



# Rapport financier semestriel

## Janvier-juin 2016

Société anonyme au capital de 300 219 278 euros

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

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

RCS Paris 552 043 002

## SOMMAIRE

<b>Gouvernement d'entreprise</b>	<b>4</b>
Le Conseil d'administration	4
Le Comité exécutif groupe	7
Bourse et actionnariat	8
<b>Marché et environnement</b>	<b>10</b>
<b>Faits marquants</b>	<b>11</b>
<b>Stratégie</b>	<b>15</b>
<b>Activités</b>	<b>19</b>
Activité passage réseaux	19
Activité cargo	20
Activité maintenance	21
Transavia	21
<b>Flotte Air France-KLM</b>	<b>22</b>
<b>Perspectives et événements post clôture</b>	<b>24</b>
<b>Facteurs de risques</b>	<b>25</b>
<b>Parties liées</b>	<b>25</b>
<b>Commentaires sur les comptes</b>	<b>26</b>
<b>Indicateurs financiers</b>	<b>32</b>
<b>Etats financiers semestriels résumés (non audités)</b>	<b>35</b>
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	41
<b>Notes aux états financiers consolidés</b>	<b>43</b>
Note 1 Description de l'activité	44
Note 2 Retraitement des comptes 2014	44
Note 3 Evénements significatifs	45
Note 4 Règles et méthodes comptables	45
Note 5 Evolution du périmètre de consolidation	47
Note 6 Informations sectorielles	47
Note 7 Charges externes	52
Note 8 Frais de personnel et effectifs	53
Note 9 Amortissements, dépréciations et provisions	54
Note 10 Autres produits et charges	54
Note 11 Autres produits et charges non courants	54

Note 12 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	56
Note 13 Impôts	57
Note 14 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	58
Note 15 Résultat net des activités non poursuivies	59
Note 16 Résultat net – part du groupe par action	59
Note 17 Immobilisations corporelles	61
Note 18 Actifs de retraite et provisions retraite	61
Note 19 Actifs et passifs détenues en vue de la vente	62
Note 20 Capitaux propres – propriétés de la société mère	63
Note 21 Provisions	64
Note 22 Dettes financières	66
Note 23 Dette nette	68
Note 24 Engagements de locations	69
Note 25 Commandes de matériels aéronautiques	69
Note 26 Parties liées	71
<b>Information et contrôle</b>	<b>72</b>
Attestation du responsable du rapport financier	72
Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2016	72

# Gouvernement d'entreprise

## Le Conseil d'administration

Au cours du premier semestre 2016, la composition du Conseil d'administration a connu les évolutions suivantes :

- les mandats d'administrateurs de Messieurs Jean-François Dehecq, Cornelis J.A van Lede et Leo M. van Wijk sont arrivés à échéance à l'issue de la réunion de l'Assemblée générale ordinaire du 19 mai 2016 ;
- Madame Anne-Marie Couderc a été nommée administrateur indépendant lors de la réunion de l'Assemblée générale ordinaire du 19 mai 2016, pour une durée de quatre ans ;
- Monsieur Hans N.J. Smits a été nommé administrateur lors de la réunion de l'Assemblée générale ordinaire du 19 mai 2016 pour une durée de quatre ans ;
- Monsieur Alexander R. Wynaendts a été nommé Administrateur indépendant lors de la réunion de l'Assemblée générale ordinaire du 19 mai 2016 pour une durée de quatre ans.

Par ailleurs, le Conseil d'administration a décidé, lors de sa séance du 22 juin 2016, conformément au plan de succession arrêté lors de sa séance du 1er mai 2016, de coopter Monsieur Jean-Marc Janailac en tant qu'administrateur et de le nommer Président-directeur général d'Air France-KLM en remplacement de Monsieur Alexandre de Juniac, à compter du 4 juillet 2016.

**Au 30 juin 2016**, le Conseil d'administration comprend quinze membres, dont :

- treize administrateurs nommés par l'Assemblée générale parmi lesquels :
  - deux proposés par l'Etat français<sup>1</sup> et,
  - deux représentants des salariés actionnaires<sup>2</sup> ;
  - un représentant de l'État nommé par arrêté ministériel<sup>3</sup> ;
  - un représentant des salariés nommé par le Comité de Groupe Français<sup>4</sup>.

**Au 4 juillet 2016**, la composition du Conseil d'administration demeure inchangée, à l'exception de la nomination de Monsieur Jean-Marc Janailac en tant que Président-directeur général, en remplacement de Monsieur Alexandre de Juniac.

---

<sup>1</sup> Conformément à l'article 6 de l'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

<sup>2</sup> Les administrateurs représentant les salariés actionnaires sont désignés conformément aux dispositions de l'article L225-23 du Code de commerce, de l'article L 6411-9 du Code des transports et de l'article 17-2 des statuts.

<sup>3</sup> Conformément à l'article 4 de l'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

<sup>4</sup> Conformément aux dispositions de l'article L225-27-1 du Code de commerce et à l'article 17-3 des statuts.

### Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2016

<b>Administrateur</b> <i>(Âge au 30 juin 2016)</i>	<b>Fonctions au sein du Conseil d'administration</b>	<b>Date d'entrée au Conseil Air France-KLM</b>	<b>Date d'échéance du mandat</b>	<b>Principale fonction actuelle</b>
<b>Alexandre de Juniac</b> <i>(53 ans)</i>	Président-directeur général d'Air France-KLM	11/01/2012	4 juillet 2016 <sup>5</sup>	Président-directeur général d'Air France-KLM
<b>Peter Hartman</b> <i>(67 ans)</i>	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM Membre du Comité d'audit	08/07/2010	AG 2017	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
<b>Maryse Aulagnon</b> <i>(67 ans)</i>	Administrateur indépendant Présidente du Comité d'audit	08/07/2010	AG 2017	Président-directeur général d'Affine
<b>Isabelle Bouillot</b> <i>(67 ans)</i>	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	16/05/2013	AG 2017	Présidente de China Equity Links
<b>Jean-Dominique Comolli</b> <i>(68 ans)</i>	Administrateur (proposé par l'Etat) Membre du Comité de nomination et de gouvernance et du Comité de rémunération	14/12/2010	AG 2019	Administrateur civil honoraire
<b>Jaap de Hoop Scheffer</b> <i>(68 ans)</i>	Administrateur indépendant Président du Comité de rémunération	07/07/2011	AG 2019	Professeur à l'Université de Leyde (Pays-Bas)
<b>Louis Jobard</b> <i>(56 ans)</i>	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre du Comité d'audit	20/05/2014	AG 2018	Commandant de bord B777
<b>Solenne Lepage</b> <i>(44 ans)</i>	Administrateur représentant l'Etat Membre du Comité d'audit	21/03/2013	Mai 2019	Directrice des participations Transports à l'Agence des Participations de l'Etat
<b>Christian Magne</b> <i>(63 ans)</i>	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre des Comités d'audit et de rémunération	15/09/2004	AG 2018	Cadre Air France
<b>Isabelle Parize</b> <i>(59 ans)</i>	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	27/03/2014	AG 2018	Présidente du Directoire de Nocibé
<b>Antoine Santero</b> <i>(53 ans)</i>	Administrateur représentant les salariés	05/11/2015	AG 2017	Chef de cabine long-courrier Air France
<b>Patrick Vieu</b> <i>(51 ans)</i>	Administrateur (proposé par l'Etat)	21/05/2015	AG 2019	Conseiller du Vice-Président du Conseil de l'environnement et du développement durable
<b>Anne-Marie Couderc</b> <i>(66 ans)</i>	Administrateur indépendant Présidente du Comité de nomination et de gouvernance et membre du Comité d'audit	19/05/2016	AG 2020	Présidente du Groupe Presstalis
<b>Hans N.J. Smits</b> <i>(66 ans)</i>	Administrateur Membre du Comité de rémunération	19/05/2016	AG 2020	Président et Directeur général de Janssen de Jong Groep (Pays-Bas)
<b>Alexander R. Wynaendts</b> <i>(56 ans)</i>	Administrateur indépendant Membre du Comité de nomination et de gouvernance	19/05/2016	AG 2020	Président du directoire d'Aegon NV

<sup>5</sup> Monsieur Alexandre de Juniac a démissionné de ses fonctions de Président-directeur général avec effet au 4 juillet 2016.

## Composition du Conseil d'administration au 4 juillet 2016

<b>Administrateur</b> (Âge au 4 juillet 2016)	<b>Fonctions au sein du Conseil d'administration</b>	<b>Date d'entrée au Conseil Air France-KLM</b>	<b>Date d'échéance du mandat</b>	<b>Principale fonction actuelle</b>
<b>Jean-Marc Janaillac</b> <sup>6</sup> (63 ans)	Président-directeur général d'Air France-KLM	04/07/2016	AG 2019	Président-directeur général d'Air France-KLM
<b>Peter Hartman</b> (67 ans)	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM Membre du Comité d'audit	08/07/2010	AG 2017	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
<b>Maryse Aulagnon</b> (67 ans)	Administrateur indépendant Présidente du Comité d'audit	08/07/2010	AG 2017	Président-directeur général d'Affine
<b>Isabelle Bouillot</b> (67 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	16/05/2013	AG 2017	Présidente de China Equity Links
<b>Jean-Dominique Comolli</b> (68 ans)	Administrateur (proposé par l'Etat) Membre du Comité de nomination et de gouvernance et du Comité de rémunération	14/12/2010	AG 2019	Administrateur civil honoraire
<b>Jaap de Hoop Scheffer</b> (68 ans)	Administrateur indépendant Président du Comité de rémunération	07/07/2011	AG 2019	Professeur à l'Université de Leyde (Pays-Bas)
<b>Louis Jobard</b> (56 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre du Comité d'audit	20/05/2014	AG 2018	Commandant de bord B777
<b>Solenne Lepage</b> (44 ans)	Administrateur représentant l'Etat Membre du Comité d'audit	21/03/2013	Mai 2019	Directrice des participations Transports à l'Agence des Participations de l'Etat
<b>Christian Magne</b> (63 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre des Comités d'audit et de rémunération	15/09/2004	AG 2018	Cadre Air France
<b>Isabelle Parize</b> (59 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	27/03/2014	AG 2018	Présidente du Directoire de Nocibé
<b>Antoine Santero</b> (53 ans)	Administrateur représentant les salariés	05/11/2015	AG 2017	Chef de cabine long-courrier Air France
<b>Patrick Vieu</b> (51 ans)	Administrateur (proposé par l'Etat)	21/05/2015	AG 2019	Conseiller du Vice-Président du Conseil de l'environnement et du développement durable
<b>Anne-Marie Couderc</b> (66 ans)	Administrateur indépendant Présidente du Comité de nomination et de gouvernance et membre du Comité d'audit	19/05/2016	AG 2020	Présidente du Groupe Presstalis
<b>Hans N.J. Smits</b> (66 ans)	Administrateur Membre du Comité de rémunération	19/05/2016	AG 2020	Président et Directeur général de Janssen de Jong Groep (Pays-Bas)
<b>Alexander R. Wynaendts</b> (56 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de nomination et de gouvernance	19/05/2016	AG 2020	Président du directoire d'Aegon NV

<sup>6</sup> Le Conseil d'administration a décidé, lors de sa séance du 22 juin 2016, de coopter Monsieur Jean-Marc Janaillac en tant qu'administrateur et de le nommer Président - directeur général d'Air France-KLM en remplacement de Monsieur Alexandre de Juniac, à compter du 4 juillet 2016.

# Le Comité exécutif du groupe

## Composition du Comité exécutif du groupe au 30 juin 2016

Membres	Âge au 30 juin 2016	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
<b>Alexandre de Juniac</b> <sup>7</sup> Président-directeur général d'Air France-KLM	53 ans	Service Public Industrie Transport aérien	9 ans 14 ans 4 ans
<b>Frédéric Gagey</b> Président-directeur général d'Air France	60 ans	Transport aérien	22 ans
<b>Pieter Elbers</b> Président du directoire de KLM	46 ans	Transport aérien	24 ans
<b>René de Groot</b> Directeur général adjoint en charge des opérations de KLM	47 ans	Transport aérien	26 ans
<b>Patrick Alexandre</b> Directeur général adjoint Commercial ventes & alliances, Air France-KLM	61 ans	Transport aérien	34 ans
<b>Pieter Bootsma</b> Directeur général adjoint Stratégie commerciale, Air France-KLM	46 ans	Transport aérien	20 ans
<b>Adeline Challon-Kemoun</b> Directrice générale adjointe Marketing, Digital & Communication, Air France-KLM	49 ans	Vente Média/communication Transport aérien	10 ans 14 ans 5 ans
<b>Xavier Broseta</b> Directeur général adjoint Ressources Humaines, Air France-KLM	49 ans	Service Public Industrie Transport aérien	7 ans 14 ans 4 ans
<b>Jean-Christophe Lalanne</b> Directeur général adjoint Systèmes d'information, Air France-KLM	54 ans	Industrie, SSII Transport aérien	20 ans 11 ans
<b>Jacques Le Pape</b> Secrétaire général d'Air France-KLM	49 ans	Service Public Transport aérien	23 ans 3 ans
<b>Pierre-François Riolacci</b> Directeur général adjoint Economie et Finances, Air France-KLM	50 ans	Industrie Transport aérien	23 ans 3 ans
<b>Franck Terner</b> Directeur général adjoint Engineering & Maintenance, Air France-KLM	56 ans	Transport aérien	27 ans

Le processus de recrutement du Directeur-général adjoint de Transavia et du Cargo est en cours, en remplacement de Bram Gräber.

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

	Âge au 30 juin 2016	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
<b>Alexandre Boissy</b> Secrétaire du comité exécutif d'Air France-KLM, Directeur de cabinet du Président-directeur général	42 ans	Transport aérien	17 ans

<sup>7</sup> Jusqu'au 4 juillet 2016. A compter de cette date, Monsieur Jean-Marc Janailac a été nommé Président-directeur général Air France-KLM en remplacement de Monsieur Alexandre de Juniac.

# 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 CAC Mid 60. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionnariat salarié. Pour la onzième année consécutive, Air France-KLM est intégré dans les indices Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI World et DJSI Europe) et est classé leader du secteur « Compagnies aériennes » par RobecoSAM. De plus, pour la septième année, le Groupe a été classé leader du secteur « Transports ».

## Évolution boursière

Suite à la hausse du cours de bourse de fin 2015, l'action Air France-KLM a dans un premier temps gagné 23% de janvier à mars 2016 puis elle a perdu 34% depuis mars 2016 où elle avait atteint son cours de clôture le plus haut de 8,62 euros. Sur le premier semestre 2016, l'action a reculé de 18,50% tandis que le CAC 40 a perdu 8,6%.

	Janvier-juin 2016	2015
Cours le plus haut (En euros)	8,84	8,50
Cours le plus bas (En euros)	5,48	5,51
Nombre de titres en circulation	300 219 278	300 219 278
Capitalisation boursière à la fin de la période (En milliards d'euros)	1,7	2,1

## Évolution du capital

Au 30 juin 2016, 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 2016	2015
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278
Nombre de droits de vote théoriques	373 737 570	300 219 278
Nombre de droits de vote exerçables	368 471 572	300 219 278
Montant du capital (en euros)	300 219 278	300 219 278

Les actions sont entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire. Jusqu'au 2 avril 2016, chaque action donnait droit à un droit de vote simple. En application de la loi « Florange », il a été automatiquement conféré, à compter du 3 avril 2016, et en l'absence de clause contraire dans les statuts d'Air France-KLM<sup>8</sup>, un droit de vote double à toutes les actions entièrement libérées pour lesquelles il est justifié d'une inscription nominative depuis deux ans au nom d'un même actionnaire. Il n'existe pas de droits particuliers attachés aux actions.

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

<sup>8</sup> La résolution présentée à l'Assemblée générale du 21 mai 2015 visant à introduire dans les statuts une clause visant à maintenir des droits de vote simples a été rejetée.



