement de M. Claude Gressier

⁽³⁾ Nommé par arrêté ministériel en date du 30 janvier 2013 en remplacement de Mme Marie-Christine Saragosse

⁽⁴⁾ Nommée par arrêté ministériel en date du 21 mars 2013 en remplacement de M. David Azéma

Le CEO Committee

Le *CEO Committee*, instauré au cours de l'année 2012, était composé jusqu'au 30 juin 2013 du Président-directeur général et du directeur général délégué d'Air France-KLM, du Président-directeur général d'Air France et du Président du directoire de KLM. Depuis le 1^{er} juillet 2013, et la nouvelle gouvernance du groupe, le *CEO Committee* est composé du Président-directeur général d'Air France-KLM, du Président-directeur général d'Air France et du Président du directoire de KLM.

Le Comité exécutif du groupe

Composition du Comité exécutif du groupe du 1er janvier au 30 juin 2013.

Membres	Âge au 30 juin 2013	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Jean-Cyril Spinetta Président-directeur général d'Air France-KLM	69 ans	Service Public Transport aérien (Air Inter et Air France)	20 ans 20 ans
Leo van Wijk Directeur général délégué d'Air France-KLM	66 ans	Transport aérien (KLM et SkyTeam)	42 ans
Peter Hartman Président du Directoire de KLM	64 ans	Transport aérien (KLM)	40ans
Alexandre de Juniac Président-directeur général d'Air France	50 ans	Service Public Industrie (Thomson, Sextant, Thalès) Transport aérien (Air France)	9 ans 14 ans 19 mois
Philippe Calavia Directeur général adjoint Finance d'Air France-KLM	64 ans	Banque Transport aérien (Air France)	7 ans 15 ans
Patrick Alexandre Directeur général adjoint Commerce international et Pays-Bas Air France-KLM	59 ans	Transport aérien (Air France)	31 ans
Alain Bassil Directeur général délégué Opérations d'Air France	58 ans	Transport aérien (Air France)	33 ans
Christian Boireau Directeur général adjoint commercial France d'Air France	62 ans	DDE Transport aérien (Air Inter et Air France)	6 ans 32 ans
Pieter Boostma Directeur général adjoint Marketing, Revenue Management et réseaux Air France-KLM	43 ans	Transport aérien (KLM)	17 ans
Pieter Elbers Directeur général délégué et Directeur des opérations de KLM	42 ans	Transport aérien (KLM)	20 ans
Camiel Eurlings Directeur général adjoint d'Air France-KLM Cargo et Directeur général délégué de KLM	40 ans	Service Public Transport aérien (KLM)	16 ans 3 ans

<i>Membres</i>	Âge au 30 juin 2013	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
Frédéric Gagey Directeur général adjoint Flotte du groupe Air France-KLM et Directeur général délégué Finance d'Air France -	57 ans	Transport aérien (Air Inter, Air France et KLM)	19 ans
Wim Kooijman Directeur général adjoint du Développement du Management du groupe Air France-KLM	62 ans	Industrie Transport aérien (KLM)	25 ans 15ans
Jean-Christophe Lalanne Directeur général adjoint Systèmes d'information Air France-KLM	51 ans	SII Transport aérien (Air France)	20 ans 8 ans
Bertrand Lebel Secrétaire du Comité exécutif en charge de la planification stratégique du groupe Air France-KLM	60 ans	Consultant Transport aérien (Air France)	16 ans 15 ans
Franck Ternier Directeur général adjoint stratégie et commercial Engineering & Maintenance Air France-KLM	53 ans	Transport aérien (Air France)	24 ans
Erik Varwijk Directeur général délégué de KLM	51 ans	Transport aérien (KLM)	24 ans

Depuis le 1^{er} juillet 2013, dans le cadre du changement de gouvernance, la composition du Comité exécutif a été modifiée. En dehors des représentants d'Air France et de KLM, les autres membres du Comité exécutif n'exercent pas de fonctions dans l'une ou l'autre des compagnies.

Composition du Comité exécutif du groupe depuis le 1^{er} juillet 2013.

<i>Membres</i>	Âge au 30 juin 2013	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Alexandre de Juniac Président-directeur général d'Air France-KLM	50 ans	Service Public Industrie (Thomson, Sextant, Thalès) Transport aérien (Air France)	9 ans 14 ans 19 mois
Frédéric Gagey Président-directeur général d'Air France	57 ans	Transport aérien (Air Inter, Air France et KLM)	19 ans
Camiel Eurlings Président du directoire de KLM	40 ans	Service Public Transport aérien (KLM)	16 ans 3 ans
Alain Bassil Directeur général délégué Opérations d'Air France	58 ans	Transport aérien (Air France)	33 ans
Pieter Elbers Directeur général de KLM	42 ans	Transport aérien (KLM)	20 ans
Patrick Alexandre Directeur général adjoint Commercial Passage	59 ans	Transport aérien (Air France)	31 ans
Pieter Boostma Directeur général adjoint délégué Commercial Passage	43 ans	Transport aérien (KLM)	17 ans
Philippe Calavia Directeur général adjoint Finance	64 ans	Banque Transport aérien (Air France)	7 ans 15 ans

<i>Membres</i>	Âge au 30 juin 2013	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Bram Gräber Directeur général adjoint Stratégie Passage	47 ans	Consultant Transport aérien (KLM et Transavia)	5 ans 18 ans
Wim Kooijman Directeur général adjoint Ressources Humaines	62 ans	Industrie Transport aérien (KLM)	25 ans 15ans
Jean-Christophe Lalanne Directeur général adjoint Systèmes d'information	51 ans	SII Transport aérien (Air France)	20 ans 8 ans
Franck Ternier Directeur général adjoint Industriel	53 ans	Transport aérien (Air France)	24 ans
Erik Varwijk Directeur général adjoint Cargo	51 ans	Transport aérien (KLM)	24 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 2012, Air France-KLM a été confirmé « leader » du transport aérien dans le domaine du développement durable pour l'année 2012 et figure dans les deux indices *Dow Jones Sustainability Index* pour la huitième année consécutive.

Évolution boursière

Valeur cyclique positionnée dans un marché extrêmement volatil, l'action Air France-KLM a gagné 1,53% au cours du semestre (janvier-juin 2013) après une hausse de 76% en 2012. Sur la même période, le CAC a gagné 2,69%.

	Janvier-juin 2013	Janvier-juin 2012	Exercice 2011
Cours le plus haut (En euros)	8,950	5,358	15,300
Cours le plus bas (En euros)	6,400	3,011	3,414
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)	2,1	1,1	1,2

Évolution du capital

Au 30 juin 2013, 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 2013	30 juin 2012	31 décembre 2011
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^{er} avril 2012 pour un montant de 31,6 millions d'euros. Aucune conversion ayant eu lieu au cours du premier semestre 2013, le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2013 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^{er} avril

2015. Le coupon annuel est de 4,97% payable à terme échu le 1^{er} avril de chaque année. Au 30 juin 2013, 9 015 obligations ont été converties dont 88 au cours du semestre. Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2013 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. Depuis l'émission, 7 296 obligations ont été converties. Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2013 s'élève à 53 390 762 obligations.

Actionnariat

Période close le	30 juin 2013	30 juin 2012	31 décembre 2011
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
État	15,9%	15,9%	15,8%
Salariés	9,4%	9,7%	9,7%
- dont FCPE	7,4%	7,7%	-
- dont détention directe	2,0%	2,0%	-
Autocontrôle	1,4%	1,4%	1,9%
Flottant	73,3%	73,0%	72,6%

Au 30 juin 2013, les résidents détiennent 58,8% du capital et les non-résidents 41,2%. Parmi les résidents, outre l'État (48 millions d'actions) et les salariés et anciens salariés (28 millions d'actions), les actionnaires individuels avec 50 millions d'actions représentent 17% du capital et les institutionnels 58% avec 174 millions d'actions.

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 36 à 41 du document de référence 2012.

- L'année 2013 est difficile compte tenu de la faiblesse de l'économie en particulier en zone euro. Par ailleurs, la Chine ou encore le Brésil font face à un ralentissement de leur croissance.
- Le deuxième facteur d'incertitude qui pèse sur le transport aérien est le prix du pétrole. Sur l'année 2013, IATA ne prévoit qu'une légère progression de la facture carburant de l'industrie à 214 milliards de dollars (210 milliards de dollars en 2012) compte tenu d'un prix du Brent à un prix moyen de 108 dollars sur l'année contre 111,8 dollars en 2012. L'association du transport international affiche pour l'année 2013 une prévision de 711 milliards de dollars de chiffre d'affaires et de 23,9 milliards de dollars de résultat d'exploitation. Cette amélioration est particulièrement due aux mesures prises par les compagnies pour restaurer leur rentabilité après plusieurs années de pertes. L'amélioration la plus significative se situe en Amérique du Nord grâce aux fusions domestiques et aux différentes joint-ventures sur l'Atlantique Nord. Les compagnies d'Asie-Pacifique continuent d'enregistrer de fortes marges mais en baisse compte tenu des difficultés de l'activité cargo. Les compagnies européennes devraient améliorer leurs résultats en 2013 tout comme les compagnies d'Amérique latine (*source : IATA Financial Forecast June 2013*).
- Les compagnies aériennes continuent de limiter la croissance des capacités. A l'exception des compagnies du Golfe, les capacités des autres compagnies sont stables ou en légère baisse. Au total pour l'industrie, les capacités sur les marchés domestiques et internationaux devraient croître selon IATA de 4,3% en 2013 (4,2% en 2012).

Faits marquants

Air France-KLM

Les principaux événements de janvier à juin 2013 sont les suivants :

- Le 28 janvier, Air France a annoncé la naissance de la compagnie régionale HOP !, née de la réunion des trois compagnies régionales françaises Brit Air, Regional et Airlinair. Cette réorganisation du pôle régional français est une des étapes de la restructuration du moyen-courrier d'Air France. HOP ! est opérationnelle depuis le 1^{er} avril 2013.
- Le 14 février, le Conseil d'administration d'Alitalia a entériné la mise en place d'un prêt d'actionnaire convertible d'un montant de 95 millions d'euros. Air France-KLM y a contribué à hauteur de sa participation de 25%, soit 23,8 millions d'euros.
- Le 20 février Air France signe avec les trois syndicats représentatifs du personnel navigant commercial un relevé de décisions qui a conduit à la rédaction d'une nouvelle convention collective permettant des gains de productivité nécessaires pour atteindre l'objectif de 20% d'amélioration de l'efficacité économique du groupe fixé dans le cadre du plan Transform 2015. Cette signature complète la rénovation du cadre social de la compagnie française engagée en 2012.
- Le 20 février, Camiel Eurlings est nommé Président du directoire de KLM à compter du 1^{er} juillet 2013.
- Le 25 mars, Jean-Cyril Spinetta, Président-directeur général d'Air France-KLM a annoncé qu'il quitterait ses fonctions au 1^{er} juillet 2013. Le Conseil d'administration a désigné Alexandre de Juniac pour lui succéder. Leo van Wijk, Directeur-général délégué a également annoncé qu'il quitterait ses fonctions à la même date. Le Conseil d'administration d'Air France a, le même jour, désigné Frédéric Gagey pour succéder à Alexandre de Juniac comme Président-directeur général d'Air France à compter du 1^{er} juillet.
- Le 28 mars, Air France-KLM a émis 53 398 058 OCEANE à échéance du 15 février 2023 pour un montant de 550 millions d'euros (voir également page 10 et note 21 aux comptes consolidés).
- Le 17 juin, Air France et KLM signent un accord de partage de code avec Jet Airways, première compagnie internationale indienne.
- Le 19 juin, Air France-KLM finalise sa commande de 50 Airbus A350 dont 25 en commandes fermes et 25 en option. Cette opération s'inscrit dans la commande de 100 avions annoncée en septembre 2011 comprenant 50 Boeing B787 déjà signés et 50 Airbus A350.

Stratégie

Début 2012, le groupe Air France–KLM a lancé Transform 2015, plan de transformation à trois ans (2012-2014). 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 choix stratégiques du groupe. En effet, celui-ci va continuer à investir dans ses produits et services au client, renforcer sa présence sur les marchés en croissance, approfondir la coopération avec ses partenaires tant américains que chinois, nouer des accords avec des nouveaux partenaires au sein de l'alliance SkyTeam et développer ses atouts fondamentaux.

Des atouts fondamentaux

Une présence forte sur tous les grands marchés

Le groupe Air France–KLM dispose du réseau le plus large entre l'Europe et le reste du monde. Ainsi, sur les 163 destinations long-courriers desservies directement par les trois principaux acteurs européens à l'été 2012, Air France–KLM offre 116 destinations, soit 71% du total contre 62% pour IAG (British Airways + Iberia + BMI) et 49% pour le groupe Lufthansa (Lufthansa + Swiss + Austrian Airlines). De plus, le groupe propose aussi 39 destinations uniques qui ne sont opérées ni par IAG (28 destinations uniques) ni par le groupe Lufthansa (13 destinations uniques).

