

Rapport financier semestriel
Avril - septembre 2010

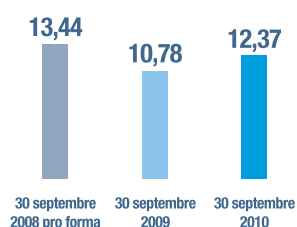
Chiffres clés	2	La flotte Air France-KLM	18
		Flotte du groupe Air France	18
		Flotte du groupe KLM	21
Gouvernement d'entreprise	4	Risques et gestion des risques	23
Conseil d'administration	4	Facteurs de risques	23
Comité exécutif groupe	5		
Bourse et actionnariat	6		
Marché et environnement	9	Parties liées	24
Faits marquants	10	Commentaires sur les comptes	25
Environnement	10	Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2010	25
Air France-KLM	10	Investissements et financements du groupe	28
		Résultats sociaux de la société Air France-KLM	29
		Ratios de performance	29
La stratégie	11	États financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	31
Les résultats du premier semestre au 30 septembre 2010	13	Compte de résultat consolidé (non audité)	32
		État du résultat global consolidé (non audité)	33
		Bilan consolidé (non audité)	34
Activités	14	Variation des capitaux propres consolidés (non audité)	36
Activité Passage	14	Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)	37
Activité Cargo	16	Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	39
Activité Maintenance	17		
Autres Activités	17		
		Information et contrôle	57

Chiffres clés

Les chiffres clés du semestre au 30 septembre 2008 pro forma sont retraités IFRIC 13 et incluent Martinair, filiale acquise au 1^{er} janvier 2009.

Chiffre d'affaires

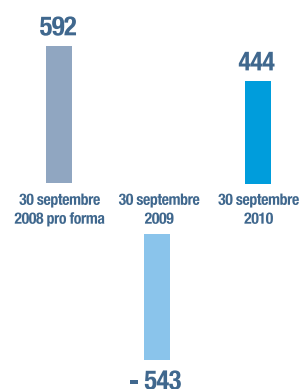
(En milliards d'euros)



La reprise de l'économie mondiale soutient la demande de transport aérien depuis le début de l'exercice. Le chiffre d'affaires du groupe a progressé de 14,8% après un effet de change favorable de 4,2%. Cependant, le semestre s'est ouvert sur la crise liée à l'éruption du volcan islandais dont l'impact sur le chiffre d'affaires peut être estimé à 268 millions d'euros.

Résultat d'exploitation courant

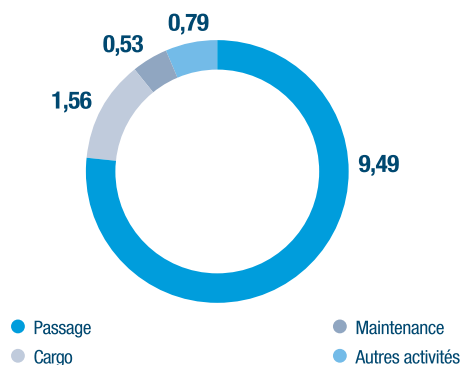
(En millions d'euros)



Le bon niveau d'activité, la mise en œuvre des actions stratégiques tant dans l'activité passage que dans l'activité cargo et la maîtrise des coûts, particulièrement dans le cadre du plan d'économies Challenge 12, ont permis une amélioration de près d'un milliard d'euros du résultat d'exploitation courant semestre sur semestre.

Répartition du chiffre d'affaires par métier au 30 septembre 2010

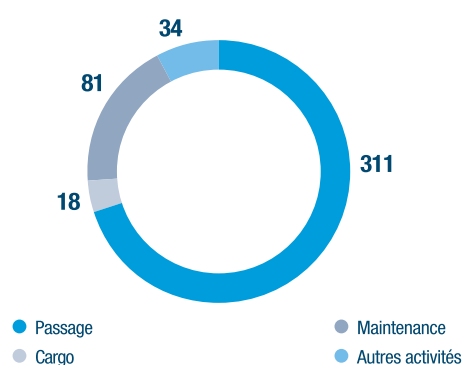
(En milliards d'euros)



Les activités passage et cargo ont enregistré des hausses de chiffre d'affaires respectivement de 13,6% et de 39,9% sous les effets combinés d'une augmentation du trafic et d'une évolution favorable des recettes unitaires.

Répartition du résultat d'exploitation courant par métier au 30 septembre 2010

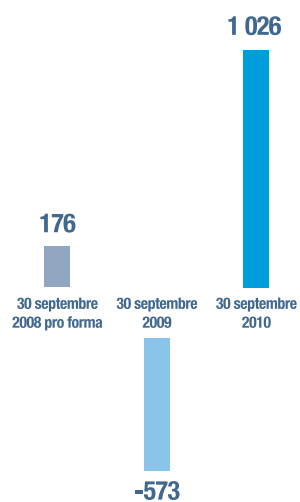
(En millions d'euros)



Les activités passage et cargo sont redevenues positives après avoir perdu respectivement 353 millions d'euros et 344 millions d'euros, au 30 septembre 2009.

Résultat net – part du groupe

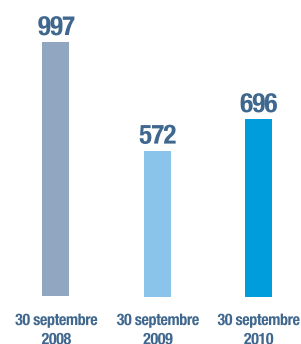
(En millions d'euros)



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

Investissements nets des cessions

(En millions d'euros)

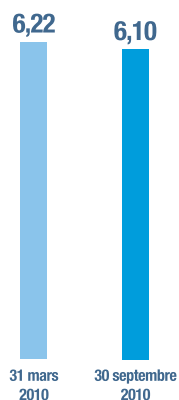


Le groupe a décidé de limiter les investissements afin de préserver la trésorerie.

Structure financière

(En milliards d'euros)

► Dettes nettes



► Ratio d'endettement



Gouvernement d'entreprise

Conseil d'administration

Afin de se conformer aux principes de gouvernement d'entreprise prévus par le Code AFEP-MEDEF et de suivre les conclusions des travaux d'évaluation du fonctionnement du Conseil d'administration, l'Assemblée générale du 10 juillet 2008 a décidé de réduire la durée du mandat des administrateurs de six à quatre ans et a introduit dans les statuts la possibilité d'organiser

l'échelonnement des renouvellements de mandats. Dans la continuité, et compte tenu du nombre important de mandats expirant en 2010, l'Assemblée générale du 8 juillet 2010 a fixé la durée du mandat des administrateurs nouveaux ou renouvelés à deux, trois ou quatre ans de façon à favoriser un renouvellement harmonieux du Conseil d'administration.

Au 30 septembre 2010, la composition du Conseil d'administration était la suivante :

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

► Expérience et formation des membres du Conseil d'administration

Administrateur	Âge au 30/09/10	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Secteur	Fonction actuelle
Jean-Cyril Spinetta	66 ans	23/09/97	15/09/04	Service Public Transport aérien (Air Inter et Air France)	Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM et d'Air France
Leo van Wijk	63 ans	24/06/04	15/09/04	Transport aérien (KLM)	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
Maryse Aulagnon (1)*	61 ans	08/07/10	08/07/10	Industrie (CGE) Immobilier et Finance (Groupe Affine)	Président-directeur général d'Affine
Patricia Barbizet (2) (3)*	55 ans	03/01/03	15/09/04	Industrie (Renault, groupe Pinault)	Directeur général et Administrateur d'Artémis
Bruno Bézard	47 ans	14/03/07	14/03/07	Service Public	Chef du Service Économique Régional de Pékin
Frits Bolkestein*	77 ans	22/11/05	22/11/05	Industrie (Shell) Administration (Parlement néerlandais et Commission européenne)	Membre du Conseil de surveillance de Nederlandsche Bank
Jean-François Dehecq (1) (3)*	70 ans	25/01/95	15/09/04	Industrie (SNPA et Sanofi) et Veolia Environnement	Président d'honneur de Sanofi-Aventis
Jean-Marc Espalioux (2) (3)*	58 ans	14/09/01	15/09/04	Services (CGE, Accor)	Président de Financière Agache Private Equity
Pierre-Henri Gourgeon	64 ans	20/01/05	20/01/05	Aéronautique et transport aérien	Directeur général d'Air France-KLM et Directeur général d'Air France
Claude Gressier (1)	67 ans	24/06/04	15/09/04	Service Public	Inspecteur général des Ponts et Chaussées honoraire

Administrateur	Âge au 30/09/10	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Secteur	Fonction actuelle
Peter Hartman	61 ans	08/07/10	08/07/10	Transport aérien (KLM)	Président du Directoire de KLM
Philippe Josse	50 ans	26/01/06	26/01/06	Service Public	Directeur du Budget
Cornelis van Lede (1) (3)*	67 ans	24/06/04	15/09/04	Industrie (Shell, Akzo, Fédération des industries des Pays-Bas) Conseil (McKinsey & Company)	Président du Conseil de surveillance de Heineken
Christian Magne (1)	58 ans	14/09/01	15/09/04	Transport aérien (Air France)	Cadre financier
Bernard Pédamon (1)	49 ans	08/07/10	08/07/10	Transport aérien (Air France)	Commandant de bord

* Administrateurs considérés comme indépendants.

(1) Membre du Comité d'audit.

(2) Membre du Comité de rémunération.

(3) Membre du Comité de nomination.

Comité exécutif groupe

Le Comité exécutif est composé de 12 membres qui, tout en assurant une responsabilité au niveau du groupe Air France-KLM, conservent leurs fonctions au sein de chaque entité. Le Comité exécutif groupe se réunit chaque quinzaine, en alternance à

Paris et à Amsterdam, pour définir les principales orientations du groupe dans le cadre de la stratégie approuvée par le Conseil d'administration.

► Expérience et formation des membres du Comité exécutif du groupe

Membres	Âge au 30 septembre 2010	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Pierre-Henri Gourgeon Directeur général d'Air France-KLM et Directeur général d'Air France	64 ans	Aéronautique et transport aérien	39 ans
Peter Hartman Président du Directoire de KLM	61 ans	Transport aérien (KLM)	37 ans
Philippe Calavia Directeur général délégué Finance d'Air France et Directeur général adjoint Finance d'Air France-KLM	61 ans	Banque Transport aérien (Air France)	7 ans 12 ans
Alain Bassil Directeur général délégué Opérations d'Air France et Directeur général adjoint Maintenance du groupe Air France-KLM	54 ans	Transport aérien (Air France)	30 ans
Christian Boireau Directeur général adjoint commercial France d'Air France	59 ans	DDE Transport aérien (Air Inter et Air France)	6 ans 29 ans
Frédéric Gagey Directeur général délégué Finance de KLM et Directeur général adjoint Flotte et Achats du groupe Air France-KLM	54 ans	Transport aérien (Air Inter, Air France et KLM)	16 ans
Bertrand Lebel Secrétaire du Comité exécutif en charge de la planification stratégique du groupe Air France-KLM	57 ans	Consultant Transport aérien (Air France)	16 ans 12 ans
Bruno Matheu Directeur général délégué commercial d'Air France et Directeur général adjoint Marketing, Revenue Management et Réseaux du groupe Air France-KLM	46 ans	Transport aérien (UTA et Air France)	24 ans
Édouard Odier Directeur général adjoint Systèmes d'information d'Air France et du groupe Air France-KLM	57 ans	Transport aérien (Air France et Amadeus)	33 ans
Frank de Reij Directeur général adjoint Achats du groupe Air France-KLM	50 ans	Transport international Transport aérien (KLM)	10 ans 12 ans
Erik Varwijk Directeur général adjoint Commerce international de KLM et du groupe Air France-KLM	48 ans	Transport aérien (KLM)	21 ans
Michael Wisbrun Directeur général d'Air France-KLM Cargo	58 ans	Transport aérien (KLM)	32 ans

Bourse et actionariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Le groupe fait partie de l'indice CAC next20. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionariat salarié. En septembre 2010, Air France-KLM a été confirmé « leader » du transport aérien dans le domaine du développement durable pour l'année 2010 et figure dans les deux indices *Dow Jones Sustainability Index* pour la sixième année consécutive.

Évolution boursière

Sur le semestre (avril-septembre 2010), l'évolution du cours de l'action Air France-KLM a été en ligne avec le CAC 40 (-7,75% et -7,91% respectivement). En revanche, entre le 1^{er} janvier et le 30 septembre 2010, le titre Air France-KLM a progressé de 2,27% alors que l'indice CAC 40 perdait 5,62%.