# Actionnariat

Période close le	% du capital		% des droits de vote théoriques		% des droits de vote exerçables	
	30/06/ 2016	31/12/ 2015	30/06/ 2016	31/12/ 2015	30/06/ 2016	31/12/ 2015
Nombre d'actions en circulation/droits de vote	300 219 278	300 219 278	373 737 570	300 219 278	368 471 572	296 069 683
État	17,6%	17,6%	27,0%	17,6%	27,3%	17,8%
Salariés (FCPE)	6,5%	6,5%	10,2%	6,5%	10,3%	6,6%
Autocontrôle	1,4%	1,4%	1,1%	1,4%	-	-

Au 30 juin 2016, Air France-KLM est détenu à plus de 50% par des intérêts européens - Etats membres de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen et 57,3% sont des actionnaires français.

## 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, la Société Air France a émis 21 951 219 Obligations Convertibles et/ou Échangeables en Actions Air France - KLM Nouvelles ou Existantes (OCEANE) à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros. La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 1er avril 2020, les investisseurs disposant d'une option de remboursement anticipé au pair au 1<sup>er</sup> avril 2012 et 1<sup>er</sup> avril 2016. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1er avril de chaque année.

À la suite de la distribution de dividendes au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006, un ajustement a été effectué conformément aux stipulations du contrat d'émission. Le ratio d'attribution aux porteurs d'obligations de la société à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles ou existantes de la société a été ainsi porté à 1,03 action de la société pour une obligation 2,75% 2005-20.

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 18 692 474 OCEANE, soit 85,16% du montant initialement émis. Grâce à cette opération, Air France a reporté à avril 2016 au plus tôt le remboursement de 383,2 millions d'euros. Sur les OCEANE non apportées à Natixis dans le cadre du swap, 1 501 475 OCEANE ont fait l'objet d'un remboursement anticipé à la demande des porteurs pour un montant total de 31,6 millions d'euros au 1<sup>er</sup> avril 2012.

Au 1er avril 2016, la Société Air France a répondu à l'exercice de puts investisseur sur 20.383.985 titres OCEANE en remboursant au pair les porteurs.

Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2016 s'élève à 65 161. La Société Air France en a forcé le remboursement au 4 Juillet 2016 en vertu du droit qui lui était conféré puisque moins de 10% du volume initial des titres étaient encore en circulation.

### Obligations Convertibles et/ou Échangeables en Actions Air France - KLM Nouvelles ou Existantes (OCEANE) 2,03% 2023

En mars 2013, la Société Air France-KLM a émis 53 398 058 Obligations Convertibles et/ou Échangeables en Actions Air France-KLM Nouvelles ou Existantes (OCEANE) pour un montant total de 550 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 10,30 euros et un ratio d'attribution d'une action pour une obligation. La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 15 février 2023. Le coupon annuel est de 2,03%, payable à terme échu le 15 février de chaque année. Tout porteur d'obligation pourra, à son gré, demander le remboursement anticipé de ses obligations le 15 février 2019, au pair majoré des intérêts courus. Au 30 juin 2016, 11 151 obligations ont été converties en actions existantes, portant ainsi le nombre d'obligations restant en circulation à 53 386 907 obligations.

# Marché et environnement

Au premier semestre 2016, tout en étant en légère amélioration, la croissance économique mondiale est restée peu dynamique. Les rythmes de croissance des économies de la zone euro devraient converger autour de 1,6 % pour l'année 2016.

La décision du Royaume-Uni de sortir de l'Union Européenne plonge de nombreux secteurs de l'économie, dont le transport aérien, dans l'incertitude. Le *Brexit* a pour impact à court-terme une dépréciation de la Livre Sterling, mais aussi de l'euro par rapport aux monnaies principales (dollar et yen notamment) accompagnée d'un climat d'incertitude conduisant à une baisse des investissements ; à moyen-terme un ralentissement économique limité sur la zone euro mais significatif sur la croissance britannique, ayant des conséquences sur le transport aérien. IATA estime que le trafic de et vers le Royaume-Uni pourrait être d'ici à 2020 entre 3 et 5 % inférieur à ce qu'il aurait été sans le *Brexit*, bien que les impacts à long-terme soient difficiles à évaluer.

Les conséquences théoriques de la sortie du Royaume-Uni du marché unique européen sur le transport aérien pourraient être significatives. En particulier, les compagnies aériennes britanniques opérant au sein de l'Europe continentale pourraient ne pas conserver l'accès libre au marché unique européen dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui.

Le climat géopolitique et économique de ces derniers mois a continué de peser sur la demande de transport aérien. La demande de transport aérien a baissé sur plusieurs grands marchés : au Brésil, en raison de la dégradation de la situation économique, au Japon, affecté par une dynamique de consommation faible et de nombreuses annulations de voyages vers l'Europe suite aux attentats terroristes, et sur les grandes lignes pétrolières.

En 2016, à l'image de l'année 2015, le trafic aérien demeurera néanmoins soutenu. Selon l'association du transport aérien (IATA), les compagnies aériennes devraient dégager une marge bénéficiaire nette moyenne de 5,1% (contre 4,6% en 2015) ainsi qu'un profit moyen par passager de 9,59 dollars. La forte demande du secteur passager (+6,7% en 2015 et +6,9% estimé en 2016) devrait compenser la croissance décevante du fret aérien (+1,9% en 2015 contre +3% estimé en 2016).

Le contexte concurrentiel reste cependant difficile, avec une croissance élevée des capacités de certains acteurs. IATA anticipe ainsi sur l'année 2016 une hausse de 6,5% des capacités des compagnies européennes contre 8% pour les autres compagnies. Les capacités long-courrier devraient augmenter de +7,2% entre l'Europe et le reste du monde, La tendance des *low-costs* long-courrier est un phénomène récent mais qui est en plein développement en 2016. La capacité du moyen-courrier a une croissance supérieure à celle de l'été 2015, une évolution de 6,6% principalement dirigée par les *low-costs* (Ryanair, Vueling...). Les trois groupes européens se développent principalement par leur filiales *low-costs* (Transavia, Germanwings,...). Le Groupe est particulièrement menacé par une forte concurrence sur leur propre marché dû à l'attractivité et la localisation centrale de leurs deux *hubs* Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol. (+5,1% pour la France et 7,2% pour les Pays-Bas).

Le prix du pétrole est reparti à la hausse. Au premier trimestre 2016, le cours du pétrole (Brent) s'est établi à 35 dollars le baril en moyenne, au plus bas depuis 2004. Après être passé sous 30 dollars en janvier, il s'est nettement redressé depuis et fluctue autour de 50 dollars début juin. Le marché physique pourrait continuer de se resserrer d'ici la fin de l'année, du fait de la baisse de la production américaine. Néanmoins, le niveau très élevé des stocks limiterait la pression à la hausse des cours. Les prévisions du prix du baril de Brent pour le second semestre sont de 47,5 dollars. *Source Oxford Economics.*

# Faits marquants

## Janvier 2016

### Dernier vol d'un avion mythique

Le 11 janvier 2016 à 14h, le dernier vol commercial du B747 d'Air France s'est posé à Paris-Charles-de-Gaulle. Plus de 45 ans après la première liaison entre Paris et New-York assurée le 3 juin 1970 par celui qui a été affectueusement appelé le « Jumbo Jet », la Compagnie salue avec émotion le départ de cet appareil à la silhouette reconnaissable entre toutes.

### Air France Industries KLM Engineering & Maintenance élu « MRO of the Year »

Le 18 janvier 2016, à Dublin, AFI KLM E&M a reçu le prix « MRO of the Year » lors de la cérémonie « *Airline Economics Aviation 100 Awards* » organisée par le magazine spécialisé *Airline Economics*.

Pour la troisième année consécutive, l'obtention de cette récompense souligne l'engagement d'AFI KLM E&M à maintenir des performances et des niveaux de qualité optimaux sur le long terme, et à les améliorer de manière continue.

### Dow Jones Sustainability Index

Air France-KLM est, pour la onzième année consécutive, intégrée dans les indices *Dow Jones Sustainability Indexes* (*Dow Jones Sustainability World* et *DJSI Europe*) et est classé leader du secteur « Compagnies aériennes » par RobecoSAM.

De plus, pour la septième année consécutive Air France-KLM a été classée leader du secteur « Transports » qui regroupe les entreprises de transport aérien, routier et maritime ainsi que les activités aéroportuaires.

Cette distinction consacre le Groupe comme l'une des vingt-quatre entreprises les plus responsables au monde chacune dans leur secteur d'activité.

### Air France - KLM, membre fondateur d'Airlines for Europe (A4E)

Le 20 janvier 2016, à l'occasion du Sommet Européen de l'Aviation, les cinq plus grands groupes européens de transport aérien – Air France-KLM, easyJet, International Airlines Group, Lufthansa Group et Ryanair – ont annoncé la création de l'association Airlines for Europe (A4E).

Transportant plus de 50% des passagers en Europe, les cinq groupes ont choisi d'unir leurs forces pour peser sur la politique européenne de l'aviation.

À cette occasion, Monsieur Alexandre de Juniac a souligné l'opportunité pour le Groupe de défendre les intérêts des compagnies européennes auprès des instances nationales et communautaires pour qu'elles puissent se mesurer efficacement et de manière compétitive aux plus grands transporteurs aériens mondiaux.

## Février 2016

### World's most admired companies

Air France-KLM figure en excellente place au sein du classement « *Fortune's World's Most Admired Companies 2016* », atteignant la troisième position dans la catégorie « compagnies aériennes » derrière Delta Air Lines et Singapore, et devant des acteurs majeurs comme United Continental (4<sup>e</sup>), Lufthansa (7<sup>e</sup>) ou encore IAG (9<sup>e</sup>). Air France-KLM est une des rares entreprises françaises à figurer dans ce palmarès.

Air France-KLM, a été nommée par les décideurs économiques sondés notamment pour ses bonnes performances en matière de « compétitivité globale », de qualité des produits et services ou encore de responsabilité sociale et environnementale.

### Transavia : meilleure *low-cost* d'Europe

Le site Flight-Report.com a rendu son verdict : Transavia est la meilleure compagnie *low-cost* européenne en 2016.

FlightReport est un site sur lequel les contributeurs postent quotidiennement des avis, des photos et des notes pour établir un classement.

Transavia est plébiscitée par ses clients pour :

- la qualité de l'accueil des équipages ;
- le confort de sa cabine ;
- ou pour la qualité de la restauration payante disponible à bord.

C'est un vrai succès pour la compagnie pariant sur l'expérience de ses clients pour se différencier.

## Avril 2016

### Monsieur Alexandre de Juniac proposé pour devenir le prochain Directeur général de l'IATA

Monsieur Alexandre de Juniac, Président-directeur général, a informé le Conseil d'administration du groupe Air France-KLM, le 5 avril 2016, de la proposition qui lui a été faite par le Conseil des Gouverneurs de l'Association du Transport Aérien International (IATA) de devenir le prochain Directeur général de cette institution internationale. Le 9 avril 2016, Monsieur Alexandre de Juniac a indiqué qu'il accepte cette proposition.

### Air France accueille son 70ème B777

Le 26 avril 2016, le 70ème B777 a fait son entrée dans la flotte de la Compagnie. Air France agrandit sa flotte en accueillant un nouveau B777-300, renforçant ainsi son offre grâce à 43 B777-300, 25 B777-200 et deux B777F Cargo. Ce 70ème appareil opérera sur le réseau long-courrier de la Compagnie. Avec une flotte de 96 B777, le Groupe Air France-KLM est le deuxième opérateur mondial de ce type d'appareils.

### Le Hub passe au tout *self-boarding*

Le *self-boarding*, élément-clé de la chaîne libre-service et digitalisée qu'Air France souhaite ériger en standard dans la plupart de ses escales, se généralise à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Le déploiement sur l'ensemble des portes au contact a débuté le 8 avril et se poursuivra jusqu'en décembre 2016. 70 portes au total seront équipées, au rythme de quatre portes toutes les deux semaines.

En assurant un embarquement plus fluide et plus rapide, le *self-boarding* contribue à la performance opérationnelle et à la ponctualité. Il valorise également l'image de la Compagnie en termes d'innovation et d'efficacité. Ce système permet aux personnels de se dégager de tâches répétitives et sans valeur ajoutée pour se recentrer sur l'accueil et l'accompagnement des clients, qu'ils nécessitent un traitement particulier (PMR, familles avec bébé) ou non. Le *self-boarding* est ainsi un élément porteur de relation attentionnée.

Le *self-boarding* à CDG, c'est :

- moins de 30 minutes pour embarquer un A380,
- moins de 20 minutes pour embarquer un B777,
- moins de 10 minutes pour embarquer un A320.

## Mai 2016

### Monsieur Jean-Marc Janaillac désigné comme futur Président-directeur général du Groupe Air France-KLM

Le Conseil d'administration d'Air France-KLM s'est réuni ce 1er mai 2016. Sur la recommandation unanime du comité des nominations et de la gouvernance, il a décidé que Monsieur Jean-Marc Janaillac deviendra le Président-directeur général du groupe Air France-KLM après le départ de Monsieur Alexandre de Juniac le 4 juillet 2016.

Monsieur Jean-Marc Janaillac était, depuis 2012, Président-directeur général de Transdev, groupe international spécialisé dans le domaine des transports et filiale conjointe de VEOLIA et de la Caisse des dépôts et consignations. Il a été précédemment président du directoire de RATP Dev (2010-2012) et directeur général du développement de la RATP (2004-2010). Il a exercé des fonctions de direction générale au sein du groupe de tourisme Maeva (2000-2002) et d'AOM (1997-2000). Il a également été administrateur d'Air France de 1989 à 1994. Il est diplômé d'HEC et ancien élève de l'ENA.

Le Conseil d'administration d'Air France-KLM a considéré que l'expérience internationale de Monsieur Janaillac, sa connaissance du marché des transports notamment en France et aux Pays-Bas, ses succès dans le développement des entreprises dont il a eu la responsabilité, sa connaissance du transport aérien et de ses clients comme sa capacité de dialogue avec les salariés et les autres parties prenantes du groupe lui permettraient de relever les défis auxquels le groupe Air France-KLM est confronté.

## **Confirmation de l'entrée des B787 dans la flotte Air France**

Le 4 mai 2016, afin de poursuivre la modernisation de la flotte, la compagnie a confirmé l'arrivée des B787 à compter de la fin 2016. Ces nouveaux avions permettront d'améliorer l'efficacité économique de l'entreprise et de soutenir sa croissance. Ils ouvriront de nouvelles perspectives professionnelles à de nombreux personnels d'Air France, navigants et personnels au sol de la maintenance.

## **AFI KLM E&M et Safran créent une société commune dédiée à la réparation de pièces de moteurs d'avions dans les Hauts-de-France**

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance et Safran Aircraft Engines ont signé le 24 mai 2016 à l'Élysée, en présence du Président de la République française, un protocole d'accord portant sur la création d'une société commune dédiée à la réparation d'aubages de compresseurs de moteurs d'avions. L'activité concernera spécifiquement les moteurs CFM56 de CFM International (équipant les Airbus A320 et Boeing 737), les GE90 de GE (motorisant les Boeing 777) et les GP7200 de Engine Alliance (pour les Airbus A380).

Détenue à 51% par Safran Aircraft Engines et à 49% par Air France-KLM, la société bénéficiera d'un investissement de plus de 20 millions d'euros de la part des deux partenaires et démarrera ses opérations fin 2017.

Ce nouveau site sera implanté près de Valenciennes, dans la région des Hauts-de-France, au sein du parc d'activités de Sars et Rosière dans la Communauté d'Agglomération de La Porte du Hainaut, sur un terrain de 15 000 m<sup>2</sup>. Il réunira tous les moyens industriels nécessaires aux différentes étapes de réparation et mettra en œuvre des procédés métallurgiques de haute technologie. A l'issue de la montée en cadence en 2020, la société devrait atteindre 200 à 250 salariés.

