

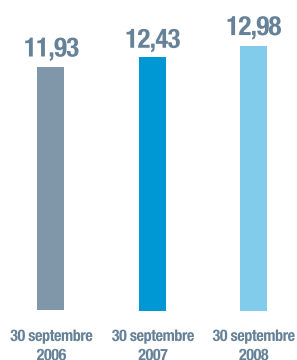
Rapport d'activité semestriel
Avril - septembre 2008

Chiffres clés	2	La flotte Air France-KLM	18
		Flotte du groupe Air France	18
		Flotte du groupe KLM	21
Gouvernement d'entreprise	4	Commentaires sur les comptes	23
Conseil d'administration	4	Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2008	23
Comité exécutif groupe	5	Investissements et financements du groupe	26
Bourse et actionnariat	6	Résultats sociaux de la société Air France-KLM	27
Marché et environnement	8	Comptes consolidés	28
Faits marquants	9	Compte de résultat consolidé (non audité)	29
Environnement	9	Bilan consolidé (non audité)	30
Air France-KLM	9	Variation des capitaux propres consolidés (non audité)	32
La stratégie	10	Etat consolidé des produits et charges comptabilisés (non audité)	33
Les résultats du premier semestre au 30 septembre 2008	12	Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)	34
Activités	14	Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	36
Activité Passage	14	Information et contrôle	52
Activité Cargo	16	Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 septembre 2008	52
Activité Maintenance	17	Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2008	53
Autres Activités	17		

Chiffres clés

Chiffre d'affaires

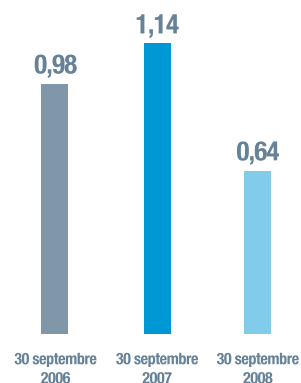
(En milliards d'euros)



Le chiffre d'affaires au 30 septembre 2008 est en hausse de 4,4% après un effet de change défavorable de 3,9%.

Résultat d'exploitation

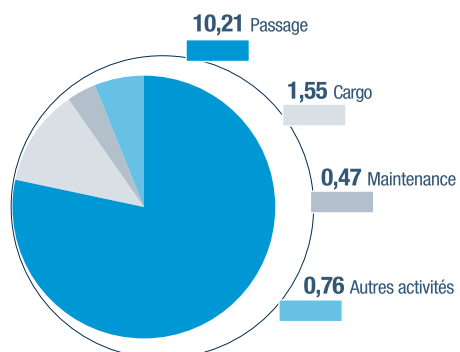
(En milliards d'euros)



Le résultat d'exploitation au 30 septembre 2008 est largement bénéficiaire malgré une augmentation de 687 millions d'euros de la facture carburant (+ 30,1%).

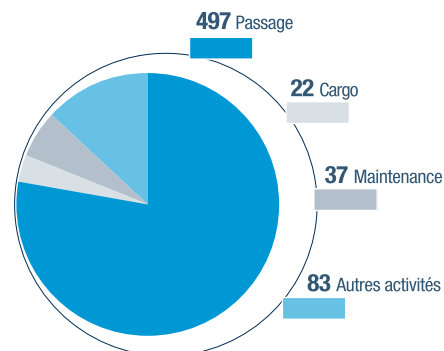
Répartition du chiffre d'affaires par métier

(En milliards d'euros)



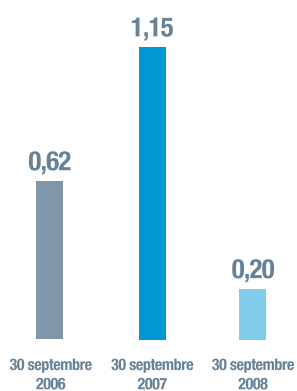
Répartition du résultat d'exploitation par métier

(En millions d'euros)



Résultat net part du groupe

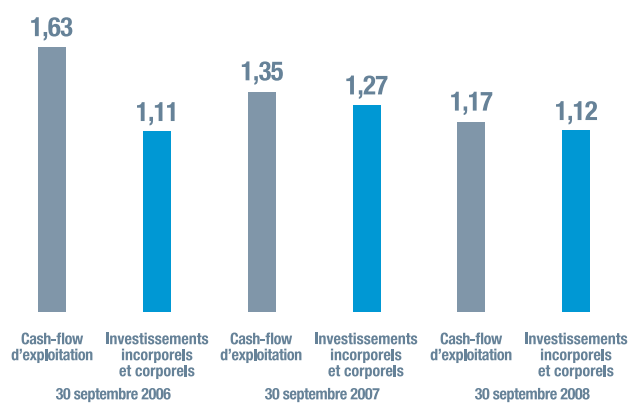
(En milliards d'euros)



Le résultat net au 30 septembre 2008 est affecté par une charge non monétaire de 361 millions d'euros liée à la valorisation au prix du marché des instruments de couverture (valeur temps).

Financement des investissements

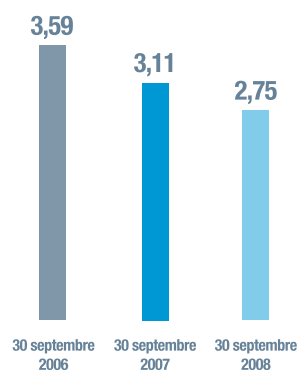
(En milliards d'euros)



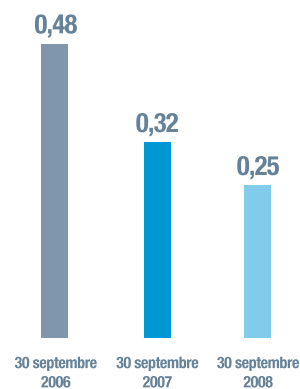
Structure financière

(En milliards d'euros)

► Dettes nettes



► Ratio d'endettement



Gouvernement d'entreprise

Conseil d'administration

Au 30 septembre 2008, la composition du Conseil d'administration était identique à celle du Conseil du 31 mars 2008 et comprenait 15 membres dont :

- ◆ 10 administrateurs nommés par l'Assemblée ;
- ◆ 2 représentants des actionnaires salariés nommés par l'Assemblée ;
- ◆ 3 représentants de l'Etat nommés par arrêté.

Sur proposition du Conseil d'administration, l'Assemblée générale du 10 juillet 2008 a voté la réduction de la durée du mandat d'administrateur de six à quatre ans ainsi que la mise en place d'un processus d'échelonnement des mandats actuels.

Sur proposition du Comité de nomination, le Conseil d'administration du 25 septembre 2008 a décidé de dissocier

les fonctions de Président du Conseil d'administration et de Directeur général avec effet au 1^{er} janvier 2009. A compter de cette date, Jean-Cyril Spinetta continuera d'occuper les fonctions de Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM et d'Air France et Pierre-Henri Gourgeon occupera les fonctions de Directeur général d'Air France-KLM et d'Air France.

Lors de sa séance du 19 novembre 2008, le Conseil d'administration a considéré que les recommandations émises par l'AFEP et le MEDEF le 6 octobre 2008 sur les rémunérations des dirigeants mandataires sociaux s'inscrivaient dans la démarche de gouvernement d'entreprise de la société et a confirmé que le code AFEP MEDEF de gouvernement d'entreprise ainsi complété continuerait à être le code de référence pour l'élaboration du rapport du Président.

► Expérience et formation des membres du Conseil d'administration

Administrateur	Expérience au sein du Conseil d'administration		Expérience professionnelle	
	Age au 30/09/2008	Date d'entrée au Conseil	Secteur	Fonction actuelle
Jean-Cyril Spinetta ⁽²⁾	64 ans	23/09/1997	Service Public Transport aérien (Air Inter et Air France)	PDG d'Air France-KLM et d'Air France
Leo van Wijk ⁽²⁾	61 ans	24/06/2004	Transport aérien (KLM)	Vice-président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
Patricia Barbizet ⁽²⁾⁽⁴⁾	53 ans	03/01/2003	Industrie (Renault, groupe Pinault)	Directeur général et Administrateur d'Artémis
Bruno Bézard ⁽¹⁾	45 ans	14/03/2007	Service Public	Directeur général de l'Agence des participations de l'Etat
Frits Bolkestein	75 ans	22/11/2005	Industrie (Shell) Administration (Parlement néerlandais et Commission européenne)	Membre du Conseil de surveillance de Nederlandsche Bank
Jean-François Dehecq ⁽¹⁾⁽⁴⁾	68 ans	25/01/1995	Industrie (SNPA et Sanofi)	Président du Conseil d'administration de Sanofi-Aventis
Jean-Marc Espalioux ⁽³⁾⁽⁴⁾	56 ans	14/09/2001	Services (CGE, Accor)	Président de Financière Agache Private Equity
Pierre-Henri Gourgeon	62 ans	20/01/2005	Aéronautique et transport aérien	Directeur général délégué d'Air France KLM et Directeur général délégué d'Air France

Expérience au sein du Conseil d'administration			Expérience professionnelle	
Administrateur	Age au 30/09/2008	Date d'entrée au Conseil	Secteur	Fonction actuelle
Claude Gressier⁽²⁾	65 ans	24/06/2004	Service Public	Président de la section Economie et Transport du Conseil général des Ponts et Chaussées
Philippe Josse⁽²⁾	48 ans	16/05/2006	Service Public	Directeur du Budget
Didier Le Chaton⁽¹⁾⁽²⁾	57 ans	26/01/2006	Transport aérien (Air France)	Commandant de bord
Cornelis van Lede⁽³⁾	65 ans	24/06/2004	Industrie (Shell, Akzo, Fédération des industries des Pays-Bas) Conseil (McKinsey & Company)	Président du Conseil d'administration de l'INSEAD
Christian Magne⁽¹⁾⁽²⁾	56 ans	14/09/2001	Transport aérien (Air France)	Cadre financier
Floris Majers⁽¹⁾	75 ans	24/06/2004	Industrie (Unilever)	Président du Conseil d'administration de l'Ecole de Management de Rotterdam
Pierre Richard⁽¹⁾⁽³⁾	67 ans	20/10/1997	Banque / Assurance	Administrateur de Generali France Holding Expert auprès de la Banque Européenne d'Investissement

(1) Membre du comité d'audit.