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

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 de l'Europe par les aéroports de Rome et de Milan sur lesquels opère Alitalia, partenaire stratégique du groupe depuis janvier 2009. Par ailleurs, ces *hubs* organisés en cycles appelés « vagues » combinent les flux de trafic de correspondance avec ceux de point à point. Ce système de « covoiturage » à grande échelle donne aux petits marchés accès au monde. Il optimise la flotte et permet l'utilisation d'avions plus gros, ce qui limite les nuisances et les émissions de CO₂. Ainsi, la deuxième vague au *hub* de CDG, organisée autour de l'arrivée de 61 vols moyen-courriers et du départ de 28 vols long-courriers, offre 1 797 combinaisons possibles en moins de deux heures avec seulement 89 avions.

Le réseau du groupe est organisé autour de plates-formes aéroportuaires dont le développement renforce encore le rôle des grands *hubs* intercontinentaux. L'ouverture du satellite 4 du terminal 2E a permis à Air France de regrouper ses vols moyen-courriers vers des destinations appartenant à l'espace Schengen au terminal 2F et ses vols internationaux (long-courriers et moyen-courriers hors Schengen) au terminal 2E et de quitter le terminal D. Par ailleurs, les vols régionaux sont regroupés au terminal 2G.

Une clientèle équilibrée

La politique du groupe Air France–KLM de satisfaire tous ses clients en termes de réseaux, de produits et de prix lui a permis de bâtir une clientèle équilibrée. 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 en vol direct. Chez Air France, les passagers en correspondance représentent 45% et chez KLM plus de 60% des passagers (*source MRN 2011*). De plus, la politique de fidélisation du groupe (programme de fidélisation et/ou contrats avec les entreprises) assure la majorité du chiffre d'affaires.

SkyTeam, la deuxième alliance mondiale

L'alliance SkyTeam, deuxième alliance mondiale en parts de marché avec 19%, réunit au 31 décembre 2012, 19 compagnies européennes, américaines et asiatiques : Aéroflot, Aeromexico, Air Europa (Espagne), Air France et KLM, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, Korean Airways, Tarom et Vietnam Airlines, Aerolineas Argentinas, MEA (Liban), Saudi Arabian Airlines et Xiamen Airlines (5^e compagnie chinoise). Garuda Indonesia devrait rejoindre l'alliance en 2014.

L'alliance SkyTeam permet au groupe d'offrir à ses passagers un réseau élargi en donnant accès principalement à de nombreuses destinations régionales grâce aux *hubs* de ses partenaires.

Des partenariats stratégiques

Air France, KLM, Alitalia et Delta travaillent ensemble depuis avril 2009 dans le cadre d'un accord de *joint-venture* sur l'Atlantique Nord. Le périmètre de cet accord est très large et couvre tous les vols entre l'Amérique du Nord, le Mexique et l'Europe au travers d'une coordination intégrée et tous les vols entre l'Amérique du Nord et le Mexique vers et du Bassin méditerranéen, l'Afrique, les pays du Golfe et l'Inde ainsi que les vols de l'Europe vers et de l'Amérique centrale, la Colombie, le Venezuela, le Pérou et l'Équateur au travers d'une coordination étroite. Cet accord permet le partage des recettes et des coûts.

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

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

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 B787 dès 2016 et ses premiers Airbus A350 en 2018 (*Voir également Flotte, pages 21 et 22*).

Un engagement en matière de développement durable

La démarche de développement durable du groupe Air France-KLM est reconnue et récompensée à de très nombreuses occasions. Parmi toutes les distinctions, il est à noter que le groupe a été classé, en 2012, leader du secteur aérien pour les indices DJSI pour la huitième année consécutive. Le groupe entend poursuivre cette démarche : conforter la réputation des marques avec, parmi les objectifs, un très haut niveau de sécurité des opérations ; instaurer un dialogue permanent avec les parties prenantes, clients, fournisseurs, riverains ; contribuer à la lutte contre le changement climatique et enfin appliquer les meilleurs principes en matière de gouvernance.

Le plan Transform 2015

Le plan Transform 2015 d'une durée de trois ans (2012-2014) 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.

La réduction de la dette est un objectif prioritaire. L'objectif est une réduction de la dette nette de 2 milliards d'euros, la ramenant ainsi de 6,5 milliards d'euros au 31 décembre 2011 à 4,5 milliards d'euros à fin 2014 et le ratio dette nette/EBITDA de 4,8 au 31 décembre 2011 à un niveau inférieur à 2 fin 2014 sur la base d'un EBITDA entre 2,5 et 3 milliards d'euros fin 2014. Par ailleurs, le groupe a pour objectif une marge d'exploitation ajustée entre 6 et 8% en 2015.

Dans un contexte de faible croissance d'offre et d'inflation soutenue, le coût unitaire à l'ESKO hors carburant aurait, en dépit du contrôle permanent des coûts, légèrement progressé entre 2011 et 2014, passant de 4,8 centimes d'euro à 4,9 centimes d'euro. Les mesures prises dans le cadre du plan Transform 2015 devraient permettre de le ramener à 4,4 centimes d'euro, soit une baisse de 0,5 centime d'euro ou de 10%.

Le réseau moyen-courrier 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. Depuis la crise de 2008-09, l'évolution structurelle négative des recettes unitaires a entraîné, malgré le projet NEO mis en œuvre à partir de 2010 ou encore le lancement des bases de province sur le domestique français, le creusement des pertes d'exploitation de cette activité qui se sont encore aggravées d'une centaine de millions d'euros en 2012 pour s'établir à 800 millions d'euros. L'activité long-courrier, elle-même soumise à une concurrence croissante, ne pouvant pas seule compenser ces pertes, le moyen-courrier doit revenir à l'équilibre.

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 ;
- l'amélioration de sa situation financière.

Croissance de l'offre et des investissements à la baisse

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 devraient augmenter de 1,5% en 2013 et de 2% en 2014.

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). Les investissements ont été revus à la baisse, passant d'un montant brut moyen de 2,1 milliards d'euros jusqu'en 2011 à 1,6 milliard d'euro en 2012, 1,2 milliard d'euros en 2013 et 1,4 milliard d'euros en 2014. 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. Par ailleurs, le groupe a décidé de limiter les opérations de cessions-bails (0,6 milliard d'euros en 2012, 0,1 milliard d'euros en 2013 et aucune opération en 2014).

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 impliquait 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 cadres conventionnels ont pour objectif de construire une organisation du travail et un système de rémunération et de carrière adaptés au nouvel environnement du transport aérien. Applicables depuis le début de l'année 2013, ces accords prévoient 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. À cela s'ajoutent une modération salariale à travers le gel des salaires et des promotions en 2012 et 2013 mais également une réduction du GVT de l'ordre d'un demi-point. Enfin, le groupe a lancé un plan de départs volontaires pour 2 700 salariés pour le personnel au sol et 220 pilotes. Le plan pour le personnel navigant commercial a un objectif de réduction d'effectif d'environ 500 salariés dont 400 dans le cadre d'un plan de départ volontaire et 100 sous forme de réduction du temps de travail en 2013.

Les accords collectifs chez KLM ont une durée déterminée. La compagnie a renouvelé ses accords jusqu'au 1^{er} janvier 2015. Ces accords portent sur un gel des salaires en 2013 et 2014, une augmentation du nombre de jours travaillés, une nouvelle grille de rémunération pour le personnel navigant commercial et des mesures de mobilité pour le personnel au sol.

Au total, ces mesures doivent permettre une réduction de la masse salariale de 400 millions d'euros, hors impact de la nouvelle règle comptable (IAS19R) entre 2011 et 2014 accompagnée d'une réduction des effectifs d'environ 8 500 personnes entre 2011 et 2014.

Projets industriels

Le groupe a lancé des projets industriels dans chacun de ses métiers.

Activité passage

Le groupe a lancé des projets industriels pour les deux segments de son activité passage. En long-courrier, il s'agit de renforcer la rentabilité par la sortie de la flotte des avions les moins efficaces, l'amélioration de la productivité du programme et surtout le repositionnement du produit aux meilleurs standards de l'industrie. En moyen-courrier, compte tenu du niveau de la perte d'exploitation qui s'élève à 800 millions d'euros en 2012, la compagnie Air France qui enregistre la majorité des pertes, a lancé un projet de restructuration.

■ **Projet de restructuration du moyen-courrier**

Air France a travaillé sur les mesures structurelles suivantes :

- l'amélioration du taux d'utilisation des avions et des actifs grâce au renforcement de la productivité de toutes les catégories de personnel ;
- une restructuration du réseau principal et régional ;
- une redéfinition du produit ;
- le développement de Transavia France.

Le renforcement de la productivité des personnels a permis une baisse de la flotte moyen-courrier supérieure à la réduction des capacités envisagées. La flotte va ainsi être ramenée de 146 appareils à l'été 2012 à 127 appareils à l'été 2014. En 2013, la flotte est réduite de 10%, soit 16 avions, pour une offre en baisse de 2%. L'utilisation quotidienne de la flotte devrait ainsi gagner en moyenne une heure.

Outre la fermeture de lignes, la restructuration du réseau principal porte sur les bases de province. Lancées en 2011 et 2012, les trois bases (Marseille, Nice et Toulouse) n'ont pas trouvé leur équilibre opérationnel. Si les mesures déjà prises - réduction de la flotte, révision du programme pour tenir compte de la saisonnalité, efforts marketing sur les marchés locaux - ne sont pas suffisantes, des décisions sur l'avenir des bases de province seront arrêtées à la fin de la saison été 2013. La restructuration du pôle régional français a été préparée en 2012. Les filiales Britair et Régional complétées par Airlinair sont regroupées sous une marque commerciale unique Hop !. La flotte est également réduite, passant de 116 avions à l'été 2012 à 98 avions en 2013 et 92 à l'été 2014.

En matière commerciale, Air France a revu ses offres avec, par exemple, l'offre MiNi en classe économique ou encore la montée en gamme du produit vol.

Enfin, la compagnie a pris la décision de développer l'activité de sa filiale loisirs Transavia France qui passera à 11 avions en 2013 (8 en 2012), ouvrira de nouvelles lignes et assurera quelques liaisons également opérées par Air France pour élargir la gamme d'offres sur des lignes qui combinent trafic de correspondance, trafic affaires et trafic loisirs comme par exemple Venise ou Lisbonne.

Activité cargo

Le groupe a également pris des mesures destinées à réduire la perte d'exploitation de cette activité qui est confrontée à un environnement économique très difficile et à une situation de surcapacité.

Parmi ces mesures, figurent la sortie définitive d'avions tout cargo non utilisés, un strict contrôle des capacités, une nouvelle politique commerciale. Cette activité va également bénéficier de la montée en puissance du plan Transform 2015. L'objectif est de générer, en 2013, 140 millions d'euros d'amélioration du résultat d'exploitation.

Activité maintenance

La stratégie de l'activité maintenance privilégie le développement des activités à forte valeur ajoutée (équipements et moteurs), de réduire l'activité grand entretien pour laquelle l'Europe n'est plus compétitive en termes de coût de main-d'œuvre. Le groupe cherche également à se rapprocher de ses clients des pays émergents sensibles à la présence locale. Le groupe continue également à moderniser ses infrastructures industrielles.

Une nouvelle gouvernance (voir section Gouvernement d'entreprise)

Activités

Activité Passage

Le groupe poursuit sa politique de croissance limitée des capacités. Sur le **premier trimestre**, la croissance du trafic (+0,8%) a permis une amélioration du coefficient d'occupation d'un demi-point à 82,1%. La recette unitaire au siège kilomètre offert (RSKO) a progressé de 1,2% (+1,3% à change constant). La baisse du coût unitaire au SKO de 0,4% (-1,0% à change et prix du carburant constants), a permis à l'activité passage de réduire sa perte d'exploitation : -447 millions d'euros contre -515 millions un an plus tôt après retraitement de la norme IAS 19 révisée sur les retraites applicable depuis le 1^{er} janvier 2013 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2012

Avec la mise en place du programme pour la saison été, le **deuxième trimestre** a enregistré une hausse des capacités de 2,6% ; le trafic ayant progressé de 3,2%, le coefficient d'occupation s'est amélioré de 0,5 point à 83,2%. La recette unitaire au siège kilomètre offert (RSKO) est en baisse de 1,9 (-1,3% à change constant) en raison de la faiblesse de la recette au passager (RPKT) qui baisse de 2,5% (-1,9% à change constant). Cependant, la bonne tenue des coûts a permis à l'activité passage de dégager un résultat d'exploitation positif de 93 millions d'euros contre une perte de 57 millions d'euros un an plus tôt.

Avec une flotte de 536 avions passage en exploitation dont 181 avions régionaux, le groupe a transporté, sur les **six premiers mois** de l'année 2013, 37,8 millions de passagers, (+0,9%). Avec une hausse des capacités de 1,4% et du trafic de 2,0%, le coefficient d'occupation a gagné 0,5 point à 82,7%. Le groupe a réalisé un chiffre d'affaires total de 9,65 milliards d'euros (+0,9%) après un effet de change défavorable de 0,4% et une perte d'exploitation de 354 millions d'euros (-572 millions d'euros au 30 juin 2012, soit une amélioration de plus de 200 millions d'euros).