## **Servair : Air France-KLM entre en négociation exclusive**

Afin de donner à Servair les moyens de son développement et maintenir la société aux plus hauts standards mondiaux dans le secteur de la restauration aérienne, Air France a recherché un acteur de premier plan pour devenir le partenaire industriel de Servair. Ceci permettra à Air France de bénéficier partout dans le monde de services de restauration aérienne du meilleur niveau. Plusieurs offres ont été reçues par le groupe dans le cadre d'un processus compétitif.

A la suite de l'annonce par HNA le 11 avril 2016 d'une offre publique d'achat de gategroup, un acteur majeur de l'industrie du *catering*, Air France est entré le 30 mai 2016 en négociations exclusives avec HNA pour la cession de 49,99% de Servair et le transfert de son contrôle opérationnel, pour une valeur d'entreprise de 475 millions d'euros (sur une base de 100%), dans l'objectif de créer le leader mondial de la restauration aérienne.

Suite à l'acquisition de gategroup par HNA, Air France et HNA ambitionnent de créer le groupe leader dans la restauration aérienne en s'appuyant sur le patrimoine, l'expertise et le réseau des deux sociétés. L'association de Servair et gategroup conduirait à créer une offre sans précédent avec plus de 200 sites et 39 000 collaborateurs pour la satisfaction de plus de 300 compagnies aériennes clientes. Les comités d'entreprises concernés du groupe Air France-KLM seront informés et consultés sur la transaction proposée.

## **Juin 2016**

### **Air France lance deux nouvelles lignes : Paris Orly–New York JFK et Paris Charles de Gaulle-Téhéran**

#### **New York-JFK au départ de Paris-Orly, nouvelle liaison Air France**

Depuis le 6 juin 2016, Air France relie New York-JFK au départ de Paris-Orly grâce à un vol quotidien opéré en B777-200, équipé de 35 sièges en cabine Business, 24 sièges en Premium Economy et 250 sièges en Economy. Ainsi, les clients de la Compagnie bénéficient de correspondances optimisées, sans changement d'aéroport, depuis et vers 26 villes françaises.

Par ailleurs, Air France propose désormais à ses clients La Première et Business ainsi qu'aux membres Flying Blue Elite Plus un tout nouveau salon situé au Hall 3 de l'aéroport de Paris-Orly, ouvert tous les jours de 5h30 à 22h. Avec plus de 330m<sup>2</sup> rénovés, Air France entend répondre aux souhaits de ses passagers et proposer plus de confort, de repos, de détente et de divertissement grâce à un large éventail d'offres et de services.

## **Jean-Marc Janailac propose une démarche de dialogue pour le groupe Air France-KLM**

Suite au préavis de grève des pilotes prévu du 24 au 27 juillet, Monsieur Jean-Marc Janailac a rencontré le 21 juin 2016, en compagnie de Frédéric Gagey, Président-directeur général d'Air France, et de Gilles Gateau, Directeur général adjoint Ressources Humaines d'Air France, les représentants des deux principaux syndicats de pilotes SNPL et du SPAF.

Il leur a proposé un plan d'action pour retrouver la confiance et l'équilibre au sein d'Air France-KLM, de suspendre les mesures mises en place suite à la décision de justice du Tribunal de Seine-Saint-Denis, en échange de lever le préavis de grève et de ne pas faire grève avant le 1er novembre 2016.

Les syndicats des pilotes ont accepté cette proposition.

# Stratégie

## Les ambitions du groupe Air France - KLM

L'ambition du groupe Air France-KLM est d'être un leader européen du transport aérien en proposant à tous les segments de clientèle des offres de transport adaptées entre l'Europe et le reste du monde ainsi que sur les liaisons intra-européennes. Cette ambition se décline au travers des différentes marques du Groupe qui se positionnent sur des marchés complémentaires avec des modèles d'opérations propres.

Les marques de réseau, Air France et KLM, s'appuient sur un système de *hubs* autour de plateformes performantes à Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol, et tirent parti de leurs nombreux partenariats pour proposer un réseau mondial dense, ainsi qu'une large étendue de produits et de services de qualité. Les marques point-à-point HOP! et *low-cost* (Transavia) visent à apporter des solutions de transport efficaces pour les déplacements domestiques et intra-européens. Le groupe Air France-KLM entend également développer son positionnement d'acteur mondial de référence sur le marché de la maintenance aéronautique en s'appuyant sur un savoir-faire reconnu en termes de performance opérationnelle, d'innovation et d'expertise technique.

Enfin, l'expertise du Groupe dans les domaines du cargo et du *catering* permet de soutenir les activités aériennes du Groupe, et est mise à profit afin de proposer une offre de services de qualité à des clients tiers.

## La stratégie du groupe Air France-KLM

La stratégie d'Air France-KLM s'articule autour des trois axes stratégiques suivants :

- la montée en gamme des produits et services en visant le meilleur niveau mondial ;
- un développement sélectif sur les marchés en croissance : long-courrier, *low-cost* intra-européen, maintenance aéronautique ;
- une poursuite de l'amélioration de la compétitivité et de l'efficacité dans le cadre d'une discipline des capacités et des investissements.

L'exécution de cette stratégie au sein des différentes entités du Groupe s'effectue au travers du plan « Perform 2020 » qui détaille les différentes initiatives de sa mise en œuvre.

### La poursuite de la montée en gamme pour les compagnies de réseau

Afin de capter une clientèle toujours plus nombreuse au plan international, le groupe Air France-KLM a entamé en 2013 une nette montée en gamme, avec l'introduction sur la flotte long-courrier de nouvelles cabines pour toutes les classes de transport, qui adoptent le plus haut standard de confort de l'industrie. Au 31 décembre 2015, 37% de la flotte long-courrier Air France-KLM avait été équipée ; les premiers résultats sont à la hauteur des ambitions du Groupe, avec des indices de satisfaction clients en nette hausse sur les vols équipés des nouveaux produits.

En ce qui concerne le moyen-courrier, la flotte des vingt-quatre A319 d'Air France basés à Roissy a été équipée en 2015 de nouveaux fauteuils en cuir, avec appui-tête latéral, tablette de grande dimension et porte veste qui améliorent le confort à bord. Les 25 A320 basés à Roissy seront pour leur part équipés en 2016 avec ces nouvelles cabines.

Ce déploiement de nouveaux produits est accompagné par le renforcement de l'attention apportée par les compagnies du Groupe à leurs clients tout au long du voyage, au travers de services au sol et en vol revisités, et d'innovations technologiques au service du client.

L'ensemble de ces initiatives de montée en gamme sont largement reconnues : Air France et KLM ont significativement amélioré leurs positions dans le classement Skytrax 2015 des meilleures compagnies mondiales, et Air France a connu la meilleure progression dans ce classement.

### Le développement sur les marchés en croissance et les partenariats

Au travers de ses différents partenariats stratégiques, le groupe Air France-KLM renforce de manière continue sa présence dans toutes les régions du monde, et en particulier sur des zones géographiques offrant de fortes perspectives de croissance à long-terme.

Un réseau puissant d'alliances et de partenariats permet à Air France-KLM de renforcer sa présence dans le monde. Les *joint-ventures* avec China Eastern et China Southern, renforcées en 2015 avec l'arrivée de Xiamen Airlines dans le partenariat, permettent une desserte en profondeur du marché chinois. Au Brésil, le partenariat avec la compagnie GOL ouvre à Air France-KLM l'accès à environ 30 villes brésiliennes, et permet à GOL d'alimenter les vols transatlantiques d'Air France et de KLM au travers d'un accord de *codeshare*. Par ailleurs, en 2015, Air France - KLM a renforcé son accord avec Jet Airways et Etihad, accentuant la présence du Groupe en Inde. Enfin, Air France-KLM est un acteur majeur de l'axe transatlantique dans le cadre de sa *joint-venture* avec ses partenaires Delta et Alitalia.

Le marché du transport aérien intra-européen connaît une croissance importante du fait d'une forte demande loisirs qui s'exprime sur le segment *low-cost*. Transavia, la *marque low-cost* du Groupe, a enregistré +9% de croissance en 2015 et dispose d'une structure de coût compétitive avec les autres acteurs *low-cost*, à même de répondre à la croissance de la demande européenne. Au-delà des marchés historiques de Transavia en France et aux Pays-Bas, Air France-KLM entend donner une dimension européenne à Transavia avec une empreinte géographique et une taille accrues. À ce titre, Transavia opère depuis mars 2016 sa première base hors de France et des Pays-Bas, avec 23 destinations desservies au départ de Munich au cours de l'ensemble de l'année 2016.

Le secteur de la maintenance aéronautique, avec une croissance prévisionnelle de 4,1% au niveau mondial d'ici 2025, permettra à l'activité maintenance de poursuivre son développement et de consolider le leadership d'Air France-KLM sur ce secteur. À cet égard, Air France-KLM dispose d'un carnet de commandes représentant plus de cinq années de chiffres d'affaires. La croissance d'Air France-KLM s'exprimera tout particulièrement au travers des activités moteurs et équipements, domaines de haute technologie industrielle à forte valeur ajoutée. Le développement des flottes mondiales d'avions de nouvelle génération offre des relais de croissance importants et AFI KLM E&M pourra capitaliser sur l'introduction au sein des flottes du Groupe des B787 et des A350 pour développer un rôle majeur sur cette ligne de produits.

## **Poursuite des efforts de productivité et de réduction des coûts**

La poursuite des efforts de productivité vise à conforter la compétitivité des compagnies du Groupe afin de les positionner durablement au niveau de leurs concurrents, et de dégager des résultats permettant au Groupe de financer sa croissance sur le long-terme. Ainsi, au titre de l'exercice 2015, des négociations avec les instances représentatives de KLM ont abouti à des accords de compétitivité avec l'ensemble des catégories de personnel tandis que les négociations avec les instances représentatives d'Air France se poursuivent. Parallèlement, de nouvelles actions de réduction de coûts ont été initiées, notamment dans le cadre d'un projet de rationalisation des fonctions supports et administratives, au travers également de la poursuite de la rationalisation du réseau point-à-point HOP! de la densification de la flotte moyen-courrier, et la sortie des avions les plus anciens ou encore dans le cadre du projet « *High Performance Organization* » (« HPO ») mis en œuvre chez KLM.

## **Un engagement en matière de développement durable**

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

La démarche du Groupe est reconnue par les principales agences de notation extra-financière. Parmi ces distinctions, il est à noter que le Groupe a été classé, en 2015, leader de la catégorie « Compagnies aériennes » et intégré pour la onzième année consécutive dans le *Dow Jones Sustainability index* (DJSI), principal indice international évaluant les sociétés sur leurs performances en termes de développement durable. Air France-KLM est également, pour la septième année, leader du secteur élargi « Transport » regroupant les activités de transport aérien, ferroviaire, maritime, routier, ainsi que les activités aéroportuaires.



# Les atouts du groupe Air France-KLM

## Une présence forte sur tous les grands marchés

Le groupe Air France-KLM dispose du réseau le plus étendu entre l'Europe et le reste du monde. Au cours de l'année 2016, le Groupe desservira 320 destinations dans 114 pays, dont plus de 50 nouvelles destinations à l'été 2016.

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

## Hubs coordonnés sur des aéroports non saturés

Le réseau du Groupe est coordonné autour des deux *hubs* intercontinentaux de Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol qui figurent parmi les quatre plus importants en Europe. Ces *hubs* combinent les flux de trafic de correspondance avec ceux de point-à-point. Ce système optimisé à grande échelle donne aux petits marchés accès au monde entier, et offre un programme de vol dense à même de répondre aux besoins de fréquence de notre clientèle.

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

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

Avec les marques « Air France » et « KLM », le Groupe dispose d'un portefeuille de marques fortes bénéficiant d'une notoriété et d'une image exceptionnelle sur ses deux grands marchés nationaux comme à l'international.

La stratégie de portefeuille de marques a été renforcée : la marque *low-cost* Transavia déjà très connue aux Pays-Bas, par son développement en France sera la première compagnie *low-cost* au départ d'Orly, et la nouvelle marque locale HOP!, lancée en 2013 et dont le territoire a été étendu à l'ensemble du point-à-point d'Air France sous l'appellation « HOP! » incarne l'activité régionale du Groupe.

À travers ses différentes marques, le Groupe bénéficie d'une affinité forte auprès de nombreuses clientèles qui privilégient une approche de *value for money*.

## Une clientèle équilibrée

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

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

Le développement récent de Transavia, qui a transporté près de 10,8 millions de passagers en 2015, contre 9,9 millions en 2014, permet au Groupe de compléter son portefeuille de produits pour devenir la compagnie *low-cost* préférée des clients.

## Une flotte performante

Le Groupe maintient le cap de la modernisation de sa flotte, en particulier au travers de la livraison de B787-9, opérés par KLM. Parallèlement, les derniers B747-400 sont sortis de la flotte Air France au début de l'année 2016 et les derniers MD11 Cargo de KLM seront retirés durant le courant de l'année. L'arrivée des premiers A350-900 est prévue en 2019 chez Air France.

Avec un important investissement sur le renouvellement de ses cabines, le Groupe offre un meilleur confort à ses passagers, réalise de substantielles économies de carburant et respecte ses engagements en matière de développement durable en limitant les émissions sonores pour les riverains et les émissions de gaz à effet de serre.

# Le plan « Perform 2020 », un plan de croissance et de compétitivité

En 2012, le groupe Air France-KLM a initié le plan « Transform 2015 », un plan de transformation de l'entreprise qui s'est traduit par un redressement important de la situation financière du Groupe. 2015 marque la fin de ce plan, et permet notamment d'enregistrer en année pleine les résultats des initiatives engagées sur les niveaux de coûts hors fuel et sur le profil d'endettement du Groupe. Ainsi, le plan « Transform 2015 » aura permis au Groupe d'améliorer ses coûts unitaires tandis que la dette nette du Groupe s'établit à la clôture à 4,3 milliards en ligne avec l'objectif.

La baisse d'un tiers de la dette nette en quatre ans a permis au Groupe de restaurer sa capacité d'investissement qui pour l'exercice 2015 s'élève à 1,6 milliard d'euros.

## **Poursuite des efforts de productivité et maintien de la discipline financière du Groupe**

Le plan « Perform 2020 » qui a succédé au plan « Transform 2015 » en septembre 2014 est un plan de croissance ciblée dont l'ambition est de servir au mieux nos clients et nos marchés tout en maintenant l'objectif du désendettement du Groupe et de compétitivité-coût.

Dans le cadre de ce plan, le Groupe s'était fixé comme objectif une baisse du coût unitaire de 1,5% par an en moyenne sur la période 2015-17, équivalente à environ un milliard d'euros. La baisse de coûts unitaires atteint un niveau plus modeste en 2015 mais cet objectif est maintenu à moyen terme.

À cet effet, la restructuration des activités non compétitives sera poursuivie, et les réductions de coûts identifiées seront déployées.

La remontée progressive des investissements sur la flotte s'inscrit dans le cadre d'une stricte discipline des investissements afin d'assurer la maîtrise des ratios d'endettement.

## **Objectifs financiers de moyen terme**

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

- un ratio de dette nette ajustée sur EBITDAR autour de 2,5 à fin 2017, avec des activités de base générant chaque année un free cash-flow positif ;
- des baisses de coûts unitaires de 1,5% par an à moyen terme.

Ces objectifs sont consistants avec un ROCE compris entre 9 et 11% à partir de 2017.

# Activités

## Activité Passage Réseaux

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

	Semestre 1 2016	Semestre 1 2015	Variations	Variations à données comparables
Passagers transportés (milliers)	38 624	37 853	+2,0%	
Capacité (millions de SKO)	134 642	134 054	+0,4%	
Trafic (millions de PKT)	113 910	112 370	+1,4%	
Coefficient d'occupation	84,6%	83,8%	+0,8 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	9 413	9 663	-2,6%	-2,4%
Chiffre d'affaires passager régulier (m€)	9 007	9 248	-2,6%	-2,4%
Recette unitaire au SKO (cts €)	6,69	6,90	-3,0%	-2,8%
Recette unitaire au PKT (cts €)	7,91	8,23	-3,9%	-3,7%
Coût unitaire au SKO (cts €)	6,45	6,98	-7,6%	-8,4%
Résultat d'exploitation (m€)	319	-112	+431	+531

Au **premier semestre 2016**, le chiffre d'affaires de l'activité Passage réseaux s'est élevé à 9 413 millions d'euros, en baisse de 2,6%, et de 2,4% à données comparables. Le résultat d'exploitation de l'activité passage réseaux s'est établi à 319 millions d'euros, versus -112 millions d'euros au premier semestre 2015, en amélioration de 431 millions d'euros et 531 millions d'euros à données comparables.