	1 ^{er} semestre 2010-11	Exercice 2009-10	Exercice 2008-09
Cours le plus haut (En euros)	12,950	13,080	21,150
Cours le plus bas (En euros)	8,610	6,485	6,215
Nombre de titres en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
Capitalisation boursière à la fin de la période (En milliards d'euros)	3,4	3,5	2,0

Évolution du capital

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

Période close le	30 septembre 2010	31 mars 2010	31 mars 2009
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
Montant du capital	300 219 278	2 551 863 863	2 551 863 863

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

Titres donnant accès au capital

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

En avril 2005, Air France a émis 21 951 219 OCEANE à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment jusqu'au 23 mars 2020, ont une valeur unitaire de 20,50 euros, un ratio d'attribution de 1,03 action pour une obligation et une date de maturité fixée au 1^{er} avril 2020. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1^{er} avril de chaque année. Après la conversion, au cours de l'exercice 2007-08, de 597 obligations dont 510 ont donné lieu à la création de 525 actions, le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 septembre 2010 s'élève à 21 950 622 obligations.

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

En juin 2009, la société Air France-KLM a émis 56 016 949 OCEANE pour un montant total de 661 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment, ont une valeur unitaire de 11,80 euros, un ratio d'attribution d'une action pour une obligation et une date de maturité fixée au 1^{er} avril 2015. Le coupon annuel est de 4,97% payable à terme échu le 1^{er} avril de chaque année. Au 30 septembre 2010, 7 326 obligations ont été converties dont 735 au cours du premier semestre 2010-11. Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 septembre 2010 s'élève à 56 009 623 obligations.

Actionariat

Période close le	30 septembre 2010	31 mars 2010	31 mars 2009
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
État	15,7%	15,7%	15,7%
Salariés et anciens salariés	10,5%	11,8%	12,0%
Autocontrôle	1,6%	1,9%	2,0%
Flottant	72,2%	70,6%	70,3%

Au 30 septembre 2010, les résidents détiennent 61,9% du capital et les non-résidents 38,1%. Parmi les résidents, outre l'État (47,2 millions d'actions) et les salariés (31,5 millions d'actions), les actionnaires individuels représentent 14,0% du capital avec 42 millions d'actions et les institutionnels 59,8% avec 179,5 millions d'actions. Les non-résidents détiennent 114,4 millions de titres. La

répartition des non-résidents est la suivante : Amérique du Nord 19,1% du capital avec 57,2 millions d'actions dont 9,5 millions sous forme d'ADR, Europe 15,1% du capital avec 45,2 millions d'actions, le reste du monde 2,3% du capital avec 6,9 millions d'actions.

Marché et environnement

Après une année 2009 particulièrement difficile pour le transport aérien, la reprise économique a permis un redressement plus rapide que prévu de cette industrie malgré la crise d'avril 2010 liée à l'éruption du volcan qui a conduit à la fermeture progressive de la plupart des espaces aériens en Europe sur une période de sept jours. La fermeture de ces espaces aériens a amené l'annulation d'environ 100 000 vols et une perte de chiffre d'affaires estimée à 1,7 milliard de dollars dont 70% environ pour les compagnies européennes (*source : IATA mai 2010*).

Pour les compagnies membres de l'AEA (Association européenne des compagnies aériennes), cette crise explique la faible croissance du trafic passager mesuré au passager par kilomètre transporté (PKT) sur les neuf premiers mois de l'année 2010 (+2,3%) alors que la tendance mensuelle depuis mars 2010 est plutôt de l'ordre de +4%. Les capacités qui avaient été très fortement réduites en 2009 ont été bien contrôlées depuis le début de 2010. En effet, ce n'est que depuis mai dernier que les capacités progressent mais à un niveau inférieur à celui de la demande. Au niveau des compagnies membres d'IATA, les données montrent une progression de 7,7% du trafic passager et de 3,0% des capacités entre janvier et août 2010, permettant à l'organisation internationale de prévoir une recette au passager par kilomètre transporté (RPK) en progression de 7,3% sur l'année (*source : IATA septembre 2010*).

L'ensemble des grandes zones ont bénéficié de la reprise de la demande de transport aérien. Entre janvier et août 2010, la zone Moyen-Orient enregistre la plus forte progression (+18,1%) mais également la plus forte augmentation des capacités (+12,9%). L'Afrique connaît aussi une forte hausse du trafic (+12,7%), suivie par l'Asie (+10,0%), l'Amérique latine (+11,0%) l'Amérique du Nord (+6,1%) et l'Europe (+4,0%) (*source : IATA octobre 2010*). Les compagnies européennes ont été, quant à elles, les plus pénalisées par l'éruption du volcan islandais. Entre janvier et août 2010, le trafic long-courrier au départ de l'Europe ne progresse que de 1,3% pour des capacités en baisse de 2,4%. Le coefficient d'occupation a gagné 3,1 points à 83,1% (*source : AEA août 2010*).

L'activité cargo s'est également fortement redressée, l'impact de la crise volcanique ayant été plus limité. Depuis le début de 2010, le trafic est en hausse de 9,5% au niveau des compagnies de l'AEA et 26,6% au niveau mondial (*sources : AEA et IATA octobre 2010*). Malgré les incertitudes sur la croissance économique mondiale, l'activité cargo reste bien orientée tant en termes de volumes que de recettes. Sur l'année 2010, IATA attend une augmentation de 7,9% de la recette à la tonne par kilomètre transportée (TKT).

Les efforts des compagnies aériennes pour adapter leurs capacités et réduire leurs coûts, accompagnés par la reprise de la demande, ont permis à l'industrie du transport aérien de retrouver le chemin de la rentabilité. Au niveau mondial, sur la base d'un rebond du trafic passager et cargo de 7,7% et 19,8% en 2010, IATA prévoit que l'industrie devrait dégager, en 2010, un résultat d'exploitation positif de 20,6 milliards de dollars et un résultat net de 8,9 milliards de dollars (-1,2 milliard de dollars et -9,9 milliards de dollars respectivement en 2009). Pour l'année 2011, IATA est moins optimiste, considérant que la croissance mondiale devrait ralentir, entraînant une pression sur les recettes et les taux d'occupation dans un contexte d'augmentation des capacités. En conséquence, l'industrie devrait dégager un résultat d'exploitation de l'ordre de 15,4 milliards de dollars (-25% par rapport à 2010) et un résultat net de l'ordre de 5,3 milliards de dollars (-40,5% par rapport à 2010). Le secteur européen, selon IATA, devrait dégager un résultat net négatif de 1,3 milliard de dollars en 2010 et revenir à l'équilibre en 2011.

Faits marquants

Environnement

Les principaux événements d'avril à septembre 2010 sont les suivants :

- ◆ forte amélioration de l'économie mondiale avec une croissance de l'ordre de 3,5% ;
- ◆ fermeture progressive des espaces aériens en Europe sur une période de sept jours à la suite de l'éruption du volcan islandais en avril 2010 ;
- ◆ la crise liée au volcan a masqué la reprise de la demande qui avait commencé en mars 2010. Ainsi, sur le semestre, le trafic mesuré en passager par kilomètre transporté (PKT) au sein de l'AEA (Association européenne des compagnies aériennes), n'a progressé que de 2,3% ;
- ◆ l'euro s'est affaibli par rapport aux principales monnaies (dollar, yen et livre britannique) au cours du semestre.

Air France-KLM

- ◆ Pendant la crise liée à l'éruption du volcan, les activités passage, cargo et loisirs du groupe ont été presque totalement arrêtées pendant quatre jours suivis d'une reprise progressive du programme sur trois jours. Le groupe a évalué à 268 millions d'euros la perte de chiffre d'affaires et à 158 millions d'euros l'impact négatif sur le résultat d'exploitation.
- ◆ Le 29 avril 2010, la société WAM a été introduite à la bourse de Madrid sous le nom d'Amadeus. Le groupe a réalisé à cette occasion un profit de 1,03 milliard d'euros correspondant à la cession d'un tiers de sa participation et à la revalorisation de la participation qu'il conserve, soit 15,2%. Cette opération s'est également traduite par un apport en trésorerie de 193 millions d'euros.
- ◆ Le 1^{er} avril, Air France a lancé son nouveau produit moyen-courrier qui rencontre l'adhésion de ses clients et en parallèle, la classe Premium Voyageur en long-courrier lancée en octobre 2009, est montée en puissance.
- ◆ Le plan de départs volontaires pour le personnel au sol a été clôturé en mai, portant le nombre de départs à près de 1 900 contre 1 700 estimés à l'origine.
- ◆ Au cours du semestre, l'alliance SkyTeam s'est encore renforcée en Asie en accueillant la compagnie chinoise China Eastern et la compagnie taïwanaise China Airlines qui devraient intégrer l'alliance à la mi-2011. Air France a signé un accord de *joint venture* avec China Southern.
- ◆ En septembre, Air France-KLM est confirmé « leader » du transport aérien dans le domaine du développement durable pour l'année 2010 et est maintenu dans les deux indices *Dow Jones Sustainability Index* – DJSI World et DJSI Europe pour la sixième année consécutive.

La stratégie

Les deux années de crise ont induit des changements structurels dans le comportement du consommateur qui devient de plus en plus sensible au prix et à l'équilibre entre ce prix et la prestation fournie. Tout en continuant de s'appuyer sur ses atouts spécifiques et sur la complémentarité d'Air France et de KLM dans leurs trois métiers principaux (passage, fret et maintenance), le groupe a pris en 2009 des mesures stratégiques destinées à adapter son activité au nouvel environnement : adaptation du

long-courrier et transformation du moyen-courrier dans l'activité passage et restructuration de l'activité cargo. Certaines mesures ont été d'application immédiate, d'autres montent en puissance progressivement, d'autres enfin ont été lancées au 1^{er} avril 2010. En parallèle, le groupe a privilégié le redressement des recettes en limitant la croissance des capacités et a continué à limiter ses investissements et à renforcer son plan d'économies.

Des atouts fondamentaux

Un réseau puissant et équilibré

Le groupe Air France-KLM dispose du réseau le plus important entre l'Europe et le reste du monde. Ainsi, sur les 180 destinations long-courriers desservies directement par les compagnies membres de l'Association of European Airlines (AEA) à l'été 2010, Air France-KLM offre 112 destinations, soit 62% du total contre 50% pour British Airways + Iberia et 52% pour le groupe Lufthansa (Lufthansa + Swiss + Austrian + Brussels Airlines + BMI). De plus, le groupe propose aussi 30 destinations uniques qui ne sont opérées ni par British Airways + Iberia ni par le groupe Lufthansa.

Enfin, présent sur tous les grands marchés, le groupe dispose d'un réseau équilibré, aucun marché ne représentant plus d'un tiers du chiffre d'affaires passage.

Deux hubs coordonnés sur des plates-formes aéroportuaires en développement

Le réseau du groupe est coordonné autour des deux hubs intercontinentaux de Roissy-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol qui figurent parmi les quatre plus importants en Europe dont l'efficacité est complétée au sud de l'Europe par les aéroports de Rome et de Milan sur lesquels opère Alitalia, partenaire du groupe depuis janvier 2009. Par ailleurs, ces hubs qui combinent les flux de trafic de correspondance avec ceux de point à point, sont organisés sur des plates-formes aéroportuaires dont le potentiel de développement va renforcer encore le rôle des grands hubs intercontinentaux. Cette combinaison unique de hubs est encore plus importante en cette période de crise où les compagnies aériennes plus petites arrêtent la desserte directe de certaines destinations, obligeant ainsi leurs clients qui veulent se rendre vers ces destinations à rechercher un vol avec correspondance.

Une alliance mondiale qui renforce le réseau

Air France et KLM jouent un rôle moteur dans l'alliance SkyTeam, deuxième alliance mondiale en parts de marché. Réunissant treize compagnies européennes, américaines et asiatiques, SkyTeam permet au groupe de répondre aux besoins du marché et de faire face à la concurrence tant dans le transport de passagers que dans le transport de fret. SkyTeam rassemble Aéroflot, Aéromexico, Air Europa (Espagne), Air France, Alitalia, China Southern, Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, KLM, Korean Airways, Tarom et Vietnam Airlines depuis juin 2010. China Eastern and China Airlines ont signé en avril et en septembre 2010 des lettres d'adhésion à l'alliance que ces deux compagnies devraient rejoindre à la mi-2011. Des négociations sont en cours avec des compagnies latino-américaines comme Aerolíneas Argentina et asiatiques.