(2) Membre du comité de stratégie.

(3) Membre du comité de rémunération.

(4) Membre du comité de nomination.

Comité exécutif groupe

Le Comité exécutif est composé de 11 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	Age	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Jean-Cyril Spinetta PDG d'Air France-KLM et d'Air France	64 ans	Transport aérien (Air Inter et Air France)	15 ans
Leo van Wijk Vice Président d'Air France-KLM	61 ans	Transport aérien (KLM)	37 ans
Pierre-Henri Gourgeon Directeur général délégué d'Air France-KLM et Directeur général délégué d'Air France	62 ans	Aéronautique et transport aérien	37 ans
Philippe Calavia Directeur général délégué finance d'Air France et Air France-KLM	59 ans	Banque Transport aérien (Air France)	6 ans 10 ans
Peter Hartman Président du directoire de KLM	58 ans	Transport aérien (KLM)	35 ans
Alain Bassil Directeur général adjoint maintenance Air France et du groupe Air France-KLM	52 ans	Transport aérien (Air France)	28 ans
Christian Boireau Directeur général adjoint commercial France Air France	57 ans	DDE Transport aérien (Air Inter et Air France)	5 ans 27 ans
Frédéric Gagey Directeur général délégué finance KLM et Directeur général adjoint flotte et achats du groupe Air France-KLM	52 ans	Transport aérien (Air Inter, Air France et KLM)	14 ans
Bruno Matheu Directeur général adjoint marketing, revenue management et réseaux, d'Air France et du groupe Air France-KLM	44 ans	Transport aérien (UTA et Air France)	22 ans
Erik Varwijk Directeur général adjoint Commerce international KLM et du groupe Air France-KLM	46 ans	Transport aérien (KLM)	19 ans
Michael Wisbrun Directeur général d'Air France-KLM Cargo	56 ans	Transport aérien (KLM)	30 ans

Bourse et actionnariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Elle figure dans l'indice CAC 40. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionnariat salarié.

Evolution boursière

L'action Air France-KLM a subi au cours du semestre l'impact de la hausse du prix du pétrole ainsi qu'un environnement boursier déprimé par la crise financière. Cependant, le titre a réalisé une performance en ligne avec celle du CAC 40. En effet, le titre a perdu 17% comme l'indice CAC 40, entre avril et septembre 2008.

Sur les neuf premiers mois de l'année, le titre a perdu 33,5% contre 28,2% pour le CAC 40. En revanche, la comparaison avec l'indice du transport aérien européen est plus favorable, celui-ci ayant perdu 31,2% sur le semestre et 42,6% sur les neuf premiers mois.

	1 ^{er} semestre 2008-09	Exercice 2007-08	Exercice 2006-07
Cours le plus haut <i>(En euros)</i>	21,15	39,40	36,30
Cours le plus bas <i>(En euros)</i>	12,87	15,20	15,93
Cours à la fin de la période	15,995	17,84	34,15
Nombre de titres en circulation	300 219 278	300 219 278	269 398 500
Capitalisation boursière à la fin de la période <i>(En milliards d'euros)</i>	4,8	5,4	9,2

Evolution du capital

Au 30 septembre 2008, le capital d'Air France-KLM se compose de 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 8,5 euros, toutes en circulation. Il n'y a pas de mouvement sur le capital au cours de ce semestre.

Titres donnant accès au capital

Obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE)

En avril 2005, la compagnie 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 20,5 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. Au 30 septembre 2008, 597 obligations ont été converties dont 510 ont donné lieu à la création de 525 actions.

Actionnariat

<i>(En %)</i>	1 ^{er} semestre 2008-09	Exercice 2007-08	Exercice 2006-07
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	269 398 500
Etat	15,7	15,7	17,9
Salariés et anciens salariés	11,2	11,2	11,3
Autocontrôle	1,6	1,8	0,7
Flottant	71,5	71,3	70,1

Au 30 septembre 2008, les résidents détiennent 68% du capital et les non-résidents 32%. Parmi les résidents, outre l'Etat (47,1 millions d'actions) et les salariés (33,6 millions d'actions), les actionnaires individuels représentent 13,4% du capital avec 40,3 millions

d'actions et les institutionnels 27,8% avec 83,4 millions d'actions. Les non-résidents détiennent 95,7 millions de titres. La répartition des non-résidents est la suivante : Amérique du Nord 16% du capital, Europe 15% du capital, le reste du monde 1% du capital.

Marché et environnement

L'année 2007 a été marquée par le retour des profits pour l'industrie mondiale du transport aérien après six années consécutives de pertes. En effet, après avoir perdu plus de 42 milliards de dollars entre 2001 et 2006, l'industrie a enregistré un profit net de 5,6 milliards de dollars en 2007. Malheureusement, les dernières estimations de IATA (septembre 2008) sont à nouveau largement négatives pour 2008 avec un déficit estimé à 5,2 milliards de dollars.

Alors que le prix du baril de pétrole évoluait aux alentours de 70 dollars à l'été 2007, celui-ci a par la suite fortement augmenté pour atteindre un sommet en juillet 2008 à plus de 145 \$/bbl. Ainsi, la facture pétrolière des compagnies aériennes devrait s'élever en 2008 à 186 milliards de dollars, soit près de 35% des coûts d'exploitation contre 13% en 2001. Depuis la fin de l'été, les cours du pétrole ont sensiblement chuté pour atteindre les 60 dollars en novembre. Néanmoins, cette baisse ne suffira pas à compenser l'augmentation de la facture pétrolière des premiers mois de l'année.

L'industrie est touchée depuis septembre par la crise économique mondiale dont une des conséquences est une baisse de la demande. Le trafic international mesuré en PKT (passager par kilomètre transporté) qui avait augmenté de 5,4% entre avril et août s'est brutalement dégradé pour décroître de 2,9% en septembre 2008. Les prévisions pour la fin de l'année 2008 et l'année 2009 sont pessimistes et en septembre, l'association internationale du transport aérien IATA estime que l'industrie devrait enregistrer une perte de 4,1 milliards de dollars en 2009. L'organisation a prévu en juin dernier un retour à une croissance forte de la demande pour 2010, permettant de maintenir une moyenne annuelle de 4% sur la période 2008-2012. Il convient de rester prudent sur ces prévisions compte tenu des incertitudes qui pèsent sur l'économie mondiale depuis cet automne.

Les conditions difficiles depuis le début de l'année 2008 ont déjà amené plusieurs compagnies à la faillite. Par ailleurs, les compagnies, pour compenser les effets de la crise, ont revu leurs plans de croissance d'offre à la baisse. Ainsi, alors que l'offre exprimée en SKO (siège au kilomètre offert) augmentait de 7% en 2007 et de 5,6% entre avril et juillet 2008, cette croissance s'est réduite à 1,1% en septembre et pour la première fois depuis 2003, l'offre internationale devrait décroître cet hiver.

Les compagnies traditionnelles de l'Amérique du Nord devraient enregistrer en 2008 des pertes de 5 milliards de dollars, et ce malgré la baisse significative de leur offre sur le marché domestique US. Celle-ci n'a pas permis de compenser les hausses de la facture pétrolière et la baisse de la demande. Les compagnies d'Asie/Pacifique et du Moyen-Orient devraient afficher les croissances les plus fortes mais une grande incertitude pèse toutefois sur les compagnies de ces deux régions car leur trafic international est fortement corrélé aux échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie et pourraient donc durablement souffrir de la baisse de la demande européenne.

Pour les compagnies traditionnelles européennes, après deux années de profit net important (1,8 milliard de dollars en 2006 et 2,1 milliards de dollars en 2007), l'industrie européenne ne devrait enregistrer qu'un modeste profit en 2008 de 0,3 milliard de dollars selon IATA. Une des conséquences de cette mauvaise tendance pourrait être l'accélération du mouvement de concentration du secteur autour des trois principaux groupes aériens européens Air France-KLM, Lufthansa-Swiss et British Airways.

Faits marquants

Environnement

Les principaux événements d'avril à septembre 2008 sont les suivants :

- ◆ L'environnement économique s'est dégradé au cours du semestre sous l'effet de la très forte hausse du pétrole et de la crise financière liée aux *subprimes* aux Etats-Unis. Cette dégradation s'est accélérée à partir de la mi-septembre avec une contamination de la crise bancaire à « l'économie réelle ».
- ◆ La forte hausse du prix du pétrole s'est accompagnée d'une forte volatilité. Au 1^{er} avril, le Brent IPE s'élevait à 100,17 dollars le baril ; au 3 juillet il atteignait son plus haut à 146,08 dollars le baril pour terminer au 30 septembre à 98,17 dollars le baril. Au 31 octobre, le prix du baril était de 65,32 dollars, soit une baisse de 34,8% depuis le début de l'année 2008.
- ◆ Le cours du dollar a également enregistré une forte volatilité, mais à l'inverse de celle du pétrole. D'une parité face à l'euro de 1,566 au 1^{er} avril 2008, le dollar a été au plus bas en juillet à 1,599 pour terminer à 1,430 au 30 septembre. Sa remontée s'est poursuivie et le 27 octobre dernier, il était à son plus haut depuis le début de l'année 2008 à 1,246.
- ◆ L'activité de transport de passagers au sein de l'AEA (Association européenne des compagnies aériennes) a peu progressé au cours du semestre. Le trafic mesuré en passager par kilomètre transporté a augmenté de 1,9% pour une offre mesurée en siège kilomètre offert en hausse de 4,5%. Le coefficient d'occupation a ainsi perdu 2 points à 77,3%. Le nombre de passagers a baissé de 0,5% à 192,2 millions de passagers. Selon l'association internationale de transport aérien IATA, le trafic passager a enregistré en septembre sa plus forte baisse (-2,9%) depuis la crise du SRAS en 2003. L'activité cargo est également confrontée à une baisse du trafic également accentuée au mois de septembre.
- ◆ Enfin, l'accord de ciel ouvert signé entre l'Europe et les Etats Unis est entré en application à la fin du mois de mars 2008.