Les perspectives de capacités restent inchangées avec une augmentation de l'ordre de 1% des Sièges kilomètres offerts (SKO) sur l'année 2016.

### Activité Passage réseaux par réseau

Semestre au 30 juin 2016	Offre en SKO (En millions)		Trafic en PKT (En millions)		Taux d'occupation (En %)		Nbre de passagers (En millions)		Chiffre d'affaires Passage régulier (En M€)	
	2016	Var.	2016	Var.	2016	Var.	2016	Var.	2016	Var.
<b>Long-Courrier</b>	<b>107 756</b>	<b>0,6%</b>	<b>92 373</b>	<b>1,1%</b>	<b>85,7%</b>	<b>0,4</b>	<b>12 324</b>	<b>1,3%</b>	<b>5 972</b>	<b>-2,8%</b>
Amérique du nord	28 997	3,2%	25 176	2,3%	86,8%	(0,7)	3 525	1,8%	1 830	-0,7%
Amérique latine	16 670	2,1%	14 513	3,3%	87,1%	1,0	1 513	3,8%	764	-8,0%
Asie/Pacifique	29 051	(5,2%)	25 003	(4,3%)	86,1%	0,8	2 873	(4,3%)	1 426	-8,6%
Afrique/Moyen-Orient	18 083	1,3%	14 560	3,7%	80,5%	1,9	2 619	3,8%	1 209	+2,0%
Caraïbes/Océan Indien	14 955	5,1%	13 121	4,3%	87,7%	(0,7)	1 794	4,1%	743	+2,0%
<b>Court et Moyen-Courrier</b>	<b>26 887</b>	<b>(0,1%)</b>	<b>21 537</b>	<b>2,6%</b>	<b>80,1%</b>	<b>2,1</b>	<b>26 300</b>	<b>2,4%</b>	<b>3 031</b>	<b>-2,3%</b>
<b>Total</b>	<b>134 643</b>	<b>0,4%</b>	<b>113 910</b>	<b>1,4%</b>	<b>84,6%</b>	<b>0,8</b>	<b>38 624</b>	<b>2,0%</b>	<b>9 003</b>	<b>-2,7%</b>

# Activité Cargo

Activité cargo	Semestre 1	Semestre 1	Variations	Variations à données comparables
	2016	2015		
Tonnage transporté (milliers de tonnes)	558	596	-6,5%	
Capacité (millions de TKO)	6 999	7 418	-5,6%	
Trafic (millions de TKT)	4 121	4 454	-7,5%	
Coefficient de remplissage	58,9%	60,0%	-1,2 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	1 036	1 229	-15,7%	-15,5%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	957	1 150	-16,8%	-16,7%
Recette unitaire par TKO (cts €)	13,7	15,5	-12,0%	-11,9%
Recette unitaire par TKT (cts €)	23,2	25,9	-10,3%	-10,2%
Cout unitaire par TKO (cts €)	15,3	17,4	-12,1%	-12,8%
Résultat d'exploitation (m€)	-116	-141	+25	+38

Au **premier semestre 2016**, le chiffre d'affaires de l'activité cargo s'est élevé à 1 036 millions d'euros, en baisse de 15,5% à données comparables. A -116 millions d'euros, le résultat d'exploitation s'est amélioré de 38 millions d'euros à données comparables.

Le Groupe a retiré de sa flotte un MD11 tout-cargo au 1<sup>er</sup> trimestre, et deux MD11 tout-cargo pendant la première semaine de juillet 2016. Cette diminution devrait permettre à l'activité du tout-cargo un retour à l'équilibre en 2017. Le résultat d'exploitation de l'activité tout-cargo est négatif de 12 millions d'euros sur les six premiers mois de 2016, soit une amélioration de 25 millions d'euros comparée au premier semestre 2015.

## Activité cargo réseaux par réseau

Semestre au 30 juin 2016	Offre en TKO (En millions)		Trafic en TKT (En millions)		Taux de remplissage (En %)		Chiffre d'affaires transport de Fret (En M€)	
	2016	Var.	2016	Var.	2016	Var.	2016	Var.
<b>Long-Courrier</b>	<b>6 737</b>	<b>-5,8%</b>	<b>4 091</b>	<b>-7,5%</b>	<b>60,7%</b>	<b>-1,7%</b>	<b>935</b>	<b>-17,0%</b>
Amériques	3 099	-2,6%	1 795	-5,5%	57,9%	-3,1%	399	-16,9%
Asie/Pacifique	1 739	-18,2%	1 348	-15,0%	77,5%	3,9%	254	-26,6%
Afrique/Moyen-Orient	1 329	1,7%	724	-1,6%	54,5%	-3,2%	213	-9,0%
Caraïbes/Océan Indien	570	5,8%	224	10,9%	39,3%	4,8%	69	3,0%
<b>Court et Moyen-Courrier</b>	<b>262</b>	<b>-1,5%</b>	<b>31</b>	<b>0,0%</b>	<b>11,8%</b>	<b>1,1%</b>	<b>22</b>	<b>-4,3%</b>
<b>Total</b>	<b>6 999</b>	<b>-5,6%</b>	<b>4 121</b>	<b>-7,5%</b>	<b>58,9%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>956</b>	<b>-16,9%</b>

# Activité Maintenance

Maintenance	S1 2016	S1 2015	Variations	Variations à données comparables
Total revenues (€m)	<b>2 006</b>	1 959	+2,1%	
Third party revenues (€m)	<b>866</b>	775	+11,6%	9,9%
Operating result (€m)	<b>95</b>	86	+9	+9
Operating margin (%)	<b>4,7%</b>	4,4%	+0,4 pt	+0,3 pt

Pendant le **premier semestre 2016**, le chiffre d'affaires externe de la maintenance était en hausse de 11,6% et de 9,9% à données comparables. A 95 millions d'euros, le résultat d'exploitation était en amélioration 9 millions d'euros.

Au cours de la période, le carnet de commande de la maintenance a enregistré une nouvelle hausse de 10% pour atteindre le niveau record de 9,2 milliards de dollars, incluant notamment plusieurs contrats de support équipements sur le nouvel A350.

# Transavia

Transavia	Semestre 1 2016	Semestre 1 2015	Variations
Nombre de passagers (milliers)	<b>5 657</b>	4 748	+19,1%
Capacité (millions de SKO)	<b>10 943</b>	9 877	+10,8%
Trafic (millions de PKT)	<b>9 650</b>	8 836	+9,2%
Coefficient d'occupation	<b>88,2%</b>	89,5%	-1,3 pt
Chiffre d'affaires total (m€)	<b>483</b>	450	+7,3%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	<b>475</b>	443	+7,2%
Recette unitaire au SKO (cts d'€)	<b>4,34</b>	4,50	-3,5%
Recette unitaire au PKT (cts d'€)	<b>4,92</b>	5,03	-2,1%
Coût unitaire au SKO (cts d'€)	<b>5,03</b>	5,26	-4,3%
Résultat d'exploitation (m€)	<b>-75</b>	-75	+0

Au **premier semestre 2016**, le chiffre d'affaires de Transavia s'est élevé à 483 millions d'euros, en hausse de 7,3%. Le résultat d'exploitation est resté stable à -75 millions d'euros.

Le développement rapide de Transavia va se poursuivre au deuxième semestre 2016, résultant en une augmentation de la capacité, mesurée en Siège Kilomètres Service (SKO), de 15% sur l'exercice 2016, comme prévu précédemment.

# Flotte

La flotte du groupe Air France-KLM, au 30 juin 2016, comprend 560 avions dont 542 avions en exploitation contre respectivement 564 et 534 avions au 31 décembre 2015.

La flotte principale en exploitation comprend 409 avions (395 avions au 31 décembre 2015). Elle se répartit en 170 avions long-courriers (169 au 31 décembre 2015), huit avions cargo<sup>9</sup> (neuf avions au 31 décembre 2015) et 231 avions moyen-courriers (217 au 31 décembre 2015) dont 63 avions dans la flotte du groupe Transavia (53 avions au 31 décembre 2015). La flotte régionale en exploitation comprend 133 avions (139 avions au 31 décembre 2015).

Au 30 juin 2016, l'âge moyen de la flotte en exploitation est de 10,8 ans, dont 11,5 ans pour la flotte long-courrier, 10,3 ans pour la flotte moyen-courrier, 15,1 ans pour la flotte cargo et 10,6 ans pour la flotte régionale. Au 30 juin 2016, la flotte totale du Groupe est détenue à hauteur de 35,2% en propriété (36,0 au 31 décembre 2015), de 21,4% en crédit-bail (22,2% au 31 décembre 2015) et de 43,4% en location opérationnelle (41,8% au 31 décembre 2015).

Le nombre d'avions en commande ferme au 30 juin 2016, hors locations opérationnelles, s'élève à 84 appareils, après la livraison de dix appareils en propriété du groupe au cours des six premiers mois de l'année. Le nombre d'options s'élève à 65 appareils (68 au 31 décembre 2015).

Évolution du portefeuille de commandes du groupe Air France-KLM	31 décembre 2015	Livraisons au cours de la période(1)	Nouvelles commandes	Conversion d'options	30 juin 2016
<b>Flotte principale</b>	77	8	-	-	<b>69</b>
<b>Flotte régionale</b>	17	2	-	-	<b>15</b>
<b>Total</b>	94	10	-	-	<b>84</b>

(1) Y compris quatre 737-800 de Transavia Company sous-loués (trois à Transavia France et un à Transavia Pays-Bas).

Évolution du portefeuille d'options du groupe Air France - KLM	31 décembre 2015	Exercice au cours de la période	Options annulées ou expirées	Nouvelles options	30 juin 2016
Flotte principale	53	-	-	-	<b>53</b>
Flotte régionale	15	-	3	-	<b>12</b>
<b>Total</b>	68	-	3	-	<b>65</b>

## Gestion de flotte

Au cours du premier semestre 2016, le groupe Air France-KLM poursuit la modernisation de la flotte long-courrier :

- 32 avions sont équipés avec la nouvelle cabine « Best » chez Air France ;
- Quatre B787-9 ont été livrés à KLM, portant cette flotte à six appareils ;
- Cinq B777-300ER ont été livrés : trois pour AF, deux pour KLM
- Un nombre identique d'avions sont retirés : cinq 747-400 (trois chez AF et deux combis chez KLM), trois A330-200 (KLM) et un A340-300 (AF).

Douze B737-800 ont été livrés à Transavia, sept pour Transavia Pays-Bas (dont deux remplacent deux appareils anciens) et cinq pour Transavia France. Par ailleurs, deux A320 et un A321 sortent de la flotte Air France

Trois avions cargo MD-11 ont quitté Martinair ;

La flotte régionale voit les deux premiers Embraer 175 chez KLM cityhopper, remplaçant deux Fokker 70. La flotte HOP ! est réduite de huit avions (un Embraer 135, deux ATR et cinq CRJ).

<sup>9</sup> Six avions Cargo à fin juillet 2016

La flotte Air France - KLM au 30 juin 2016

Type d'avion	AF (incl. HOP!)	KL (incl. KLC & Martinair)	Transavia France	Transavia NL	Propriété	Crédit- bail	Locatio n d'explo - tation	Total	En service	Écart 31/12/ 15
B747-400		20			18		2	20	20	-5
B777-300	43	12			9	25	21	55	55	5
B777-200	25	15			17	10	13	40	40	
B787-9		6				1	5	6	6	4
A380-800	10				1	4	5	10	10	
A340-300	12				5	5	2	12	11	-1
A330-300		5					5	5	5	
A330-200	15	8			4	7	12	23	23	-2
Long-courrier	105	66	0	0	54	52	65	171	170	1
B737-900		5			1	1	3	5	5	
B737-800		25	26	29	8	9	63	80	80	10
B737-700		18		8	3	8	15	26	26	
A321	20				5	6	9	20	20	
A320	44				6	3	35	44	44	1
A319	38				19	6	13	38	38	
A318	18				11	7		18	18	3
<b>Moyen-courrier</b>	<b>120</b>	<b>48</b>	<b>26</b>	<b>37</b>	<b>53</b>	<b>40</b>	<b>138</b>	<b>231</b>	<b>231</b>	<b>14</b>
ATR72-600	5						5	5	5	
ATR72-500	5				1	3	1	5	5	-1
ATR42-500	12				5	3	4	12	12	-1
Canadair Jet 1000	14				14			14	14	
Canadair Jet 700	13				13			13	11	-2
Canadair Jet 100	3				3			3		
Embraer 190	10	30			4	15	21	40	40	
Embraer 175		2			2			2	2	2
Embraer 170	16				8	2	6	16	14	-2
Embraer 145	18				13	5		18	16	
Embraer 135	4				4			4		
Fokker 70		16			16			16	14	-2
Régional	100	48	0	0	83	28	37	148	133	-6
B747-400ERF		3			3			3	3	
B747-400BCF		3					3	3	1	
B777-F	2				2			2	2	
MD-11-CF		1			1			1	1	
MD-11-F		1			1			1	1	-1
Cargo	2	8	0	0	7	0	3	10	8	-1
<b>Total AF-KLM</b>	<b>327</b>	<b>170</b>	<b>26</b>	<b>37</b>	<b>197</b>	<b>120</b>	<b>243</b>	<b>560</b>	<b>542</b>	<b>8</b>

# Perspectives et événements post clôture

## Perspectives

Pour l'année 2016, le groupe Air France-KLM maintient son objectif d'une amélioration du coût unitaire de l'ordre de 1% (coût unitaire à l'ESKO à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants) et d'une génération de *free cashflow* d'exploitation comprise entre 600 millions et un milliard d'euros.

### Objectifs financiers de moyen-terme

A moyen-terme, Air France-KLM a retenu les objectifs financiers suivants :

- un ratio de dette nette ajustée sur EBITDAR autour de 2,5 à fin 2017, avec des activités de base générant chaque année un *free cash-flow* positif ;
- des baisses de coûts unitaires de 1,5% par an à moyen terme.

Ces objectifs sont consistants avec un ROCE compris entre 9 et 11% à partir de 2017.

## Evènements post clôture

### AIR FRANCE - KLM : Pierre-François Riolacci quitte le groupe Air France-KLM

Le groupe Air France-KLM prend acte de la décision de Pierre-François Riolacci de démissionner de ses fonctions de Directeur général adjoint en charge des finances pour prendre de nouvelles responsabilités professionnelles dans un pays européen.

Un processus de recrutement fiable et transparent sera mis en place dans les prochains jours afin de nommer prochainement son successeur.

### Jérôme Nanty rejoint le groupe Air France-KLM en tant que Secrétaire général

Jérôme Nanty est nommé Secrétaire général et membre du Comité exécutif d'Air France-KLM à compter du 21 juillet 2016.

Il succède à Jacques Le Pape qui quitte le Groupe.



# Facteurs de risques

En complément des facteurs de risques décrits dans le document de référence 2015 déposé le 12 avril 2016 à l'AMF, les risques suivants ont été identifiés :

## **Attentats, menaces d'attentats, instabilités géopolitiques**

La poursuite de la situation d'instabilité géopolitique et des attentats terroristes dans de nombreux pays pourrait avoir un effet négatif tant sur le trafic « passage » du groupe et par conséquent, sur ses recettes, que sur le niveau des charges opérationnelles.

## **BREXIT : décision du Royaume-Uni de sortir de l'Union Européenne**

A moyen-terme, le ralentissement économique probable au Royaume-Uni et dans une moindre mesure sur la zone euro pourrait avoir un impact sur les activités du groupe et donc sur ses résultats financiers.

# Parties liées

Les informations concernant les parties liées font l'objet de la Note 26 aux comptes consolidés.