Un partenariat unique sur l'Atlantique nord

Depuis avril 2009, Air France-KLM et Delta coordonnent leurs activités sur l'Atlantique nord au travers d'une *joint venture*. Le périmètre de cet accord est très large et représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 10 milliards de dollars. Il couvre tous les vols entre l'Amérique du Nord, le Mexique et l'Europe au travers d'une coordination intégrée et tous les vols entre l'Amérique du Nord et le Mexique vers et du Bassin méditerranéen, l'Afrique, les pays du Golfe et l'Inde ainsi que les vols de l'Europe vers et de l'Amérique centrale, la Colombie, le Venezuela, le Pérou et l'Équateur au travers d'une coordination étroite. Ce type d'accord permet le partage des recettes et des coûts. Il devrait améliorer la performance économique du réseau Atlantique nord du groupe Air France-KLM d'environ 150 millions d'euros en trois ans. Au cours de l'exercice 2009-10, cette *joint venture* a généré 50 millions d'euros de résultat additionnel.

Un rapprochement stratégique avec Alitalia

Air France-KLM a choisi de renforcer sa coopération avec Alitalia à travers un accord de partenariat opérationnel et une prise de participation de 25% dans le capital de la compagnie italienne. Cette opération présente des avantages significatifs pour les deux groupes. Air France-KLM a ainsi accès au marché italien qui est le 4^{ème} marché européen grâce à un partenaire restructuré et renforcé financièrement avec une forte présence sur son marché domestique grâce à la fusion avec son concurrent Air One. Alitalia de son côté a accès au premier réseau reliant l'Europe au reste du monde grâce à un système de double *hub* élargi vers l'Europe du sud par ce partenariat.

Commentant les résultats positifs de son 3^{ème} trimestre (juillet-septembre 2010), la compagnie a précisé que pour l'exercice en cours, elle devrait faire mieux que son objectif initial, à savoir diviser par deux la perte nette de l'exercice 2009 qui s'élevait à 327 millions d'euros et qu'elle devrait être à l'équilibre en 2011 (*source : déclaration Alitalia le 13 octobre 2010*).

Une flotte moderne

Le groupe investit de manière continue dans de nouveaux appareils et exploite aujourd'hui une des flottes les plus rationalisées et les plus modernes du secteur. Ces investissements présentent un triple avantage : le groupe offre ainsi un meilleur confort à ses passagers, réalise de substantielles économies de carburant et respecte ses engagements de développement durable en limitant les émissions sonores pour les riverains et les émissions de gaz à effet de serre. Air France a été la première compagnie européenne à exploiter l'Airbus A380 dont elle détient quatre exemplaires au 30 septembre 2010. D'abord mis en ligne sur New York en novembre 2009, puis sur Johannesburg en février 2010, il dessert depuis septembre 2010 Tokyo.

Une offre produit innovante

Air France-KLM met le client au cœur de sa stratégie non seulement en mettant à sa disposition un des meilleurs réseaux par ses destinations et ses horaires mais aussi en développant une offre produit innovante : combinaison tarifaire, multipliant les possibilités d'acheminement et donnant accès à des tarifs attractifs, programme de fidélisation commun, *Flying Blue*, e-services ou encore enrichissement de l'offre cabine. Le groupe veille à développer ces nouveaux produits et services dans le respect de sa politique environnementale.

Les résultats du premier semestre au 30 septembre 2010

Les résultats du semestre au 30 septembre 2010 ont été affectés par la fermeture de l'espace aérien européen au mois d'avril. La perte d'exploitation imputable à cette fermeture est estimée à 158 millions d'euros.

L'activité passage a enregistré un trafic en léger recul (-0,8%) pour des capacités en baisse de 2,6%. Le coefficient d'occupation a gagné 1,5 point à 83,3%. Dans l'activité cargo, le trafic a progressé de 2,6% pour des capacités en baisse de 3,6%, amenant ainsi une hausse de 4,1 points du coefficient de remplissage à 67,7%. Dans les deux activités, les recettes unitaires sont en forte progression sur l'année précédente (+13,8% à la SKO hors change et +38,6% à la TKO hors change).

Le chiffre d'affaires total s'élève à 12,37 milliards d'euros (+14,8%). Les charges d'exploitation sont en augmentation de 5,4% et de 1,1% seulement hors carburant. Les économies réalisées dans le

cadre de Challenge 12 se sont élevées à 287 millions d'euros sur le semestre.

Le résultat d'exploitation s'élève à 444 millions d'euros (-543 millions d'euros au 30 septembre 2009) et le résultat d'exploitation ajusté atteint 585 millions d'euros. La marge opérationnelle ajustée est de 4,7%.

Le résultat net part du groupe s'élève à 1,03 milliard d'euros après 1,03 milliard d'euros de plus-value sur Amadeus (-573 millions d'euros au 30 septembre 2009). Le résultat net retraité est positif de 104 millions d'euros (-509 millions d'euros au 30 septembre 2009).

Par action, le résultat net s'élève à 3,48 euros et le résultat net dilué à 2,81 euros contre un résultat négatif de 1,95 euro au 30 septembre 2009 pour les deux résultats par action.

Perspectives pour l'exercice en cours

Dans les conditions actuelles de marché, le groupe a pour objectif de dégager un résultat d'exploitation annuel supérieur à 300 millions d'euros.

Dans le cadre de son plan à trois ans (2011-12/2013-14), le groupe s'est fixé pour objectifs financiers une baisse des coûts unitaires de 3% à change et prix du carburant constants, une marge opérationnelle ajustée supérieure à 7%, un retour à un ratio d'endettement de 0,5 et un ROCE (retour sur capitaux employés) de 8% après impôt.

Événements post-clôture

Le 9 novembre 2010, le groupe Air France-KLM a pris connaissance du montant des amendes imposées par la Commission européenne à 14 opérateurs de fret dont Air France, KLM et Martinair pour des pratiques anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien principalement entre le mois de mai 2004 et le mois de février 2006.

Le montant global des amendes imposées aux sociétés du groupe Air France-KLM est de 339,6 millions d'euros.

Le groupe Air France-KLM juge le montant des amendes disproportionné dans la mesure où les analyses économiques produites dans le cadre de la procédure ont démontré que les comportements en cause n'ont pas eu d'effet dommageable pour les chargeurs de fret ou les transitaires qui travaillent avec les chargeurs. De plus, le montant des amendes ne tient aucun compte des difficultés économiques qu'a connues le secteur du

fret aérien et aura pour effet de fausser le jeu de la concurrence dans ce secteur.

En conséquence, le groupe va déposer un recours contre la décision auprès du Tribunal de l'Union européenne.

Le montant global des amendes excède le montant des provisions déjà constituées. Une charge complémentaire de 127 millions d'euros a donc été comptabilisée en autres charges non courantes dans les comptes du premier semestre soumis au Conseil d'Administration du 17 novembre 2010.

Le groupe Air France-KLM confirme son engagement à se conformer scrupuleusement au droit de la concurrence et à veiller en permanence à l'efficacité du dispositif de prévention des pratiques anticoncurrentielles qu'il a mis en œuvre au sein des entités du groupe dans le cadre de sa politique générale de conformité.

Activités

Activité Passage

La crise liée à l'éruption volcanique islandaise en avril 2010 a masqué, et particulièrement au premier trimestre, la reprise de la demande de transport aérien. En effet, sur le semestre, le trafic du groupe Air France-KLM est en baisse de 0,8% mais cette apparente faiblesse est due au mois d'avril qui a enregistré une baisse du trafic de 15,9%. Les capacités sont en diminution de 2,6%, permettant ainsi au coefficient d'occupation de gagner 1,5 point à 83,3%. Ce niveau de coefficient d'occupation est supérieur au niveau moyen de l'AEA qui s'établit à 81% sur la même période.

La refonte de l'offre commerciale sur le moyen-courrier Air France depuis le 1^{er} avril 2010 avec deux offres clairement différenciées – la cabine économique ou Voyageur pour les passagers recherchant un produit simple à des prix attractifs et la cabine affaires ou Premium pour les passagers recherchant plus de flexibilité et de services à des prix abordables, rencontre beaucoup de succès auprès de nos clients. Par ailleurs, cette refonte commerciale s'accompagne de processus de réduction de coûts. Les premiers

résultats confirment l'amélioration attendue de la rentabilité du moyen-courrier pour l'exercice 2010-11. En effet, l'amélioration de la rentabilité de ce réseau s'élève à 160 millions d'euros dont une partie significative s'explique par la transformation de ce réseau. En long-courrier, la nouvelle classe Premium Voyageur, lancée en octobre 2009, monte en puissance avec 67 avions sur 76 déjà équipés. Ce nouveau produit rencontre également le succès auprès des passagers.

Avec une flotte de 532 avions passage en exploitation dont 181 avions régionaux, le groupe a transporté 37,3 millions de passagers, (-2,7%) et a réalisé un chiffre d'affaires total de 9,49 milliards d'euros (+13,6% après un effet de change favorable de 2,8%) et un résultat d'exploitation de 311 millions d'euros en dépit du coût sur cette activité de la crise du volcan estimé à 146 millions d'euros (-353 millions d'euros au 30 septembre 2009). L'amélioration de l'activité passage semestre sur semestre s'élève à 664 millions d'euros.

► Activité par réseau

Semestre au 30 septembre	Offre en SKO (En millions)		Trafic en PKT (En millions)		Taux d'occupation (En %)		Nbre de passagers (En milliers)		Chiffre d'affaires Passage régulier (En M€)	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Europe	27 296	29 495	20 630	21 547	75,6	73,1	25 416	26 429	3 190	3 106
Amérique du Nord et latine	40 964	42 401	36 188	36 936	88,3	87,1	4 871	5 000	2 405	1 901
Asie/Pacifique	27 455	27 377	23 945	23 260	87,2	85,0	2 769	2 686	1 558	1 177
Afrique/Moyen-Orient	18 401	18 544	14 865	14 758	80,8	79,6	2 837	2 822	1 333	1 202
Caraiïbes/Océan Indien	12 877	12 623	10 112	10 107	78,5	80,1	1 433	1 435	575	566
Total	126 993	130 440	105 739	106 608	83,3	81,7	37 327	38 371	9 061	7 952

Le **réseau long-courrier** couvre 112 destinations à l'été 2010 dans 69 pays, opérées par les deux compagnies à partir de Paris et d'Amsterdam. À ces destinations s'ajoutent les destinations opérées en partage de code avec des partenaires. Le poids de ce réseau a peu varié par rapport à l'année dernière avec

80,5% du trafic et 78,5% des capacités du groupe (80% et 77% respectivement au 30 septembre 2009). Le chiffre d'affaires réalisé sur ce réseau est de 5,87 milliards d'euros. Il représente 65% du chiffre d'affaires total passage régulier, en progression de 4 points sur le premier semestre 2009-10.

Sur le semestre, le trafic est stable (+0,1%) pour des capacités en diminution de 1,2% (respectivement -4,2% et -4,5% au 30 septembre 2009). Le coefficient d'occupation s'est établi à 85,4% (+1,1 point). Le nombre de passagers transportés s'est élevé à 11,9 millions comme en 2009. La recette unitaire au siège par kilomètre offert (RSKO) a fortement progressé (22,7%), particulièrement en classe arrière (21,4%) où elle a même dépassé son niveau d'avant la crise. En revanche, en classe avant, malgré une forte hausse (+24,3%), elle reste encore inférieure à son niveau d'avant la crise, les entreprises n'ayant pas encore totalement mis fin à leur politique restrictive en matière de voyage.

Le réseau **Amériques** est le premier réseau du groupe et le premier réseau long-courrier. Il représente un peu plus du tiers du trafic et près de 32% des capacités. Le trafic est en baisse de 2,0% pour des capacités en diminution de 3,4%. Le coefficient d'occupation a gagné 1,2 point pour s'établir au niveau élevé de 88,3%. Le nombre de passagers a reculé de 2,6% à 4,9 millions. En conséquence, le chiffre d'affaires passage régulier est en hausse de 26,5% après un effet de change favorable de 3,4% ; il s'établit à 2,41 milliards d'euros (1,9 milliard au 30 septembre 2009).

L'activité sur le réseau **Asie** s'est bien reprise au cours de ce semestre. Deuxième réseau du groupe et du long-courrier en termes de trafic (environ 22% du trafic et des capacités), il a enregistré une augmentation du trafic de 2,9% pour des capacités stables (+0,3%), permettant au coefficient d'occupation de gagner 2,3 points à 87,2%. Le nombre de passagers progresse de 3,1% à 2,8 millions de passagers. Le chiffre d'affaires passage régulier progresse de 32,4%. Il s'est établi à 1,56 milliard d'euros (1,18 milliard au 30 septembre 2009).