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€)	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Europe	28 471	28 852	21 263	21 070	74,7	73,0	26 028	25 792	3 184	3 222
Amérique du nord et latine	41 410	40 882	36 357	35 802	87,8	87,6	4 642	4 618	2 504	2 408
Asie/Pacifique	30 836	29 150	26 098	24 817	84,6	85,1	2 957	2 879	1 614	1 599
Afrique/ Moyen-Orient	17 805	17 412	13 991	13 737	78,6	78,9	2 504	2 481	1 196	1 200
Caraïbes/Océan Indien	14 182	14 511	12 012	12 126	84,7	83,3	1 655	1 664	685	676
Total	132 703	130 847	109 721	107 553	82,7	82,2	37 786	37 433	9 183	9 104

Le **réseau long-courrier** couvre 130 destinations à l'été 2012 dans 69 pays, opérées par les deux compagnies à partir de Paris et d'Amsterdam. À ces destinations s'ajoutent les destinations opérées en partage de code avec des partenaires. Le poids de ce réseau varie peu d'une année sur l'autre avec environ 79% et 81% des capacités et du trafic du groupe. Le chiffre d'affaires réalisé sur ce réseau est de 5,99 milliards d'euros. Il représente environ 65% du chiffre d'affaires total passage régulier, comme au premier semestre 2012.

Au 30 juin 2013, le trafic progresse de 2,3% pour des capacités en hausse de 2,2%. Le coefficient d'occupation reste stable à 84,9% (+0,1 point). Le nombre de passagers transportés s'est élevé à 11,8 millions (+1,0%). La recette unitaire au siège par kilomètre offert (RSKO) est stable (-0,1%) et est en hausse de 0,4% à change constant. La recette unitaire à change constant est stable en classe avant et augmente en classe arrière.

Le réseau **Amériques** est le premier réseau du groupe et donc du long-courrier avec 33% de trafic et 31% des capacités comme en 2012. Le trafic a augmenté de 1,5% pour des capacités en hausse de 1,3%. Le coefficient d'occupation est en hausse de 0,2 point à 87,8%. Le nombre de passagers a augmenté de 0,5% à 4,6 millions. Le chiffre d'affaires passage régulier est en hausse de 4,1% avant et après effet de change ; il s'établit à 2,50 milliards d'euros (2,41 milliards au 30 juin 2012). Les réseaux Amérique du nord et Amérique latine ont connu des évolutions différentes. En effet, sur l'Amérique du nord, avec des capacités en baisse, les recettes unitaires avant et après effet de change sont en

augmentation. Le dynamisme de l'Amérique latine a permis une nouvelle augmentation des capacités (+6,2% après plus de 20% en 2012) et une amélioration du coefficient d'occupation. Les recettes unitaires ont légèrement progressé malgré la forte augmentation des capacités.

L'activité sur le réseau **Asie**, a enregistré une hausse du trafic de 5,2% pour des capacités en augmentation de 5,8%. Le coefficient s'établit à 84,6% (-0,5 point). Il reste le deuxième réseau du groupe et du long-courrier en termes de trafic et de capacités (environ 24% du trafic et 23% des capacités). Près de 3 millions de passagers (+2,7%) ont emprunté ce réseau et généré un chiffre d'affaires passage régulier de 1,61 milliard d'euros (1,60 milliard au 30 juin 2012), soit une hausse de 0,9% après un effet de change négatif de 1,2%, dû principalement à la dévaluation de la monnaie japonaise. Les recettes unitaires sont en baisse avant et après change.

Le réseau **Afrique et au Moyen-Orient** a enregistré une hausse du trafic de 1,8% pour des capacités en hausse de 2,3%. Le coefficient d'occupation a perdu 0,3 point à 78,6%. Le nombre de passagers a progressé de 0,9% à 2,5 millions. Le chiffre d'affaires passage régulier s'établit à 1,20 milliard d'euros (+0,2%). Le réseau Afrique a enregistré une forte hausse des capacités par l'addition de nouvelles destinations tandis que le Moyen-Orient enregistre une forte baisse des capacités. Globalement, les recettes unitaires sont en baisse avant et après effet de change. Avec environ 13% du trafic et des capacités, il reste le 4^{ème} réseau du groupe.

Le réseau **Caraïbes et Océan Indien**, qui est le plus petit réseau du groupe, représente environ 11% des capacités et du trafic global. Le groupe a transporté 1,7 million de passagers (+0,5%). Les capacités ont baissé de 2,5%. Le trafic ayant moins baissé (-0,9%), le coefficient d'occupation s'est amélioré de 1,4 point à 84,7%. Le chiffre d'affaires passage régulier s'élève à 685 millions d'euros contre 677 millions d'euros au 30 juin 2012. Le contrôle des capacités a permis d'améliorer les recettes unitaires avant et après effet de change.

Le réseau **moyen-courrier** inclut l'Europe (dont la France) et l'Afrique du Nord. Il totalise 123 destinations dans 36 pays. Ce réseau relie principalement l'Europe au reste du monde grâce aux deux *hubs* du groupe. Le marché domestique français est assuré principalement à partir d'Orly notamment grâce à la Navette qui relie Paris aux principales capitales régionales françaises. Les filiales régionales françaises (Brit Air, Régional et Airlinair) ont été regroupées sous la marque HOP ! depuis le 1^{er} avril 2013. CityJet, VLM et Cityhopper participent également à l'activité moyen-courrier du groupe. Troisième réseau du groupe en termes de trafic, le moyen-courrier fait l'objet d'une restructuration (voir document de référence 2012, page 45). Sa représentativité a baissé d'un point par rapport au premier semestre 2012 (19% du trafic et 21% des capacités). En effet, les capacités ont baissé de -1,3% dont -2,7% sur le marché domestique français. Le trafic est en augmentation de 0,9% et le coefficient d'occupation a gagné 1,7 point à 74,7%. Le groupe a transporté 26 millions de passagers (+0,9%), générant un chiffre d'affaires passage régulier de 3,18 milliards d'euros (-1,1%). La recette unitaire au siège kilomètre offert (RSKO) est stable et en augmentation de 0,5% à change constant.

Chiffres clés de l'activité passage

Semestre au 30 juin	2013	2012 proforma*	2012 publié
Nombre de passagers (En milliers)	37 786	37 433	37 433
Trafic (En millions de PKT)	109 721	107 554	107 554
Capacité (En millions de SKO)	132 704	130 847	130 847
Taux d'occupation	82,7%	82,2%	82,2%
Chiffre d'affaires total passage (En M€)	9 649	9 560	9 560
Chiffre d'affaires passage régulier (En M€)	9 183	9 104	9 104
Recette unitaire au PKT (En cts d'€)	8,37	8,46	8,46
Recette unitaire en SKO (En cts d'€)	6,92	6,96	6,96
Coût unitaire au SKO (En cts d'€)	7,19	7,39	7,38
Résultat d'exploitation (En M€)	-354	-572	-551

* Retraité norme IAS 19 révisée sur les retraites applicable depuis le 1^{er} janvier 2013 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2012.

La recette unitaire au PKT (passager-kilomètre transporté) est en baisse de 1,1% et de 0,7% à change constant. La recette unitaire au SKO (siège-kilomètre offert) baisse de 0,5% et est stable à change constant (-0,1%). Le coût unitaire au SKO baisse de 2,8% et de 1,9% à change et prix du carburant constants.

Activité Cargo

L'activité cargo a continué à souffrir de la faiblesse du commerce mondial et d'une situation de surcapacité, principalement au départ de la Chine. Le groupe a réduit les capacités cargo (-4,1%), notamment les avions tout cargo (-13%) mais cela n'a pas été suffisant pour compenser celle du trafic (-6,3%). Le coefficient de remplissage perd ainsi 1,4 point à 63,0%. Le groupe a transporté 660 519 tonnes (-3,9%). La faiblesse des volumes a pesé sur la recette unitaire à la tonne kilomètre offerte (RTKO) qui baisse de 3,6% (-2,9% à change constant).

L'activité cargo a réalisé un chiffre d'affaires total de 1,41 milliard d'euro (-6,8%) après un effet de change défavorable de 0,7% et une perte d'exploitation de 100 millions d'euros en amélioration de 34 millions d'euros sur l'année précédente.

Semestre au 30 juin	Offre en TKO (En millions)		Trafic en TKT (En millions)		Taux de remplissage (En %)		Nbre de tonnes (En milliers)		Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Europe	260	262	34	34	12,9	13,1	24	25	26	27
Amérique du Nord et du Sud	3 228	3 212	2 035	2 056	63,0	64,0	249	253	535	566
Asie/Pacifique	2 435	2 750	1 860	2 135	76,4	77,7	229	247	391	457
Afrique/Moyen-Orient	1 357	1 362	793	807	58,4	59,3	131	132	285	295
Caraïbes/Océan Indien	545	583	210	232	38,5	39,8	28	30	72	71
Total	7 827	8 169	4 932	5 265	63,0	64,5	660	687	1 309	1 416

Les trois principaux réseaux sont le réseau Amériques, le réseau Asie et le réseau Afrique/Moyen-Orient. Ils représentent près de la totalité de l'activité et 98% du chiffre d'affaires.

Le réseau **Amériques** est devenu le premier réseau au cours du semestre avec 41% du trafic et des capacités et 41% du chiffre d'affaires transport de fret. Le trafic a reculé de 1,0% pour des capacités en légère augmentation. Le coefficient de remplissage s'établit à 63,0% (-1,0 point). Le chiffre d'affaires est en baisse de 5,5% à 535 millions d'euros.

Le réseau **Asie** est le deuxième réseau et représente 38% du trafic et 31% des capacités et 30% du chiffre d'affaires transport de fret. Les capacités ont baissé de 11,4% et le trafic de 12,9%. Le coefficient de remplissage recule de 1,3 point à 76,4%. Le chiffre d'affaires s'est établi à 391 millions d'euros, en baisse de 14,4% sur l'année précédente en raison du ralentissement de l'économie chinoise et de la situation de surcapacité.

Le réseau **Afrique/Moyen-Orient** est le troisième réseau de l'activité cargo, loin derrière les deux premiers avec environ 17% des capacités et 16% du trafic et 22% du chiffre d'affaires transport de fret. Le trafic diminue de 1,8% pour des capacités quasiment stables (-0,3%). Le coefficient de remplissage s'élève à 58,4% (-0,9 point). Le chiffre d'affaires est en baisse de 3,4% à 285 millions d'euros.

Chiffres clés de l'activité cargo

Semestre au 30 juin	2013	2012 proforma*	2012
Tonnage transporté (En milliers)	660	687	687
Trafic (En millions de TKT)	4 932	5 265	5 265
Capacité (En millions de TKO)	7 827	8 169	8 169
Taux de remplissage	63,0%	64,5%	64,5%
Chiffre d'affaires total cargo (En M€)	1 405	1 508	1 508
Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	1 309	1 416	1 416
Recette unitaire à la TKT (En cts d'€)	26,55	26,90	26,90
Recette unitaire à la TKO (En cts d'€)	16,72	17,35	17,35
Coût unitaire à la TKO (En cts d'€)	18,00	18,98	18,93
Résultat d'exploitation (En M€)	-100	-134	-130

* Retraité norme IAS 19 révisée sur les retraites applicable depuis le 1^{er} janvier 2013 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2012

La recette unitaire à la TKT (tonne-kilomètre transportée) baisse de 13% et de 0,6% à change constant. La recette à la TKO (tonne-kilomètre offerte) baisse de 3,6% et de 2,9% à change constant. Le coût unitaire à la tonne au kilomètre offerte diminue de 5,2% et 4,1% à change et prix du carburant constants.

Activité Maintenance

L'activité maintenance a réalisé un chiffre d'affaires total de 1,63 milliard d'euros dont 621 millions d'euros pour compte de tiers (1,57 milliard d'euros dont 523 millions d'euros avec des clients tiers au 30 juin 2012). Elle a dégagé un résultat d'exploitation de 57 millions d'euros contre un résultat retraité de 53 millions d'euros un an plus tôt (56 millions d'euros publié). Les activités maintenance moteurs et équipements sont restées bien orientées.

Autres Activités

Les autres activités comprennent essentiellement l'activité loisirs et l'activité *catering*. Sur le semestre, les autres activités ont réalisé un chiffre d'affaires de 626 millions contre 554 millions d'euros au premier semestre 2012 et ont dégagé un résultat d'exploitation négatif de 54 millions d'euros (-38 millions proforma au 30 juin 2012 et -38 millions d'euros publié).

L'activité **loisirs** est opérée par le groupe Transavia qui dispose d'une flotte de 42 avions (39 avions au 30 juin 2012). Le chiffre d'affaires est en hausse de 14,2% à 417 millions d'euros et le résultat d'exploitation est négatif de 54 millions d'euros (-46 millions au 30 juin 2012).

L'activité **catering** a réalisé un chiffre d'affaire de 466 millions dont 188 millions d'euros avec des clients tiers après 15 millions d'euros d'effets comptables à la suite de la cession d'une filiale et un résultat d'exploitation à l'équilibre (+1 million d'euros contre respectivement 166 millions d'euros et -10 millions d'euros au premier semestre 2012).