# Commentaires sur les comptes

## Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2016

Dans un contexte de consolidation marquée du secteur de la fourniture de prestations de commissariat aux compagnies aériennes, le groupe a entrepris une réflexion sur les scénarii pour assurer le développement de sa filiale Servair. Après plusieurs mois d'études, le groupe a retenu l'option d'ouvrir le capital de Servair à un nouvel actionnaire.

En mars 2016, Servair et Air France ont respectivement informé leurs instances représentatives du personnel de leur engagement dans ce processus d'ouverture du capital de Servair à un nouvel actionnaire.

Le 30 mai 2016, le groupe a annoncé être entré en négociations exclusives avec HNA pour la cession de 49,99% de Servair et le transfert de son contrôle opérationnel. Air France et HNA ont l'intention de créer avec gategroup le leader mondial dans le domaine de l'avitaillement aérien, ceci étant subordonné à l'acquisition de gategroup par HNA. Le 7 juillet, HNA a publié le résultat intermédiaire de son OPA sur les actions de gategroup, déclarant le succès de son offre. Le règlement de cette offre devrait avoir lieu à la fin du 3ème trimestre / début du 4ème trimestre 2016.

Cette ouverture du capital devrait entraîner la perte de contrôle de Servair par le groupe Air France-KLM, telle que définie dans la norme IFRS 10. Servair constitue la principale unité génératrice de trésorerie du segment "Autre".

Les éléments précités ont déclenché le traitement de Servair en « activité non poursuivie » à compter du 31 mars 2016, telle que définie dans la norme IFRS 5.

Les comptes consolidés au 30 juin 2015 ont donc été retraités afin de permettre la comparaison, sans retraitement du bilan comparatif.

Par rapport au 31 décembre 2015, le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2016 n'enregistre pas de changement significatif. Les mouvements intervenus sont décrits en note 5 de l'annexe.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2016	<b>30 juin 2015</b> Retraité	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	11 820	12 140	-2,6
EBITDAR	1 522	1 036	46,9
EBITDA	994	531	87,2
Résultat d'exploitation courant	218	-238	NA
Résultat des activités opérationnelles	119	-154	NA
Résultat net des activités poursuivies	-111	-641	82,7
Résultat net des activités non poursuivies	2	4	-50,0
Résultat net – propriétaires de la société-mère	-114	-638	82,1
Résultat net par action de base (En €)	-0,43	-2,16	80,1

## Chiffre d'affaires

Au premier semestre 2016, le chiffre d'affaires s'établit à 11,82 milliards d'euros, contre 12,14 milliards d'euros en 2015 retraité, en baisse de 2,6% en nominal et à taux de change constants.

## Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation diminuent de 7,3% à 10,30 milliards d'euros. Pour une production mesurée en ESKO en hausse de 0,3%, le coût unitaire à l'ESKO (équivalent siège-kilomètre offert) est en baisse de -1,2% à change, prix du carburant et charges de retraite constants (voir page [●] pour le détail du calcul du coût unitaire).

A 7,0 milliards d'euros, les **charges externes** sont en baisse de 10,9% (7,9 milliards d'euros un an plus tôt).

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

(En millions d'euros)	30 juin 2016	30 juin 2015 retraité	Variation (En %)
Carburant avions	2 263	3 141	-28,0
Affrètements aéronautiques	215	217	-0,9
Redevances aéronautiques	914	941	-2,9
Commissariat	215	223	-3,6
Achats d'assistance en escale	750	741	1,2
Achats et consommation d'entretien aéronautique	1 246	1 160	7,4
Frais commerciaux et de distribution	463	465	-0,4
Autres frais	953	987	-3,4
<b>Total</b>	<b>7 019</b>	<b>7 875</b>	<b>-10,9</b>

Les principales variations sont les suivantes :

- **carburant avions** : la charge du semestre ressort à 2,26 milliards d'euros contre 3,14 milliards d'euros au 30 juin 2015. La facture carburant baisse de 28,0% grâce à une meilleure efficacité carburant (-79 millions d'euros) et surtout à une baisse du prix après couverture de -858 millions d'euros, malgré un effet de change défavorable de 49 millions d'euros.
- **affrètements aéronautiques** : le coût des affrètements aéronautiques représente la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes. Il a diminué de 0,9% à 215 millions d'euros par rapport au premier semestre 2015 ;
- **redevances aéronautiques** : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont diminué, s'établissant à 914 millions d'euros (941 millions d'euros au 30 juin 2015) ; Hors effet change, elles baissent de 2,1% suite à un changement de type d'activité cargo / passage (moins d'avion tout cargo)
- **commissariat** : les dépenses de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions ressortent à 215 millions d'euros contre 223 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité, soit une diminution de 3,6% (-2,1% hors change). Ces dépenses correspondent aux dépenses engagées par le groupe Air France-KLM pour son propre compte.
- **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 1,2% à 750 millions et de 2,5% hors change.
- **achats et consommation d'entretien aéronautique** : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers. Ils s'élèvent à 1 246 millions d'euros (+7,4%). Leur augmentation s'explique principalement par la croissance du chiffre d'affaires (+10% hors change), par la campagne de réaménagement des cabines d'Air France et de KLM dans le cadre de leur montée en gamme et malgré un effet change négatif (-16 millions d'euros).
- **frais commerciaux et de distribution** : ils s'élèvent à 463 millions d'euros, les frais commerciaux et de distribution sont stables.
- **autres frais** : les autres frais comprennent principalement les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Ils s'élèvent à 953 millions d'euros et sont en baisse (-3,4%) par rapport au 30 juin 2015 retraité. Cette baisse s'explique notamment par une baisse des charges de location et d'entretien (-21 millions d'euros).

Les **frais de personnel** ressortent à 3,71 milliards d'euros contre 3,74 milliards au 30 juin 2015 retraité, soit une baisse de 1,0% en nominal et à change constant. A charge de retraite et périmètre constants, ils sont baisse de 1,3%.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 88 millions d'euros contre 82 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité.

Les **autres produits et charges** (+515 millions d'euros au 30 juin 2016 contre +595 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité) comprennent :

- la capitalisation des coûts de maintenance et des développements informatiques pour un montant de 442 millions d'euros au 30 juin 2016 contre 447 millions au 30 juin 2015 retraité ;

- les couvertures du change, pour +95 millions d'euros au 30 juin 2016 contre +162 millions d'euros au 30 juin 2015 ;
- une charge de 10 millions d'euros de quotas de CO2 (6 millions d'euros un an plus tôt).

## EBITDAR

L'EBITDAR s'élève à 1 522 millions d'euros (1 036 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	1 <sup>er</sup> semestre 2016	1 <sup>er</sup> semestre 2015 retraité	Variation (en %)
Passage réseaux	1 407	951	48,0
Cargo	-100	-117	14,5
Maintenance	193	197	-2,0
Transavia	20	-6	NA
Autres	2	11	-81,8
<b>Total</b>	<b>1 522</b>	<b>1 036</b>	<b>46,9</b>

### Loyers opérationnels (avions)

Ils augmentent de 4,6% sous l'influence du change euro/dollar et de la livraison de nouveaux avions en location opérationnelle. Hors change, ils augmentent de 2,9%.

## EBITDA

L'EBITDA s'élève à 994 millions d'euros (531 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	1 <sup>er</sup> semestre 2016	1 <sup>er</sup> semestre 2015 retraité	Variation (en %)
Passage réseaux	952	510	86,7
Cargo	-103	-128	19,5
Maintenance	193	197	-2,0
Transavia	-50	-59	15,3
Autres	2	11	-81,8
<b>Total</b>	<b>994</b>	<b>531</b>	<b>87,2</b>

### Amortissements, dépréciations et provisions

Ils ressortent à 776 millions d'euros contre 769 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité.

## Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation courant** ressort à 218 millions d'euros (-237 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2016		30 juin 2015 retraité	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Passage réseaux	9 413	319	9 663	-112
Cargo	1 036	-116	1 229	-141
Maintenance	866	95	776	86
Transavia	483	-75	450	-75
Autres	22	-5	22	4
<b>Total</b>	<b>11 820</b>	<b>218</b>	<b>12 140</b>	<b>-238</b>

## Résultat des activités opérationnelles

Le **résultat des activités opérationnelles** s'élève à +119 millions d'euros contre -154 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité. Les éléments non courants qui ressortent à -99 millions d'euros au 30 juin 2016 se composent :

- Du résultat de cession de matériels aéronautiques pour un montant de 8 millions d'euros
- Des autres produits et charges non courants à hauteur de -107 millions d'euros (cf. note 11) incluant principalement :
  - des provisions pour restructuration pour un montant de -163 millions d'euros
  - le résultat sur cession de slots à Londres Heathrow à hauteur de +49 millions d'euros

## Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 134 millions d'euros contre 168 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité. La baisse du coût de l'endettement net est directement liée à la diminution de la dette financière brute.

## Autres produits et charges financiers

Les autres charges financières nettes s'élèvent à 44 millions d'euros contre 386 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité. Elles s'analysent comme suit :

- une perte de change de 119 millions d'euros (-245 millions d'euros au 30 juin 2015), qui inclut principalement une perte de change latente sur la dette en yen de 116 millions d'euros.  
Au 30 juin 2015, la perte de change incluait notamment :
  - une perte de change sur la dette nette de 145 millions d'euros liée principalement à l'appréciation du dollar, du franc suisse et du yen par rapport à l'euro ainsi qu'à un ajustement complémentaire de la valeur de la trésorerie bloquée au Venezuela
  - une perte de change de 84 millions d'euros sur les provisions, principalement liée à la réévaluation de la part dollar des provisions maintenance
- un produit financier net relatif à la valorisation des instruments dérivés d'un montant de 58 millions d'euros (-96 millions d'euros au 30 juin 2015), qui s'explique principalement par la variation de la juste valeur des instruments financiers due aux dérivés carburant pour 72 millions d'euros et à des primes payées pour des options d'achat de carburant pour un montant de -13 millions d'euros ;
- l'impact de la désactualisation des provisions long terme pour un montant de -27 millions d'euros (-30 millions d'euros au 30 juin 2015) ;
- une reprise nette des provisions financières de 47 millions d'euros, le groupe ayant repris une provision de 41 millions d'euros couvrant les intérêts de retard sur l'amende infligée dans le cadre du litige en matière de législation anti trust dans le secteur du fret aérien, la Commission Européenne n'ayant pas fait appel avant le 29 février 2016 de la décision du tribunal de l'Union Européenne..

## Résultat net – Propriétaires de la société-mère

L'**impôt** ressort à -53 millions d'euros contre un produit de 85 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité, donnant un taux d'impôt effectif apparent non significatif contre 12,0% au 30 juin 2015 retraité. La charge d'impôt constatée au 30 juin 2016, alors que le résultat avant impôt est négatif, s'explique par la conjonction de deux facteurs :

- le groupe fiscal français, en perte au 30 juin 2016, ne reconnaît pas de profit sur perte fiscal (arrêt depuis l'exercice 2011 de la reconnaissance des actifs d'impôts différés sur les filiales françaises compte tenu de la durée de recouvrement)
- Le groupe fiscal néerlandais présente un profit avant impôt au 30 juin 2016 (d'un montant inférieur à la perte avant impôt du groupe fiscal français) générant une charge d'impôt.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** s'élève à 1 million d'euros au 30 juin 2016 (-18 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité).

Le **résultat des activités non poursuivies** s'élève à 2 millions d'euros au 30 juin 2016 contre un profit de 4 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité. Il comprend uniquement le résultat du groupe Servair (voir note 15).

Le **résultat net consolidé – part du groupe** est négatif à -114 millions d'euros (-638 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de -152 millions d'euros pour le premier trimestre 2016 et +43 millions d'euros pour le deuxième trimestre 2016.

Par action, le résultat net – part du groupe de base est négatif de -0,43 euros au 30 juin 2016 contre -2,16 euros au 30 juin 2015 retraité.

## Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du premier semestre 2016 s'élèvent à 1 056 millions d'euros contre 809 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité. Les investissements nets dans la flotte se sont élevés à 514 millions d'euros, les investissements au sol à 33 millions d'euros, les pièces de rechange et modifications aéronautiques à 231 millions d'euros, la capitalisation des frais de maintenance à 235 millions d'euros et les investissements incorporels à 43 millions d'euros.

Le *cash-flow* opérationnel des activités poursuivies s'élève à 1 429 millions d'euros contre 1 074 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité. La variation s'analyse comme suit :

- une amélioration de la capacité d'autofinancement des activités poursuivies avant plans de départ volontaires, qui ressort à 809 millions d'euros au 30 juin 2016 contre 318 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité, en ligne avec l'amélioration de l'EBITDA
- une augmentation des sorties de trésorerie liées aux plans de départs volontaires, qui ressortent à 173 millions d'euros au 30 juin 2016 contre 97 millions d'euros au 30 juin 2015
- la variation du besoin en fonds de roulement des activités poursuivies qui passe de 853 millions d'euros au 30 juin 2015 retraité à 793 millions d'euros au 30 juin 2016.

La dette nette s'est élevée à 4,04 milliards d'euros au 30 juin 2016, contre 4,31 milliards d'euros au 31 décembre 2015. La dette nette a été affectée par un effet change négatif de 142 millions d'euros.

Le Groupe conserve un niveau satisfaisant de liquidité, avec une liquidité nette de 4,23 milliards d'euros au 30 juin 2016 et des lignes de crédit disponibles de 1,8 milliards d'euros.

Au 30 juin 2016, les capitaux propres, part du groupe, se sont élevés à -775 millions d'euros, en dégradation d'un milliard d'euros au cours du semestre en raison, notamment, de la forte saisonnalité des résultats (résultat net – part groupe de -114 millions d'euros), de la dégradation, après impôts, du passif net lié aux engagements de retraites (1,4 milliards d'euros) et de la variation de la juste valeur du portefeuille de dérivés carburant après impôt (+594 millions d'euros). La juste valeur du portefeuille de dérivés carburant reste négative de 237 millions d'euros au 30 juin 2016.

## Résultats sociaux de la société Air France-KLM

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Ses produits proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et des prestations de services facturées à Air France et KLM. Ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux ainsi que le personnel mis à disposition par Air France et KLM. Le résultat d'exploitation ressort négatif à -6 million d'euros.

Le résultat net ressort négatif à -75 millions d'euros, essentiellement en raison des frais financiers sur les emprunts obligataires. Aucun dividende n'a été versé au titre de 2015.