Plus de 2,8 millions de passagers (+0,5%) ont emprunté, au cours de ce semestre, le réseau **Afrique/Moyen-Orient** qui est le troisième réseau long-courrier et le quatrième réseau du groupe. Il représente 14% des capacités et du trafic du groupe. Le trafic

sur ce réseau a légèrement progressé (+0,7%) pour des capacités en faible baisse (-0,8%). Le coefficient d'occupation gagne 1,2 point à 80,8%. Le chiffre d'affaires passage régulier s'établit à 1,33 milliard d'euros contre 1,2 milliard d'euros au 30 septembre 2009 (+10,9%).

Le réseau **Caraïbes et Océan Indien**, qui est le plus petit réseau du groupe, représente environ 10% des capacités et du trafic global. Le groupe a transporté 1,4 million de passagers comme au 30 septembre 2009. Le trafic a été stable alors que les capacités ont augmenté de 2,0%, amenant ainsi un recul du coefficient d'occupation de 1,5 point à 78,5%. Le chiffre d'affaires passage régulier s'élève à 575 millions d'euros contre 566 millions d'euros au 30 septembre 2009 (+1,6%).

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

Troisième réseau du groupe en termes de trafic, il représente 21,5% des capacités et 19,5% du trafic mais 68% des passagers et 35% du chiffre d'affaires au 30 septembre 2010. Le trafic est en baisse de 4,3% pour des capacités en diminution de 7,5%. Le coefficient d'occupation a gagné 2,5 points à 75,6%. Le groupe a transporté 25,4 millions de passagers (-3,8%), générant un chiffre d'affaires passage régulier de 3,19 milliards d'euros en hausse de 2,7% (3,11 milliards au 30 septembre 2009). La recette unitaire au siège par kilomètre offert (RSKO) s'est fortement améliorée au cours de ce semestre (+11,1%). Cependant, ce réseau n'a pas retrouvé ses niveaux de recettes d'avant la crise.

► **Chiffres clés de l'activité passage**

Semestre au 30 septembre	2010	2009
Nombre de passagers (En milliers)	37 327	38 371
Chiffre d'affaires total passage (En M€)	9 493	8 357
Chiffre d'affaires passage régulier (En M€)	9 061	7 952
Recette unitaire au PKT (En cts d'€)	8,58	7,46
Recette unitaire en SKO (En cts d'€)	7,15	6,10
Coût unitaire au SKO (En cts d'€)	6,82	6,30
Résultat d'exploitation (En M€)	311	(353)

La recette unitaire au PKT (passager-kilomètre transporté) augmente de 14,9% et de 11,7% à change constant. La recette unitaire au SKO (siège kilomètre offert) progresse de 17,1% et de 13,8% à change constant. Le coût unitaire au SKO est en augmentation de 8,2% mais seulement de 1,6% à change et prix du carburant constants.

Activité Cargo

L'activité cargo a bénéficié de la reprise des échanges internationaux depuis le début de l'année ainsi que des mesures de restructuration menées depuis un an, à savoir la réduction de la flotte tout cargo, l'optimisation du remplissage des soutes des avions passage et combi ainsi que la rationalisation du réseau en jouant la complémentarité entre Air France, KLM et Martinair. Le trafic a progressé de 2,6% pour des capacités en baisse de 3,6%, permettant ainsi au coefficient de remplissage de gagner 4,1 points à 67,7%. Le groupe a transporté 743 529 tonnes (+2,0%).

La hausse du trafic a été combinée à une très forte progression des recettes unitaires qui ont, dès le début de cet exercice, pratiquement retrouvé leur niveau d'avant la crise. Au 30 septembre 2010, la recette unitaire à la tonne par kilomètre offerte est en hausse de 45,7%, permettant au chiffre d'affaires d'augmenter de 39,9% à 1,56 milliard d'euros. Le résultat d'exploitation a atteint 18 millions d'euros après un impact négatif lié à la crise de l'éruption volcanique estimé à 3 millions d'euros contre une perte de 344 millions d'euros un an plus tôt.

Semestre au 30 septembre	Offre en TKO (En millions)		Trafic en TKT (En millions)		Taux de remplissage (En %)		Nbre de tonnes (En milliers)		Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Europe	251	264	34	36	13,5	13,7	26	27	26	29
Amérique du Nord et du Sud	3 243	3 334	2 200	2 069	67,9	62,1	274	259	535	352
Asie/Pacifique	2 970	3 141	2 360	2 340	79,5	74,5	271	270	547	377
Afrique/Moyen-Orient	1 413	1 408	883	865	62,4	61,4	144	141	295	216
Caraïbes/Océan Indien	516	556	207	231	40,2	41,5	28	31	72	77
Total	8 393	8 704	5 684	5 541	67,7	63,7	743	728	1 475	1 051

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

Le réseau **Asie** est le premier réseau en termes de trafic et représente près de 35% des capacités, 42% du trafic et 37% du chiffre d'affaires cargo. Le trafic a augmenté de 0,9% pour des capacités en baisse de 5,4%. Le coefficient de remplissage a gagné 5,0 points pour atteindre le niveau élevé de 79,5%. Le chiffre d'affaires s'est établi à 547 millions d'euros, en très forte hausse sur l'année précédente (+45,1%).

Le réseau **Amériques** représente près de 39% du trafic et des capacités et 36% du chiffre d'affaires cargo. Le trafic a progressé de 6,3% pour des capacités en baisse de 2,7%. Le coefficient de remplissage est en hausse de 5,8 points à 67,9%. Le chiffre d'affaires est en hausse de 36% à 535 millions d'euros.

Le réseau **Afrique/Moyen-Orient** est le troisième réseau de l'activité cargo, loin derrière les deux premiers avec environ 17% des capacités et du trafic et 20% du chiffre d'affaires transport de fret. Le trafic a progressé de 2,0% pour des capacités quasiment stables (+0,4%). Le coefficient de remplissage s'élève à 62,4% (+1 point). Le chiffre d'affaires s'est établi à 295 millions d'euros, en hausse de 36,6%.

► Chiffres clés de l'activité cargo

Semestre au 30 septembre	2010	2009
Tonnage transporté (En milliers)	743	728
Chiffre d'affaires total cargo (En M€)	1 560	1 115
Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	1 475	1 051
Recette unitaire à la TKT (En cts d'€)	25,96	18,97
Recette unitaire à la TKO (En cts d'€)	17,58	12,07
Coût unitaire à la TKO (En cts d'€)	17,10	15,77
Résultat d'exploitation (En M€)	18	(344)

La recette unitaire à la TKT (tonne-kilomètre transportée) progresse de 36,9% et de 30,3% à change constant. La recette à la TKO (tonne-kilomètre offerte) augmente de 45,7% et de 38,6% à

change constant. Le coût unitaire à la tonne au kilomètre offerte augmente de 8,5% mais est quasiment stable (-0,4%) à change et prix du carburant constants.

Activité Maintenance

L'activité maintenance a réalisé un bon premier semestre 2010-11. Le chiffre d'affaires a progressé de 9,5% à 532 millions d'euros et le résultat d'exploitation a augmenté de 19% à 81 millions d'euros (68 millions d'euros au 30 septembre 2009). Les activités à forte

valeur ajoutée comme la maintenance moteurs et composants ont été dynamiques. L'activité grande maintenance, toujours déficitaire, a cependant amélioré sa performance.

Autres Activités

Les autres activités comprennent principalement l'activité loisirs et l'activité catering. Le chiffre d'affaires total de ces autres activités s'est élevé à 785 millions d'euros au 30 septembre 2010 (817 millions au 30 septembre 2009). Le résultat d'exploitation s'élève à 34 millions d'euros (86 millions d'euros au 30 septembre 2009).

L'activité **loisirs** comprend le groupe Transavia et l'activité loisirs de Martinair depuis le 1^{er} janvier 2009. Cette dernière continue de réduire cette activité. Par ailleurs, l'activité loisirs a souffert de la fermeture du ciel européen avec une perte de chiffre d'affaires

estimée à 24 millions d'euros et un impact négatif sur le résultat d'exploitation de 9 millions d'euros. Au total, le chiffre d'affaires est en baisse de 2,6% à 589 millions d'euros et le résultat d'exploitation passe de 64 millions au 30 septembre 2009 à 23 millions d'euros au 30 septembre 2010.

L'activité **catering** a enregistré un chiffre d'affaires tiers en retrait de 14 millions d'euros à 161 millions d'euros. Le résultat d'exploitation s'est élevé à 8,4 millions d'euros contre 18,5 millions d'euros un an plus tôt.

La flotte Air France-KLM

Au 30 septembre 2010, la flotte du groupe Air France-KLM totalise 615 avions dont 593 en exploitation. La flotte régionale s'élève à 192 avions dont 181 avions en exploitation. La flotte du groupe Transavia comprend 40 avions moyen-courriers. Les commandes fermes s'élèvent à 63 appareils, en diminution de 13 unités par rapport au 31 mars 2010. Les options s'élèvent à 53 appareils (-5 unités par rapport au 31 mars 2010). Les évolutions par rapport au 31 mars s'expliquent par la livraison de 14 appareils au cours du semestre, la conversion d'une option en commande ferme et l'annulation de quatre options.

Flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France comprend 406 avions au 30 septembre 2010 dont 391 en opération. Les commandes fermes portent sur 49 avions dont 14 avions régionaux et les options sur 30 avions dont 5 avions régionaux.

La flotte Air France

La flotte Air France totalise 257 avions au 30 septembre 2010 dont 249 avions en exploitation qui se répartissent en 102 avions long-courriers, cinq avions cargo et 142 avions moyen-courriers.

Sur la totalité de la flotte, 53% des avions sont en pleine propriété, 7% en crédit-bail et 41% en location opérationnelle. Au cours du semestre, deux Airbus A380 sont entrés et un Boeing B747-400

est sorti de la flotte long-courrier. Un Boeing B747-400 a été remis en exploitation. Un Boeing B747-200 et deux Boeing B747-400 cargo sont sortis de la flotte. Trois avions cargo ne sont pas en exploitation. Dans la flotte moyen-courrier, un Airbus A320 est entré et quatre Airbus A321 et A320 sont sortis.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10
B747-400	6	5	-	-	7	7	13	12	9	10
B777-300	17	17	2	2	11	11	30	30	30	30
B777-200	15	15	2	2	8	8	25	25	25	25
A380-800	1	2	-	-	1	2	2	4	2	4
A340-300	11	11	2	2	5	5	18	18	18	18
A330-200	5	3	1	2	9	10	15	15	15	15
Long-courrier	55	53	7	8	41	43	103	104	99	102
B747-400	5	3	-	-	3	3	8	6	4	3
B747-200	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
B777-F Cargo	-	-	2	2	-	-	2	2	2	2
Cargo	6	3	2	2	3	3	11	8	6	5
A321	12	11	1	1	11	12	24	24	23	24
A320	35	29	2	2	24	27	61	58	58	56
A319	22	21	4	4	19	20	45	45	45	44
A318	18	18	-	-	-	-	18	18	18	18
Moyen-courrier	87	79	7	7	54	59	148	145	144	142
Total	148	135	16	17	98	105	262	257	249	249

La flotte des filiales régionales et Transavia

Au 30 septembre 2010, les filiales régionales (Brit Air, Régional, CityJet et VLM) disposent d'une flotte de 140 avions dont 133 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 51% en pleine propriété, de 23% en crédit-bail et 26% en location opérationnelle. Sur le semestre, les mouvements ont porté sur trois entrées et sur dix sorties chez Régional, deux sorties chez Brit Air et deux sorties chez VLM.

Deux Boeing B737-800 sont entrés en location opérationnelle chez Transavia France au cours du semestre.

La flotte Air France-KLM

Flotte du groupe Air France

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10
Brit Air										
Canadair Jet 100	8	9	5	4	2	2	15	15	14	15
Canadair Jet 700	6	6	9	9	-	-	15	15	15	15
Canadair Jet 900	-	-	-	-	2	2	2	2	2	2
F100-100	3	3	-	-	8	6	11	9	11	9
Total	17	18	14	13	12	10	43	41	42	41
CityJet										
AVRO RJ 85	15	15	-	-	12	12	27	27	23	24
Total	15	15	-	-	12	12	27	27	23	24
Régional										
EMB190	4	4	-	-	6	6	10	10	10	10
EMB170	6	8	1	2	-	-	7	10	7	10
EMB145-EP/MP	8	8	14	14	6	5	28	27	28	27
EMB135-ER	4	4	3	3	2	-	9	7	8	6
EMB120-ER	3	1	-	-	-	-	3	1	-	-
F100-100	1	-	-	-	6	2	7	2	7	-
Total	26	25	18	19	20	13	64	57	60	53
VLM Airlines										
Fokker 50	13	13	-	-	4	2	17	15	15	15
Total	13	13	-	-	4	2	17	15	15	15
Total flotte régionale	71	71	32	32	48	37	151	140	140	133
Transavia France										
B737-800	-	-	-	-	7	9	7	9	7	9
Total	-	-	-	-	7	9	7	9	7	9
Total groupe Air France	219	206	48	49	153	151	420	406	396	391

Flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM comprend 209 avions dont 202 en exploitation après intégration de la flotte de Martinair. Les commandes fermes s'élèvent à 14 avions et les options à 23 unités dont 11 avions régionaux.