Air France-KLM

- ◆ L'activité passage du groupe Air France-KLM résiste bien dans cet environnement économique plus difficile avec un trafic et un taux d'occupation largement supérieur aux statistiques AEA. En revanche, l'activité cargo est en baisse sur le semestre principalement depuis l'été.
- ◆ En avril 2008, saisissant les opportunités offertes par l'accord de ciel ouvert, le groupe Air France-KLM a mis à disposition de ses partenaires américains des slots à l'aéroport d'Heathrow. Par ailleurs, Air France et Delta ont mis en œuvre leur accord de *joint-venture* sur le marché de l'Atlantique nord.
- ◆ En mai 2008, le département des transports américains (DoT) a accordé l'immunité anti-trust à Air France, KLM, Delta et Northwest leur permettant ainsi de lancer dès avril 2009 une *joint-venture* unique sur l'Atlantique nord.

La stratégie

La stratégie du groupe Air France-KLM s'appuie sur les atouts et la complémentarité d'Air France et de KLM dans leurs trois métiers principaux (passage, fret et maintenance). Ces atouts fondamentaux sont sources de synergies importantes tant en termes de revenus que de coûts. Dans le cadre du rapprochement des deux compagnies, cet objectif s'est complété d'une approche pragmatique et adaptée aux enjeux de chaque métier. Pour le transport de passagers, le groupe a mis en place une coordination des réseaux et des équipes mais conserve les deux marques, Air France et KLM. Dans le fret, une direction unique,

la *Joint Cargo Team*, a été mise en place pour gérer les activités de vente, de distribution, le marketing et le réseau, la stratégie et le développement. Dans la maintenance aéronautique, le groupe a fait le choix de créer des centres d'expertise technique qui s'appuient sur les compétences de chaque compagnie.

La stratégie de croissance du groupe s'accompagne d'un contrôle strict des coûts qui se traduit par des plans d'économies triennaux, renforcés par des plans complémentaires si cela est nécessaire.

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 181 destinations long-courriers opérées par les compagnies membres de l'AEA (Association européenne de transport aérien) à l'été 2008, Air France-KLM offre 114 destinations, soit 63% du total contre 39% pour British Airways et 47% pour Lufthansa et Swiss. Le groupe offre aussi 42 destinations uniques qui ne sont opérées ni par British Airways ni par Lufthansa.

Enfin, présent sur l'ensemble des grands marchés, le groupe dispose d'un réseau équilibré. Aucun marché n'est dominant, le premier marché, - Europe hors France -, représentant seulement 26% 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. 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 accompagner la croissance du trafic aérien, renforçant encore le rôle des grands hubs intercontinentaux.

Une alliance mondiale pour renforcer le réseau

Air France et KLM jouent un rôle moteur dans l'alliance SkyTeam, seconde alliance mondiale en parts de marché (19%). Réunissant dix compagnies européennes, américaines et asiatiques, SkyTeam permet au groupe de répondre aux besoins du marché et de faire face à la concurrence à la fois dans le transport de passagers et

le transport de fret. En 2007, China Southern a rejoint Aéroflot, Aéromexico, Air France, Alitalia, CZA, Delta Airlines, KLM, Korean Airways et Northwest Airlines. En juin 2008, Continental a annoncé son intention de quitter l'alliance SkyTeam.

Une flotte moderne

Le groupe investit de manière continue dans de nouveaux appareils et exploite aujourd'hui une des flottes les plus rationalisées et modernes du secteur. Ces investissements présentent un triple avantage. Avec une flotte moderne, le groupe offre 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.

Une offre produit innovante

Air France-KLM met le client au cœur de sa stratégie non seulement en disposant du meilleur réseau du monde en termes de destinations et d'horaires mais également en développant une offre produits innovante, notamment avec la combinaison tarifaire,

qui multiplie les possibilités d'acheminement et donne accès à des tarifs attractifs, et le programme de fidélisation commun, *Flying Blue*, issu de la fusion des programmes d'Air France et de KLM, les e-services ou encore l'enrichissement de l'offre cabine.

Des synergies et des plans d'économies pour renforcer la rentabilité du groupe

La complémentarité des deux compagnies permet de dégager des synergies importantes. Estimées à l'origine à 495 millions au terme de 5 ans (2008-09), elles ont été régulièrement revues à la hausse pour une estimation à 750 millions d'euros (+51,5%) à la même échéance.

Parallèlement, et pour une gestion plus efficace, les deux compagnies mettent en œuvre des plans triennaux d'économies.

Une politique de couverture pétrole constante

Depuis plus de dix ans, le groupe Air France-KLM s'est doté d'une politique de couverture pétrole pour garantir une évolution maîtrisée du prix du carburant. Face à la hausse continue du prix du pétrole depuis plusieurs années, cette politique prudente a prouvé toute son efficacité en limitant les impacts négatifs

des hausses. La politique de couverture du groupe reste efficace en 2008-09 en dépit de la forte baisse du prix du pétrole. Compte tenu de la volatilité actuelle du prix du pétrole, le groupe a décidé de suspendre la mise en place de nouvelles opérations de couverture.

Des indicateurs de performance

(Voir définition dans le document de référence 2007-08, section glossaire)

Air France-KLM a choisi comme indicateurs de performance le retour sur capitaux employés, indicateur pertinent pour une industrie investissant fortement ainsi que la marge d'exploitation ajustée. Le retour sur capitaux employés mesure la rentabilité des capitaux investis en rapportant le résultat d'exploitation aux capitaux utilisés moyens. La comparaison de ce ratio avec le coût du capital permet de savoir si le groupe a créé ou non de la valeur pour ses actionnaires.

Les capitaux employés sont calculés à partir de la situation nette retraitée des montants d'excédent des fonds de pension de KLM

constatés lors de l'acquisition de KLM et de la valorisation des instruments dérivés à laquelle sont ajoutés les dettes nettes et le montant des loyers opérationnels capitalisé 7 fois. En conséquence de ce dernier retraitement, le résultat d'exploitation est retraité de la partie des loyers opérationnels considérée comme des charges financières (34%).

La marge d'exploitation ajustée permet d'éliminer les impacts comptables des différents modes de financement de la flotte et favoriser ainsi une meilleure comparabilité de la rentabilité des différentes compagnies aériennes.

Les résultats du premier semestre au 30 septembre 2008

Les résultats d'Air France-KLM au premier semestre de l'exercice 2008-09 sont largement bénéficiaires malgré le ralentissement économique constaté sur ce semestre et surtout, la très forte augmentation du prix du pétrole. Le chiffre d'affaires est en progression de 4,4% après un effet change défavorable de 3,9% à 12,98 milliards d'euros (12,43 milliards au 30 septembre 2007) pour une production mesurée en ESKO (équivalent siège kilomètre offert) en hausse de 5,1%. La recette unitaire mesurée en ESKO est quasi stable (-0,3%) et progresse de 3,7% hors change.

Les principales charges d'exploitation ont évolué comme l'activité à l'exception de la facture carburant (+30,1%) et des frais commerciaux (-10,0%). La facture carburant a augmenté de 687 millions d'euros (+30,1%) à 2,97 milliards d'euros sous les effets combinés d'une progression des volumes de 2%, d'une hausse du prix du carburant après couverture de 41% et d'un effet de change favorable de 13%. Les frais commerciaux sont en baisse grâce principalement à la diminution des commissions sur ventes et à la réduction des dépenses de publicité.

Le résultat d'exploitation atteint 639 millions d'euros en baisse de 43,9% (1,14 milliard d'euros au 30 septembre 2007). La marge d'exploitation ajustée ⁽¹⁾ ressort à 5,7%, (10% l'an dernier). Le résultat d'exploitation se répartit en 234 millions au premier trimestre (-43,6%) et 405 millions au second trimestre (-44,1%).

Le plan d'économies triennal « Challenge 10 » a été renforcé à l'issue du premier trimestre. L'objectif initial de 430 millions d'euros a été porté à 620 millions avant d'être revu à la hausse en octobre dernier.

Le groupe a réalisé 277 millions d'économies au premier semestre qui ont permis de limiter la hausse des coûts unitaires mesurés en ESKO (équivalent siège kilomètre offert) à change et carburants constants à 0,5% (+5,1% d'augmentation brute).

Le résultat des activités opérationnelles s'élève à 662 millions d'euros contre 1,48 milliard d'euros un an plus tôt intégrant notamment 284 millions de produits sur Amadeus et 40 millions d'euros de produit de cession de titres.

Le coût de l'endettement net a continué de baisser, passant ainsi d'une charge de 47 millions au 30 septembre 2007 à une charge de 21 millions d'euros au 30 septembre 2008, soit une baisse de 55,3%, traduisant la bonne santé financière du groupe.

Les autres produits et charges financiers sont passés d'un produit de 93 millions d'euros au 30 septembre 2007 à une charge de 427 millions au 30 septembre 2008 dont 361 millions d'euros de valorisation à la valeur de marché des instruments de couverture (valeur temps).

Le résultat avant impôts des sociétés intégrées s'élève en conséquence à 214 millions d'euros. Après une charge d'impôt de 19 millions contre 346 millions un an plus tôt, le résultat net part du groupe s'établit à 196 millions au 30 septembre 2008. Par action, le résultat s'élève à 0,66 euro contre 4,13 euros au 30 septembre 2007. Le résultat par action dilué passe de 3,73 euros il y a un an à 0,63 euro. Hors éléments non récurrents et non monétaires sur instruments financiers, le résultat net se serait établi à 385 millions d'euros contre 738 millions au 30 septembre 2007, soit une évolution (-47,8%) en ligne avec celle du résultat d'exploitation.

(1) Résultat d'exploitation ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%).

Perspectives pour l'exercice en cours

L'environnement est marqué par des conditions économiques qui se détériorent et par une volatilité du prix du carburant et de la parité euro/dollar extrêmement élevée. En conséquence, le groupe a pris un certain nombre de décisions.

Ainsi, il a décidé de réduire la croissance de ses capacités dès l'hiver 2008 à 1,7% et de la limiter entre 1% et 2% pour les deux prochaines années. Le groupe a renforcé également son plan d'économies initial de 430 millions d'euros par un montant de 260 millions d'euros portant ainsi l'objectif à 690 millions pour l'exercice. Il a également étendu et renforcé ce plan jusqu'en 2012 avec des objectifs d'économies complémentaires de 530 millions d'euros en 2009-10, 420 millions d'euros en 2010-11 et 380 millions d'euros en 2011-12.