Flotte Air France-KLM

Au 30 juin 2013, la flotte du groupe Air France-KLM totalise 620 avions dont 593 en exploitation. A périmètre constant (hors intégration de la filiale régionale Airlinair), la flotte totale s'élèverait à 596 avions, soit neuf avions de moins qu'au 31 décembre 2012. La flotte en exploitation serait de 570 avions (-3 avions par rapport au 31 décembre 2012). La flotte régionale s'élève à 151 avions après intégration de la flotte de 24 avions d'Airlinair dont 133 avions en exploitation. Hors Airlinair, la flotte totale s'élèverait à 127 avions et la flotte en exploitation à 110 appareils. Les commandes fermes s'élèvent à 65 appareils, soit une augmentation de 22 appareils par rapport au 31 décembre 2012 qui s'explique par la finalisation de la commande de 25 Airbus A350, la livraison de quatre appareils et le transfert d'une option en commande ferme. La flotte est détenue à hauteur de 39% en propriété, 21% en crédit-bail et 39% en loyer opérationnel.

Flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France totalise 412 avions au 30 juin 2013 dont 390 avions en exploitation qui se répartissent en 105 avions long-courriers, 5 avions cargo et 147 avions moyen-courriers (103 avions long-courriers, 5 avions cargo et 148 avions moyen-courriers au 31 décembre 2012). Hors intégration d'Airlinair au 1^{er} janvier 2013, la flotte du groupe Air France serait de 388 avions dont 367 en exploitation (396 et 374 avions respectivement au 31 décembre 2012).

Elle est détenue à hauteur de 45% en propriété, 17% en crédit-bail et 38% en loyer opérationnel.

Répartition par mode de détention	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12
Total groupe Air France	186	-	68	+4	158	+12	412	+16	390	+16

Flotte Air France

La flotte Air France totalise 250 avions au 30 juin 2013 dont 246 avions en exploitation qui se répartissent en 105 avions long-courriers, 5 avions cargo et 136 avions moyen-courriers (103 avions long-courriers, 5 avions cargo et 140 avions moyen-courriers au 31 décembre 2012). Sur la totalité de la flotte, 38% des avions sont en pleine propriété, 17% en crédit-bail et 46% en location opérationnelle. Au cours du semestre, un Airbus A340-300 et six Airbus A320-200 sont sortis de la flotte.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12
B747-400	3	-	1	-	3	-	7	-	7	-
B777-300	12	-1	8	+1	17	-	37	-	37	-
B777-200	15	-	2	-	8	-	25	-	25	-
A380-800	1	-	3	-	4	-	8	-	8	-
A340-300	8	-1	2	-1	3	+1	13	-1	13	+2
A330-200	3	-	2	-	10	-	15	-	15	-
Long-courrier	42	-2	18	-	45	+1	105	-1	105	+2
B747-400	2	-	-	-	3	-	5	-	3	-
B777-F Cargo	2	-	-	-	-	-	2	-	2	-
Cargo	4	-	-	-	3	-	7	-	5	-
A321	6	-	6	-	13	-	25	-	25	-
A320	14	-6	3	-	36	-	53	-6	52	-4

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
A319	17	-3	8	+3	17	-	42	-	41	-
A318	11	-	7	-	-	-	18	-	18	-
Moyen-courrier	48	-9	24	+3	66	-	138	-6	136	-4
Total	94	-11	42	+3	114	+1	250	+7	246	-2

Flotte des filiales

Flotte régionale

Au 30 juin 2013, les filiales régionales (HOP !, CityJet et VLM) disposent d'une flotte de 151 avions dont 133 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 61% en pleine propriété, de 17% en crédit-bail et de 22% en location opérationnelle. Sur le semestre, Airlinair a été intégrée (24 avions ATR dont 23 en opération). Les autres mouvements sont trois sorties chez Regional et une sortie chez VLM.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12
HOP !										
ATR72-500	1	1	3	3	4	4	8	8	8	8
ATR72-200	-	-	2	2	-	-	2	2	2	2
ATR42-500	4	4	4	4	5	5	13	13	13	13
ATR42-300	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-
Canadair Jet 1000	13	-	-	-	-	-	13	-	13	-
Canadair Jet 700	9	+3	6	-3	-	-	15	-	15	-
Canadair Jet 100	13	+1	-	-1	-	-	13	-	5	-4
EMB190	4	-	-	-	6	-	10	-	10	-
EMB170	8	-	2	-	6	-	16	-	16	-
EMB145-EP/MP	13	+2	7	-4	-	-1	20	-3	19	-4
EMB135-ER	4	-	2	-	-	-	6	-	1	+1
Total	69	+11	26	+1	22	+9	117	+21	102	+16
CityJet										
AVRO RJ 85	11	-	-	-	11	-	22	-	19	-
Total Cityjet	11	-	-	-	11	-	22	--	19	-
VLM Airlines										
Fokker 50	12	-	-	-	-	-1	12	-1	12	-1
Total	12	-	-	-	-	-1	12	-1	12	-1
Total flotte régionale	92	+11	26	+1	33	8	151	+20	133	+15

Flotte de Transavia

Transavia dispose d'une flotte moyen-courrier de 11 avions dont trois avions sont entrés au cours du semestre.

Transavia France										
B737 800	-	-	-	-	11	+3	11	+3	11	+3
Total	-	-	-	-	11	+3	11	+3	11	+3

Flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM comprend 208 avions dont 203 en exploitation. Elle se répartit en 67 avions long-courriers, 79 avions moyen-courriers, 13 avions cargos et 49 avions régionaux.

La flotte est détenue à hauteur de 27% en propriété, 31% en crédit-bail et 41% en loyer opérationnel.

Répartition par mode de détention	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12
	Total groupe KLM	57	-1	65	-2	86	+2	208	-1	203

Flotte de KLM

La flotte KLM totalise 118 avions au 30 juin 2013 dont 117 avions en exploitation qui se répartissent en 67 avions long-courriers, 4 avions cargo et 47 avions moyen-courriers. La totalité de la flotte est financée à hauteur de 20% en pleine propriété, de 36% en crédit-bail et de 44% en location opérationnelle. Au cours du semestre, un Boeing B777-300 et deux Airbus A330-200/300 sont entrés dans la flotte long-courrier tandis que deux MD11 étaient sortis. Dans la flotte moyen-courrier, trois Boeing B737 -400 sont sortis et un Boeing B737-800 est entré.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12
B747-400	14	+1	3	-1	5	-	22	-	22	-
B777-300	-	-	8	+1	-	-	8	+1	8	+1
B777-200	-	-	6	-	9	-	15	-	15	-
MD11	5	-2	1	-	-	-	6	-2	6	-
A330-300	-	-	-	-	4	+1	4	+1	4	+1
A330-200	-	-	6	-	6	+1	12	+1	12	+1
Long-courrier	19	-1	24	-	24	+2	67	+1	67	+3
B747-400	-	-	3	-	1	-	4	-	3	-1
Cargo	-	-	3	-	1	-	4	-	3	-1
B737-900	-	-1	2	+1	3	-	5	-	5	-
B737-800	5	+1	5	-1	14	+1	24	+1	24	+1
B737-700	-	-	8	-	10	-	18	-	18	-
B737-400	-	-3	-	-	-	-	-	-3	-	-
Moyen-courrier	5	-3	15	-	27	+1	47	-2	47	+1
Total	24	-4	42	-	52	+3	118	+1	117	+3

Flotte des filiales

Flotte Transavia et Martinair

La flotte de Transavia Netherlands est composée de 32 avions moyen-courriers dont 31 en exploitation, financés à hauteur de 9% en pleine propriété, 25% en crédit-bail et de 66% en location opérationnelle au 30 juin 2013. Un avion est entré dans la flotte au cours du semestre.

La flotte de Martinair est composée de 9 avions cargo dont 7 sont en exploitation au 30 juin 2013. Cette flotte est financée à hauteur de 33% en pleine propriété, 22% en crédit-bail et 44% en location opérationnelle.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12
Transavia Netherlands										
B737-800	1	+1	5	-	16	-	22	+1	21	-
B737-700	2	+2	3	-2	5	-	10	-	10	-
Total	3	+3	8	-2	21	-	32	+1	31	-
Martinair										
B747-400 BCF	-	-	-	-	3	-	3	-	1	+1
MD-11-CF	3	-	-	-	-	-1	3	-1	3	-1
MD-11-F	-	-	2	-	1	-	3	-	3	+1
Total	3	-	2	-	4	-1	9	-1	7	+1
Total autre flotte	6	+3	10	-2	25	-1	41	-	38	+1

Flotte régionale

Au 30 juin 2013, la filiale régionale KLM Cityhopper dispose d'une flotte de 49 avions dont 48 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 55% en pleine propriété, de 27% en crédit-bail et 18% en location opérationnelle. Sur le semestre, il n'y a pas eu d'entrée ou de sortie dans la flotte régionale.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12	30/06/13	Var/déc12
KLM Cityhopper										
F100	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
F70	26	-	-	-	-	-	26	-	26	-
EMB190	-	-	13	-	9	-	22	-	22	-
Total	27	-	13	-	9	-	49	-	48	-

Perspectives et évènements post clôture

Perspectives

Sur la base d'un strict contrôle de nos capacités, de réservations correctement orientées pour la saison été, de recettes unitaires en légère hausse dans le passage et d'une facture pétrolière de l'ordre de 4,8 milliards de dollars sur la base des courbes à terme au 19 juillet 2013, le groupe, dans les conditions actuelles de marché, a pour objectif une amélioration du résultat d'exploitation au second semestre 2013 en ligne avec celle du premier semestre.

Les mesures déjà prises ont permis au moyen-courrier et au cargo d'améliorer leur résultat d'exploitation mais pas suffisamment compte tenu de l'environnement. Aussi des mesures complémentaires importantes devront-elles être adoptées au cours de l'automne pour une mise en œuvre dès le début de l'année 2014. Elles concerneront des mesures de départs volontaires ainsi que des décisions industrielles et commerciales.

Evènements post clôture

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

Risques et gestion des risques

Facteurs de risques

Par rapport au document de référence 2012 déposé le 9 avril 2013, 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 24 aux comptes consolidés.

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2013

A compter du 01 janvier 2013 est entré en vigueur la norme IAS 19 révisée « Avantages au personnel » d'application rétroactive, les comptes consolidés au 30 juin 2012 ont été retraités afin de permettre la comparaison (voir également note 2 de l'annexe aux comptes consolidés).

Le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2013 n'enregistre aucune modification majeure par rapport à celui du 30 juin 2012. Les mouvements intervenus sont décrits en note 5 de l'annexe.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2013	30 juin 2012 proforma	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	12 301	12 145	1.3
Résultat d'exploitation courant	-451	-690	34.6
Résultat des activités opérationnelles	-494	-960	ns
Résultat net des activités poursuivies	-790	-1 277	ns
Résultat net – propriétaires de la société-mère	-793	-1 276	ns
Résultat net par action de base (En €)	-2,68	-4,32	ns

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 12,30 milliards d'euros, en augmentation de 1,3% après un effet de change défavorable de 0,4%. L'activité passage progresse de 0,9% à 9,65 milliards d'euros et le chiffre d'affaire de l'activité cargo accuse une baisse de 6,8% à 1,41 milliard d'euros.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation baissent de 0,7% à 12,76 milliards d'euros. Pour une production mesurée en ESKO en hausse de 1,3%, le coût unitaire à l'ESKO (équivalent siège-kilomètre offert) baisse de 3,1% et de 2,2% change et prix du carburant constants.

Une baisse est notamment constatée sur les **charges externes de** 1% à 7,9 milliards d'euros (8,0 milliards d'euros un an plus tôt).

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2013	30 juin 2012 proforma	Variation (En %)
Carburant avions	3 408	3 568	-4,5
Affrètements aéronautiques	233	276	-15,5
Loyers opérationnels	469	464	1,1
Redevances aéronautiques	906	901	0,5
Commissariat	290	285	1,7
Achats d'assistance en escale	707	658	7,4
Achats et consommation d'entretien aéronautique	647	546	18,5
Frais commerciaux et de distribution	437	441	-0,9
Autres charges	845	881	-4,1
Total	7 942	8 020	-1,0

Les principales variations sont les suivantes :

- carburant avions : la charge du semestre ressort à 3,41 milliards d'euros contre 3,57 milliards d'euros au 30 juin 2012. La facture carburant baisse de 4,5% sous l'effet d'une baisse de la consommation de 2%, d'un effet de change favorable de 1% et d'une baisse du prix après couverture de 2%.
- loyers opérationnels : les loyers opérationnels relatifs à la location d'avions ont progressé de 1,1 % à 469 millions d'euros;
- redevances aéronautiques : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont progressé en ligne avec l'activité à 906 millions (901 millions d'euros au 30 juin 2012) ;
- commissariat : les dépenses de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions ressortent à 290 millions d'euros contre 285 millions d'euros au 30 juin 2012, soit une hausse de 1,7%. Ces dépenses correspondent aux dépenses engagées par le groupe Air France-KLM pour son propre compte et aux dépenses engagées par la filiale *catering* du groupe pour ses clients tiers ;
- achats d'assistance en escale : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. Ils sont en augmentation de 7,4% à 707 millions sous l'effet d'un reclassement ;
- achats d'entretien : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers. Ils s'élèvent à 647 millions d'euros (+18,5%). Cette hausse est en ligne avec le développement du chiffre d'affaires de l'activité maintenance ;
- frais commerciaux et de distribution : les frais commerciaux et de distribution sont en légère baisse (-0,9%) à 437 millions d'euros. Le semestre 2012 avait enregistré des frais de marketing liés au lancement des bases de Nice et Toulouse ;
- autres frais : les autres frais comprennent principalement les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Elles s'élèvent à 845 millions d'euros (-4,1%). Cette baisse bénéficie d'un effet de reclassement.