La flotte de KLM

La flotte KLM totalise 111 avions au 30 septembre 2010 dont 111 avions en exploitation qui se répartissent en 61 avions long-courriers, quatre avions cargo et 46 avions moyen-courriers. La totalité de la flotte est financée à hauteur de 29% en pleine propriété, de 39% en crédit-bail et de 32% en location opérationnelle.

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

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10
B747-400	11	11	6	6	5	5	22	22	22	22
B777-300	-	-	4	4	-	-	4	4	4	4
B777-200	-	-	6	6	9	9	15	15	15	15
MD11	8	8	-	-	2	2	10	10	10	10
A330-200	-	-	6	6	4	4	10	10	10	10
Long-courrier	19	19	22	22	20	20	61	61	61	61
B747-400	-	-	3	3	1	1	4	4	4	4
Cargo			3	3	1	1	4	4	4	4
B737-900	-	-	2	2	3	3	5	5	5	5
B737-800	1	3	12	10	8	8	21	21	21	21
B737-700	-	-	6	6	-	2	6	8	6	8
B737-400	6	6	-	-	3	2	9	8	9	8
B737-300	7	4	-	-	-	-	7	4	7	4
Moyen-courrier	14	13	20	18	14	15	48	46	48	46
Total	33	32	45	43	35	36	113	111	113	111

La flotte des filiales

Flotte Transavia et Martinair

La flotte de Transavia Netherlands est composée de 31 avions tous en exploitation, financés à hauteur de 19% en pleine propriété, 26% en crédit-bail et de 55% en location opérationnelle. Deux Boeing B737-800 sont entrés dans la flotte au cours du semestre.

La flotte de Martinair est composée 15 avions dont 12 sont en exploitation au 30 septembre 2010. Elle comprend 4 avions long-courriers, tous en exploitation et 11 avions cargo dont huit sont en exploitation. La flotte est financée à hauteur de 33% en pleine propriété et 67% en location opérationnelle.

La flotte Air France-KLM

Flotte du groupe KLM

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10
Transavia Netherlands										
B737-800	2	6	5	3	12	12	19	21	19	21
B737-700	-	-	5	5	5	5	10	10	10	10
Total	2	6	10	8	17	17	29	31	29	31
Martinair										
B767-300	-	-	-	-	4	4	4	4	4	4
Long-courrier	-	-	-	-	4	4	4	4	4	4
B747-400 BCF	-	-	-	-	4	4	4	4	1	1
MD-11-CF	3	3	-	-	1	1	4	4	4	4
MD-11-F	2	2	-	-	1	1	3	3	3	3
Cargo	5	5	-	-	6	6	11	11	8	8
Total	5	5	-	-	10	10	15	15	12	12
Total autre flotte	7	11	10	8	27	27	44	46	41	43

Flotte régionale

Au 30 septembre 2010, la filiale régionale KLM Cityhopper dispose d'une flotte de 52 avions dont 48 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 62% en pleine propriété, de 31% en crédit-bail et 8% en location opérationnelle. Sur le semestre, quatre Embraer 190 sont entrés dans la flotte tandis que quatre Fokker 100 et 50 sont en arrêt d'exploitation.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10	31/03/10	30/09/10
KLM Cityhopper										
F100	5	5	-	-	-	-	5	5	5	5
F70	23	23	3	3	-	-	26	26	26	26
F50	4	4	-	-	-	-	4	4	-	-
EMB190	-	-	9	13	4	4	13	17	13	17
Total	32	32	12	16	4	4	48	52	44	48

Risques et gestion des risques



Facteurs de risques

Par rapport au document de référence 2009-10 déposé le 10 juin 2010, il n'y a pas eu de modification significative des risques et incertitudes du groupe Air France-KLM au cours de ce semestre.

Parties liées



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

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2010

À l'exception de l'opération de cession d'une fraction des titres Amadeus à l'occasion de son introduction en bourse, le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 septembre 2010 n'enregistre aucune modification majeure par rapport à celui du 30 septembre 2009.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 septembre 2010	30 septembre 2009	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	12 370	10 775	14,8
Résultat d'exploitation courant	444	(543)	ns
Résultat des activités opérationnelles	1 327	(618)	ns
Résultat net des activités poursuivies	1 024	(573)	ns
Résultat net – part du groupe	1 026	(573)	ns
Résultat net par action de base <i>(En €)</i>	3,48	(1,95)	ns

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 12,37 milliards d'euros, en augmentation de 14,8% par rapport au semestre clos le 30 septembre 2009. Sous les effets combinés de la reprise de la demande de transport aérien et des mesures d'adaptation, le

chiffre d'affaires passage a progressé de 13,6% à 9,49 milliards d'euros et le chiffre d'affaires cargo est en hausse de 39,9% à 1,56 milliard d'euros.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation augmentent de 5,4% à 11,93 milliards d'euros. Hors carburant, elles ne progressent que de 1,1%. Le groupe a réalisé 287 millions d'euros d'économies réalisées dans le cadre du plan Challenge 12. Pour une production mesurée en ESKO en baisse de 2,4%, les coûts unitaires à l'ESKO (équivalent siège kilomètre offert) augmentent de 7,8%, de 1,0% à change et prix du carburant constants et sont stables hors impact lié à la fermeture de l'espace aérien européen au début de l'exercice.

Les **charges externes** augmentent de 9,8% à 7,43 milliards d'euros (6,77 milliards d'euros un an plus tôt). Elles augmentent de 3,4% hors carburant.

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2010

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

(En millions d'euros)	30 septembre 2010	30 septembre 2009	Variation (En %)
Carburant avions	2 944	2 432	21,1
Affrètements aéronautiques	245	252	(2,8)
Loyers opérationnels	416	364	14,3
Redevances aéronautiques	901	904	(0,3)
Commissariat	285	296	(3,7)
Achats d'assistance en escale	665	658	1,1
Achats et consommation d'entretien aéronautique	595	536	11,0
Frais commerciaux et de distribution	496	437	13,5
Autres charges	884	891	(0,8)
Total	7 431	6 770	9,8

Les principales variations sont les suivantes :

- ◆ carburant avions : la charge du semestre ressort à 2,94 milliards d'euros contre 2,43 milliards d'euros au 30 septembre 2009. L'augmentation de la facture est due à une baisse des volumes de 1%, à un effet de change défavorable de 7% et à une augmentation du prix du pétrole après couverture de 14% ;
- ◆ affrètements aéronautiques : le coût des affrètements aéronautiques acquittés dans le cadre de la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes a diminué de 2,8% pour atteindre 245 millions d'euros contre 252 millions d'euros au 30 septembre 2009. Cette baisse des affrètements aéronautiques s'explique par le contexte de baisse des capacités ;
- ◆ loyers opérationnels : les loyers opérationnels relatifs à la location d'avions ont progressé de 14,3% à 416 millions d'euros sous le double effet de la hausse du dollar et d'une augmentation de la taille moyenne des avions loués ;
- ◆ redevances aéronautiques : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports sont restées stables à 901 millions (904 millions d'euros au 30 septembre 2009) ;
- ◆ commissariat : les dépenses de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions ressortent à 285 millions d'euros contre 296 millions d'euros au 30 septembre 2009, soit une baisse de 3,7%. Ces dépenses correspondent aux dépenses engagées par le groupe Air France-KLM pour son propre compte et aux dépenses engagées par la filiale catering du groupe pour ses clients tiers ;
- ◆ achats d'assistance en escale : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. Ils sont en augmentation de 1,1% à 665 millions d'euros, en ligne avec l'activité ;

- ◆ achats d'entretien : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers. Ils s'élèvent à 595 millions d'euros, en hausse de 11% par rapport au 30 septembre 2009 sous l'effet d'un bon niveau d'activité et de la hausse du dollar ;
- ◆ frais commerciaux et de distribution : les frais commerciaux et de distribution sont en hausse de 13,5% pour atteindre un montant de 496 millions d'euros contre 437 millions d'euros au 30 septembre 2009. Cette augmentation est en ligne avec celle du chiffre d'affaires passage ;
- ◆ autres charges : les autres charges comprennent principalement les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Elles s'élèvent à 884 millions d'euros au 30 septembre 2010 contre 891 millions d'euros un an plus tôt.

Les **frais de personnel** s'élèvent à 3,69 milliards d'euros contre 3,72 milliards au 30 septembre 2009, soit une baisse de 0,7%. À périmètre constant, les effectifs moyens diminuent de 3,5% et s'élèvent à 102 378 salariés. Cette baisse s'explique notamment par la mise en œuvre du plan de départs volontaires chez Air France.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 90 millions d'euros contre 124 millions d'euros au 30 septembre 2009. Cette baisse de 27,4% correspond essentiellement au classement en impôts de la nouvelle contribution instaurée en France, la CVAE, en remplacement de la taxe professionnelle, à compter du 1^{er} janvier 2010.

Les **dotations aux amortissements et provisions** ressortent à 856 millions d'euros contre 846 millions d'euros au 30 septembre 2009.

Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation** ressort à 444 millions d'euros contre une perte de 543 millions d'euros au 30 septembre 2009, soit une amélioration 987 millions d'euros sur ce semestre.

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

<i>(En millions d'euros)</i>	30 septembre 2010		30 septembre 2009	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Passage	9 493	311	8 357	(353)
Cargo	1 560	18	1 115	(344)
Maintenance	532	81	486	68
Autres	785	34	817	86
Total	12 370	444	10 775	(543)

Résultat des activités opérationnelles

Le produit non courant principal est un profit de 1,03 milliard d'euros que le groupe a dégagé lors de la cession d'un tiers de sa participation dans Amadeus qui a été introduite sur la bourse de Madrid en avril 2010 et de la revalorisation au cours d'introduction de la participation conservée, soit 15,2%.

Le résultat des activités opérationnelles comprend également un ajustement de 127 millions d'euros de la provision relative aux amendes imposées par la commission européenne aux sociétés Air France, KLM et Martinair pour des pratiques anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien.

Au total, le **résultat des activités opérationnelles** atteint 1,33 milliard d'euros contre une perte de 618 millions d'euros au 30 septembre 2009 qui incluait notamment les impacts négatifs de la mise à la juste valeur de 15 Fokker 100 pour un montant de 15 millions ainsi qu'une provision de 49 millions d'euros correspondant aux indemnités à payer sur deux avions cargo ayant fait l'objet d'un arrêt d'exploitation.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 189 millions d'euros contre 126 millions d'euros au 30 septembre 2009 compte tenu d'une augmentation du coût de l'endettement brut et d'une baisse

des produits financiers reflétant essentiellement la baisse des taux d'intérêt et du rendement des produits de placement.

Autres produits et charges financiers

Les charges financières nettes s'élèvent à 72 millions d'euros contre 51 millions d'euros au 30 septembre 2009.

Elles s'analysent comme suit :

- ◆ perte de change de 54 millions d'euros ;
- ◆ variation négative de la juste valeur des actifs et passifs financiers de 26 millions d'euros. Cette perte est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés de change ;
- ◆ reprise de provisions de 8 millions d'euros.

Résultat net part du groupe

L'impôt ressort à 10 millions d'euros de charge contre un produit de 241 millions d'euros au 30 septembre 2009, donnant un taux d'impôt effectif apparent de 0,8% contre 30,3% au semestre précédent. La faiblesse du taux d'impôt effectif au 30 septembre 2010 s'explique notamment par la quasi-exonération fiscale de la plus-value relative à l'opération Amadeus.

La part dans les résultats des sociétés mises en équivalence est négative de 32 millions d'euros au 30 septembre 2010 (-19 millions d'euros au 30 septembre 2009). Elle comprend pour l'essentiel la quote-part de perte du groupe Alitalia pour un montant de 35 millions d'euros sur le semestre janvier-juin 2010, la mise en équivalence se faisant avec un trimestre de décalage.

Le résultat net consolidé part du groupe s'établit à 1,03 milliard d'euros au 30 septembre 2010 contre une perte de 573 millions d'euros au 30 septembre 2009.

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de 736 millions d'euros au 30 juin 2010 et 290 millions d'euros au 30 septembre 2010.