Enfin, Air France-KLM a décidé de réduire son plan d'investissement et particulièrement au niveau de la flotte sur l'année en cours et les deux prochaines années en n'exerçant pas certaines options, en reportant des livraisons ou encore en choisissant le financement en loyer opérationnel ou en crédit bail. Les investissements totaux devraient ainsi passer de 2,3 milliards d'euros à 1,8 milliard d'euros pour l'exercice en cours, de 2,9 milliards d'euros à 2,1 milliards d'euros en 2009-10 et de 2,9 milliards d'euros à 2,7 milliards d'euros en 2010-11.

Compte tenu de la conjoncture économique actuelle, le groupe révisé à la baisse son objectif de résultat d'exploitation d'un milliard d'euros pour l'exercice en cours. Sauf nouvelle dégradation majeure de l'environnement, son objectif est de dégager un résultat d'exploitation nettement positif pour l'exercice en cours.

Activités

Activité Passage

L'activité passage du groupe Air France-KLM a été affectée par la faiblesse de l'économie et la forte hausse du prix du pétrole qui a amené une augmentation des tarifs au travers des surcharges fuel ayant pesé sur la demande. Le trafic a progressé de 2,6% pour des capacités en augmentation de 4,3% amenant une baisse de 1,4 point du coefficient d'occupation qui est resté très élevé à 81,7%. Le trafic progresse de 2,8% et les capacités de 4,5% après consolidation de VLM. Ce niveau de coefficient d'occupation est très supérieur au niveau moyen de l'AEA qui s'établit à 77,2% sur la même période.

Avec une flotte de 555 avions passage dont 200 avions régionaux, le groupe a transporté 40,5 millions de passagers, (+1,8%) sur le premier semestre 2008-09 et a réalisé un chiffre d'affaires total de 10,21 milliards d'euros (+2,8% après un effet de change défavorable de 3,9%).

A Roissy-Charles de Gaulle, Air France bénéficie de nouvelles infrastructures aéroportuaires avec la réouverture de la jetée d'embarquement du terminal 2E en avril 2008 d'une capacité de 5,7 millions de passagers et l'ouverture en septembre 2008 du

terminal réservé aux avions régionaux du groupe d'une capacité de trois millions de passagers. Ces installations, qui complètent l'ouverture en juin 2007 du satellite S3 du terminal 2E, permettent d'accueillir les passagers dans d'excellentes conditions et devraient faire de Roissy-CDG une référence européenne.

En avril 2008, Air France et KLM ont mis à la disposition de leurs partenaires américains des slots à l'aéroport d'Heathrow pour desservir, en partage de code, sept villes américaines dont New York et Los Angeles. Cette dernière a été desservie directement par Air France. En parallèle, Air France et Delta ont lancé leur *joint venture* sur l'Atlantique nord qui intègre les vols reliant les *hubs* des deux compagnies et les vols en correspondance ainsi que les vols au départ de Londres. En mai 2008, une nouvelle étape a été franchie avec l'attribution, par le département des transports américain, de l'immunité anti-trust à Delta, Northwest, Air France et KLM accompagnée de l'obligation de mettre en œuvre une *joint-venture* unique entre ces compagnies avant la fin de l'année 2009.

► 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€)	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Europe publié	30 769	30 125	22 631	22 454	73,6	74,5	27 808	27 810	3 866	3 754
Europe incluant VLM	30 999	30 125	22 765	22 454	73,4	74,5	28 157	27 810	3 866	3 754
Amérique du nord et latine	45 320	42 967	38 924	37 429	85,9	87,1	5 248	5 090	2 357	2 334
Asie/Pacifique	29 234	27 409	24 932	24 053	85,3	87,8	2 883	2 782	1 541	1 504
Afrique/MoyenOrient	17 881	17 487	14 487	14 102	81,0	80,6	2 769	2 691	1 330	1 263
Caraiïbes/Océan Indien	13 237	12 767	10 482	10 541	79,2	82,6	1 473	1 443	638	594
Total publié	136 441	130 755	111 456	108 580	81,7	83,0	40 183	39 817	9 732	9 449
Total incluant VLM	136 671	130 755	111 590	108 580	81,6	83,0	40 532	39 817	9 732	9 449

Le réseau long-courrier couvre 124 destinations à l'été 2008 dans 69 pays. Le trafic a progressé de 3,1% au cours du semestre pour une augmentation de 5,0% des capacités. Le coefficient d'occupation s'est établi à 84,1% (-1,5 point). Le nombre de passagers transportés s'est élevé à 12,4 millions (+3%). Le chiffre d'affaires réalisé sur ce réseau est en progression de 3% après un effet change défavorable de 4,7% pour atteindre 5,87 milliards d'euros. Il représente 60% du chiffre d'affaires total passage régulier comme au 30 septembre 2007.

Le poids de ce réseau a très peu varié par rapport à l'année dernière avec 80% du trafic et 77% des capacités du groupe.

Le réseau **Amériques** est le premier réseau du groupe. Il représente un peu plus du tiers du trafic et des capacités. La faiblesse du dollar et de l'économie américaine a pesé sur ce réseau. Le trafic a progressé de 4% pour des capacités en hausse de 5,5%, amenant une baisse de 1,2 point du coefficient d'occupation qui est resté toutefois au niveau très élevé de 85,9%. Le nombre de passagers a augmenté de 3,1% à 5,2 millions. La hausse du chiffre d'affaires a été limitée à 1% après des effets de change défavorables de 5,9% ; il s'établit à 2,36 milliards d'euros (2,33 milliards au 30 septembre 2007).

L'activité sur le réseau **Asie** a été marquée par un ralentissement dû en grande partie aux Jeux Olympiques en Chine qui a limité le nombre de visas tant pour ses ressortissants que pour les visiteurs. Deuxième réseau du groupe en termes de trafic (environ 22% du trafic et des capacités), il a enregistré une augmentation de 3,7% du trafic et de 6,7% des capacités. Le coefficient d'occupation a ainsi perdu 2,5 points à 85,3%. Le nombre de passagers a augmenté de 3,6% à 2,88 millions. Le chiffre d'affaires a, quant à lui, progressé de 2,5% après un effet change défavorable de 4,2% lié principalement à la dépréciation de la monnaie japonaise par rapport à l'euro. Il s'est établi à 1,54 milliard d'euros (1,50 milliard au 30 septembre 2007).

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

Semestre au 30 septembre	2008	2007	2006
Nombre de passagers (En milliers)	40 532	39 817	38 669
Chiffre d'affaires total passage (En M€)	10 208	9 933	9 486
Chiffre d'affaires passage régulier (En M€)	9 732	9 449	8 970
Recette unitaire au PKT (En cts d'€)	8,72	8,70	8,69
Recette unitaire en SKO (En cts d'€)	7,12	7,23	7,20
Coût unitaire au SKO (En cts d'€)	6,70	6,36	6,43
Résultat d'exploitation (En M€)	497	1 044	868

La recette unitaire au PKT (passager kilomètre transporté) est stable (+0,2%) sur le semestre et progresse de 4,2% à change constant. La recette unitaire au SKO (siège kilomètre offert) baisse

de 1,5% mais augmente de 2,5% à change constant. Le coût unitaire au SKO est en hausse de 5,3%, hausse ramenée à 1,4% à change et prix du carburant constants.

Près de 2,8 millions de passagers (+2,9%) ont emprunté le réseau **Afrique Moyen-Orient** au cours de ce semestre qui est le troisième réseau long-courrier du groupe. Il représente environ 13% des capacités et du trafic du groupe. Le trafic sur ce réseau a augmenté de 2,7% pour des capacités en hausse de 2,3%. Le coefficient d'occupation a légèrement progressé à 81%. Le chiffre d'affaires s'est amélioré de 5,4% à 1,33 milliard d'euros (1,26 milliard d'euros au 30 septembre 2007).

Le réseau **Caraïbes et Océan Indien**, quatrième réseau long-courrier du groupe, représente environ 10% des capacités et du trafic global. Le groupe a transporté 1,5 million de passagers en hausse de 2,1%. Le trafic a légèrement baissé (-0,6%) pour des capacités en hausse de 3,7%. Le coefficient d'occupation s'est établi à 79,2% (-3,4 points). Cependant, le réseau a enregistré une hausse de 7,4% de son chiffre d'affaires à 638 millions d'euros.

Le réseau **moyen-courrier** inclut l'Europe dont la France et l'Afrique du nord. Il totalise 134 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 consolidée depuis le début de l'exercice et Cityhopper participent également à l'activité moyen-courrier du groupe.

Deuxième réseau du groupe en termes de capacités, il représente un peu plus de 20% des capacités et du trafic mais 70% des passagers et 40% du chiffre d'affaires. Le groupe a transporté 28,2 millions de passagers, générant un chiffre d'affaires de 3,87 milliards d'euros en hausse de 3% (3,75 milliards au 30 septembre 2007).

Activité Cargo

L'activité cargo évolue dans un environnement difficile avec un ralentissement marqué depuis l'été 2008. Sur le semestre au 30 septembre, le trafic a baissé de 2,7% pour des capacités en très faible augmentation (+1,2%). Le coefficient de remplissage a perdu 2,6 points à 63,7%. Le groupe a transporté 726 000 tonnes (-3,4%) pour une moitié dans des avions tout cargo au nombre de 13 et pour l'autre moitié dans les soutes des avions passagers.

La baisse du trafic a été en partie compensée par des recettes unitaires en forte hausse. En effet, dans l'activité cargo, les surcharges fuel suivent automatiquement l'évolution du prix du pétrole et celui-ci a fortement augmenté au cours de l'été.