# Indicateurs financiers

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

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

(En millions d'euros)	Au 30 juin 2016	Au 30 juin 2015 Retraité*
Résultat d'exploitation courant	218	-238
Part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers	180	172
<b>Résultat d'exploitation courant ajusté</b>	<b>398</b>	<b>-66</b>
Chiffre d'affaires	11 820	12 140
<b>Marge d'exploitation ajustée</b>	<b>3,4%</b>	<b>-0,5%</b>

\* Retraité, voir note 2 des états financiers page [●]

## Résultat net retraité

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

(En millions d'euros)	Au 30 juin 2016	Au 30 juin 2015 Retraité*
Résultat net – part du groupe	-114	-638
Résultat net des activités non poursuivies	-2	-4
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers (instruments dérivés)	-129	51
Résultat de change non réalisé	122	237
Produits et charges non courants	99	-84
Dépréciation des titres disponibles à la vente	-	7
<b>Résultat net – part du groupe, retraité</b>	<b>-24</b>	<b>-431</b>
<b>Résultat net – part du groupe, retraité par action (en euros)</b>	<b>-0,12</b>	<b>-1,46</b>

\* Retraité, voir note 2 des états financiers page [●]

## Ratios de couverture

### > Ratio dette nette/EBITDA

	30 juin 2016 12 mois glissants	31 décembre 2015
Dette nette (en M€)	4 042	4 307
EBITDA (en M€)	2 849	2 447
<b>Dette nette/EBITDA</b>	<b>1,4x</b>	<b>1,8x</b>

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

	30 juin 2016 12 mois glissants	31 décembre 2015
EBITDA (en M€)	2 849	2 447
Coût de l'endettement financier net (en M€)	277	310
<b>EBITDA/coût de l'endettement financier net</b>	<b>10,3x</b>	<b>7,9x</b>



### > Ratio dette nette ajustée/EBITDAR

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

	30 juin 2016	31 décembre 2015
Dette nette (en M€)	4 042	4 307
Locations opérationnels x 7, 12 mois glissants (en M€)	7 343	7 189
Dette nette ajustée (en M€)	<b>11 385</b>	<b>11 496</b>
EBITDAR, 12 mois glissants (en M€)	3 898	3 474
<b>Ratio dette nette ajustée/EBITDAR</b>	<b>2,9x</b>	<b>3,3x</b>

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

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

	30 juin 2016 12 mois glissants	31 décembre 2015
<b>EBITDAR (en M€)</b>	<b>3 898</b>	3 474
Coût de l'endettement financier net (en M€)	277	310
Quote-part des locations opérationnelles correspondant à des frais financiers (34%) (en M€)	357	349
<b>Coût de l'endettement financier net ajusté (en M€)</b>	<b>634</b>	659
<b>EBITDAR/frais financiers nets ajustés</b>	<b>6,2x</b>	<b>5,3x</b>

## Retour sur capitaux employés (ROCE)

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

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

(En millions d'euros)	30 juin 2016	30 juin 2015	30 juin 2015	30 juin 2014
Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 238	1 270	1 270	1 232
Immobilisations aéronautiques	9 192	8 843	8 843	9 235
Autres immobilisations corporelles	1 494	1 720	1 720	1 764
Titres mis en équivalence hors actions Alitalia	73	131	131	159
Autres actifs financiers hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	204	200	200	121
Provisions hors retraite, litige cargo et restructuration	(1 558)	(1 510)	(1 510)	(1 143)
Besoin en fonds de roulement hors valeur de marché des instruments dérivés	(5 897)	(5 923)	(5 923)	(5 591)
Capitaux employés au bilan	4 746	4 731	4 731	5 777
<b>Capitaux employés moyens au bilan</b>	<b>4 739</b>		<b>5 254</b>	
Capitaux employés correspondant aux avions en location opérationnelle (loyers opérationnels x 7)	7 343		6 636	
<b>Capitaux employés moyens (A)</b>	<b>12 082</b>		<b>11 890</b>	
Résultat d'exploitation ajusté des locations opérationnelles	1 592		572	

Dividendes reçus	(2)	(10)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(16)	(46)
Charge d'impôt reconnue dans le résultat net retraité	(165)	122
<b>Résultat ajusté après impôt, hors grève septembre 2014 (B)</b>	<b>1 409</b>	<b>638</b>
<b>ROCE (B/A)</b>	<b>11,7%</b>	<b>5,4%</b>

## Coût net à l'ESKO

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

Pour analyser la performance de coût globale de l'entreprise, le Groupe utilise le coût net à l'ESKO. Ce coût net est obtenu en divisant le coût net total par les capacités produites exprimées en équivalents sièges-kilomètres offerts (ESKO). Le coût net est calculé en retirant des coûts d'exploitation totaux le chiffre d'affaires autre que celui réalisé dans les trois activités de transport (passage, cargo, Transavia). La capacité produite par les trois activités de transport est combinée en sommant les capacités de l'activité passage (en SKO), les capacités de Transavia (en SKO) et les capacités de l'activité cargo (en TKO) converties en ESKO selon un facteur fixe distinct pour Air France et pour KLM.

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

	<b>S1 2016</b>	<b>S1 2015*</b>
Chiffre d'affaires (en M€)	11 820	12 140
Résultat d'exploitation courant (en M€)	218	(238)
Coût d'exploitation total (en M€)	(11 602)	(12 376)
Activité passage réseaux – autres recettes (en M€)	406	415
Activité cargo – autres recettes (en M€)	79	79
Chiffre d'affaires externe de l'activité maintenance (en M€)	866	775
Transavia – autres recettes (en M€)	8	7
Chiffre d'affaires externe des autres activités (en M€)	22	21
<b>Coût net (en M€)</b>	<b>10 221</b>	<b>11 079</b>
Capacités produites, exprimées en ESKO	163 678	163 181
<b>Coût net à l'ESKO (en centimes d'€ par ESKO)</b>	<b>6,24</b>	<b>6,79</b>
<b>Variation brute</b>		<b>-8,0%</b>
Effet change sur les coûts nets (en M€)		106
<b>Variation à change constant</b>		<b>-8,9%</b>
Effet prix du carburant (en M€)		(858)
<b>Variation à change et prix du carburant constants</b>		<b>1,3%</b>
Variation des charges liées aux retraites** (en M€)		5
<b>Coût net à l'ESKO à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants (en centimes d'€ par ESKO)</b>	<b>6,24</b>	<b>6,33</b>
Variation à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants		-1,4%

\* Servair a été reclassifiée comme une activité non-poursuivie

# **ETATS FINANCIERS CONSOLIDES SEMESTRIELS RESUMES (NON AUDITES)**

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

**1<sup>er</sup> janvier 2016 – 30 juin 2016**

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

En millions d'euros

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	Notes	2016	2015
			Retraité <sup>(*)</sup>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>6</b>	<b>11 820</b>	<b>12 140</b>
Autres produits de l'activité		-	2
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>11 820</b>	<b>12 142</b>
Charges externes	<b>7</b>	(7 019)	(7 875)
Frais de personnel	<b>8</b>	(3 706)	(3 744)
Impôts et taxes		(88)	(82)
Autres produits et charges	<b>10</b>	515	595
<b>EBITDAR</b>		<b>1 522</b>	<b>1 036</b>
Loyers opérationnels (avions)		(528)	(505)
<b>EBITDA</b>		<b>994</b>	<b>531</b>
Amortissements, dépréciations et provisions		(776)	(769)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>218</b>	<b>(238)</b>
Cessions de matériels aéronautiques		8	(5)
Autres produits et charges non courants	<b>11</b>	(107)	89
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>119</b>	<b>(154)</b>
Coût de l'endettement financier brut	<b>12</b>	(162)	(198)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>12</b>	28	30
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(134)</b>	<b>(168)</b>
Autres produits et charges financiers	<b>12</b>	(44)	(386)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(59)</b>	<b>(708)</b>
Impôts	<b>13</b>	(53)	85
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(112)</b>	<b>(623)</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	<b>14</b>	1	(18)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(111)</b>	<b>(641)</b>
Résultat net des activités non poursuivies	<b>15</b>	2	4
<b>Résultat net</b>		<b>(109)</b>	<b>(637)</b>
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		5	1
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		<i>(114)</i>	<i>(638)</i>
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	<b>16</b>	(0,43)	(2,16)
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	<b>16</b>	(0,43)	(2,17)
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	<b>16</b>	0,01	0,01

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

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

## ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE (non audité)

En millions d'euros

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	2016	2015
<b>Résultat net</b>	<b>(109)</b>	<b>(637)</b>
<b>Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente</b>		
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global	(15)	23
Variation de la juste valeur transférée en résultat	-	(222)
<b>Couverture de juste valeur</b>		
Partie efficace de la variation de juste valeur portée en autres éléments du résultat global	11	(10)
<b>Couverture des flux de trésorerie</b>		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global	221	76
Variation de la juste valeur transférée en résultat	510	550
<b>Variation de la réserve de conversion</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global</b>	<b>(225)</b>	<b>(168)</b>
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>	<b>507</b>	<b>255</b>
<b>Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies</b>	<b>(1 829)</b>	<b>361</b>
<b>Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>429</b>	<b>(95)</b>
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(1 400)</b>	<b>266</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>	<b>(893)</b>	<b>521</b>
<b>Résultat global</b>	<b>(1 002)</b>	<b>(116)</b>
- Propriétaires de la société mère	(1 001)	(119)
- Participations ne donnant pas le contrôle	(1)	3

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

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

<b>Actif</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Goodwill		217	247
Immobilisations incorporelles		1 021	1 018
Immobilisations aéronautiques	<b>17</b>	9 192	8 743
Autres immobilisations corporelles	<b>17</b>	1 494	1 670
Titres mis en équivalence		73	118
Actifs de retraite	<b>18</b>	737	1 773
Autres actifs financiers		1 198	1 224
Impôts différés		821	702
Autres débiteurs		359	295
<b>Actif non courant</b>		<b>15 112</b>	<b>15 790</b>
Actifs détenus en vue de la vente	<b>15 &amp; 19</b>	380	4
Autres actifs financiers		175	967
Stocks et en-cours		574	532
Créances clients		1 980	1 800
Autres débiteurs		1 022	1 138
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>23</b>	3 833	3 104
<b>Actif courant</b>		<b>7 964</b>	<b>7 545</b>
<b>Total actif</b>		<b>23 076</b>	<b>23 335</b>

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

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Capital	<b>20.1</b>	300	300
Primes d'émission et de fusion		2 971	2 971
Actions d'autocontrôle		(84)	(85)
Titres subordonnés		600	600
Réserves et résultat	<b>20.2</b>	(4 562)	(3 561)
<b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b>		<b>(775)</b>	<b>225</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		42	48
<b>Capitaux propres</b>		<b>(733)</b>	<b>273</b>
Provisions retraite	<b>18</b>	2 716	1 995
Autres provisions	<b>21</b>	1 467	1 513
Dettes financières	<b>22 &amp; 23</b>	7 185	7 060
Impôts différés		9	11
Autres créditeurs		314	484
<b>Passif non courant</b>		<b>11 691</b>	<b>11 063</b>
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	<b>15</b>	253	-
Provisions	<b>21</b>	775	742
Dettes financières	<b>22 &amp; 23</b>	1 527	2 017
Dettes fournisseurs		2 333	2 395
Titres de transport émis et non utilisés		3 602	2 515
Programme de fidélisation		787	760
Autres créditeurs		2 827	3 567
Concours bancaires	<b>23</b>	14	3
<b>Passif courant</b>		<b>12 118</b>	<b>11 999</b>
<b>Total passif</b>		<b>23 809</b>	<b>23 062</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>23 076</b>	<b>23 335</b>

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

## VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité)

En millions d'euros

	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Titres subordonnés	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
<b>Au 31 décembre 2014 - Retraité (*)</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(86)</b>	<b>-</b>	<b>(3 877)</b>	<b>(692)</b>	<b>39</b>	<b>(653)</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	(185)	(185)	-	(185)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	439	439	1	440
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	-	(6)	(6)	-	(6)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	265	265	1	266
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	6	6	-	6
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>519</b>	<b>519</b>	<b>2</b>	<b>521</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(638)	(638)	1	(637)
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>(119)</b>	<b>(119)</b>	<b>3</b>	<b>(116)</b>
Titres d'autocontrôle	-	-	-	2	-	-	2	-	2
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(3)	(3)	3	-
Titres subordonnés	-	-	-	-	600	-	600	-	600
<b>Au 30 juin 2015</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(84)</b>	<b>600</b>	<b>(3 999)</b>	<b>(212)</b>	<b>45</b>	<b>(167)</b>
<b>Au 31 décembre 2015</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(85)</b>	<b>600</b>	<b>(3 561)</b>	<b>225</b>	<b>48</b>	<b>273</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	(15)	(15)	-	(15)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	508	508	2	510
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	-	7	7	-	7
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	(1 392)	(1 392)	(8)	(1 400)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	5	5	-	5
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>(887)</b>	<b>(887)</b>	<b>(6)</b>	<b>(893)</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(114)	(114)	5	(109)
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>(1 001)</b>	<b>(1 001)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 002)</b>
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	-	-	(5)	(5)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	1	-	-	1	-	1
<b>Au 30 juin 2016</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(84)</b>	<b>600</b>	<b>(4 562)</b>	<b>(775)</b>	<b>42</b>	<b>(733)</b>

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

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



## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité)

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	Notes	2016	2015
<i>En millions d'euros</i>			<b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
Résultat net des activités poursuivies		(111)	(641)
Résultat net des activités non poursuivies	<b>15</b>	2	4
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		781	781
Dotations nettes aux provisions financières		(21)	43
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(59)	5
Résultat sur cessions de filiales et participations	<b>11</b>	(7)	(224)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(129)	51
Ecart de change non réalisé		122	237
Résultats des sociétés mises en équivalence		(1)	16
Impôts différés	<b>13</b>	33	(105)
Pertes de valeur		2	-
Autres éléments non monétaires		33	63
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>645</b>	<b>230</b>
<b>Dont activités non poursuivies</b>		<b>9</b>	<b>9</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		(76)	(62)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(238)	(381)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		33	(29)
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 074	1 325
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>		<b>793</b>	<b>853</b>
Variation du besoin en fonds de roulement des activités non poursuivies		2	9
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>		<b>1 440</b>	<b>1 092</b>
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(4)	(6)
Investissements corporels et incorporels		(1 152)	(860)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		4	342
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		96	51
Dividendes reçus		3	1
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		681	(204)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement des activités non poursuivies		(5)	(12)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(377)</b>	<b>(688)</b>
Emission de dette subordonnée		-	599
Emission de nouveaux emprunts		686	803
Remboursement d'emprunts		(720)	(1 133)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(241)	(380)
Nouveaux prêts		(32)	(41)
Remboursement des prêts		20	96
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		(1)	(4)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement des activités non poursuivies		(6)	5

<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>	<b>(294)</b>	<b>(55)</b>
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	(23)	(18)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants des activités non poursuivies	(1)	(4)
<b>Variation de la trésorerie nette</b>	<b>745</b>	<b>327</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	3 073	2 902
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	3 819	3 222
Variation de la trésorerie nette des activités non poursuivies	(1)	7
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)	(50)	(47)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)	(165)	(225)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)	19	20

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

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

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>Notes</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<i>En millions d'euros</i>			<b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 440	1 092
Investissements corporels et incorporels		(1 152)	(860)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		96	51
Flux net de trésorerie des activités non poursuivies provenant de l'exploitation		(11)	(18)
<b>Cash flow libre d'exploitation, hors activités non poursuivies</b>	<b>23</b>	<b>373</b>	<b>265</b>

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

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

**NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS SEMESTRIELS  
RESUMES (non audités)**

## 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 sur vols réguliers (« passage réseaux »). Les activités du groupe incluent également le transport aérien de cargo, la maintenance aéronautique, le transport de passagers sur vols « low cost » (Transavia) et toute autre activité en relation avec le transport aérien, notamment l'avitaillement.

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

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

## 2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2015

### Présentation des comptes du groupe Servair en activité non poursuivie

Dans un contexte de consolidation marquée du secteur de la fourniture de prestations de commissariat aux compagnies aériennes, le groupe a entrepris une réflexion sur les scénarii pour assurer le développement de sa filiale Servair. Après plusieurs mois d'études, le groupe a retenu l'option d'ouvrir le capital de Servair à un nouvel actionnaire.

En mars 2016, Servair et Air France ont respectivement informé leurs instances représentatives du personnel de leur engagement dans ce processus d'ouverture du capital de Servair à un nouvel actionnaire.

Le 30 mai 2016, le groupe a annoncé être entré en négociations exclusives avec HNA pour la cession de 49,99% de Servair et le transfert de son contrôle opérationnel. Air France et HNA ont l'intention de créer avec gategroup le leader mondial dans le domaine de l'avitaillement aérien, ceci étant subordonné à l'acquisition de gategroup par HNA. Le 7 juillet, HNA a publié le résultat intermédiaire de son OPA sur les actions de gategroup, déclarant le succès de son offre. Le règlement de cette offre devrait avoir lieu à la fin du 3<sup>ème</sup> trimestre / début du 4<sup>ème</sup> trimestre 2016.

Cette ouverture du capital devrait entraîner la perte de contrôle de Servair par le groupe Air France-KLM, telle que définie dans la norme IFRS 10. Servair constitue la principale unité génératrice de trésorerie du segment "Autre".

Les éléments précités ont déclenché le traitement de Servair en "activité non poursuivie" à compter du 31 mars 2016, telle que définie dans la norme IFRS 5.