Par action, le résultat net de base ressort à 3,48 euros au 30 septembre 2010 contre -1,95 euro au 30 septembre 2009.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du 1^{er} semestre de la période s'élèvent à 696 millions d'euros contre 572 millions d'euros au 30 septembre 2009. Les investissements nets flotte se sont élevés à 263 millions d'euros, les investissements au sol à 143 millions d'euros, les pièces de rechange à 92 millions d'euros et la capitalisation des frais de maintenance à 198 millions d'euros.

Le cash flow opérationnel s'élève à 708 millions d'euros contre un montant négatif de 745 millions d'euros au 30 septembre 2009. Cette amélioration provient :

- ♦ d'une part de l'amélioration de la capacité d'autofinancement de 869 millions d'euros pour s'établir à 842 millions d'euros au 30 septembre 2010 ;
- ♦ d'autre part de la variation du besoin en fonds de roulement qui passe de (718) millions d'euros au 30 septembre 2009 à (134) millions d'euros au 30 septembre 2010. La variation est principalement imputable au débouclage anticipé des couvertures pétrole et devises pour 184 millions d'euros, aux dettes vis-à-vis de l'État pour 160 millions d'euros, aux dettes sociales pour 95 millions d'euros et aux programmes de fidélisation pour 32 millions d'euros.

La trésorerie nette à la date de clôture ressort à 4,1 milliards d'euros. De plus, le groupe dispose de lignes de crédit toujours disponibles d'un montant cumulé de 1,35 milliard d'euros au 30 septembre 2010 après le remboursement, par le holding Air France-KLM, d'une ligne de crédit de 250 millions d'euros en septembre 2010.

Les capitaux propres s'élèvent à 6,64 milliards d'euros, en amélioration de 1,22 milliard d'euros par rapport au 31 mars 2010 sous l'effet du résultat net du semestre et de la revalorisation de la participation du groupe dans Amadeus. Les dettes nettes s'établissent à 6,10 milliards d'euros (6,22 milliards d'euros au 31 mars 2010). Le ratio d'endettement s'améliore à 0,92 et 0,88 hors instruments dérivés (1,15 et 1,08 respectivement au 31 mars 2010).

Résultats sociaux de la société Air France-KLM

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

des mandataires sociaux et les charges financières correspondant aux emprunts obligataires émis en 2009 et à la ligne de crédit tirée jusqu'en septembre 2010. Au total, le résultat d'exploitation est positif d'un million d'euros. Le résultat net est négatif de 37 millions d'euros compte tenu des charges financières liées aux emprunts obligataires.

Ratios de performance

Marge d'exploitation ajustée

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

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

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 septembre 2010	Au 30 septembre 2009
Résultat d'exploitation courant	444	(543)
Part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers	141	124
Résultat d'exploitation courant ajusté	585	(419)
Chiffre d'affaires	12 370	10 775
Marge d'exploitation ajustée	4,7%	(3,9)%

Ratio d'endettement

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

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2010	Au 31 mars 2010
Dettes financières courantes et non courantes	10 764	11 047
Intérêts courus non échus	(143)	(115)
Dépôts sur avions en crédit-bail	(481)	(471)
Couvertures de change sur dettes	44	39
Total dettes financières	10 184	10 500
Trésorerie & équivalents trésorerie	3 588	3 751
Valeurs mobilières de placement + 3 mois	421	343
Dépôts Triple A	232	298
Concours bancaires courants	(154)	(116)
Trésorerie nette	4 087	4 276
Dettes nettes	6 097	6 224
Capitaux propres consolidés	6 638	5 418
Dettes nettes/capitaux propres consolidés	0,92	1,15
Dettes nettes/capitaux propres consolidés hors valorisation des instruments de couverture	0,88	1,08

Résultat net retraité

Le groupe présente un résultat net retraité lorsque :

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

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2010	Au 30 septembre 2009
Résultat net – part du groupe	1 026	(573)
Impôt sur les sociétés	10	(241)
Résultat net – part du groupe avant impôt sur les sociétés	1 036	(814)
Éléments non récurrents*	(883)	75
Part non monétaire de la valeur des instruments de couverture**	(14)	(14)
Résultat net – part du groupe retraité avant impôt sur les sociétés	139	(753)
Impôt sur les sociétés	(35)	244
Résultat net – part du groupe retraité	104	(509)

* Éléments non récurrents : charges et produits comptabilisés entre le résultat d'exploitation courant et le résultat des activités opérationnelles.

** Voir tableau des flux de trésorerie.

États financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1^{er} avril 2010 – 30 septembre 2010

Compte de résultat consolidé (non audité)	32	Note 5	Charges externes	43
		Note 6	Frais de personnel et effectifs	44
		Note 7	Amortissements, dépréciations et provisions	44
État du résultat global consolidé (non audité)	33	Note 8	Autres produits et charges	45
		Note 9	Autres produits et charges non courants	45
Bilan consolidé (non audité)	34	Note 10	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	46
		Note 11	Impôts	46
Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)	36	Note 12	Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	47
		Note 13	Résultat net – part du groupe par action	47
Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)	37	Note 14	Immobilisations corporelles	48
		Note 15	Capitaux propres – part du groupe	49
Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	39	Note 16	Provisions et avantages du personnel	50
Note 1	Description de l'activité	Note 17	Dettes financières	52
	39	Note 18	Engagements de locations	53
Note 2	Événements significatifs intervenus au cours de la période	Note 19	Commandes de matériels aéronautiques	53
	39	Note 20	Parties liées	55
Note 3	Principes et méthodes comptables	Note 21	Événements postérieurs à la clôture	55
	39			
Note 4	Informations sectorielles			
	40			

Compte de résultat consolidé (non audité)

Période du 1 ^{er} avril au 30 septembre (En millions d'euros)	Notes	2010	2009
Chiffre d'affaires	4	12 370	10 775
Autres produits de l'activité		5	3
Produits des activités ordinaires		12 375	10 778
Charges externes	5	(7 431)	(6 770)
Frais de personnel	6	(3 690)	(3 715)
Impôts et taxes		(90)	(124)
Amortissements	7	(812)	(833)
Dépréciations et provisions	7	(44)	(13)
Autres produits et charges	8	136	134
Résultat d'exploitation courant		444	(543)
Cessions de matériels aéronautiques		6	2
Autres produits et charges non courants	9	877	(77)
Résultat des activités opérationnelles		1 327	(618)
Coût de l'endettement financier brut	10	(231)	(186)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	10	42	60
Coût de l'endettement financier net		(189)	(126)
Autres produits et charges financiers	10	(72)	(51)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		1 066	(795)
Impôts	11	(10)	241
Résultat net des entreprises intégrées		1 056	(554)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	12	(32)	(19)
Résultat net des activités poursuivies		1 024	(573)
Résultat net		1 024	(573)
- Part du groupe		1 026	(573)
- Intérêts minoritaires		(2)	-
Résultat net – part du groupe par action (En euros)			
- de base	13	3,48	(1,95)
- dilué	13	2,81	(1,95)

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

État du résultat global consolidé (non audité)

<i>(En millions d'euros)</i>	30 septembre 2010	30 septembre 2009
Résultat net	1 024	(573)
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente		
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	174	6
Variation de la juste valeur transférée en résultat	-	-
Couverture des flux de trésorerie		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en capitaux propres	(117)	726
Variation de la juste valeur transférée en résultat	149	452
Éléments du résultat global des sociétés mises en équivalence	(8)	10
Variation de la réserve de conversion	(4)	(3)
Impôt sur les éléments portés directement en capitaux propres		
Produit (charge) porté(e) en capitaux propres	(16)	(360)
Total des autres éléments du résultat global	178	831
Résultat global	1 202	258
- Part du groupe	1 204	255
- Intérêts minoritaires	(2)	3

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

Bilan consolidé (non audité)

Actif (En millions d'euros)	Notes	30 septembre 2010	31 mars 2010
Goodwill		401	401
Immobilisations incorporelles		644	612
Immobilisations aéronautiques	14	11 347	11 349
Autres immobilisations corporelles	14	2 174	2 252
Titres mis en équivalence		407	446
Actifs de pension		2 873	2 733
Autres actifs financiers (dont 573 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 30 septembre 2010 et 630 millions d'euros au 31 mars 2010)	9	1 733	840
Impôts différés		947	942
Autres débiteurs		136	180
Actif non courant		20 662	19 755
Actifs détenus en vue de la vente		37	93
Autres actifs financiers (dont 561 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et de placements entre 3 mois et 1 an au 30 septembre 2010 et 482 millions d'euros au 31 mars 2010)		588	517
Stocks et encours		566	537
Créances clients		2 344	2 142
Créances d'impôt société		1	1
Autres débiteurs		840	979
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 588	3 751
Actif courant		7 964	8 020
Total actif		28 626	27 775

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

Bilan consolidé (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	30 septembre 2010	31 mars 2010
Capital	15.1	300	2 552
Primes d'émission et de fusion		2 971	719
Actions d'autocontrôle		(98)	(106)
Réserves et résultat	15.2	3 414	2 198
Capitaux propres (part du groupe)		6 587	5 363
Intérêts minoritaires		51	55
Capitaux propres		6 638	5 418
Provisions et avantages du personnel	16	1 516	1 432
Dettes financières	17	9 163	9 222
Impôts différés		436	418
Autres créditeurs		552	818
Passif non courant		11 667	11 890
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente		5	10
Provisions	16	714	696
Dettes financières	17	1 601	1 825
Dettes fournisseurs		2 241	2 032
Titres de transports émis et non utilisés		2 125	2 340
Programmes de fidélisation		821	840
Dettes d'impôt société		9	11
Autres créditeurs		2 651	2 597
Concours bancaires		154	116
Passif courant		10 321	10 467
Total passif		21 988	22 357
Total passif et capitaux propres		28 626	27 775

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

Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)

<i>(En millions d'euros)</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres – part du groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres
Au 31 mars 2009	300 219 278	2 552	765	(124)	2 429	5 622	54	5 676
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	6	6	-	6
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	825	825	3	828
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(3)	(3)	-	(3)
Résultat de la période	-	-	-	-	(573)	(573)	-	(573)
Résultat global	-	-	-	-	255	255	3	258
Échange Salaire-Actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	14	14	-	14
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
OCEANE	-	-	-	-	69	69	-	69
Titres d'autocontrôle	-	-	-	14	-	14	-	14
Au 30 septembre 2009	300 219 278	2 552	765	(110)	2 767	5 974	56	6 030
Au 31 mars 2010	300 219 278	2 552	719	(106)	2 198	5 363	55	5 418
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	171	171	-	171
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	11	11	-	11
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(4)	(4)	-	(4)
Résultat de la période	-	-	-	-	1 026	1 026	(2)	1 024
Résultat global	-	-	-	-	1 204	1 204	(2)	1 202
Échange Salaire-Actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	12	12	-	12
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Réduction de capital	-	(2 252)	2 252	-	-	-	-	-
Titres d'autocontrôle	-	-	-	8	-	8	-	8
Au 30 septembre 2010	300 219 278	300	2 971	(98)	3 414	6 587	51	6 638

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

Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)

Période du 1 ^{er} avril au 30 septembre (En millions d'euros)	Notes	2010	2009
Résultat net – part du groupe		1 026	(573)
Intérêts minoritaires		(2)	-
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		856	846
Dotations nettes aux provisions financières		(8)	7
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(8)	-
Résultat sur cessions de filiales et participations		-	(1)
Gain sur opération WAM (ex-Amadeus)	9	(1 030)	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(14)	(14)
Écarts de change non réalisés		61	(48)
Résultats des sociétés mises en équivalence		32	19
Impôts différés		(4)	(239)
Autres éléments non monétaires		(67)	(24)
Sous-total		842	(27)
(Augmentation)/diminution des stocks		(23)	(62)
(Augmentation)/diminution des créances clients		(229)	(106)
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs		253	63
Variation des autres débiteurs et créditeurs		(135)	(613)
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		708	(745)
Acquisitions de filiales et participations		(9)	(15)
Investissements corporels et incorporels		(1 128)	(1 095)
Trésorerie nette reçue sur opération WAM (ex-Amadeus)	9	193	-
Cessions de filiales et participations		10	-
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		432	523
Dividendes reçus		6	3
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		(76)	241
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(572)	(343)
Émissions de nouveaux emprunts		297	1 449
Remboursements d'emprunts		(435)	(110)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(258)	(234)
Nouveaux prêts		(43)	(31)
Remboursements des prêts		107	54
Dividendes distribués		(2)	(1)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(334)	1 127
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(3)	(4)
Variation de la trésorerie nette		(201)	35

États financiers consolidés semestriels résumés

Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)

Période du 1^{er} avril au 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	2010	2009
<i>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture</i>		3 635	3 466
<i>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture</i>		3 434	3 501
<i>Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)</i>		(16)	5
<i>Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)</i>		(194)	(167)
<i>Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)</i>		20	49

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

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1^{er} avril 2010 – 30 septembre 2010

Note 1 Description de l'activité

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

L'activité principale est le transport aérien de passagers. Les activités du groupe incluent également le transport aérien de fret, la maintenance aéronautique et toute autre activité en relation avec

le transport aérien notamment l'avitaillement et le transport aérien à la demande.