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€)	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Europe	288	293	39	44	13,7	14,9	29	34	33	32
Amérique du nord et du sud	2 900	2 797	1 814	1 813	62,5	64,8	236	238	457	405
Asie/Pacifique	3 842	3 915	2 740	2 891	71,3	73,8	317	333	659	603
Afrique/Moyen Orient	1 037	1 007	626	624	60,3	62,0	108	111	210	184
Caraiibes/Océan indien	542	495	266	266	49,0	53,8	36	35	97	90
Total	8 609	8 507	5 485	5 638	63,7	66,3	726	751	1 456	1 314

Les trois principaux réseaux sont le réseau Asie, le réseau Amériques et le réseau Afrique Moyen-Orient. Le réseau Asie est le premier réseau et représente près de 45% des capacités et du chiffre d'affaires et près de 50% du trafic. Le trafic a fortement baissé (-5,2%) malgré une baisse de près de deux points des capacités. Le coefficient de remplissage, en baisse de 2,5 points, est resté au niveau élevé de 71,3%. Le chiffre d'affaires a progressé de 9,3% au cours du semestre. Le réseau Amériques représente environ un tiers des réseaux et du chiffre d'affaires transport de fret.

Le trafic a été stable pour des capacités en augmentation de 3,7%. Le coefficient de remplissage a ainsi perdu 2,3 points à 62,5%. Le chiffre d'affaires a augmenté de 12,8%. Le réseau Afrique/Moyen-Orient est le troisième réseau de l'activité cargo loin derrière les deux premiers avec environ 12% des capacités et du trafic. Le trafic a été stable (+0,2%) pour des capacités en hausse de 3,0% amenant une baisse de 1,7 point du coefficient de remplissage. Le chiffre d'affaires est en forte augmentation (14%).

► Chiffres clés de l'activité cargo

Semestre au 30 septembre	2008	2007	2006
Tonnage transporté (En milliers)	726	751	719
Chiffre d'affaires total cargo (En M€)	1 545	1 411	1 453
Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	1 456	1 314	1 343
Recette unitaire à la TKT (En cts d'€)	26,54	23,32	24,74
Recette unitaire à la TKO (En cts d'€)	16,88	15,46	16,04
Coût unitaire à la TKO (En cts d'€)	16,48	15,65	15,61
Résultat d'exploitation (En M€)	22	(29)	22

Les recettes unitaires à la TKT (tonne kilomètre transportée) et à la TKO (tonne kilomètre offerte) augmentent respectivement de 20,5% et de 15,6% à change constant. Le coût unitaire à la TKO augmente de 5,2% mais baisse de 2,3% à change et prix du carburant constants.

Activité Maintenance

L'activité maintenance a été affectée par la faiblesse du dollar. Le chiffre d'affaires est en baisse de 1,9% après un effet de change défavorable de 8,6% à 467 millions au 30 septembre 2008. Les activités à forte valeur ajoutée comme la maintenance moteurs

et composants ont fortement progressé. En revanche, l'activité grande maintenance a connu un semestre plus difficile. Le résultat d'exploitation s'établit à 37 millions d'euros contre 48 millions un an plus tôt.

Autres Activités

Les autres activités comprennent principalement l'activité catering et l'activité loisirs. Le chiffre d'affaires total de ces autres activités s'est élevé à 763 millions au 30 septembre 2008 (+24,2%). L'activité loisirs a enregistré un chiffre d'affaires en forte croissance à 546 millions d'euros (+26,1%) grâce au développement

de Transavia France lancée en mai 2007. L'activité catering a connu un très bon niveau d'activité et un effet périmètre au premier trimestre. Au total, le chiffre d'affaires s'établit à 181 millions (+24%). Le résultat d'exploitation a également progressé à 83 millions (77 millions au 30 septembre 2007).

La flotte Air France-KLM

Au 30 septembre 2008, la flotte du groupe Air France-KLM totalise 620 avions dont 603 en exploitation. La flotte régionale s'élève à 212 avions dont 200 avions en exploitation. La flotte du groupe Transavia comprend 35 avions moyen-courrier. Les commandes fermes s'élèvent à 101 appareils dont 27 appareils régionaux et les options à 62 appareils dont 22 avions régionaux.

Flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France comprend 423 avions dont 408 en opération. Les commandes fermes s'élèvent à 73 avions dont 21 avions régionaux et les options à 36 avions dont 13 avions régionaux.

La flotte Air France

La flotte Air France totalise 258 avions au 30 septembre 2008 dont 255 avions en exploitation qui se répartissent en 99 avions long-courrier, 9 avions cargo et 147 avions moyen-courrier. Sur la totalité de la flotte, 61% des avions sont en pleine propriété, 5% en crédit-bail et 34% en location opérationnelle.

Au cours du semestre, deux Boeing B777-300 sont entrés dans la flotte long-courrier tandis que trois B747-200/300 et un Boeing B747-400 Cargo sont sortis. Dans la flotte moyen-courrier, trois Airbus A320-100/200 sont sortis.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08
A340-300	10	10	3	3	6	6	19	19	19	19
A330-200	6	6	1	1	9	9	16	16	16	16
B777-200/300	30	32	4	4	15	15	49	51	49	51
B747-400	6	6	-	-	7	7	13	13	13	13
B747-200/300	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-
B747-200 Cargo	3	3	-	-	-	-	3	3	-	-
B747-400 Cargo	5	5	-	-	5	4	10	9	10	9
Flotte long-courrier	63	62	8	8	42	41	113	111	107	108
A318-200	18	18	-	-	-	-	18	18	18	18
A319-100	19	19	4	4	22	22	45	45	45	45
A320-100/200	50	48	-	-	17	16	67	64	65	64
A321	11	11	-	-	9	9	20	20	20	20
Flotte moyen-courrier	98	96	4	4	48	47	150	147	148	147
Total flotte	161	158	12	12	90	88	263	258	255	255

La flotte régionale

Au 30 septembre 2008, les filiales régionales disposent d'une flotte de 158 avions dont 146 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 43% en pleine propriété, de 27% en crédit-bail et 30% en location opérationnelle. Sur le semestre, les

mouvements ont porté sur quatre sorties et trois entrées chez City Jet et une entrée et une sortie chez Régional. Il n'y a pas eu de mouvement dans la flotte de Brit Air et de VLM.

La flotte Air France-KLM

Flotte du groupe Air France

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08
Brit Air										
CRJ-100 ER	2	2	11	11	2	2	15	15	15	15
CRJ-700	6	6	9	9	-	-	15	15	15	15
F100-100	5	5	-	-	8	8	13	13	13	13
Total	13	13	20	20	10	10	43	43	43	43
City Jet										
BAE146-200/300	5	1	-	-	2	2	7	3	6	-
AVRO RJ 85	14	14	-	-	9	12	23	26	22	23
Total	19	15	-	-	11	14	30	29	28	23
Regional										
Beech 1900	3	3	1	1	1	1	5	5	-	-
Embraer 190	-	-	-	-	6	6	6	6	6	6
Embraer 120-ER	6	5	-	-	-	-	6	5	6	5
Embraer 135-ER	3	4	3	3	3	2	9	9	9	9
Embraer 145-EP/MP	4	5	17	17	7	6	28	28	28	28
Embraer 170	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1
Fokker 70/100	8	8	-	-	6	6	14	14	14	13
Total	24	25	21	22	23	21	68	68	63	62
VLM										
Fokker 50	15	15	-	-	3	3	18	18	18	18
Total flotte régionale	71	68	41	42	47	48	159	158	152	146

La flotte Transavia France

La flotte de Transavia est composée de 7 boeing B 737-800 en location opérationnelle. Deux avions sont entrés dans la flotte au cours du semestre.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08
Transavia.com										
B737-800	-	-	-	-	5	7	5	7	5	7

Flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM comprend 197 avions dont 195 en exploitation. Les commandes fermes s'élèvent à 28 avions dont 6 avions régionaux et les options à 26 unités dont 9 avions régionaux.

La flotte de KLM

La flotte KLM totalise 115 avions au 30 septembre 2008 dont 113 avions en exploitation qui se répartissent en 59 avions long-courrier, 4 avions cargo et 50 avions moyen-courrier. Sur la totalité de la flotte, 32% des avions sont en pleine propriété, 35% en

crédit-bail et 33% en location opérationnelle. Au cours du semestre, un Boeing B747-400 Cargo est entré dans la flotte long-courrier. Dans la flotte moyen-courrier, trois Boeing B737-300 sont sortis et deux Boeing B737-700 et trois Boeing B737-800 sont entrés.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08
A330-200	-	-	6	6	4	4	10	10	10	10
B777-200/300	2	1	6	7	9	9	17	17	17	17
B747-400	13	15	9	7	-	-	22	22	22	22
MD11	6	6	2	2	2	2	10	10	10	10
B747-400 Cargo	-	-	3	3	-	1	3	4	3	4
Flotte long-courrier	21	22	26	25	15	16	62	63	62	63
B737-300	6	7	1	-	7	4	14	11	14	9
B737-400	6	6	-	-	7	7	13	13	13	13
B737-700	-	2	-	-	-	-	-	2	-	2
B737-800	-	-	13	13	5	8	18	21	18	21
B737-900	-	-	2	2	3	3	5	5	5	5
Flotte moyen-courrier	12	15	16	15	22	22	50	52	50	50
Total flotte	33	37	42	40	37	38	112	115	112	113

La flotte Air France-KLM

Flotte du groupe KLM

La flotte régionale

Au 30 septembre 2008, la filiale régionale KLM Cityhopper dispose d'une flotte de 54 avions tous en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 74% en pleine propriété, de 13% en crédit-bail et 13% en location opérationnelle. Sur le semestre, les mouvements ont été limités à la sortie d'un Fokker 50.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08
KLM Cityhopper										
F50	6	6	-	-	8	7	14	13	14	13
F70	18	18	3	3	-	-	21	21	21	21
F100	9	16	11	4	-	-	20	20	20	20
Total	33	40	14	7	8	7	55	54	55	54

La flotte de Transavia Netherlands

La flotte de Transavia Netherlands est composée de 28 avions tous en exploitation, financés à hauteur de 43% en crédit-bail et de 57% en location opérationnelle. Il n'y a pas eu de mouvement durant le semestre.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08	31/03/08	30/09/08
transavia.com										
B737-700	-	-	5	5	5	5	10	10	10	10
B737-800	1	-	7	7	10	11	18	18	18	18
Total autre flotte	1	-	12	12	15	16	28	28	28	28

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2008

Le périmètre de consolidation au 30 septembre 2008 du groupe Air France-KLM n'enregistre aucune variation significative par rapport à l'exercice précédent.