Les **frais de personnel** ressortent à 3,87 milliards d'euros contre 3,90 milliards au 30 juin 2012 retraité, soit une baisse de 1,1% dont une baisse de 2,3% des salaires et charges sociales à périmètre et charges de pension constants. Les effectifs moyens diminuent de 2,9% à 98 292 salariés.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 91 millions d'euros contre 94 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité.

Les **dotations aux amortissements et provisions** ressortent à 847 millions d'euros contre 843 millions d'euros au 30 juin 2012.

Les **autres produits et charges** (-10 millions d'euros au 30 juin 2013 contre +20 millions d'euros au 30 juin 2012) comprennent les couvertures du change pour +39 millions d'euros au 30 juin 2013 contre +49 millions d'euros au 30 juin 2012 et une charge de 13 millions d'euros de quotas de CO2 (17 millions d'euros un an plus tôt).

Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation courant** ressort à -451 millions d'euros (-690 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité).

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

(En millions d'euros)	30 juin 2013		30 juin 2012 proforma	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Passage	9 649	-354	9 560	-572
Cargo	1 405	-100	1 508	-134
Maintenance	621	57	523	53
Autres	626	-54	554	-37
Total	12 301	-451	12 145	-690

Résultat des activités opérationnelles

Le **résultat des activités opérationnelles** s'élève à -494 millions d'euros contre -960 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité. Les éléments non courants qui ressortent à -39 millions d'euros au 30 juin 2013 incluent essentiellement (cf note 11) :

- un montant de -29 millions d'euros correspondant à l'ajustement de la provision pour dépréciation de la valeur des compagnies régionales irlandaise et belge.
- le résultat des cessions d'un montant net de 9 millions d'euros des participations Financière LMP et Servair Airchef.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 201 millions d'euros contre 170 millions d'euros au 30 juin 2012. La principale variation vient des autres charges financières dont 17 millions d'euros relatif aux OCEANES (11 millions d'euros au 30 juin 2012) et 28 millions de débouclage de dérivés de taux.

Autres produits et charges financiers

Les autres charges financières nettes s'élèvent à 89 millions d'euros contre 178 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité.

Elles s'analysent comme suit :

- gain de change de 34 millions d'euros (-32 millions d'euros au 30 juin 2012) ;
- charge financière nette relative à la valorisation des instruments dérivés d'un montant de 115 millions d'euros, essentiellement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant (-152 millions d'euros au 30 juin 2012) ;

Résultat net – Propriétaires de la société-mère

L'**impôt** ressort en produit pour 72 millions d'euros contre 91 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité, donnant un taux d'impôt effectif apparent de 9,2% contre 7,0% au 30 juin 2012. La faiblesse du taux d'impôt effectif au 30 juin 2013 s'explique principalement par l'arrêt depuis l'exercice 2011 de la reconnaissance des actifs d'impôts différés sur les filiales françaises compte tenu de la durée de recouvrement.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** est négative de 78 millions d'euros au 30 juin 2013 (-60 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité). Elle comprend pour l'essentiel la contribution négative du groupe Alitalia pour un montant de 65 millions d'euros sur le premier semestre 2013. Compte tenu des contributions négatives d'Alitalia ces dernières années, la valeur du goodwill fera l'objet d'un test de valeur sur la base du nouveau plan à moyen terme qui sera finalisé sur le second semestre 2013 par la direction d'Alitalia (voir également note 14 aux comptes consolidés).

Le **résultat net consolidé – part du groupe** est négatif à 793 millions d'euros (-1,28 milliard d'euros au 30 juin 2012 retraité).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de (630) millions d'euros pour le premier trimestre 2013 et (163) millions d'euros pour le deuxième trimestre 2013.

Par action, le résultat net de base est négatif de 2,68 euro au 30 juin 2013 contre -4,32 euros au 30 juin 2012 retraité.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du 1er semestre de la période s'élèvent à 476 millions d'euros contre 425 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité. Les investissements nets dans la flotte se sont élevés à 69 millions d'euros, les investissements au sol à 56 millions d'euros, les pièces de rechange et modifications aéronautiques à 89 millions d'euros, la capitalisation des frais de maintenance à 190 millions d'euros et les investissements incorporels à 72 millions d'euros.

Le *cash flow* opérationnel s'élève à 1,04 milliard d'euros contre 461 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité. La variation s'analyse comme suit :

- amélioration de la capacité d'autofinancement qui ressort à 77 millions d'euros au 30 juin 2013 contre -94 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité.
- la variation du besoin en fonds de roulement qui passe de 555 millions d'euros au 30 juin 2012 retraité à 962 millions d'euros au 30 juin 2013.

La trésorerie nette à la date de clôture ressort à 4,7 milliards d'euros. De plus, le groupe dispose de lignes de crédit toujours disponibles d'un montant cumulé de 1,85 milliard d'euros au 30 juin 2013.

Les capitaux propres s'élèvent à 3,0 milliards d'euros (3,6 milliards au 31 décembre 2012). Les dettes nettes s'établissent à 5,34 milliards d'euros (5,97 milliards d'euros au 31 décembre 2012). Compte tenu de la volatilité des capitaux propres introduite par l'application de la norme IAS19R, le groupe considère que le ratio d'endettement bilantiel n'est plus un indicateur pertinent (Voir indicateurs financiers page 32).

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 et les charges financières correspondant aux emprunts obligataires. Le résultat d'exploitation ressort négatif à 3,0 millions d'euros.

Indicateurs financiers

Marge d'exploitation ajustée

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

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2013	Au 30 juin 2012 Proforma*	Au 30 juin 2012 publié
Résultat d'exploitation courant	-451	-690	-663
Part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers	159	158	158
Résultat d'exploitation courant ajusté	-292	-532	-505
Chiffre d'affaires	12 301	12 145	12 145
Marge d'exploitation ajustée	-2,4%	-4,4%	-4,2%

* Retraité norme IAS 19 révisée sur les retraites applicable depuis le 1er janvier 2013 avec effet rétroactif au 1er janvier 2012

Endettement financier net

Compte tenu de la forte volatilité des capitaux propres introduite par l'application de la norme IAS19R, le groupe considère que le ratio d'endettement bilantiel n'est plus un indicateur pertinent.

La dette nette est le solde entre les dettes financières à long et court terme et les liquidités (trésorerie et équivalent, valeurs mobilières de placement moins le concours courant bancaire). Les dépôts sur avions en crédit-bail sont déduits des dettes financières car ces montants viennent réduire le paiement de l'option d'achat de l'avion à l'issue du contrat de crédit-bail. 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 est portée en moins de la dette correspondante. Dans le cadre du recours formé contre le montant de l'amende cargo devant le Tribunal de l'Union européenne, le groupe a choisi de constituer des garanties bancaires jusqu'au prononcé d'une décision définitive. Ces garanties sont portées en trésorerie nantie mobilisable, le groupe ayant la possibilité de substituer rapidement d'autres actifs.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2013	Au 31 décembre 2012
Dettes financières courantes et non courantes	11 174	10 999
Intérêts courus non échus	(104)	(112)
Dépôts sur avions en crédit-bail	(650)	(650)
Actifs financiers nantis dans le cadre du swap avec Natixis (OCEANE)	(393)	(393)
Couvertures de change sur dettes	(3)	4
Total dettes financières	10 025	9 848
Trésorerie & équivalents trésorerie	4 053	3 420
Valeurs mobilières de placement + 3 mois	126	328
Trésorerie nantie mobilisable	384	235
Dépôts Triple A	166	156
Concours bancaires courants	(43)	(257)
Liquidités nettes	4 686	3 822
Dettes nettes	5 339	5 966

Ratios de couverture

Le groupe s'est donné comme objectif, dans le cadre du plan Transform 2015, de réduire son endettement en ramenant la dette nette à 4,5 milliards d'euros et le ratio dette/EBITDA en dessous de 2 à fin 2014. Ce ratio est calculé à partir des éléments suivants issus des comptes consolidés :

- Dette nette : voir tableau ci-dessus.
- EBITDA : résultat d'exploitation avant amortissements et dépréciations et provisions.

> Ratio dette nette/EBITDA

	30 juin 2013 12 mois glissants	31 décembre 2012 proforma*	31 décembre 2012 publié
Dette nette (en M€)	5 339	5 966	5 966
EBITDA (en M€)	1 638	1 395	1 448
Dette nette/EBITDA	3,3x	4,3x	4,1x

* Retraité norme IAS 19 révisée sur les retraites applicable depuis le 1^{er} janvier 2013 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2012.

> Ratio EBITDA/frais financiers nets

	30 juin 2013 12 mois glissants	31 décembre 2012 proforma*	31 décembre 2012 publié
EBITDA (en M€)	1 638	1 395	1 448
Frais financiers nets (en M€)	384	353	353
EBITDA/frais financiers nets	4,3x	4,0x	4,1x

* Retraité norme IAS 19 révisée sur les retraites applicable depuis le 1^{er} janvier 2013 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2012.

> 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 avant amortissements, provisions et loyers opérationnels.

	30 juin 2013 12 mois glissants	31 décembre 2012 proforma*	31 décembre 2012 publié
Dette nette (en M€)	5 339	5 966	5 966
Loyers opérationnels x 7 (en M€)	6 734	6 699	6 699
Total dette nette ajustée (en M€)	12 073	12 665	12 665
EBITDAR (en M€)	2 600	2 352	2 405
Dette nette ajustée/EBITDAR	4,6x	5,4x	5,3x

* Retraité norme IAS 19 révisée sur les retraites applicable depuis le 1^{er} janvier 2013 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2012.

> **Ratio EBITDAR/frais financiers nets ajustés**

Les frais financiers nets ajustés comprennent la quote-part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%);

	30 juin 2013 12 mois glissants	31 décembre 2012 proforma*	31 décembre 2012 publié
EBITDAR (en M€)	2 600	2 352	2 405
Frais financiers nets (en M€)	384	353	353
Quote-part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers (34%) (en M€)	327	325	325
Total frais financiers nets ajustés (en M€)	711	678	678
EBITDAR/frais financiers nets ajustés	3,7x	3,5x	3,5x

* Retraité norme IAS 19 révisée sur les retraites applicable depuis le 1^{er} janvier 2013 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2012.

États financiers consolidés

semestriels résumés (non audités)

1^{er} janvier au 30 juin 2013

Compte de résultat consolidé (non audité)

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (En millions d'euros)	Notes	2013	2012 retraité*
Chiffre d'affaires	6	12 301	12 145
Autres produits de l'activité		1	9
Produits des activités ordinaires		12 302	12 154
Charges externes	7	(7 942)	(8 020)
Frais de personnel	8	(3 863)	(3 907)
Impôts et taxes		(91)	(94)
Amortissements	9	(771)	(778)
Dépréciations et provisions	9	(76)	(65)
Autres produits et charges	10	(10)	20
Résultat d'exploitation courant		(451)	(690)
Cessions de matériels aéronautiques		(4)	4
Autres produits et charges non courants	11	(39)	(274)
Résultat des activités opérationnelles		(494)	(960)
Coût de l'endettement financier brut	12	(240)	(210)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	39	40
Coût de l'endettement financier net		(201)	(170)
Autres produits et charges financiers	12	(89)	(178)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(784)	(1 308)
Impôts	13	72	91
Résultat net des entreprises intégrées		(712)	(1 217)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	14	(78)	(60)
Résultat net des activités poursuivies		(790)	(1 277)
Résultat net		(790)	(1 277)
• Propriétaires de la société mère		(793)	(1 276)
• Participations ne donnant pas le contrôle		3	(1)
Résultat net – propriétaires de la société mère par action (en euros)			
• de base	15	(2,68)	(4,32)
• dilué	15	(2,68)	(4,32)

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

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

État du résultat global consolidé (non audité)

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2013 6 mois	30 juin 2012 6 mois retraité*
Résultat net	(790)	(1 277)
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente		
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	194	189
Variation de la juste valeur transférée en résultat	-	(98)
Couverture des flux de trésorerie		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en capitaux propres	58	54
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(55)	(124)
Couverture de juste valeur		
Partie efficace de la variation de juste valeur en autres éléments du résultat global	(23)	-
Éléments du résultat global des sociétés mises en équivalence	7	(8)
Variation de la réserve de conversion	2	5
Impôt sur les autres éléments du résultat global	1	24
Total des autres éléments recyclables du résultat global	184	42
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	(154)	(1 495)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies des sociétés mises en équivalence	(2)	-
Impôt sur les éléments non recyclables du résultat global	32	394
Total des autres éléments non recyclables du résultat global	(124)	(1 101)
Total des autres éléments du résultat global après impôt	60	(1 059)
Résultat global	(730)	(2 336)
• Propriétaires de la société mère	(731)	(2 326)
• Participations ne donnant pas le contrôle	1	(10)

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

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

Bilan consolidé (non audité)