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

La monnaie fonctionnelle du groupe est l'euro.

Note 2 Événements significatifs intervenus au cours de la période

Le 29 avril 2010, la société WAM a été introduite en Bourse en Espagne.

Cette opération a été séquencée en deux étapes :

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

À l'issue de l'opération le pourcentage de participation est passé de 22% à 15%. Parallèlement, la gouvernance de WAM a été modifiée. Ces deux éléments ont entraîné pour le groupe la perte d'influence notable ainsi qu'un changement de méthode de valorisation de la participation restante. L'impact dans les comptes du groupe est présenté dans la Note 9.

Durant le mois d'avril 2010, l'espace aérien a été fermé ou très fortement perturbé en raison d'une éruption volcanique en Islande.

Note 3 Principes et méthodes comptables

3.1. Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés résumés et référentiel comptable

En application du règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 mars 2010 ont été établis conformément aux normes IFRS (*International Financial Reporting Standards*) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers consolidés résumés au 30 septembre 2010 sont établis conformément au référentiel IFRS, tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés et sont présentés selon les dispositions de la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». Ils doivent

être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 mars 2010.

Les états financiers consolidés résumés au 30 septembre 2010 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2009-10, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables pour le groupe à compter du 1^{er} avril 2010.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 17 novembre 2010.

Évolution du référentiel comptable

Les normes IFRS 3 révisée « Regroupements d'entreprises » et IAS 27 révisée « États financiers consolidés » ont été appliquées à compter du 1^{er} avril 2010.

Cette évolution du référentiel comptable conduit à modifier le paragraphe 3.3.2. « Participations dans les entreprises associées et co-entreprises » des états financiers consolidés au 31 mars 2010 de la façon suivante :

Les participations dans des entités dans lesquelles le groupe a cessé d'exercer une influence notable, ou un contrôle conjoint, ne sont plus consolidées à partir de cette date et sont évaluées à leur juste valeur à la date de sortie du périmètre.

L'application de cette nouvelle méthode comptable de la perte d'influence notable intervenue au cours de la période ainsi que l'impact associé sont détaillés dans la Note 9.

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

Saisonnalité de l'activité

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

Impôt sur le résultat

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

3.3. Utilisation d'estimations

L'établissement des états financiers consolidés semestriels résumés conduit la Direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux états financiers consolidés semestriels résumés concernant les actifs et passifs à la date d'arrêt des comptes consolidés semestriels résumés ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en Note 3 de l'annexe des comptes consolidés du 31 mars 2010, concernent :

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

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

Les comptes consolidés semestriels ont été établis en tenant compte du contexte de crise économique et de fortes volatilités des marchés. En ce qui concerne la valorisation des actifs à long terme, i.e. les actifs non courants, il a notamment été pris pour hypothèse que la crise serait limitée dans le temps.

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

Note 4 Informations sectorielles

Information par secteur d'activité

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

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

Fret : Les revenus du secteur fret proviennent des opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des

partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du secteur fret correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs.

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

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

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

Information par secteur géographique

Les activités du groupe sont réparties en six zones géographiques :

- ◆ France métropolitaine ;
- ◆ Europe hors France et Afrique du Nord ;
- ◆ Antilles, Caraïbes, Guyane et Océan Indien ;

- ◆ Afrique, Moyen-Orient ;
- ◆ Amériques et Polynésie ;
- ◆ Asie et Nouvelle-Calédonie ;

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

4.1. Informations par secteur d'activité

► Semestre clos le 30 septembre 2010

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

► Semestre clos le 30 septembre 2009

(En millions d'euros)	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	8 795	1 122	1 488	1 135	-	12 540
Chiffre d'affaires intersecteurs	(438)	(7)	(1 002)	(318)	-	(1 765)
Chiffre d'affaires externe	8 357	1 115	486	817	-	10 775
Résultat d'exploitation courant	(353)	(344)	68	86	-	(543)
Résultat des activités opérationnelles	(353)	(344)	68	86	(75)	(618)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(19)	(19)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(177)	(177)
Impôts	-	-	-	-	241	241
Résultat net des activités poursuivies	(353)	(344)	68	86	(30)	(573)

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

4.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

► Semestre clos le 30 septembre 2010

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

► Semestre clos le 30 septembre 2009

<i>(En millions d'euros)</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	2 644	2 560	192	577	1 320	659	7 952
Autres recettes passage	154	144	5	31	27	44	405
Total passage	2 798	2 704	197	608	1 347	703	8 357
Transport de fret	137	337	14	98	181	284	1 051
Autres recettes fret	20	9	2	5	15	13	64
Total fret	157	346	16	103	196	297	1 115
Maintenance	293	172	-	-	21	-	486
Autres	202	590	12	13	-	-	817
Total	3 450	3 812	225	724	1 564	1 000	10 775

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

► Semestre clos le 30 septembre 2010

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

► Semestre clos le 30 septembre 2009

<i>(En millions d'euros)</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	978	2 128	566	1 202	1 901	1 177	7 952
Transport de fret	3	26	77	216	352	377	1 051
Total	981	2 154	643	1 418	2 253	1 554	9 003

Note 5 Charges externes

Semestres clos le 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	2010	2009
Carburant avions	2 944	2 432
Affrètements aéronautiques	245	252
Locations opérationnelles	416	364
Redevances aéronautiques	901	904
Commissariat	285	296
Achats d'assistance en escale	665	658
Achats d'entretien	595	536
Frais commerciaux et de distribution	496	437
Autres frais	884	891
Total	7 431	6 770
<i>Hors carburant avions</i>	4 487	4 338

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

Note 6 Frais de personnel et effectifs

► Frais de personnel

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2010	2009
Salaires et traitements	2 721	2 712
Charges sociales	886	877
Charges de retraite	99	157
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	12	14
Autres	(28)	(45)
Total	3 690	3 715

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

► Effectifs moyens de la période

Semestres clos le 30 septembre	2010	2009
Personnel navigant technique	8 716	8 924
Personnel navigant commercial	22 648	22 917
Personnel au sol	71 097	74 281
Total	102 461	106 122

Note 7 Amortissements, dépréciations et provisions

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2010	2009
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	27	27
Immobilisations aéronautiques	643	662
Autres immobilisations corporelles	142	144
	812	833
Dépréciations et provisions		
Stocks	9	5
Créances	1	4
Provisions	34	4
	44	13
Total	856	846

Note 8 Autres produits et charges

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2010	2009
Exploitation conjointe de lignes et fret	2	37
Couverture sur flux d'exploitation (change)	113	100
Autres	21	(3)
Total	136	134

Note 9 Autres produits et charges non courants

Semestre clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2010	2009
Opération WAM (ex-Amadeus)	1 030	-
Autres	(153)	(77)
Autres produits et charges non courants	877	(77)

Semestre clos le 30 septembre 2010

Le 29 avril 2010, la société WAM a été introduite en Bourse en Espagne.

Cette opération s'est déroulée en deux étapes :

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

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

En conséquence, conformément aux normes IFRS, à compter du 29 avril 2010, date de l'introduction en Bourse, les titres détenus par le groupe sont évalués à leur valeur de marché (cours de Bourse).

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

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

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

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

Semestre clos le 30 septembre 2009

Le poste « autres » comprend les impacts de la mise à la juste valeur de 15 Fokker 100 pour un montant de (15) millions ainsi qu'une provision de 49 millions d'euros correspondant aux indemnités à payer sur deux avions cargo ayant fait l'objet d'un arrêt d'exploitation.

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

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2010	2009
Produits des valeurs mobilières de placement	6	8
Autres produits financiers	36	52
Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie	42	60
Intérêts sur emprunts	(148)	(123)
Intérêts sur contrat de location-financement	(48)	(61)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	(35)	(2)
Coût de l'endettement financier brut	(231)	(186)
Coût de l'endettement financier net	(189)	(126)
Résultat de change	(54)	56
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(26)	(99)
Dotation nette aux provisions	8	(7)
Autres produits et charges financiers divers	-	(1)
Autres produits et charges financiers	(72)	(51)

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,71% pour le semestre clos le 30 septembre 2010 (4,19% pour le semestre clos le 30 septembre 2009).

La variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers constatée au 30 septembre 2009 est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant.

Note 11 Impôts

11.1. Charge d'impôt

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2010	2009
(Charge)/produit d'impôt courant	(14)	2
Charge de la période	(14)	1
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	-	1
(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies	4	239
Variation des différences temporaires	(138)	(171)
Impact de la CVAE	3	-
(Utilisation)/activation des déficits fiscaux	139	410
(Charge)/produit total d'impôt	(10)	241

La charge d'impôt courant correspond aux montants payés ou restant à payer à court terme aux administrations fiscales au titre

de la période, en fonction des règles en vigueur dans les différents pays et des conventions spécifiques.

11.2. Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Les impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres représentent une charge de 16 millions d'euros au 30 septembre 2010, contre une charge de 396 millions d'euros pour la période précédente.

Pour le semestre clos au 30 septembre 2010, ces impôts différés sont relatifs à la comptabilisation des couvertures de flux de trésorerie.

Pour le semestre clos au 30 septembre 2009, ces impôts différés étaient relatifs à la comptabilisation des couvertures de flux de trésorerie à hauteur de 360 millions d'euros et à la comptabilisation de la part optionnelle de l'OCEANE émise en juin 2009 à hauteur de 36 millions d'euros.

Note 12 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence

Semestre clos le 30 septembre 2010

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » comprend pour l'essentiel la quote-part de perte de 35 millions d'euros du groupe Alitalia. Cette dernière reflète l'activité du 1^{er} janvier au 30 juin 2010 compte tenu d'une clôture annuelle au 31 décembre.

Semestre clos le 30 septembre 2009

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » comprenait pour l'essentiel la quote-part de perte de 16 millions d'euros du groupe Alitalia. Cette dernière reflétait l'activité du 1^{er} avril au 30 juin 2009 compte tenu de l'entrée dans le périmètre de consolidation au 31 mars 2009 et d'une clôture annuelle au 31 décembre.

Note 13 Résultat net – part du groupe par action

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

Au 30 septembre (En millions d'euros)	2010	2009
Résultat net – part du groupe	1 026	(573)
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	1 026	(573)
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :		
♦ intérêts versés sur les obligations convertibles (nets d'impôt)	22	-
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	1 048	(573)

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

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

Au 30 septembre	2010	2009
Nombre moyen pondéré :		
♦ d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
♦ d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 438 337)	(1 780 782)
♦ d'actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(1 172 666)	(1 179 249)
♦ d'autres actions propres achetées	(2 961 608)	(2 968 203)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	294 646 667	294 291 044
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :		
♦ Conversion des obligations convertibles	78 618 766	-
♦ Exercice des stock-options	-	-
Nombre d'actions ordinaires potentielles	78 618 766	-
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	373 265 433	294 291 044

Note 14 Immobilisations corporelles

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2010			Au 31 mars 2010		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	10 584	4 803	5 781	10 348	4 510	5 838
Avions en location-financement	4 730	1 296	3 434	4 653	1 176	3 477
Actifs en cours de construction	964	-	964	913	-	913
Autres	2 020	852	1 168	1 936	815	1 121
Immobilisations aéronautiques	18 298	6 951	11 347	17 850	6 501	11 349
Terrains et constructions	2 619	1 266	1 353	2 576	1 201	1 375
Installations et matériels	1 265	770	495	1 206	730	476
Actifs en cours de construction	50	-	50	122	-	122
Autres	915	639	276	915	636	279
Autres immobilisations corporelles	4 849	2 675	2 174	4 819	2 567	2 252
Total	23 147	9 626	13 521	22 669	9 068	13 601

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location-financement est de 3 802 millions d'euros au 30 septembre 2010 (3 820 millions d'euros au 31 mars 2010).