(En millions d'euros)	30 septembre 2008	30 septembre 2007	Variation
Chiffre d'affaires	12 983	12 434	4,4%
Résultat d'exploitation courant	639	1 140	(44,0)%
Résultat des activités opérationnelles	662	1 476	(55,1)%*
Résultat net des activités poursuivies	199	1 165	(82,9)%*
Résultat net - Part du groupe	196	1 151	(83,0)%*
Résultat net par action de base (En €)	0,66	4,13	(84,0)%*

* Données non comparables compte tenu des opérations de cessions réalisées au 30 septembre 2007 et des charges financières liées à la valorisation à la valeur de marché des instruments de couverture au 30 septembre 2008.

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 12,98 milliards d'euros, en augmentation de 4,4% par rapport au semestre clos le 30 septembre 2007 malgré un effet de change défavorable de 3,9%.

L'activité passage a enregistré une croissance du chiffre d'affaires de 2,8%, l'activité cargo de 9,5%, les autres activités de 24,3%. L'activité maintenance a vu son chiffre d'affaires baisser de 1,9% compte tenu d'un effet de change défavorable.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation progressent de 9,3% principalement sous l'effet de l'augmentation la facture carburant qui progresse de 30,1%. Hors carburant, les charges progressent de 4,0%.

Le résultat d'exploitation courant est en conséquence en baisse à 639 millions d'euros contre 1,14 milliard d'euros au 30 septembre 2007 (-44%).

Les coûts unitaires groupe à l'ESKO (équivalent siège kilomètre offert) progressent de 5,1% pour une production mesurée en ESKO en hausse de 5,1%. Ils augmentent de 0,5% à change et prix de carburant constants.

Les **charges externes** passent de 6,9 milliards d'euros à 7,7 milliards d'euros, en augmentation de 10,8%.

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2008

Hors carburant, elles sont en hausse de 1,3% et se répartissent de la façon suivante :

(En millions d'euros)	30 septembre		Variation
	2008	2007	%
Carburant avions	2 972	2 285	30,1
Affrètements aéronautiques	337	326	3,4
Loyers opérationnels	301	305	(1,3)
Redevances aéronautiques	930	915	1,6
Commissariat	250	238	5,0
Achats d'assistance en escale	686	663	3,5
Achats d'entretien	539	498	8,2
Frais commerciaux et de distribution	555	617	(10,0)
Autres charges	1 091	1 067	2,2
Total	7 661	6 914	10,8

Les principales variations sont les suivantes :

◆ Carburant avions

La charge du semestre ressort à 2,97 milliards d'euros contre 2,29 milliards au 30 septembre 2007, soit une augmentation de 687 millions d'euros. L'augmentation globale est due à une hausse des volumes de 2%, une progression des prix du pétrole après couverture de 41% et d'un effet de change favorable de 13%.

◆ Redevances aéronautiques

Les redevances aéronautiques acquittées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont augmenté de 1,6% pour atteindre 930 millions d'euros contre 915 millions au 30 septembre 2007.

◆ Commissariat

Les dépenses de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions ressortent à 250 millions d'euros contre 238 millions soit une progression de 5,0%. Ceci est dû notamment à l'entrée dans le périmètre des sociétés Air Chef à compter du 1^{er} juillet 2007 (antérieurement mise en équivalence) et VLM, acquise en février 2008.

◆ Achats d'assistance en escale

Les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et de prise en charge des passagers. Ils sont en augmentation de 3,5% à 686 millions d'euros en ligne avec l'activité.

◆ Achats d'entretien

Ils comprennent les frais de maintenance des avions et s'élèvent à 539 millions d'euros, en hausse de 8,2% par rapport au 30 septembre 2007.

◆ Frais commerciaux et de distribution

La diminution des frais commerciaux et de distribution de 62 millions d'euros (10%) s'explique par une compensation des recettes et frais de GDS depuis le 1^{er} avril 2008, la poursuite de la baisse des commissions sur ventes et une réduction des dépenses de publicité.

◆ 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 1,09 milliard d'euros au 30 septembre 2008 contre 1,07 milliard au 30 septembre 2007.

Les **frais de personnel** s'élèvent à 3,7 milliards d'euros contre 3,5 milliards au 30 septembre 2007, soit une hausse de 6,4% ramenée à 5,4% à périmètre constant.

L'effectif moyen de la période progresse de 1,9% et ressort à 107 032 salariés. A périmètre constant, la progression de l'effectif moyen de la période est de 0,7%.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 129 millions d'euros contre 114 millions d'euros au 30 septembre 2007.

Les **dotations aux amortissements et provisions** ressortent à 872 millions d'euros contre 834 millions d'euros au 30 septembre 2007.

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 2008		30 septembre 2007	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Passage	10 208	497	9 933	1 044
Fret	1 545	22	1 411	(29)
Maintenance	467	37	476	48
Autres	763	83	614	77
Total	12 983	639	12 434	1 140

Résultat des activités opérationnelles

Il ressort à 662 millions d'euros contre 1,48 milliard d'euros au 30 septembre 2007 qui incluait notamment le gain de transaction d'un montant de 284 millions d'euros relatif à l'opération de

remboursement de capital et du prêt d'actionnaire réalisée par la société WAM (Amadeus) ainsi que la plus-value de cession de la société Alpha d'un montant de 40 millions d'euros.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net diminue de 55,3% et ressort à 21 millions d'euros contre 47 millions d'euros au 30 septembre 2007 reflétant la bonne structure financière du groupe.

Autres produits et charges financiers

Les charges financières s'élèvent à 427 millions d'euros contre un produit de 93 millions d'euros au 30 septembre 2007. Elles s'analysent comme suit :

- ♦ variation négative de la juste valeur des actifs et passifs financiers pour 361 millions d'euros. Cette perte est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant ;

- ♦ perte de change de 49 millions d'euros essentiellement due au renforcement du dollar US par rapport à l'euro ;
- ♦ l'enregistrement d'une perte de valeur des titres Alitalia d'un montant de 12 millions d'euros, cette société étant placée sous administration contrôlée.

Résultat net - Part du groupe

La charge d'impôts ressort à 19 millions d'euros contre 346 millions d'euros au 30 septembre 2007, donnant un taux d'impôts effectif apparent de 8,9% contre 22,7% l'exercice précédent. La faiblesse du taux d'impôt effectif apparent s'explique par la reconnaissance

d'un impôt différé actif relatif aux déficits fiscaux antérieurs de deux filiales pour un montant de 47 millions d'euros, les conditions de récupération de cette créance étant désormais assurées.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** ressort positive à 4 millions d'euros au 30 septembre 2008 contre une contribution négative de 11 millions d'euros au 30 septembre 2007.

Le montant négatif de la période précédente incluait la quote-part de la dotation aux provisions pour risques enregistrée par la société Martinair au titre de l'enquête en cours aux Etats-Unis portant sur d'éventuelles ententes ou pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

Le **résultat net consolidé - Part du groupe** s'établit, après prise en compte des intérêts revenant aux minoritaires pour 3 millions d'euros, à 196 millions d'euros au 30 septembre 2008 contre 1,15 milliard d'euros au 30 septembre 2007.

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de 168 millions d'euros au 30 juin 2008 et 28 millions d'euros au 30 septembre 2008.

Par action, le résultat net de base ressort à 0,66 euro au 30 septembre 2008 contre 4,13 euros au 30 septembre 2007.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels réalisés au cours du 1^{er} semestre de la période s'élèvent à 1,12 milliard d'euros contre 1,28 milliard d'euros au 30 septembre 2007. Ils ont été financés par un cash flow opérationnel de 1,17 milliard d'euros et des cessions aéronautiques de 123 millions d'euros, dégageant ainsi un cash flow disponible de 173 millions d'euros.

La trésorerie à la date de clôture ressort à 4,4 milliards d'euros comme au 31 mars 2008. De plus, le groupe dispose de lignes de crédit d'un montant cumulé de 1,99 milliard d'euros au 30 septembre 2008.

La structure du bilan est restée stable par rapport au 31 mars 2008. Les dettes nettes sont en légère augmentation à 2,75 milliards d'euros par rapport au 31 mars 2008 (2,69 milliards). Les fonds propres ressortent à 11,09 milliards d'euros dont 2,27 milliards de juste valeur des instruments de couverture contre 10,61 milliards d'euros au 31 mars 2008 dont 1,82 milliard de juste valeur des instruments de couverture.

Le ratio d'endettement du groupe reste stable à 0,25 au 30 septembre 2008 comme au 31 mars 2008. Il est également stable à 0,31 hors valorisation des instruments de couverture.

Calcul des dettes nettes	30 septembre 2008	31 mars 2008
Dettes financières courantes et non courantes	7 911	7 819
- Intérêts courus non échus	94	71
- Dépôts sur avions en crédit-bail	812	816
+ Couvertures de change sur dette	115	151
= Dettes financières brutes	7 120	7 083
Trésorerie et équivalent trésorerie	4 103	4 381
+ Valeurs mobilières de placement à + 3 mois	482	185
- Concours bancaires courants	210	172
= Trésorerie nette	4 375	4 394
Dettes nettes	2 745	2 689
Capitaux propres consolidés	11 086	10 614
Dettes nettes/capitaux propres consolidés	0,25	0,25
Dettes nettes/capitaux propres consolidés hors instruments de couverture	0,31	0,31

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 de commissaires aux comptes et les rémunérations

des mandataires sociaux. Au total le résultat d'exploitation est légèrement négatif d'un million d'euros. Le résultat net ressort à 93 millions d'euros après prise en compte notamment des dividendes d'Air France et de KLM pour un montant de 95 millions d'euros.