Les comptes consolidés au 30 juin 2015 ont donc été retraités afin de permettre la comparaison, sans retraitement du bilan comparatif.

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

## 3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

### 3.1. Intervenues au cours de la période

Outre les négociations en cours relatives à l'ouverture du capital de Servair mentionnées en note 2, l'événement significatif suivant est intervenu au cours de la période :

#### Plans de départs volontaires

Lors de la réunion de son Comité Central d'Entreprise (CCE) du 26 février 2016, la direction d'Air France a présenté le projet de plan de départs volontaires personnels au sol et personnels navigant commerciaux, dont l'ampleur est de l'ordre respectif de 1 400 et 200 effectifs en équivalents temps pleins. A ce titre, le groupe a comptabilisé en compte de résultat une provision de 149 millions d'euros au 30 juin 2016 (voir note 11). Cette provision constitue la meilleure estimation des coûts engendrés par ce plan de départs volontaires.

### 3.2. Postérieurs à la clôture

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

## 4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

### 4.1. Principes comptables

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

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2015 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 2016 sont établis conformément au référentiel IFRS, tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés. Ils sont présentés selon les dispositions de la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire » et doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 décembre 2015.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2016 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2015, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 26 juillet 2016.

#### **Evolution du référentiel comptable**

- Normes IFRS, amendements et interprétations de l'IFRS IC applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2016
- Amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016,
- Amendement à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles » et IAS 38 « Immobilisations incorporelles », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016,
- Amendement à la norme IAS 1 « Présentation des états financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016,
- Amendement à la norme IAS 19 « Avantages du personnel », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Ces amendements n'ont pas généré d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2016.

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

- Norme IFRS 9 « Instruments financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018,
- Norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Cette norme remplacera les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires », IAS 11 « Contrats de construction » et IFRIC 13 « Programmes de fidélisation de la clientèle »,
- Norme IFRS 16 « Contrats de location », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019,
- Amendement à la norme IAS 7 « Tableau des flux de trésorerie », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017,
- Amendement à la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Le groupe appliquera l'amendement à la norme IAS 7 de façon anticipée à partir du 31 décembre 2016.

Le groupe n'attend pas d'impact significatif au titre de l'application de l'amendement à la norme IAS 12. L'application des normes IFRS 9, IFRS 15 et IFRS 16 est quant à elle en cours d'étude. La mise en œuvre de ces normes est suivie en mode projet. Pour chacune d'elles, le groupe a mis en place des groupes de travail dédiés avec chacun des métiers et des départements concernés. L'objectif est, dans un premier temps, d'identifier les changements par rapport aux normes actuelles, pour, dans un second temps, pouvoir en chiffrer les impacts.

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

### **Saisonnalité de l'activité**

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

### **Impôt sur le résultat**

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

### **Avantages au personnel**

Les engagements nets sur régimes à prestations définies sont réévalués sur la base des taux d'actualisation et des justes valeurs des actifs de couverture à la date d'arrêt intermédiaire. L'impact net de ces réévaluations est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Des taux d'actualisation bas peuvent conduire le groupe à revoir d'autres hypothèses actuarielles afin de conserver une cohérence globale du jeu d'hypothèses.

## **4.3. Utilisation d'estimations**

L'établissement des données financières consolidées intermédiaires, en conformité avec les IFRS, conduit la direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux données financières consolidées concernant les actifs et passifs à la date d'arrêt des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en note 4 de l'annexe des comptes consolidés du 31 décembre 2015, concernent :

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

- les actifs de retraite et les provisions retraite,
- les autres provisions,
- les impôts différés actifs.

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

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

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

## 5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2016**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours du premier semestre clos le 30 juin 2016.

- **Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2015**

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

## 6. INFORMATIONS SECTORIELLES

### Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

**Passage réseaux** : Les revenus du secteur passage réseaux proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les commissions versées par les partenaires de l'alliance SkyTeam, les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information.

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

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

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

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

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

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

## **Information par secteur géographique**

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

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

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

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

- **Activité par zone de destination**

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

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



## 6.1. Informations par secteur d'activité

- Période close au 30 juin 2016

<i>En millions d'euros</i>	Passage réseaux	Cargo	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 034	1 044	2 006	483	324	-	13 891
Chiffre d'affaires intersecteurs	(621)	(8)	(1 140)	-	(302)	-	(2 071)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>9 413</b>	<b>1 036</b>	<b>866</b>	<b>483</b>	<b>22</b>	-	<b>11 820</b>
EBITDAR	1 407	(100)	193	20	2	-	1 522
EBITDA	952	(103)	193	(50)	2	-	994
Résultat d'exploitation courant	319	(116)	95	(75)	(5)	-	218
Résultat des activités opérationnelles	235	(124)	91	(75)	(8)	-	119
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(3)	-	2	-	2	-	1
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	-	(178)	(178)
Impôts	-	-	-	-	-	(53)	(53)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>232</b>	<b>(124)</b>	<b>93</b>	<b>(75)</b>	<b>(6)</b>	<b>(231)</b>	<b>(111)</b>

- Période close au 30 juin 2015 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	Passage réseaux	Cargo	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 374	1 240	1 972	452	322	-	14 360
Chiffre d'affaires intersecteurs	(711)	(10)	(1 196)	(3)	(300)	-	(2 220)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>9 663</b>	<b>1 230</b>	<b>776</b>	<b>449</b>	<b>22</b>	-	<b>12 140</b>
EBITDAR	952	(117)	197	(6)	10	-	1 036
EBITDA	510	(128)	197	(59)	11	-	531
Résultat d'exploitation courant	(112)	(141)	86	(75)	4	-	(238)
Résultat des activités opérationnelles	53	(190)	60	(75)	(2)	-	(154)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(20)	-	1	-	1	-	(18)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	-	(554)	(554)
Impôts	-	-	-	-	-	85	85
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>33</b>	<b>(190)</b>	<b>61</b>	<b>(75)</b>	<b>(1)</b>	<b>(469)</b>	<b>(641)</b>

## 6.2. Informations par secteur géographique

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

- Période close au 30 juin 2016

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	2 720	863	2 075	461	226	742	1 419	501	9 007
Autres recettes passage	174	60	64	22	3	51	20	12	406
<b>Total passage réseaux</b>	<b>2 894</b>	<b>923</b>	<b>2 139</b>	<b>483</b>	<b>229</b>	<b>793</b>	<b>1 439</b>	<b>513</b>	<b>9 413</b>
Transport de cargo	176	113	283	56	13	145	102	67	955
Autres recettes cargo	18	10	15	8	1	9	14	6	81
<b>Total cargo</b>	<b>194</b>	<b>123</b>	<b>298</b>	<b>64</b>	<b>14</b>	<b>154</b>	<b>116</b>	<b>73</b>	<b>1 036</b>
Transport Transavia	172	263	33	3	-	1	2	1	475
Transavia - autres recettes	4	-	-	-	-	-	4	-	8
<b>Total Transavia</b>	<b>176</b>	<b>263</b>	<b>33</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>483</b>
Maintenance	506	291	15	-	-	-	54	-	866
Autres	6	14	2	-	-	-	-	-	22
<b>Total</b>	<b>3 776</b>	<b>1 614</b>	<b>2 487</b>	<b>550</b>	<b>243</b>	<b>948</b>	<b>1 615</b>	<b>587</b>	<b>11 820</b>

- Période close au 30 juin 2015 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	2 878	849	2 089	462	222	854	1 339	555	9 248
Autres recettes passage	176	70	69	28	3	47	11	11	415
<b>Total passage réseaux</b>	<b>3 054</b>	<b>919</b>	<b>2 158</b>	<b>490</b>	<b>225</b>	<b>901</b>	<b>1 350</b>	<b>566</b>	<b>9 663</b>
Transport de cargo	175	123	332	77	22	212	137	73	1 151
Autres recettes cargo	14	4	19	7	1	11	17	6	79
<b>Total cargo</b>	<b>189</b>	<b>127</b>	<b>351</b>	<b>84</b>	<b>23</b>	<b>223</b>	<b>154</b>	<b>79</b>	<b>1 230</b>
Transavia	144	281	24	-	-	-	-	-	449
Maintenance	462	253	12	-	-	-	49	-	776
Autres	7	15	-	-	-	-	-	-	22
<b>Total</b>	<b>3 856</b>	<b>1 595</b>	<b>2 545</b>	<b>574</b>	<b>248</b>	<b>1 124</b>	<b>1 553</b>	<b>645</b>	<b>12 140</b>

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

- Période close au 30 juin 2016

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	930	2 098	744	1 211	1 832	765	1 427	9 007
Transport de cargo	1	16	70	215	223	175	255	955
Transport Transavia	9	456	-	10	-	-	-	475
<b>Total</b>	<b>940</b>	<b>2 570</b>	<b>814</b>	<b>1 436</b>	<b>2 055</b>	<b>940</b>	<b>1 682</b>	<b>10 437</b>

- Période close au 30 juin 2015

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	949	2 152	727	1 189	1 840	829	1 562	9 248
Transport de cargo	2	21	67	234	276	205	346	1 151
Transavia	15	419	-	15	-	-	-	449
<b>Total</b>	<b>966</b>	<b>2 592</b>	<b>794</b>	<b>1 438</b>	<b>2 116</b>	<b>1 034</b>	<b>1 908</b>	<b>10 848</b>

## 7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Carburant avions	2 263	3 141
Affrètements aéronautiques	215	217
Redevances aéronautiques	914	941
Commissariat	215	223
Achat d'assistance en escale	750	741
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 246	1 160
Frais commerciaux et de distribution	463	465
Autres frais	953	987
<b>Total</b>	<b>7 019</b>	<b>7 875</b>
<i>Hors carburant</i>	<i>4 756</i>	<i>4 734</i>

## 8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Salaires et traitements	2 589	2 658
Charges de retraite à cotisations définies	278	271
Charges de retraite à prestations définies	136	135
Autres charges sociales	528	538
Coûts du personnel intérimaire	72	81
Autres	103	61
<b>Total</b>	<b>3 706</b>	<b>3 744</b>

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

La ligne « Autres » inclut, au 30 juin 2016, un montant de 54 millions d'euros de charges d'intéressement (contre 7 millions d'euros au 30 juin 2015).

### Effectifs moyens de la période

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
		<b>Retraité</b>
Pilotes	7 702	7 912
Personnel navigant commercial	20 748	21 288
Personnel au sol	53 807	55 352
Personnel intérimaire	2 228	2 441
<b>Total</b>	<b>84 485</b>	<b>86 993</b>

## 9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	62	51
Immobilisations aéronautiques	605	618
Autres immobilisations corporelles	103	107
	<b>770</b>	<b>776</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	-	(7)
Créances	(10)	(2)
Provisions	16	2
	<b>6</b>	<b>(7)</b>
<b>Total</b>	<b>776</b>	<b>769</b>

## 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Production capitalisée	442	447
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(26)	(21)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	95	162
Autres	4	7
<b>Total</b>	<b>515</b>	<b>595</b>

## 11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Charges de restructuration	(163)	(133)
Résultat sur cession de slots	49	-
Résultat sur cession de titres disponibles à la vente	-	224
Résultat sur cession de filiales et participations	7	-
Autres	-	(2)
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(107)</b>	<b>89</b>

- **Période close au 30 juin 2016**

#### **Charges de restructuration**

Au 30 juin 2016, ce poste comprend :

- Une provision de 149 millions d'euros relative au plan de départs volontaires annoncé par Air France en février 2016 (voir note 3.1).
- Une provision de 5 millions d'euros au titre de divers plans de départs volontaires initiés au sein des établissements Air France localisés à l'étranger.
- Une provision complémentaire de 9 millions d'euros au titre des plans de restructuration de KLM.

#### **Cession de slots**

Au cours du premier semestre 2016, le groupe a transféré à deux autres compagnies aériennes deux paires de slots à Londres Heathrow. Le montant comptabilisé au 30 juin 2016 au titre de cette opération s'élève à 49 millions d'euros.

#### **Résultat sur cession de filiales et participations**

Au 30 juin 2016, ce poste comprend l'impact du reclassement en « titres disponibles à la vente » d'une participation antérieurement mise en équivalence.

- **Période close au 30 juin 2015**

#### **Charges de restructuration**

Au 30 juin 2015, ce poste comprenait :

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

#### **Résultat sur cession de titres disponibles à la vente**

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

Cette transaction avait généré :

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

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

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Produits des valeurs mobilières de placement	5	7
Autres produits financiers	23	23
<b>Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>28</b>	<b>30</b>
Intérêts sur emprunts	(98)	(123)
Intérêts sur contrat de location-financement	(28)	(33)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	5	6
Autres charges financières	(41)	(48)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(162)</b>	<b>(198)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(134)</b>	<b>(168)</b>
Résultat de change	(119)	(245)
Instruments financiers	58	(96)
Dotation nette aux provisions	47	(15)
Autres produits et charges financiers divers	(30)	(30)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(44)</b>	<b>(386)</b>

### **Coût de l'endettement financier brut**

Le coût de l'endettement financier brut inclut au 30 juin 2016 un montant de 13 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 (20 millions d'euros au 30 juin 2015).

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 2,80% pour le semestre clos le 30 juin 2016 (3,25% pour le semestre clos le 30 juin 2015).

### **Résultat de change**

Au 30 juin 2016, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente sur la dette en yen de 116 millions d'euros.

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

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



### ***Instruments financiers***

Au 30 juin 2016, ce poste comprend principalement de la variation de la juste valeur des instruments financiers due aux dérivés carburant pour 72 millions d'euros et à des primes payées pour des options d'achat de carburant pour un montant de (13) millions d'euros.

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

### ***Dotation nette aux provisions***

Au 30 juin 2016, le groupe a repris une provision de 41 millions d'euros couvrant les intérêts de retard sur l'amende infligée dans le cadre du litige en matière de législation anti trust dans le secteur du fret aérien, la Commission Européenne n'ayant pas fait appel avant le 29 février 2016 de la décision du tribunal de l'Union Européenne.

Au 30 juin 2015, la ligne « Dotation nette aux provisions » comprenait la constitution d'une provision sur titres GOL.

### ***Autres produits et charges financiers divers***

Aux 30 juin 2016 et 2015, le montant des autres produits et charges financiers divers comprend notamment les effets de désactualisation des provisions à long terme.

## **13. IMPÔTS**

### **13.1. Charge d'impôt**

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>(16)</b>	<b>(14)</b>
Variation des différences temporaires	(3)	(18)
Impact de la CVAE	2	2
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	(36)	115
<b>(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies</b>	<b>(37)</b>	<b>99</b>
<b>Total</b>	<b>(53)</b>	<b>85</b>

La charge d'impôt courant correspond aux montants payés ou restant à payer à court terme aux administrations fiscales au titre de la période, en fonction des règles en vigueur dans les différents pays et des conventions spécifiques.

- **Groupe fiscal français**

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

- **Groupe fiscal néerlandais**

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

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

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>Eléments recyclables du résultat global</b>	<b>(225)</b>	<b>(168)</b>
Actifs disponibles à la vente	-	13
Instruments dérivés	(225)	(181)
<b>Eléments non recyclables du résultat global</b>	<b>429</b>	<b>(95)</b>
Retraites	429	(95)
<b>Total</b>	<b>204</b>	<b>(263)</b>

### 14. PART DANS LE RESULTAT DES ENTREPRISES MISES EN EQUIVALENCE

Au 30 juin 2015, la part du groupe dans le résultat des sociétés mises en équivalence était principalement composée de Kenya Airways, compagnie aérienne basée à Nairobi, sur laquelle le groupe exerce une influence notable. Depuis le 31 décembre 2015, la valeur d'équivalence de Kenya Airways est nulle.