Actif <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	30 juin 2013	31 déc. 2012 retraité*	1^{er} janvier 2012 retraité*
Goodwill		238	252	426
Immobilisations incorporelles		868	842	774
Immobilisations aéronautiques	16	9 757	10 048	10 689
Autres immobilisations corporelles	16	1 877	1 932	2 055
Titres mis en équivalence		309	381	422
Actifs de pension	17	2 329	2 477	2 336
Autres actifs financiers**		1 988	1 665	2 015
Impôts différés		1 379	1 392	1 322
Autres débiteurs		97	152	168
Actif non courant		18 842	19 141	20 207
Actifs détenus en vue de la vente	18	48	7	10
Autres actifs financiers**		780	933	751
Stocks et encours		534	521	585
Créances clients		2 396	1 859	1 774
Créances d'impôt société		36	11	10
Autres débiteurs		883	828	995
Trésorerie et équivalents de trésorerie		4 053	3 420	2 283
Actif courant		8 730	7 579	6 408
Total actif		27 572	26 720	26 615

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

**Dont

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2013	31 déc. 2012	1^{er} janvier 2012
Dépôts liés aux dettes financières	816	806	656
Valeurs mobilières de placements (y compris comptes de trésorerie nantis)	903	956	987

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

Bilan consolidé (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	30 juin 2013	31 déc. 2012 retraité*	1^{er} janvier 2012 retraité*
Capital	19.1	300	300	300
Primes d'émission et de fusion		2 971	2 971	2 971
Actions d'autocontrôle		(84)	(85)	(89)
Réserves et résultat	19.2	(257)	403	1 775
Capitaux propres (propriétaires de la société mère)		2 930	3 589	4 957
Participations ne donnant pas le contrôle		40	48	47
Capitaux propres		2 970	3 637	5 004
Provisions et avantages du personnel	17-20	3 084	3 158	2 692
Dettes financières	21	8 950	9 565	9 228
Impôts différés		62	149	223
Autres créiteurs		362	384	321
Passif non courant		12 458	13 256	12 464
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	18	41	-	-
Provisions	20	602	555	156
Dettes financières	21	2 224	1 434	1 174
Dettes fournisseurs		2 594	2 219	2 599
Titres de transports émis et non utilisés		3 275	2 115	1 885
Programmes de fidélisation		749	770	784
Dettes d'impôt société		1	3	6
Autres créiteurs		2 615	2 474	2 386
Concours bancaires		43	257	157
Passif courant		12 144	9 827	9 147
Total passif		24 602	23 083	21 611
Total passif et capitaux propres		27 572	26 720	26 615

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

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

Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)

<i>(En millions d'euros)</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres – propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 1^{er} janvier 2012	300 219 278	300	2 971	(89)	2 858	6 040	54	6 094
Première application d'IAS 19 révisée « Avantages au personnel » (note 2)					(1 083)	(1 083)	(7)	(1 090)
Au 1^{er} janvier 2012 retraité*	300 219 278	300	2 971	(89)	1 775	4 957	47	5 004
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	94	94	-	94
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	(57)	(57)	-	(57)
Réévaluation des engagements nets des régimes à prestations définies	-	-	-	-	(1 092)	(1 092)	(9)	(1 101)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	5	5	-	5
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	(1 050)	(1 050)	(9)	(1 059)
Résultat de la période	-	-	-	-	(1 276)	(1 276)	(1)	(1 277)
Résultat global	-	-	-	-	(2 326)	(2 326)	(10)	(2 336)
Échange salaire-actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	2	2	-	2
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	7	-	7	-	7
Variation de périmètre	-	-	-	-	1	1	-	1
Au 30 juin 2012 retraité*	300 219 278	300	2 971	(82)	(548)	2 641	36	2 677

Variation des capitaux propres consolidés (suite)

Au 31 décembre 2012								
retraité *	300 219 278	300	2 971	(85)	403	3 589	48	3 637
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 des régimes à prestations définies	-	-	-	-	(123)	(123)	(2)	(125)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	3	3	-	3
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	62	62	(2)	60
Résultat de la période	-	-	-	-	(793)	(793)	3	(790)
Résultat global	-	-	-	-	(731)	(731)	1	(730)
Échange salaire-actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	1	1	-	1
OCEANE	-	-	-	-	70	70	-	70
Titres d'autocontrôle	-	-	-	1	-	1	-	1
Distribution de dividende	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)
Au 30 juin 2013	300 219 278	300	2 971	(84)	(257)	2 930	40	2 970

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

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

Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (En millions d'euros)	Notes	2013	2012 retraité*
Résultat net – propriétaires de la société mère		(793)	(1 276)
Participations ne donnant pas le contrôle		2	(1)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	9	847	843
Dotations nettes aux provisions financières		8	(7)
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		3	(8)
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	(9)	(97)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		111	135
Écarts de change non réalisés		(54)	19
Résultats des sociétés mises en équivalence		78	60
Impôts différés	13.1	(88)	(110)
Autres éléments non monétaires		(29)	348
Sous-total		77	(94)
(Augmentation)/diminution des stocks		(20)	47
(Augmentation)/diminution des créances clients		(552)	(574)
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs		277	(183)
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 257	1 265
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 039	461
Prise de contrôle de filiales et participations		(18)	(38)
Investissements corporels et incorporels		(636)	(1 023)
Perte de contrôle de filiales et participations	11	26	466
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		160	598
Dividendes reçus		7	14
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		54	(31)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(407)	(14)
Cession de participations sans perte de contrôle, de parts dans les sociétés non contrôlées		-	7
Émissions de nouveaux emprunts		1 214	627
Remboursements d'emprunts		(663)	(425)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(311)	(287)
Nouveaux prêts		(91)	(23)
Remboursements des prêts		86	66
Dividendes distribués		(2)	(1)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		233	(36)
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(18)	9
Variation de la trésorerie nette		847	420
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture		3 163	2 126
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture		4 010	2 546
Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)		(43)	(23)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(225)	(230)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		21	24

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

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

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1^{er} janvier - 30 juin 2013

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

Note 2 Retraitement des comptes 2012

Depuis le 1er janvier 2013, la norme IAS 19 révisée « Avantages du personnel » publiée en juin 2011 par l'IASB est entrée en vigueur. Les principaux changements pour le groupe sont les suivants :

- L'option appliquée jusqu'alors par le Groupe permettant un étalement des écarts actuariels selon la méthode du « corridor » est supprimée. Les gains et pertes actuariels sont désormais comptabilisés immédiatement en autres éléments du résultat global,
- Les coûts des services passés non acquis, précédemment étalés, sont intégralement comptabilisés en résultat,
- Le rendement des actifs, jusqu'alors déterminé à partir d'un taux de rendement attendu, est à présent évalué sur la base du taux d'actualisation retenu pour l'évaluation des engagements.

Les comptes consolidés au 30 juin 2012 ont été retraités afin de permettre la comparaison. La situation du bilan retraité au 1er janvier 2012 ainsi qu'au 31 décembre 2012 sont également présentées.

Les impacts de la révision de la norme sont résumés ci-après :

Impacts sur le compte de résultat consolidé

<i>(En millions d'euros)</i>	Exercice clos le 31 décembre 2012	Semestre clos le 30 juin 2012
Charges de personnel	(53)	(27)
Autres produits et charges non courant	13	12
Impôt	7	2
Résultat net	(33)	(13)
• Propriétaires de la société mère	(33)	(13)
• Participations ne donnant pas le contrôle	-	-
Résultat net – propriétaires de la société mère par action <i>(en euros)</i>		
• de base	(0,11)	(0,04)
• dilué	(0,11)	(0,04)

Impacts sur l'état du résultat global consolidé

<i>(En millions d'euros)</i>	Exercice clos le 31 décembre 2012	Semestre clos le 30 juin 2012
Résultat net	(33)	(13)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	(312)	(1 495)
Éléments du résultat global des sociétés mises en équivalence	(2)	-
Impôt sur les éléments non recyclables du résultat global	95	394
Résultat global	(252)	(1 114)
4• Propriétaires de la société mère	(251)	(1 105)
• Participations ne donnant pas le contrôle	(1)	(9)

Impacts sur le bilan consolidé

<i>(En millions d'euros)</i>	1^{er} janvier 2012	31 décembre 2012
Titres mis en équivalence	-	(2)
Actifs de pension	(881)	(993)
Impôt différé actif	179	241
Provisions et avantages du personnel	631	871
Impôt différé passif	(243)	(282)
Impacts net sur les capitaux propres	(1 090)	(1 343)
• Propriétaires de la société mère	(1 083)	(1 335)
• Participations ne donnant pas le contrôle	(7)	(8)

Note 3 Événements significatifs

3.1 Intervenues au cours de la période

Le Conseil d'administration d'Alitalia du 14 février 2013 a entériné la mise en place d'un prêt d'actionnaire convertible d'un montant de 95 millions d'euros. Air France-KLM y a contribué à hauteur de sa participation de 25%, soit 23,8 millions d'euros.

Dans le cadre du projet Transform 2015, le groupe Air France a décidé de regrouper ses activités régionales françaises Britair, Régional, Airlinair, sous une holding dénommée HOP! (voir note 5).

Le 28 mars 2013, Air France-KLM a émis 53 398 058 obligations convertibles et / ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 15 février 2023 pour un montant de 550 millions d'euros. Les caractéristiques de cet emprunt sont décrites dans la note 21.

Le 19 juin 2013, le groupe a entériné la commande ferme de 25 Airbus A350s, engagée par lettre d'intention le 15 septembre 2011, mais qui avait jusque-là été suspendue à la conclusion d'un accord avec Rolls Royce concernant l'entretien des moteurs.

3.2 Postérieurs à la clôture

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

Note 4 Principes 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 2012 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 2013 sont établis conformément au référentiel IFRS, tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés et sont présentés selon les dispositions de la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». Ils doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 décembre 2012.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2013 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2012, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables pour le groupe à compter du 1^{er} janvier 2013.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 25 juillet 2013.

Évolution du référentiel comptable

Les normes IAS 19 révisée « Avantages du personnel », IFRS 13 « Evaluation de la juste valeur » et l'amendement à IAS 1 « Présentation des autres éléments du résultat global (OCI) » ont été appliquées pour la première fois au 31 mars 2013. Les impacts d'IAS 19 révisée sur les comptes consolidés du groupe sont détaillés en note 2 « Retraitement des comptes 2012 ». Les impacts résultant de l'application des autres textes ne sont pas significatifs.

Les textes applicables au groupe de manière obligatoire à partir du 1^{er} janvier 2014 sont décrits ci-dessous :

- La norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés » qui remplacera la norme IAS 27 « Etats financiers consolidés et individuels » pour la partie relative aux états financiers consolidés ainsi que l'interprétation SIC 12 « Consolidation – Entités ad hoc »
- La norme IFRS 11 « Partenariats » qui remplacera la norme IAS 31 « Participations dans les co-entreprises » ainsi que l'interprétation SIC 13 « Entités contrôlées en commun – apports non monétaires par les co-entrepreneurs »
- La norme IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités »
- La norme IAS 28 (2011) « Participation dans des entreprises associées et coentreprises »
- L'amendement à la norme IAS 32 « Présentation - Compensation des actifs et des passifs financiers »

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'interprétation IFRIC 21 « Taxes prélevées par une activité publique », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2014
- L'amendement à la norme IAS 36 « Information à fournir relative à la valeur recouvrable des actifs non financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2014
- La norme IFRS 9 « Instruments financiers – Classification et évaluation des actifs et passifs financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2015

L'application des normes IFRS 10 et IFRS 11 est en cours d'étude. Néanmoins, le groupe ne s'attend pas à avoir des impacts significatifs sur son périmètre de consolidation. Les impacts de l'interprétation IFRIC 21 sont en cours de valorisation.

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

Saisonnalité de l'activité

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

Impôt sur le résultat

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

4.3 Utilisation d'estimations

L'établissement des états financiers consolidés semestriels résumés conduit la Direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux états financiers consolidés semestriels résumés concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des comptes consolidés semestriels résumés ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en Note 3 de l'annexe des comptes consolidés du 31 décembre 2012, concernent :

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

Les comptes consolidés semestriels 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 la valorisation des actifs à long terme, i.e. les actifs non courants, il a notamment été pris pour hypothèse que la crise serait limitée dans le temps.

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

Note 5 Evolution du périmètre de consolidation

Dans le cadre de la constitution de *HOP !*, le groupe a acquis la compagnie Airlinair. Cette opération s'est effectuée 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 ressort à 3 millions d'euros.

Le groupe a cédé, le 15 mai 2013, sa filiale italienne Servair Airchef spécialisée dans le catering (restauration aérienne). Le résultat de cession relatif à cette opération s'élève à 15 millions d'euros.

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 SkyTeam, les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information.