Comptes consolidés

Compte de résultat consolidé (non audité)	29	Note 6	Frais de personnel et effectifs	41	
		Note 7	Amortissements, dépréciations et provisions	41	
Bilan consolidé (non audité)	30	Note 8	Autres produits et charges	42	
		Note 9	Ecarts d'acquisition négatifs et autres produits et charges non courants	42	
Variation des capitaux propres consolidés (non audité)	32	Note 10	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	43	
		Note 11	Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	43	
Etat consolidé des produits et charges comptabilisés (non audité)	33	Note 12	Impôts	44	
		Note 13	Résultat net – part du groupe par action	44	
Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)	34	Note 14	Immobilisations corporelles	45	
		Note 15	Autres débiteurs – non courant	46	
Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	36	Note 16	Capitaux propres – part du groupe	46	
Note 1	Description de l'activité	36	Note 17	Provisions et avantages du personnel	47
Note 2	Evénements significatifs intervenus au cours de la période	36	Note 18	Dettes financières	48
Note 3	Règles et méthodes comptables	36	Note 19	Engagements de locations	49
Note 4	Informations sectorielles	37	Note 20	Commandes de matériels aéronautiques	49
Note 5	Charges externes	40	Note 21	Parties liées	51
			Note 22	Evénements postérieurs à la clôture	51

Compte de résultat consolidé (non audité)

Période du 1 ^{er} avril au 30 septembre (En millions d'euros)	Notes	2008	2007
Chiffre d'affaires	4	12 983	12 434
Autres produits de l'activité		2	3
Produits des activités ordinaires		12 985	12 437
Charges externes	5	(7 661)	(6 914)
Frais de personnel	6	(3 682)	(3 460)
Impôts et taxes		(129)	(114)
Amortissements	7	(806)	(799)
Dépréciations et provisions	7	(66)	(35)
Autres produits et charges	8	(2)	25
Résultat d'exploitation courant		639	1 140
Cessions de matériels aéronautiques		6	7
Ecart d'acquisition négatifs	9	16	-
Autres produits et charges non courants	9	1	329
Résultat des activités opérationnelles		662	1 476
Coût de l'endettement financier brut	10	(187)	(189)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	10	166	142
Coût de l'endettement financier net		(21)	(47)
Autres produits et charges financiers	10	(427)	93
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		214	1 522
Impôts	12	(19)	(346)
Résultat net des entreprises intégrées		195	1 176
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	11	4	(11)
Résultat net des activités poursuivies		199	1 165
Résultat net des activités non poursuivies		-	-
Résultat net		199	1 165
- Part du groupe		196	1 151
- Intérêts minoritaires		3	14
Résultat net – part du groupe par action (En euros)			
- de base	13	0,66	4,13
- dilué	13	0,63	3,73

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

Bilan consolidé (non audité)

Actif <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	30 septembre 2008	31 mars 2008
Goodwill		380	377
Immobilisations incorporelles		506	475
Immobilisations aéronautiques	14	12 128	12 280
Autres immobilisations corporelles	14	2 245	2 193
Titres mis en équivalence		197	177
Actifs de pension		2 358	2 245
Autres actifs financiers <i>(dont 741 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 30 septembre 2008 et 735 millions d'euros au 31 mars 2008)</i>		937	956
Impôts différés		64	29
Autres débiteurs	15	2 245	1 810
Actif non courant		21 060	20 542
Autres actifs financiers <i>(dont 553 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et de placements entre 3 mois et 1 an au 30 septembre 2008 et 266 millions d'euros au 31 mars 2008)</i>		596	303
Stocks et encours		567	507
Créances clients		2 675	2 569
Créances d'impôt société		21	3
Autres débiteurs		2 471	2 385
Trésorerie et équivalents de trésorerie		4 103	4 381
Actif courant		10 433	10 148
Total actif		31 493	30 690

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 2008	31 mars 2008
Capital	16.1	2 552	2 552
Primes d'émission et de fusion		765	765
Actions d'autocontrôle		(116)	(119)
Réserves et résultat	16.2	7 817	7 338
Capitaux propres (part du groupe)		11 018	10 536
Intérêts minoritaires		68	78
Capitaux propres		11 086	10 614
Provisions et avantages du personnel	17	1 242	1 439
Dettes financières	18	7 152	6 914
Impôts différés		1 942	1 713
Autres crédateurs		807	819
Passif non courant		11 143	10 885
Provisions	17	477	441
Dettes financières	18	759	905
Dettes fournisseurs		2 418	2 218
Titres de transports émis et non utilisés		2 300	2 279
Dettes d'impôt société		10	25
Autres crédateurs		3 090	3 151
Concours bancaires		210	172
Passif courant		9 264	9 191
Total passif		20 407	20 076
Total passif et capitaux propres		31 493	30 690

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

Comptes consolidés

Variation des capitaux propres consolidés (non audité)

Variation des capitaux propres consolidés (non audité)

<i>(En millions d'euros)</i>	Nombre d'actions	Primes d'émission et de fusion Capital	Actions d'auto- contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres - part du groupe	Intérêts mino- ritaires	Capitaux propres
Au 31 mars 2007	279 365 707	2 375	539	(30)	5 415	8 299	8 412
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-	-
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	128	2	130
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(1)	(1)	(2)
Résultat de la période	-	-	-	-	1 151	14	1 165
Total des produits (charges) comptabilisés	-	-	-	-	1 278	15	1 293
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	16	-	16
Augmentation de capital	1 267 184	10	14	-	-	-	24
Dividendes distribués	-	-	-	-	(134)	(1)	(135)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	(13)	-	-	(13)
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Au 30 septembre 2007	280 632 891	2 385	553	(43)	6 575	127	9 597
Au 31 mars 2008	300 219 278	2 552	765	(119)	7 338	78	10 614
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(5)	-	(5)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	447	6	453
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(3)	1	(2)
Résultat de la période	-	-	-	-	196	3	199
Total des produits (charges) comptabilisés	-	-	-	-	635	10	645
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	15	-	15
Dividendes distribués	-	-	-	-	(171)	(3)	(174)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	3	-	-	3
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(17)	(17)
Au 30 septembre 2008	300 219 278	2 552	765	(116)	7 817	68	11 086

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

Etat consolidé des produits et charges comptabilisés (non audité)

<i>(En millions d'euros)</i>	30 septembre 2008	30 septembre 2007
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente		
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	(5)	-
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	1 374	406
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(739)	(226)
Variation de la réserve de conversion	(3)	(1)
Impôt sur les éléments portés directement en capitaux propres		
Produit (charge) porté(e) en capitaux propres	(188)	(52)
Produits / (charges) net(te)s constaté(s) directement en capitaux propres – part du groupe	439	127
Résultat de la période – part du groupe	196	1 151
Total des produits / (charges) enregistré(e)s au titre de la période – part du groupe	635	1 278
Total des produits / (charges) enregistré(e)s au titre de la période – part des minoritaires	10	15
Total des produits / (charges) enregistré(e)s au titre de la période	645	1 293

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	2008	2007
Résultat net – part du groupe		196	1 151
Intérêts minoritaires		3	14
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		872	834
Dotations nettes aux provisions financières		16	5
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(23)	(9)
Résultat sur cessions de filiales et participations		(8)	(41)
Gain sur transaction WAM (ex Amadeus GTD)	9	-	(284)
Reprise de la provision pour enquête cargo	17	(225)	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers		361	(105)
Ecarts de change non réalisés		(3)	(5)
Ecarts d'acquisition négatifs	9	(16)	-
Résultats des sociétés mises en équivalence	11	(4)	11
Impôts différés		2	238
Autres éléments non monétaires		(91)	(45)
Sous-total		1 080	1 764
(Augmentation) / diminution des stocks		(58)	(47)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(66)	(109)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		136	29
Variation des autres débiteurs et créditeurs		74	21
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation avant éléments non récurrents		1 166	1 658
Paiement de la soulte au titre de l'échange salaire actions 2003		-	(110)
Versement additionnel aux fonds de retraite		-	(198)
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 166	1 350
Acquisitions de filiales et participations		(11)	(8)
Investissements corporels et incorporels		(1 120)	(1 275)
Cessions de filiales et participations		4	80
Trésorerie nette reçue sur transaction WAM (ex Amadeus GTD)	9	-	284
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		123	37
Dividendes reçus		3	4
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		(297)	(123)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(1 298)	(1 001)

Période du 1^{er} avril au 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	2008	2007
Augmentation de capital		-	218
Emissions de nouveaux emprunts		496	585
Remboursements d'emprunts		(203)	(214)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(357)	(397)
Nouveaux prêts		(22)	(32)
Remboursements des prêts		74	65
Dividendes distribués		(174)	(135)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(186)	90
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		2	(2)
Variation de la trésorerie nette		(316)	437
<i>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture</i>		<i>4 209</i>	<i>3 364</i>
<i>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture</i>		<i>3 893</i>	<i>3 801</i>
<i>Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)</i>		<i>(48)</i>	<i>(2)</i>
<i>Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)</i>		<i>(177)</i>	<i>(178)</i>
<i>Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)</i>		<i>150</i>	<i>139</i>

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 2008 - 30 septembre 2008

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 Evénements significatifs intervenus au cours de la période

Aucun événement significatif n'est intervenu au cours de la période.

Note 3 Règles et méthodes comptables

3.1. Principes comptables

Les principes comptables appliqués pour l'élaboration des états financiers consolidés semestriels résumés au 30 septembre 2008 sont identiques à ceux retenus au 31 mars 2008 et détaillés dans les états financiers consolidés afférents à l'exercice 2007-08.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 septembre 2008 sont établis et présentés de manière résumée conformément à la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire » et doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 mars 2008. Ils ont été établis conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés (« IFRS »).

Les nouvelles interprétations d'application obligatoire à compter du 1^{er} avril 2008 et dont certaines n'ont pas encore été adoptées au niveau européen, n'ont pas d'incidence significative sur les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 septembre 2008.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 19 novembre 2008.

3.2. Etats financiers consolidés semestriels

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.

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

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 2008, concernent :

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

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

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

Note 4 Informations sectorielles

Le premier niveau d'informations sectorielles du groupe est le secteur d'activité.

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

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

Le second niveau d'informations sectorielles retenu par le groupe est la zone géographique par origine des ventes.