## 15. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES, ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE ET PASSIFS ASSOCIES

Aux 30 juin 2016 et 2015, la ligne « résultat net des activités non poursuivies » correspond au résultat du groupe Servair (voir note 2), dont la décomposition nette des intragroupes est la suivante :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Chiffre d'affaires	195	158
EBITDAR	15	17
EBITDA	15	17
<i>Résultat d'exploitation courant</i>	10	6
Éléments non courant	(3)	-
<i>Résultat des activités opérationnelles</i>	7	6
Résultat financier	1	(1)
<i>Résultat avant impôt</i>	8	5
Impôt	(4)	(3)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	(2)	2
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>2</b>	<b>4</b>

Dans le cadre de cette opération, les actifs et passifs du groupe Servair ont été reclassés sur les lignes « actifs détenus en vue de la vente » et « passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente », tel que décrit en note 19.

## 16. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

### 16.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

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

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

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>Exercice clos au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Résultat net - propriétaires de la société mère	(114)	(638)
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(116)	(642)
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	2	4
Coupons sur titres subordonnés	(12)	-
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(126)	(638)
Résultat net de base des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(128)	(642)
Résultat net de base des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	2	4

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

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

<b>Période du 1er janvier au 30 juin</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(3 033 162)	(3 063 384)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>296 069 696</b>	<b>296 039 474</b>
Conversion des OCEANE	-	15 946
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>296 069 696</b>	<b>296 055 420</b>

### **16.2 Instruments non dilutifs**

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 30 juin 2016.

### **16.3 Instruments émis postérieurement à la clôture**

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

## 17. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2016			31 décembre 2015		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	9 047	(5 879)	3 168	8 869	(5 864)	3 005
Avions en location financement	6 673	(2 583)	4 090	6 739	(2 847)	3 892
Actifs en cours de construction	516	-	516	513	-	513
Autres	2 409	(991)	1 418	2 357	(1 024)	1 333
<b>Immobilisations aéronautiques</b>	<b>18 645</b>	<b>(9 453)</b>	<b>9 192</b>	<b>18 478</b>	<b>(9 735)</b>	<b>8 743</b>
Terrains et constructions	2 740	(1 755)	985	2 889	(1 826)	1 063
Installations et matériels	1 166	(910)	256	1 310	(972)	338
Actifs en cours de construction	90	-	90	83	-	83
Autres	940	(777)	163	1 056	(870)	186
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	<b>4 936</b>	<b>(3 442)</b>	<b>1 494</b>	<b>5 338</b>	<b>(3 668)</b>	<b>1 670</b>
<b>Total</b>	<b>23 581</b>	<b>(12 895)</b>	<b>10 686</b>	<b>23 816</b>	<b>(13 403)</b>	<b>10 413</b>

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement s'élève à 4 440 millions d'euros au 30 juin 2016 (contre 4 373 millions d'euros au 31 décembre 2015).

## 18. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISIONS RETRAITE

Au 30 juin 2016, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	30 juin 2016	31 décembre 2015
Zone euro – durée 10 à 15 ans	1,05%	1,80%
Zone euro – durée 15 ans et plus	1,55%	2,35%

Dans un contexte de baisse des taux d'actualisation, les taux d'inflation de la zone euro ont été revus au 30 juin 2016 en appliquant la méthodologie décrite dans la note 31.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2015 :

	30 juin 2016	31 décembre 2015
Zone euro – durée 10 à 15 ans	1,15%	1,50%
Zone euro – durée 15 ans et plus	1,30%	1,65%

L'impact de la variation des taux d'actualisation et d'inflation sur les engagements a été calculé en utilisant les analyses de sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies. Celles-ci sont mentionnées dans la note 31.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

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

L'ensemble des éléments cumulés ont eu pour impact :

- Une diminution de 1 569 millions d'euros des « actifs de retraite »,
- Une augmentation de 260 millions d'euros des « provisions retraite ».

Le nouvel Accord de Financement néerlandais applicable depuis le 1er janvier 2015 a relevé les ratios de solvabilité. En cas de baisse soudaine et importante de leur niveau de financement, les fonds de pension disposent de plus de temps pour rétablir la situation avec un plan de redressement sur 10 ans.

Le plan de redressement existant pour le plan personnel navigant commercial de KLM et pour le plan personnel au sol KLM a été mis à jour le 1er avril 2016. Concernant le plan des pilotes KLM, un plan de redressement a été préparé et remis à la *Dutch Central Bank* pour la première fois le 1<sup>er</sup> avril 2016.

L'environnement de taux d'intérêts bas ne devrait pas avoir d'impact sur les cotisations futures des plans personnel commercial KLM et personnel au sol KLM.

L'actuel accord de financement du plan des pilotes KLM garantit aux pilotes l'indexation des rentes. Avec la nouvelle baisse des taux d'intérêts et le nouvel Accord de Financement applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, le groupe pourrait, en l'absence de changement des conditions de marché, être dans la situation de devoir verser une cotisation additionnelle à la fin de l'année afin d'atteindre le niveau de ratio de couverture nécessaire pour que le plan puisse octroyer l'indexation. Dans la mesure où cette cotisation pourrait être significative, le groupe est actuellement en discussion avec le syndicat des pilotes de KLM afin de renégocier l'accord de financement. Si ces discussions n'étaient pas conclusives à court terme, le groupe pourrait décider de mettre fin à l'accord de financement et d'entrer dans des négociations sur un nouvel accord. Dans ce cas, le groupe pourrait être amené à décomptabiliser l'actif de retraite relatif au plan des pilotes KLM avec un impact résultat estimé de (553) millions d'euros net d'impôt (sur la base des chiffres au 30 juin 2016).

## 19. ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE ET PASSIFS LIES AUX ACTIFS DESTINES A ETRE CEDES

- **Période close au 30 juin 2016**

Au 30 juin, 2016, le poste « Actifs détenus en vue de la vente » et « Passifs liés aux actifs destinés à être cédés » correspondent :

- Au reclassement en activité non poursuivie du Groupe Servair tel que décrit en note 2., avec pour principal impact :

<i>En millions d'euros</i>			
Actif		Passif	
Actifs non courant	239	Passifs non courant	68
Actifs courant	141	Passifs courant	185
<b>Total Actif</b>	<b>380</b>	<b>Total Passif</b>	<b>253</b>

La ligne « actifs courant » intègre un montant de 28 millions d'euros de trésorerie et équivalents de trésorerie. Les passifs intègrent un montant de dettes financières de 19 millions d'euros.

- A la juste valeur de 3 appareils destinés à être cédés, pour un montant total de 1 million d'euros.

- **Période close au 31 décembre 2015**

Au 31 décembre 2015, le poste « Actifs détenus en vue de la vente » incluait la juste valeur de 8 appareils destinés à être cédés, pour un montant total de 4 millions d'euros.

## 20. CAPITAUX PROPRES – PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE

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

Au 30 juin 2016, 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 :

<i>En pourcentage (%)</i>	<b>30 juin 2016</b>		<b>31 décembre 2015</b>	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	18	27	18	18
Salariés et anciens salariés	7	10	7	7
Actions détenues par le groupe	1	-	1	-
Public	74	63	74	75
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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

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

### 20.2. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>30 juin 2016</b>	<b>31 décembre 2015</b>
Réserve légale		70	70
Réserves distribuables		365	301
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies		(4 052)	(2 660)
Réserves sur instruments dérivés		(221)	(736)
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente		275	289
Autres réserves		(885)	(943)
Résultat net – Propriétaires de la société mère		(114)	118
<b>Total</b>		<b>(4 562)</b>	<b>(3 561)</b>

## 21. PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2016			31 décembre 2015		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	906	395	1 301	895	375	1 270
Provision pour restructuration	-	340	340	-	310	310
Provisions pour litiges avec les tiers	419	3	422	464	10	474
Autres provisions pour risques et charges	142	37	179	154	47	201
<b>Total</b>	<b>1 467</b>	<b>775</b>	<b>2 242</b>	<b>1 513</b>	<b>742</b>	<b>2 255</b>

### 21.1. Provisions

#### 211.1. Provision pour restructuration

Aux 30 juin 2016, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France, de ses filiales régionales, de KLM et de Martinair.

#### 211.2. Provision pour litiges avec les tiers

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2015, la plupart des procédures ouvertes dans ces Etats avaient donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui avaient mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre d'une douzaine de compagnies aériennes, incluant les compagnies du Groupe AF, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015. La Commission ayant fait part, suite à cette annulation, de son intention d'adopter une nouvelle décision à l'encontre de Air France-KLM, Air France, KLM et Martinair, la provision de 340 millions d'euros a été maintenue dans les comptes du groupe au 30 juin 2016.



Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2016, le Groupe a repris la provision de 41 millions d'euros couvrant les intérêts de retard (voir note 12).

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

Le montant total des provisions constituées au 30 juin 2016 s'élève à 343 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

#### **21.1.4. Autres provisions**

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

### **21.2. Passifs éventuels**

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

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

A la suite de l'ouverture en février 2006 des enquêtes de plusieurs autorités de la concurrence et de la décision de la Commission Européenne de 2010, plusieurs actions civiles individuelles ou collectives ont été engagées par des transitaires et des expéditeurs de fret aérien dans plusieurs pays à l'encontre d'Air France, de KLM et de Martinair ainsi que des autres opérateurs de fret devant différentes juridictions.

Dans le cadre de ces actions, les transitaires et expéditeurs de fret aérien sollicitent l'attribution de dommages et intérêts pour compenser un prétendu surcoût causé par les pratiques anti-concurrentielles alléguées.

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

Ces litiges n'ont pas donné lieu à la constitution de provision, le groupe n'étant pas en mesure à ce stade des procédures judiciaires d'apprécier de manière fiable le risque financier. En effet, même si des montants significatifs ont pu être mentionnés dans les médias, les dommages et intérêts demandés à l'encontre des défendeurs pris globalement (et non individuellement) n'ont pas été quantifiés ou n'ont pas été chiffrés avec précision ; de même la décision de la Commission Européenne à laquelle les demandeurs se réfèrent n'est pas encore définitive.

Les compagnies du groupe et les autres transporteurs impliqués dans ces actions s'opposent vigoureusement à ces actions civiles.

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

### Canada

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

## 21.2.3. Autres litiges

### Vol AF447 Rio-Paris

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

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

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

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

## 22. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2016			31 décembre 2015		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	617	-	617	584	-	584
OCEANE	497	-	497	489	415	904
Emprunts obligataires	1 107	601	1 708	1 104	603	1 707
Emprunts location financement	3 855	524	4 379	3 647	577	4 224
Autres emprunts	1 109	334	1 443	1 236	327	1 563
Intérêts courus non échus	-	68	68	-	95	95
<b>Total</b>	<b>7 185</b>	<b>1 527</b>	<b>8 712</b>	<b>7 060</b>	<b>2 017</b>	<b>9 077</b>

Le groupe a remboursé le 1<sup>er</sup> avril 2016 la dette OCEANE émise en 2005. Le contrat de swap afférent est arrivé à expiration à cette même date.

### Valeurs de marché

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2016</b>		<b>31 décembre 2015</b>	
	<b>Valeur comptable</b>	<b>Valeur de marché</b>	<b>Valeur comptable</b>	<b>Valeur de marché</b>
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	617	526	584	484
OCEANE	497	566	904	1 010
Emprunts obligataires	1 708	1 756	1 707	1 761
<b>Total</b>	<b>2 822</b>	<b>2 848</b>	<b>3 195</b>	<b>3 255</b>

## 23. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	30 juin	31 décembre
	2016	2015
Dettes financières courantes et non courantes <sup>(1)</sup>	8 712	9 077
Autres dépôts liés aux locations financières	(331)	(453)
Actifs financiers nantis (swap sur OCEANE) <sup>(*)</sup>	-	(393)
Couvertures de change sur dettes	(37)	(40)
Intérêts courus non échus	(68)	(95)
<b>Dettes financières (I)</b>	<b>8 276</b>	<b>8 096</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie <sup>(2)</sup>	3 833	3 104
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	177	466
Trésorerie nantie (autre que le swap OCEANE) <sup>(*)</sup>	18	18
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	227	204
Autres	(7)	-
Concours bancaires courant <sup>(3)</sup>	(14)	(3)
<b>Liquidités nettes (II)</b>	<b>4 234</b>	<b>3 789</b>
<b>Dettes nettes (I-II)</b>	<b>4 042</b>	<b>4 307</b>
(*) Trésorerie nantie	18	411

(1) Bilan Passif : dettes financières

(2) Bilan Actif : trésorerie et équivalent trésorerie

(3) Bilan Passif : concours bancaires

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	30 juin	31 décembre
		2016	2015
<b>Dettes nettes à l'ouverture</b>		<b>4 307</b>	<b>5 407</b>
Cash flow libre d'exploitation, hors activités non poursuivies <sup>(1)</sup>		(373)	(606)
Variation de la dette subordonnée		-	(588)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	<b>11</b>	(4)	(342)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées <sup>(2)</sup>		4	7
Variation non monétaire de la dette		(64)	156
Variation de la conversion		142	185
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		13	36
Reclassement		11	(4)
Variation de périmètre		-	(8)
Autre		6	64
<b>Dettes nettes à la clôture</b>		<b>4 042</b>	<b>4 307</b>

(1) Tableau des flux de trésorerie : cash flow libre d'exploitation

(2) Tableau des flux de trésorerie: prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées

## 24. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

### 24.1 Locations financement

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2016</b>	<b>31 décembre 2015</b>
Avions	4 270	4 049
Constructions	447	489
Autres	7	110
<b>Total</b>	<b>4 724</b>	<b>4 648</b>

### 24.2 Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 5 666 millions d'euros au 30 juin 2016, contre 5 986 millions d'euros au 31 décembre 2015.

## 25. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2016</b>	<b>31 décembre 2015</b>
2 <sup>nd</sup> semestre année N (6 mois)	224	-
Année N+1	1 001	811
Année N+2	1 094	972
Année N+3	1 087	984
Année N+4	1 516	1 462
Au-delà de l'année N+4	3 135	4 514
<b>Total</b>	<b>8 057</b>	<b>8 743</b>

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

Le nombre d'appareils en commande ferme (hors location opérationnelle) en vue d'achat au 30 juin 2016 diminue de 10 unités par rapport au 31 décembre 2015 et s'élève à 84 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 10 appareils.

### Flotte long-courrier (passage)

Le groupe a reçu 3 Boeing 777-300 et 1 Boeing 787.

## Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 4 Boeing 737.

## Flotte régionale

Le groupe a réceptionné 2 Embraer 175.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	<u>2<sup>ème</sup> semestre N</u> (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
<b><u>Flotte long courrier – passage</u></b>								
A350	au 30 juin 2016	-	-	-	3	7	18	<b>28</b>
	au 31 décembre 2015	-	-	-	-	6	22	<b>28</b>
B787	au 30 juin 2016	-	2	5	4	4	9	<b>24</b>
	au 31 décembre 2015	-	1	2	3	4	15	<b>25</b>
B777	au 30 juin 2016	-	1	-	-	-	-	<b>1</b>
	au 31 décembre 2015	-	3	1	-	-	-	<b>4</b>
<b><u>Flotte moyen courrier</u></b>								
A320	au 30 juin 2016	-	2	1	-	-	-	<b>3</b>
	au 31 décembre 2015	-	-	2	1	-	-	<b>3</b>
B737	au 30 juin 2016	-	8	5	-	-	-	<b>13</b>
	au 31 décembre 2015	-	4	8	5	-	-	<b>17</b>
<b><u>Flotte régionale</u></b>								
EMB 175	au 30 juin 2016	2	8	5	-	-	-	<b>15</b>
	au 31 décembre 2015	-	4	8	5	-	-	<b>17</b>
<b>Total</b>	<b>au 30 juin 2016</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>27</b>	<b>84</b>
	<b>au 31 décembre 2015</b>	<b>-</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>37</b>	<b>94</b>

## 26. PARTIES LIEES

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 2016

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2016 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.

Jean-Marc Janaillac

Président-directeur général

## Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2016

Période du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 30 juin 2016

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

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

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 30 juin 2016, 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.

**I- 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 27 juillet 2016

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Deloitte & Associés

*Département de KPMG S.A.*

Jean-Paul Vellutini

Eric Jacquet

Pascal Pincemin

Guillaume Troussicot

*Associé*

*Associé*

*Associé*

*Associé*

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