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

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

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

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

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

Information par secteur géographique

Les activités du groupe sont réparties en six zones géographiques :

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

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

6.1 Informations par secteur d'activité

Semestre clos le 30 juin 2013

<i>(En millions d'euros)</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 373	1 421	1 633	925	-	14 352
Chiffre d'affaires intersecteurs	(724)	(16)	(1 012)	(299)	-	(2 051)
Chiffre d'affaires externe	9 649	1 405	621	626	-	12 301
Résultat d'exploitation courant	(354)	(100)	57	(54)	-	(451)
Résultat des activités opérationnelles	(393)	(115)	53	(39)	-	(494)
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)
Impôt	-	-	-	-	72	72
Résultat net des activités poursuivies	(472)	(115)	54	(39)	(218)	(790)

Semestre clos le 30 juin 2012 (retraité)

<i>(En millions d'euros)</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 304	1 521	1 573	848	-	14 246
Chiffre d'affaires intersecteurs	(744)	(13)	(1 050)	(294)	-	(2 101)
Chiffre d'affaires externe	9 560	1 508	523	554	-	12 145
Résultat d'exploitation courant	(572)	(134)	53	(37)	-	(690)
Résultat des activités opérationnelles	(777)	(174)	25	(34)	-	(960)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(62)	1	1	-	-	(60)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(348)	(348)
Impôts	-	-	-	-	91	91
Résultat net des activités poursuivies	(839)	(173)	26	(34)	(257)	(1 277)

6.2 Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

Semestre clos le 30 juin 2013

<i>(En millions d'euros)</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Passage régulier	2 901	3 053	154	556	1 618	901	9 183
Autres recettes passage	194	155	8	26	33	50	466
Total passage	3 095	3 208	162	582	1 651	951	9 649
Transport de fret	188	521	13	95	230	262	1 309
Autres recettes fret	27	18	2	7	23	19	96
Total fret	215	539	15	102	253	281	1 405
Maintenance	372	232	-	-	17	-	621
Autres	202	375	17	32	-	-	626
Total	3 884	4 354	194	716	1 921	1 232	12 301

Semestre clos le 30 juin 2012

<i>(En millions d'euros)</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Passage régulier	2 889	3 048	157	566	1 532	912	9 104
Autres recettes passage	186	148	6	30	30	56	456
Total passage	3 075	3 196	163	596	1 562	968	9 560
Transport de fret	181	540	13	107	263	312	1 416
Autres recettes fret	28	22	2	5	19	16	92
Total fret	209	562	15	112	282	328	1 508
Maintenance	331	174	-	-	18	-	523
Autres	181	332	13	28	-	-	554
Total	3 796	4 264	191	736	1 862	1 296	12 145

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

Semestre clos le 30 juin 2013

(En millions d'euros)	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	962	2 222	685	1 196	2 504	1 614	9 183
Transport de fret	3	23	72	285	535	391	1 309
Total	965	2 245	757	1 481	3 039	2 005	10 492

Semestre clos le 30 juin 2012

(En millions d'euros)	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	991	2 230	677	1 200	2 407	1 599	9 104
Transport de fret	3	24	71	295	566	457	1 416
Total	994	2 254	748	1 495	2 973	2 056	10 520

Note 7 Charges externes

Semestres clos le 30 juin (En millions d'euros)	2013	2012
Carburant avions	3 408	3 568
Affrètements aéronautiques	233	276
Locations opérationnelles	469	464
Redevances aéronautiques	906	901
Commissariat	290	285
Achats d'assistance en escale	707	658
Achats d'entretien	647	546
Frais commerciaux et de distribution	437	441
Autres frais	845	881
Total	7 942	8 020
<i>Hors carburant avions</i>	<i>4 534</i>	<i>4 452</i>

Note 8 Frais de personnel et effectifs

8.1 Frais de personnel

Semestres clos le 30 juin <i>(En millions d'euros)</i>	2013	2012 retraité
Salaires et traitements	2 756	2 788
Charges sociales	890	899
Charges de retraite	211	186
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	2	2
Autres	4	32
Total	3 863	3 907

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

8.2 Effectifs moyens de la période

Semestres clos le 30 juin	2013	2012
Personnel navigant technique	8 387	8 464
Personnel navigant commercial	22 096	22 412
Personnel au sol	67 809	70 398
Total	98 292	101 274

Note 9 Amortissements, dépréciations et provisions

Semestres clos le 30 juin <i>(En millions d'euros)</i>	2013	2012
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	36	33
Immobilisations aéronautiques	605	611
Autres immobilisations corporelles	130	134
Total	771	778
Dépréciations et provisions		
Stocks	1	(1)
Créances	3	(1)
Provisions	72	67
Total	76	65
Total	847	843

Note 10 Autres produits et charges

Semestres clos le 30 juin <i>(En millions d'euros)</i>	2013	2012
Exploitation conjointe de lignes et fret	(39)	(7)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	39	49
Autres	(10)	(22)
Total	(10)	20

Note 11 Autres produits et charges non courants

Semestres clos le 30 juin <i>(En millions d'euros)</i>	2013	2012 retraité
Charges de restructuration	(4)	(360)
Résultats sur cession de filiales et de participations	9	97
Autres	(44)	(11)
Autres produits et charges non courants	(39)	(274)

Semestre clos le 30 juin 2013

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

- le résultat de cession des parts détenues dans Financière LMP (39,86%). Le prix de vente de cette opération s'est élevé à 7 millions d'euros, générant une moins-value de cession de 6 millions d'euros (voir note 5),
- le résultat de cession des parts détenues dans Servair Airchef (50%). Le prix de vente de cette opération s'est élevé à 28 millions d'euros, générant une plus-value de cession de 15 millions d'euros (voir note 5).

Au 30 juin 2013, dans le cadre de l'évaluation des compagnies régionales irlandaise et belge, le groupe a procédé à l'enregistrement d'une provision complémentaire de 29 millions d'euros, incluse dans la ligne « autres », pour ramener la valeur de l'actif net de l'ensemble Cityjet et VLM à zéro.

Semestre clos le 30 juin 2012 (retraité)

Le poste « résultat sur cession de filiales et participations » incluait un montant de 97 millions d'euros correspondant à la plus-value réalisée le 1^{er} mars 2012 par le groupe dans le cadre du placement privé d'une partie des actions d'Amadeus IT Holding SA, dont le produit de cession ressortait à 466 millions d'euros.

Le groupe a également initié au cours du premier semestre 2012 un plan de restructuration concernant la société Air France et ses filiales régionales en France. Il comprenait essentiellement deux volets : le redimensionnement de la flotte et un plan de réduction d'effectifs. Les modalités du plan ont été présentées aux instances représentatives du personnel d'Air France en juin 2012. S'agissant des filiales, les discussions se sont poursuivies au cours du second semestre 2012.

Concernant le redimensionnement de la flotte, les modalités d'application se sont traduites, pour les appareils concernés, par des mises au rebut, des cessions, des démantèlements en pièces détachées ou des arrêts de contrats de location.

S'agissant du plan de réduction d'effectifs qui portait sur 5 122 postes, il incluait des aides aux départs volontaires en retraite et un plan de départs volontaires, dont la période de candidatures a été ouverte au cours du 4^{ème} trimestre 2012.

Dans ces conditions, le groupe avait procédé à sa meilleure estimation, au 30 juin 2012, des coûts engendrés par ce plan et avait enregistré une provision pour restructuration d'un montant total de 358 millions.

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

Semestres clos le 30 juin		
<i>(En millions d'euros)</i>	2013	2012
Produits des valeurs mobilières de placement	13	15
Autres produits financiers	26	25
Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie	39	40
Intérêts sur emprunts	(143)	(138)
Intérêts sur contrat de location-financement	(40)	(45)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	5	9
Autres charges financières	(62)	(36)
Coût de l'endettement financier brut	(240)	(210)
Coût de l'endettement financier net	(201)	(170)
Résultat de change	34	(32)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(115)	(152)
Dotation nette aux provisions	(2)	7
Autres produits et charges financiers divers	(6)	(1)
Autres produits et charges financiers	(89)	(178)

Le coût de l'endettement financier brut inclut au 30 juin 2013 un montant de 17 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 (11 millions d'euros au 30 juin 2012).

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,86% pour le semestre clos le 30 juin 2013 (3,83% pour le semestre clos le 30 juin 2012).

La variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers constatée au 30 juin 2013 et au 30 juin 2012 est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant.

Note 13 Impôts

13.1 Charge d'impôt

Semestres clos le 30 juin		
<i>(En millions d'euros)</i>	2013	2012 retraité
Charge de la période	(16)	(19)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	-	-
(Charge)/produit d'impôt courant	(16)	(19)
Variation des différences temporaires	15	(15)
Impact de la CVAE	2	2
(Utilisation)/activation des déficits fiscaux	71	123
(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies	88	110
Total	72	91

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 2013, le groupe a reconnu un produit d'impôt différé actif de 71 millions d'euros au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandais.

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). Cette mesure a pour effet le rallongement de la période de récupération. Elles ont conduit le groupe à limiter, depuis le 1^{er} 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 2013 a eu un impact de (170) millions d'euros sur la charge d'impôt contre (341) millions d'euros au 30 juin 2012.

13.2 Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Semestres clos le 30 juin <i>(En millions d'euros)</i>	2013	2012 retraité
OCEANE	37	-
Eléments recyclables du résultat global	1	24
Eléments non recyclables du résultat global	32	394
Total	70	418

Note 14 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence

Semestre clos le 30 juin 2013

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » comprend pour l'essentiel la quote-part de résultats de (65) millions d'euros du groupe Alitalia. Cette quote-part a été calculée en utilisant un résultat estimé pour le deuxième trimestre, le Conseil d'administration d'Alitalia arrêtant les comptes au 30 juin 2013 se réunissant au mois d'août. Compte tenu des contributions négatives d'Alitalia ces dernières années, la valeur du goodwill fera l'objet d'un test de valeur sur la base du nouveau plan à moyen terme qui sera finalisé sur le second semestre 2013 par la direction d'Alitalia.

Semestre clos le 30 juin 2012

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » comprend pour l'essentiel la quote-part de résultats de (55) millions d'euros du groupe Alitalia.

Note 15 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

Semestres clos le 30 juin <i>(En millions d'euros)</i>	2013	2012 retraité
Résultat net – propriétaires de la société mère	(793)	(1 276)
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-
Résultat net – propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	(793)	(1 276)
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :		
• intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	-	-
Résultat net – propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	(793)	(1 276)

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

Semestre clos le 30 juin	2013	2012
Nombre moyen pondéré :		
• d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
• d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 229 714)
• d'actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	-	(321 179)
• d'autres actions propres achetées	(3 071 876)	(2 959 753)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	296 030 982	295 708 632
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :		
• Conversion des obligations convertibles dilutives	-	-
• Exercice des stock-options dilutives	-	-
Nombre d'actions ordinaires potentielles	296 030 982	295 708 632
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	296 030 982	295 708 632

Note 16 Immobilisations corporelles

(En millions d'euros)	Au 30 juin 2013			Au 31 décembre 2012		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	10 007	5 799	4 208	9 821	5 488	4 333
Avions en location-financement	6 092	2 054	4 038	6 183	2 047	4 136
Actifs en cours de construction	367	-	367	347	-	347
Autres	1 879	735	1 144	2 135	903	1 232
Immobilisations aéronautiques	18 345	8 588	9 757	18 486	8 438	10 048
Terrains et constructions	2 815	1 601	1 214	2 742	1 523	1 219
Installations et matériels	1 320	919	401	1 326	896	430
Actifs en cours de construction	70	-	70	55	-	55
Autres	874	682	192	925	697	228
Autres immobilisations corporelles	5 079	3 202	1 877	5 048	3 116	1 932
Total	23 424	11 790	11 634	23 534	11 554	11 980

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location-financement est de 4 538 millions d'euros au 30 juin 2013 (4 618 millions au 31 décembre 2012).

Note 17 Actifs de retraite

Au cours du premier semestre 2013, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies s'établissent de la façon suivante.

Semestre clos le 30 juin 2013

	30 juin 2013	31 décembre 2012
Zone euro – durée 10 à 15 ans	3,00%	3,00%
Zone euro- durée 15 ans et plus	3,75%	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 30.1 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2012. Sur la même période, la juste valeur des fonds de couverture a diminué. Les deux éléments cumulés ont eu un impact de (233) millions d'euros sur les « actifs de pension » et de (79) millions d'euros sur les « provisions pour avantages du personnel ».

Semestre clos le 30 juin 2012 (retraité)

Au cours du premier semestre 2012, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies ont été établis de la façon suivante.

	30 juin 2012	31 décembre 2011
Zone euro – durée 10 à 15 ans	3,70%	4,75%
Zone euro- durée 15 ans et plus	4,30%	5,00%

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 30.1 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2011. Sur la même période, la juste valeur des fonds de couverture a sensiblement augmenté. Les deux éléments cumulés ont eu un impact de (1 229) millions d'euros sur les « actifs de pension » et de 266 millions d'euros sur les « provisions pour avantages du personnel ».

Note 18 Actifs et passifs détenus en vue de la vente

Au 30 juin 2013, les postes « Actifs détenus en vue de la vente » et « Passifs liés à des actifs détenus en vue de la vente » correspondent, pour 41 millions d'euros, aux actifs et passifs du groupe Cityjet en cours de cession (voir note 11). De plus, le poste « Actifs détenus en vue de la vente » comprend également la juste valeur de 6 appareils destinés à être cédés, pour un montant de 7 millions d'euros.