Note 15 Capitaux propres – part du groupe

15.1. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 septembre 2010, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

	Au 30 septembre 2010		Au 31 mars 2010	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
État français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	11%	11%	12%	12%
Actions détenues par le groupe	2%	-	2%	-
Public	71%	73%	70%	72%
Total	100%	100%	100%	100%

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

15.2. Réserves et résultat

(En millions d'euros)	30 septembre 2010	31 mars 2010
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	1 032	1 064
Réserves sur instruments dérivés et sur actifs financiers disponibles à la vente	(136)	(318)
Autres réserves	1 422	2 941
Résultat net – part du groupe	1 026	(1 559)
Total	3 414	2 198

Note 16 Provisions et avantages du personnel

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2010			Au 31 mars 2010		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour avantages du personnel	955	-	955	919	-	919
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	392	145	537	345	171	516
Provision pour restructuration	1	182	183	1	194	195
Provisions pour litiges avec les tiers	36	376	412	38	321	359
Autres provisions pour risques et charges	132	11	143	129	10	139
Total	1 516	714	2 230	1 432	696	2 128

Provision pour litiges avec les tiers

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

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

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

Litiges en matière de législation anti-trust

a) Dans le secteur du fret aérien

a.1) Enquête des autorités de la concurrence

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

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

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

À ce titre, des amendes pour un montant total de 340 millions ont été imposées aux sociétés du groupe.

Le montant des amendes excède de 127 millions d'euros le montant des provisions déjà constituées. En conséquence, une charge complémentaire a été comptabilisée en « autres charges non courantes » dans les comptes du premier semestre.

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

Dans l'attente de la notification de la décision, les sociétés du groupe se réservent la possibilité de déposer un recours contre cette décision auprès du Tribunal de l'Union européenne.

En Corée du Sud, les autorités locales de la concurrence ont annoncé le 27 mai 2010 qu'elles avaient décidé d'imposer des amendes à une vingtaine d'opérateurs du fret aérien pour des pratiques anticoncurrentielles, également liées à la surcharge fuel.

Air France-KLM (pour des pratiques anticoncurrentielles antérieures à septembre 2004), Air France (pour les mêmes pratiques, mais postérieures à cette date) et KLM ont été sanctionnées d'une amende dont le montant total est de 11,2 millions d'euros.

Les sociétés du groupe étudieront la possibilité de déposer un recours devant la juridiction compétente en Corée lorsque la décision leur aura été notifiée. Ces amendes n'auront pas d'impact sur les comptes compte tenu des provisions déjà constituées.

Les procédures en Suisse, au Brésil et en Afrique du Sud, sont également toujours en cours à la date du 30 septembre 2010. Elles ne donnent pas lieu à la constitution de provisions, le groupe n'étant pas en mesure, en l'état de ces procédures, d'apprécier les risques qu'il encourt. Au regard des chiffres d'affaires concernés, ces risques ne sont pas significatifs pris individuellement.

a.2) Actions civiles

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

Aux États-Unis, le groupe a conclu au mois de juillet 2010, une transaction (*Settlement Agreement*) avec les représentants de l'action collective. Aux termes de cette transaction et moyennant le paiement par le groupe d'une somme de 87 millions de dollars, il est mis fin à toute demande, action et procédure passée, actuelle et future de la part des plaignants tendant à l'obtention de réparations financières à raison des pratiques illicites qui étaient alléguées dans le transport de fret aérien « *to, from and within the USA* ». Cette transaction a été homologuée par le Tribunal le 8 septembre 2010.

Aucun impact sur les comptes n'est attendu, une provision couvrant la totalité du risque avait été constituée.

Au Canada, la procédure de *class action* était toujours en cours au 30 septembre 2010.

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

L'action civile de la société Equilib tend à obtenir un jugement déclaratoire et une condamnation conjointe et solidaire des sociétés du groupe, mais aussi des autres opérateurs de fret impliqués dans ces pratiques, et le paiement de dommages et intérêts évalués à ce stade, et sans aucune justification, à 400 millions d'euros.

Air France a été également citée devant le même tribunal mais à la date du 17 novembre 2010 aucune assignation ne lui a été notifiée.

Les sociétés du groupe entendent s'opposer vigoureusement à cette action qui soulève de nombreuses questions tant procédurales que de fond. Cette procédure n'a pas donné lieu à la constitution de provisions, le groupe n'étant pas en mesure, à ce stade, d'apprécier les risques financiers qu'il encourt.

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

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

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

Un second questionnaire a été adressé au groupe par la Commission européenne le 1^{er} octobre 2009.

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

b.2) Actions civiles

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

Air France qui n'exploite qu'une seule liaison transpacifique entre les USA et Tahiti et KLM qui n'est pas présente sur ces liaisons, contestent fermement les allégations des demandeurs. Les deux compagnies ont donc déposé des conclusions tendant au débouté des demandeurs (« *motion to dismiss* »).

Passifs éventuels

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

a) Pretory

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

La compagnie a immédiatement saisi la Cour d'Appel de Paris d'un recours tendant à voir annuler la mise en examen qui lui a été notifiée. Bien que cette demande ait été rejetée, la société Air France entend contester sa mise en cause dans cette affaire.

b) Actionnaires minoritaires de KLM

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

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

c) Vol AF447 Rio-Paris

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

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

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

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

Ce Tribunal, par jugement en date du 4 octobre 2010 a débouté les ayants droit des victimes de leurs demandes sur le fondement du « *forum non conveniens* » et les a renvoyés à mieux se pourvoir en France. Les conséquences civiles de l'accident sont couvertes par la police d'assurance responsabilité civile d'Air France.

À la connaissance d'Air France-KLM, il n'existe pas d'autre litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir ou ayant eu

dans le passé récent une incidence significative sur la situation financière, le résultat et le patrimoine du groupe.

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

Note 17 Dettes financières

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2010			Au 31 mars 2010		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	562	-	562	528	-	528
OCEANE	974	1	975	964	-	964
Emprunts obligataires	1 450	-	1 450	1 450	-	1 450
Emprunts location-financement	3 338	578	3 916	3 421	579	4 000
Autres emprunts à long terme	2 839	879	3 718	2 859	1 131	3 990
Intérêts courus non échus	-	143	143	-	115	115
Total	9 163	1 601	10 764	9 222	1 825	11 047

Le 26 juin 2009, Air France-KLM a émis 56 016 949 obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance au 1^{er} avril 2015 pour un montant total de 661 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 11,80 euros. Le coupon annuel s'élève à 4,97%.

À la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de 556 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion.

La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 661 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres.

Note 18 Engagements de locations

18.1. Locations-financements

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

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2010	Au 31 mars 2010
Avions	4 183	4 295
Constructions	250	269
Autres	236	228
Total	4 669	4 792

18.2. Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 3 971 millions d'euros au 30 septembre 2010 (4 612 millions d'euros au 31 mars 2010).

Note 19 Commandes de matériels aéronautiques

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

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2010	Au 31 mars 2010
IATA N (6 mois)	542	N/A
IATA N+1	1 079	1 065
IATA N+2	743	1 279
IATA N+3	468	640
IATA N+4	159	401
IATA N+5	28	101
Au-delà de 5 ans	-	-
Total	3 019	3 486

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

Le nombre d'appareils en commande ferme au 30 septembre 2010 diminue de 13 unités par rapport au 31 mars 2010 et s'élève à 63 appareils. Le nombre d'options diminue également sur la période de 5 unités et s'élève à 53 appareils. Les évolutions du carnet de commande s'analysent de la façon suivante :

- ◆ la livraison de 14 appareils au cours de la période ;
- ◆ la conversion d'1 commande en option en commande ferme ; et
- ◆ l'annulation de 4 commandes en option.

Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a reçu 2 Airbus A380. Le groupe a également converti une commande en option en commande ferme pour 1 Airbus A330.

Fret

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

Flotte moyen-courrier

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

Il a également réceptionné 1 Airbus A320.

Flotte régionale

Le groupe a reçu 3 Embraer 170 et 4 Embraer 190.

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

Type avion	Année IATA de livraison	N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total	
Flotte long-courrier – passage										
A380	au 30 septembre 2010	Commandes fermes	-	2	2	3	1	-	-	8
		Options	-	-	-	-	1	1	-	2
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	N/A	2	2	2	3	1	-	10
		Options	N/A	-	-	-	1	1	-	2
A330	au 30 septembre 2010	Commandes fermes	1	-	1	-	-	-	-	2
		Options	-	-	1	-	-	-	-	1
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	N/A	1	-	-	-	-	-	1
		Options	N/A	-	1	1	-	-	-	2
B777	au 30 septembre 2010	Commandes fermes	3	3	5	2	1	1	-	15
		Options	-	-	3	4	4	1	-	12
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	N/A	3	3	7	2	-	-	15
		Options	N/A	-	1	4	4	3	-	12
Flotte long-courrier – fret										
B777 F	au 30 septembre 2010	Commandes fermes	-	1	-	-	-	-	-	1
		Options	-	-	1	2	-	-	-	3
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	N/A	-	1	-	-	-	-	1
		Options	N/A	-	-	1	2	-	-	3
Flotte moyen-courrier										
A320	au 30 septembre 2010	Commandes fermes	2	6	5	-	-	-	-	13
		Options	-	-	-	4	6	-	-	10
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	N/A	1	12	1	-	-	-	14
		Options	N/A	-	-	2	5	3	-	10
A321	au 30 septembre 2010	Commandes fermes	-	1	-	-	-	-	-	1
		Options	-	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	N/A	-	1	-	-	-	-	1
		Options	N/A	-	-	-	-	-	-	-
B737	au 30 septembre 2010	Commandes fermes	2	5	2	-	-	-	-	9
		Options	-	-	-	5	2	-	-	7
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	N/A	6	5	2	-	-	-	13
		Options	N/A	-	1	3	5	2	-	11

Type avion	Année IATA de livraison	N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total	
Flotte régionale										
Emb 170	au 30 septembre 2010	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-	-	
		Options	1	2	3	4	-	-	10	
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	N/A	3	-	-	-	-	-	3
		Options	N/A	-	3	3	4	-	-	10
	Emb 190	au 30 septembre 2010	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-	-
			Options	4	-	-	2	-	-	6
au 31 mars 2010		Commandes fermes	N/A	4	-	-	-	-	-	4
		Options	N/A	-	2	2	2	-	-	6
CRJ 1000		au 30 septembre 2010	Commandes fermes	8	5	1	-	-	-	14
			Options	-	-	-	1	1	-	2
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	N/A	6	4	4	-	-	-	14
		Options	N/A	-	-	-	1	1	-	2

Note 20 Parties liées

Semestre clos le 30 septembre 2010

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.

Semestre clos le 30 septembre 2009

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 à l'exception de celles avec le groupe Alitalia, partie liée depuis le 25 mars 2009.

Ainsi, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 53 millions d'euros et supporté des charges de 4 millions d'euros vis-à-vis du groupe Alitalia.

Note 21 Événements postérieurs à la clôture

Dans les enquêtes diligentées par les autorités de la concurrence de plusieurs états, la Commission européenne a fait connaître en date du 9 novembre 2010, les montants des amendes qu'elle entend imposer à des compagnies aériennes dont Air France, KLM et Martinair pour des pratiques anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien antérieures au mois de février 2006.

Le montant global des amendes imposées aux sociétés du groupe Air France-KLM est de 340 millions d'euros. Il excède le montant des provisions déjà constituées au cours des exercices précédents de 127 millions d'euros.

La décision de la Commission étant intervenue avant la soumission des comptes semestriels clos au 30 septembre 2010 au Conseil d'administration du 17 novembre 2010, une dotation complémentaire de 127 millions d'euros a été comptabilisée au 30 septembre 2010 (cf. Notes 9 et 16).

États financiers consolidés semestriels résumés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)



Information et contrôle



Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 septembre 2010

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2010-11 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.

Pierre-Henri Gourgeon

Directeur général

Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2010

Période du 1^{er} avril 2010 au 30 septembre 2010

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 SA, relatifs à la période du 1^{er} avril 2010 au 30 septembre 2010, 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 dans un contexte décrit dans la Note 3.3 aux comptes consolidés semestriels résumés, de fortes volatilités des marchés et de crise économique. Cette situation se caractérise par une difficulté certaine à appréhender les perspectives d'avenir qui prévalait déjà à la clôture de l'exercice clos au 31 mars 2010. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I Conclusion sur les comptes

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

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

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la Note 3.1 aux comptes consolidés semestriels résumés qui expose les changements de méthode comptable faisant suite à l'application, depuis le 1^{er} avril 2010, des normes IFRS 3 révisée « Regroupements d'entreprises » et IAS 27 révisée « États financiers consolidés ».

II Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 18 novembre 2010

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés

Valérie Besson
Associée

Michel Piette
Associé

Dominique Jumaucourt
Associé

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