Note 19 Capitaux propres – propriétaires de la société mère

19.1 Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2013, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

	Au 30 juin 2013		Au 31 décembre 2012	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
État français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	9%	9%	10%	10%
Actions détenues par le groupe	1%	-	1%	-
Public	74%	75%	73%	74%
Total	100%	100%	100%	100%

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

19.2 Réserves et résultat

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2013	31 décembre 2012 retraité
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	734	850
Réserves sur instruments dérivés	(47)	(43)
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	439	253
Réserves sur engagements de retraite	(1 326)	(1 203)
Autres réserves	666	1 701
Résultat net – propriétaires de la société mère	(793)	(1 225)
Total	(257)	403

Note 20 Provisions et avantages du personnel

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2013			Au 31 décembre 2012 retraité		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour avantages du personnel	1 892	-	1 892	1 965	-	1 965
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	560	137	697	545	96	641
Provision pour restructuration	5	396	401	4	424	428
Provisions pour litiges avec les tiers	420	41	461	429	10	439
Autres provisions pour risques et charges	207	28	235	215	25	240
Total	3 084	602	3 686	3 158	555	3 713

20.1 Provisions

Avantages du personnel

Voir note 17.

Provision pour litiges avec les tiers

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

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

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

Provision pour restructuration

Voir note 11.

Litiges en matière de législation anti-trust

Dans le secteur du fret aérien

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1^{er} janvier 2009, sont 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.

Les procédures ouvertes aux Etats-Unis, en Australie et au Canada 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 juillet 2012, un accord a été conclu entre l'autorité de la concurrence de l'Afrique du Sud d'une part, Air France et KLM d'autre part pour un montant total de 1,8 million d'euros sans impact sur les comptes, des provisions ayant déjà été constituées. Cet accord a été homologué par le Tribunal le 17 octobre 2012. Enfin, Air France et KLM ont conclu le 20 février 2013 avec l'Autorité de la Concurrence au Brésil un accord de même nature pour un montant total de 4,6 millions d'euros.

En Europe, par décision en date du 9 novembre 2010, la Commission Européenne a imposé des amendes à 14 opérateurs de fret aérien dont Air France, KLM et Martinair, principalement pour des pratiques d'entente concernant la surcharge fuel. 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.

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

En Corée du Sud, le 29 novembre 2010 Air France-KLM, Air France et KLM, ont été sanctionnées d'une amende dont le montant total a été ramené à 8,8 millions d'euros déjà payée. 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 6^{ème} 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 devant la Cour Suprême qui devrait statuer sur ce pourvoi dans un délai de 1 à 2 ans.

La procédure engagée contre les sociétés du groupe en Suisse était toujours en cours au 30 juin 2013. Cette procédure a donné lieu à la constitution de provisions.

Le montant total des provisions constituées au 30 juin 2013 s'élève à 409 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

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 la quote-part des émissions de CO2 non couvertes par l'allocation de quotas gratuits et des provisions pour démantèlement de bâtiments.

20.2 Passifs éventuels

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

Litiges en matière de législation anti-trust

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

A la suite de l'ouverture en février 2006 de l'enquête des autorités de la concurrence européenne, des actions collectives (« class actions ») ont été engagées par des transitaires et des expéditeurs de fret aérien dans plusieurs pays à l'encontre d'Air France, de KLM et de Martinair ainsi que des autres opérateurs de fret.

En outre, des actions civiles ont été introduites en Europe par des expéditeurs de fret à la suite de la décision de la Commission Européenne du 9 novembre 2010. Les compagnies du groupe entendent s'opposer 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. Aux termes de cette transaction et moyennant le paiement par le groupe d'une somme de 87 millions de dollars, il a été mis fin à toute demande, action et procédure passée, actuelle et future de la part des plaignants tendant à l'obtention de réparations financières à raison des pratiques illicites qui étaient alléguées dans le transport de fret aérien « to, from and within the USA ». Cette transaction a été définitivement approuvée par le Tribunal le 14 mars 2011. Auparavant, 36 entités ont demandé leur exclusion de l'action collective (opt-out) ce qui les autorise à engager individuellement une action civile.

En ce qui concerne les entités qui ont fait le choix de l'exclusion de l'action collective, une quote-part des fonds versés par le groupe correspondant à la proportion du chiffre d'affaires réalisé sur la période considérée avec ces entités, comparée au chiffre d'affaires total d'Air France, KLM 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.

Des réclamations ayant été notifiées par deux de ces entités au cours de l'année 2011, la quote-part des fonds qui leur était destinée a été reversée au groupe et provisionnée.

Pays-Bas

Au Pays-Bas, une instance civile a été engagée le 30 septembre 2010 devant le tribunal d'Amsterdam contre KLM, Martinair et Air France par une société dénommée Equilib qui déclare avoir acquis auprès de 175 expéditeurs de fret aérien leurs droits d'agir en justice pour obtenir réparation des préjudices prétendument subis du fait des pratiques anticoncurrentielles sur le marché européen pendant la période 2000 à 2006.

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

La procédure n'en est qu'à un stade préliminaire et ne sera pas examinée au fond dans un délai rapide dans la mesure où le Tribunal d'Amsterdam a décidé le 7 mars 2012, de suspendre la procédure jusqu'à ce qu'une décision définitive soit rendue par les juridictions de l'Union européenne sur le recours en nullité introduit par les sociétés du groupe contre la décision de la Commission européenne du 9 novembre 2010.

Equilib a fait appel de la décision du Tribunal d'Amsterdam. La procédure est actuellement pendante devant la Cour d'Appel d'Amsterdam.

Dans le cadre de cette action, les sociétés du groupe ont appelé en garantie dans cette procédure l'ensemble des compagnies aériennes auxquelles la Commission Européenne a infligé une sanction pécuniaire dans sa décision du 9 novembre 2010. Ainsi en cas de condamnation pécuniaire des compagnies du groupe, le poids d'une telle condamnation serait partagé entre l'ensemble des compagnies aériennes.

Une action civile de même nature a été engagée devant le Tribunal d'Amsterdam en février 2012 contre Air France et KLM ainsi que contre d'autres compagnies aériennes par une société dénommée East West Debt BV.

Cette société déclare représenter 8 expéditeurs de fret aérien qui allèguent avoir subi des préjudices du fait des pratiques anti-concurrentielles entre 2000 et 2006.

East West Debt BV réclame un montant de 27,9 millions d'euros de dommages et intérêts sans aucune justification. Pour les mêmes motifs que ceux exposés dans l'affaire Equilib, le Tribunal d'Amsterdam a décidé le 7 novembre 2012 de suspendre la procédure. East West Debt a interjeté appel de cette décision. Comme dans l'affaire Equilib, les compagnies du groupe ont appelé en garantie les autres compagnies aériennes.

Royaume-Uni

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

British Airways a appelé en garantie l'ensemble des autres compagnies aériennes sanctionnées par la Commission Européenne dont les sociétés du groupe. 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, 267 plaignants sont 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 d'appel en garantie de la part de Singapore Airlines (15 août 2011), Cathay Pacific (15 août 2011), Lufthansa (4 novembre 2011), Air New Zealand (5 décembre 2011) et British Airways (19 décembre 2011). Les demandes de ces compagnies aériennes visent à obtenir une contribution d'Air France, KLM et Martinair au paiement d'éventuels dommages et intérêts auxquels elles pourraient être condamnées dans la procédure au principal, bien qu'elles nient avoir commis les faits qui leur sont reprochés. Les sociétés du groupe ont déposé un mémoire en défense contre ces demandes, dans lequel elles rejettent toute responsabilité de leur part, notamment car elles n'effectuaient aucun vol direct en provenance ou à destination de l'Australie durant la période concernée. Il est peu probable qu'un jugement intervienne dans la procédure de *class action* en 2013.

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

Norvège

Le 25 mai 2012, une action civile a été introduite devant le Tribunal Norvégien par une société dénommée Marine Harvest au motif d'un prétendu surcoût causé par les pratiques anti-concurrentielles. Les compagnies du groupe ont saisi le Tribunal d'une demande tendant à suspendre cette procédure.

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 150 000 euros d'amende. La société a immédiatement interjeté appel de ce jugement qu'elle estime infondé.

b) Actionnaires minoritaires de KLM

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

Par décision en date du 1^{er} septembre 2010, le tribunal a débouté l'association en considérant que la résolution d'assemblée relative au montant du dividende satisfaisait au test de « reasonableness and fairness ». VEB a fait appel de cette décision. Cette décision a été confirmée par la Cour d'Appel d'Amsterdam le 15 novembre 2011. Les plaignants ont fait un pourvoi en cassation auprès de la Cour Suprême néerlandaise le 15 février 2012. L'avocat général de la Cour Suprême a conclu au rejet de l'appel. La Cour Suprême devrait rendre son arrêt le 13 septembre 2013.

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 mises en examen pour homicides involontaires les 17 et 18 mars 2011 par les juges d'instruction en charge de l'information judiciaire et encourent 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 20.1 et 20.2, 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 21 Dettes financières

(En millions d'euros)	Au 30 juin 2013			Ay 31 décembre 2012		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	577	-	577	603	-	603
OCEANE	1 454	-	1 454	988	-	988
Emprunts obligataires	1 200	750	1 950	1 950	-	1 950
Emprunts location-financement	3 833	645	4 478	3 919	588	4 507
Autres emprunts à long terme	1 886	725	2 611	2 105	734	2 839
Intérêts courus non échus	-	104	104	-	112	112
Total	8 950	2 224	11 174	9 565	1 434	10 999

Le 28 mars 2013, Air France-KLM a émis 53 398 058 obligations convertibles et / ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 15 février 2023 pour un montant nominal de 550 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 10,30 euros avec coupon annuel de 2,03%.

La période de conversion s'étend du 7 mai 2013 au 7^{ème} jour ouvré précédant la date de remboursement normale ou anticipée. Le ratio de conversion est d'une action pour une obligation.

Un remboursement au pair, majoré des intérêts courus, sera rendu possible au 15 février 2019 sur demande des porteurs.

Air France-KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 28 septembre 2016 si le cours de l'action excède 130% du nominal, soit 13,39 euros incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM.

A la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de 443 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion. La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 550 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres pour un montant de 107 millions d'euros avant impôts différés.

Au 30 juin 2013, les passifs financiers ayant une valeur de marché sensiblement différente de leur valeur comptable sont les suivants.

(En millions d'euros)	Valeur comptable	Valeur de marché
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	577	275
OCEANE	1 454	1 633
Emprunts obligataires	1 950	2 034
Total	3 981	3 942

Note 22 Engagements de locations

22.1 Locations financement

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

(En millions d'euros)	Au juin 2013	Au 31 décembre 2012
Avions	5 082	4 591
Constructions	581	481
Autres matériels	138	141
Total	5 801	5 213

22.2 Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 5 222 millions d'euros au 30 juin 2013 (5 022 millions d'euros au 31 décembre 2012).

Note 23 Commandes de matériels aéronautiques

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

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2013	Au 31 décembre 2012
2 nd semestre N (6 mois)	147	-
N+1	422	511
N+2	535	431
N+3	440	434
N+4	426	354
Au-delà de N+4	5 298	2 410
Total	7 268	4 140

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque période considérée. Ces montants font par ailleurs l'objet de couvertures. Le nombre d'appareils en commande ferme au 30 juin 2013 augmente de 22 unités par rapport au 31 décembre 2012 et s'élève à 65 appareils. Les évolutions du carnet de commande s'expliquent par la commande de 25 appareils, la livraison de 4 appareils et le transfert d'une option en commande ferme au cours de la période.

Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a passé une commande ferme de 25 Airbus A350. Il a reçu un Airbus A330 ainsi qu'un Boeing B777. Par ailleurs, un Boeing B777 en option a été transformé en commande ferme.

Fret

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné deux Boeing B737.

Flotte régionale

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

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

Type avion	Année IATA de livraison	N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	Au-delà de		Total
						N+4	N+4	
Flotte long-courrier – passage								
	au 30 juin 2013	1	1	-	-	-	2	4
A380	au 31 décembre 2012	-	2	2	-	-	-	4
	Au 30 juin 2013	-	-	-	-	-	25	25
A350	Au 31 décembre 2012	-	-	-	-	-	-	-
	au 30 juin 2013	-	-	-	-	-	-	-
A330	au 31 décembre 2012	-	1	-	-	-	-	1

Type avion	Année IATA de livraison	N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	Au-delà de		Total
						N+4	N+4	
	au 30 juin 2013	-	-	-	3	3	19	25
B787	au 31 décembre 2012	-	-	-	-	3	22	25
	au 30 juin 2013	-	-	4	1	-	-	5
B777	au 31 décembre 2012	-	1	-	3	1	-	5
Flotte moyen-courrier								
	au 30 juin 2013	-	-	3	-	-	-	3
A320	au 31 décembre 2012	-	-	-	3	-	-	3
	au 30 juin 2013	-	2	-	-	-	-	2
B737	au 31 décembre 2012	-	2	2	-	-	-	4
Flotte régionale								
	au 30 juin 2013	-	-	1	-	-	-	1
CRJ1000	au 31 décembre 2012	-	-	-	1	-	-	1

Note 24 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 2013

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2013 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 2013

Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2013

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

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

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1^{er} janvier 2013 au 30 juin 2013, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I- Conclusion sur les comptes

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

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

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 2 de l'annexe qui expose le changement de méthode comptable relatif à l'application, depuis le 1^{er} janvier 2013, de la norme IAS 19 révisée « Avantages du personnel ».

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 26 juillet 2013

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Département de KPMG S.A.

Valérie Besson

Associée

Michel Piette

Associé

Deloitte & Associés

Dominique Jumaucourt

Associé

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