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

Secteurs d'activité

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

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

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

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

Secteurs géographiques

Les activités du Groupe sont réparties en cinq zones géographiques :

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

Comptes consolidés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

4.1. Informations par secteur d'activité

► Semestre clos le 30 septembre 2008

<i>(En millions d'euros)</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 693	1 554	1 420	1 098	-	14 765
Chiffre d'affaires intersecteurs	(485)	(9)	(953)	(335)	-	(1 782)
Chiffre d'affaires externe	10 208	1 545	467	763	-	12 983
Résultat d'exploitation courant	497	22	37	83	-	639
Résultat des activités opérationnelles	497	22	37	83	23	662
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	4	4
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(448)	(448)
Impôts	-	-	-	-	(19)	(19)
Résultat net des activités poursuivies	497	22	37	83	(440)	199

► Semestre clos le 30 septembre 2007

<i>(En millions d'euros)</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 350	1 419	1 424	934	-	14 127
Chiffre d'affaires intersecteurs	(417)	(8)	(948)	(320)	-	(1 693)
Chiffre d'affaires externe	9 933	1 411	476	614	-	12 434
Résultat d'exploitation courant	1 044	(29)	48	77	-	1 140
Résultat des activités opérationnelles	1 044	(29)	48	77	336	1 476
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(11)	(11)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	46	46
Impôts	-	-	-	-	(346)	(346)
Résultat net des activités poursuivies	1 044	(29)	48	77	25	1 165

4.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

► Semestre clos le 30 septembre 2008

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	6 559	217	620	1 526	810	9 732
Autres recettes passage	362	24	21	29	40	476
Total passage	6 921	241	641	1 555	850	10 208
Transport de fret	706	16	94	191	449	1 456
Autres recettes fret	53	2	4	14	16	89
Total fret	759	18	98	205	465	1 545
Maintenance	462	-	-	-	5	467
Autres	743	12	8	-	-	763
Total	8 885	271	747	1 760	1 320	12 983

► Semestre clos le 30 septembre 2007

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	6 204	212	625	1 623	785	9 449
Autres recettes passage	365	23	17	29	50	484
Total passage	6 569	235	642	1 652	835	9 933
Transport de fret	597	17	90	169	441	1 314
Autres recettes fret	62	2	4	14	15	97
Total fret	659	19	94	183	456	1 411
Maintenance	472	-	-	-	4	476
Autres	599	10	5	-	-	614
Total	8 299	264	741	1 835	1 295	12 434

Comptes consolidés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

► Semestre clos le 30 septembre 2008

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	3 866	638	1 330	2 357	1 541	9 732
Transport de fret	33	97	210	457	659	1 456
Total	3 899	735	1 540	2 814	2 200	11 188

► Semestre clos le 30 septembre 2007

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	3 754	594	1 263	2 334	1 504	9 449
Transport de fret	32	90	184	405	603	1 314
Total	3 786	684	1 447	2 739	2 107	10 763

Note 5 Charges externes

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2008	2007
Carburant avions	2 972	2 285
Affrètements aéronautiques	337	326
Locations opérationnelles	301	305
Redevances aéronautiques	930	915
Commissariat	250	238
Achats d'assistance en escale	686	663
Achats d'entretien	539	498
Frais commerciaux et de distribution	555	617
Autres frais	1 091	1 067
Total	7 661	6 914

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)	2008	2007
Salaires et traitements	2 701	2 550
Charges sociales	879	819
Provisions pour engagements de retraite	72	42
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	15	15
Autres	15	34
Total	3 682	3 460

► Effectifs moyens de la période

Semestres clos le 30 septembre	2008	2007
Personnel navigant technique	8 579	8 185
Personnel navigant commercial	22 997	21 605
Personnel au sol	75 456	75 201
Total	107 032	104 991

Note 7 Amortissements, dépréciations et provisions

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2008	2007
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	23	22
Immobilisations aéronautiques	645	646
Autres immobilisations corporelles	138	131
Total	806	799
Dépréciations et provisions		
Stocks	-	8
Créances	9	5
Provisions	57	22
Total	66	35
Total	872	834

Note 8 Autres produits et charges

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2008	2007
Exploitation conjointe de lignes et fret	(16)	16
Couverture sur flux d'exploitation (change)	(8)	1
Autres	22	8
Total	(2)	25

Note 9 Ecarts d'acquisition négatifs et autres produits et charges non courants

Semestre clos le 30 septembre 2008

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008-09, le groupe a racheté 0,35% complémentaire du capital de KLM, portant ainsi sa participation à 99,10% représentant 49% des droits de vote. Cette opération s'est traduite par la constatation d'un écart d'acquisition négatif d'un montant de 16 millions d'euros qui a été repris en résultat.

Semestre clos le 30 septembre 2007

Au cours du 1^{er} semestre de l'exercice 2007-08 le groupe a cédé sa participation dans la société Alpha Plc dégageant une plus-value de 40 millions d'euros. La société Alpha Plc, précédemment détenue à hauteur de 26%, était mise en équivalence dans les comptes du groupe.

Le gain sur la transaction WAM (ex Amadeus GTD), d'un montant de 284 millions d'euros, correspond aux remboursements de capital pour 202 millions d'euros, du prêt d'actionnaire pour un montant de 76 millions d'euros et au paiement des intérêts pour un montant de 6 millions d'euros. Ces actions et ce prêt avaient été neutralisés dans le cadre du réinvestissement d'Air France-KLM au titre de l'opération de LBO initiée en juillet 2005.

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

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2008	2007
Produits des valeurs mobilières de placement	49	43
Autres produits financiers	117	99
Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie	166	142
Intérêts sur emprunts	(116)	(115)
Intérêts sur contrat de location-financement	(81)	(94)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	10	20
Coût de l'endettement financier brut	(187)	(189)
Coût de l'endettement financier net	(21)	(47)
Résultat de change	(49)	2
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(361)	105
Dotation nette aux provisions	(16)	(5)
Autres produits et charges financiers divers	(1)	(9)
Autres produits et charges financiers	(427)	93

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 4,85% pour le semestre clos le 30 septembre 2008 (4,96% pour le semestre clos le 30 septembre 2007).

La variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers constatée au 30 septembre 2008 est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant.

Au 30 septembre 2007, la dotation nette aux provisions inclut une perte de valeur des titres Alitalia pour un montant de 4 millions

d'euros, le cours de bourse ayant baissé de façon significative au cours de cette période.

Au 30 septembre 2008, la dotation nette aux provisions inclut une perte de valeur des titres Alitalia pour un montant de 12 millions d'euros, la société Alitalia ayant été placée sous administration contrôlée avec déclaration d'insolvabilité. Cette dotation complémentaire porte la dépréciation totale à 100% des titres détenus.

Note 11 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence

Semestre clos le 30 septembre 2007

La part dans le résultat des sociétés mises en équivalence inclut une dotation aux provisions pour risques dans les comptes de Martinair relative à l'enquête diligentée par le Département de la Justice (DOJ) des Etats-Unis concernant d'éventuelles ententes ou

pratiques concertées dans le secteur du fret aérien. Compte tenu de l'avancée des discussions avec le DOJ des Etats-Unis, Martinair a comptabilisé une provision nette d'impôt de 23 millions. La part revenant au groupe est une charge de 11 millions d'euros.

Note 12 Impôts

12.1. Charge d'impôt

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2008	2007
(Charge) / produit d'impôt courant	(17)	(108)
Charge de la période	(17)	(108)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	-	-
(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies	(2)	(238)
Variation des différences temporaires	(11)	(107)
Variation des taux d'imposition	-	-
(Utilisation) / activation des déficits fiscaux	9	(131)
(Charge) / produit total d'impôt des activités poursuivies	(19)	(346)
Impôt sur le résultat net des activités non poursuivies	-	-
(Charge) / produit total d'impôt	(19)	(346)

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

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2008, le groupe a reconnu un impôt différé actif de 47 millions d'euros correspondant à des déficits fiscaux antérieurs de deux de ses filiales compte tenu des profits réalisés par ces dernières et des perspectives de recouvrabilité.

12.2. Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Les impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres représentent une charge de 189 millions d'euros au 30 septembre 2008, contre une charge de 53 millions d'euros pour la période précédente. Ces impôts différés sont relatifs à la comptabilisation des couvertures de flux de trésorerie.

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)	2008	2007
Résultat net - part du groupe	196	1 151
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-
Résultat net - part du groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	196	1 151
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :		
♦ intérêts versés sur les obligations convertibles (nets d'impôt)	5	5
Résultat net - part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	201	1 156

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

Au 30 septembre	2008	2007
Nombre moyen pondéré :		
♦ d'actions ordinaires émises	300 219 278	280 164 858
♦ d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 674 919)	(1 616 586)
♦ d'actions propres achetées dans le cadre de plan de rachat d'actions	(665 156)	(40 154)
♦ d'autres actions propres achetées	(2 968 679)	-
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	294 910 524	278 508 118
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :		
♦ conversion des obligations convertibles	22 609 143	22 609 230
♦ conversion des bons de souscription en actions	-	8 083 123
♦ exercice des stock-options	127 333	633 978
Nombre d'actions ordinaires potentielles	22 736 476	31 326 331
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	317 647 000	309 834 449

Note 14 Immobilisations corporelles

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2008			Au 31 mars 2008		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	9 409	3 089	6 320	8 946	2 548	6 398
Avions en location financements	4 141	1 048	3 093	4 287	1 151	3 136
Actifs en cours de construction	1 705	-	1 705	1 814	-	1 814
Autres	1 734	724	1 010	1 637	705	932
Immobilisations aéronautiques	16 989	4 861	12 128	16 684	4 404	12 280
Terrains et constructions	2 373	1 053	1 320	2 274	993	1 281
Installations et matériels	1 061	652	409	1 034	624	410
Actifs en cours de construction	231	-	231	221	-	221
Autres	916	631	285	878	597	281
Autres immobilisations corporelles	4 581	2 336	2 245	4 407	2 214	2 193
Total	21 570	7 197	14 373	21 091	6 618	14 473

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 3 410 millions d'euros au 30 septembre 2008 (3 417 millions d'euros au 31 mars 2008).

Note 15 Autres débiteurs – non courant

La variation des autres débiteurs non courants s'explique par l'augmentation des instruments dérivés, ceux-ci passant de 1 807 millions d'euros au 31 mars 2008 à 2 244 millions d'euros au 30 septembre 2008.

Note 16 Capitaux propres – part du groupe

Suite à la décision de l'Assemblée générale du 10 juillet 2008, un dividende de 171 millions d'euros a été distribué au cours du semestre clos le 30 septembre 2008.

16.1. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 septembre 2008, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 8,50 euros. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

	Au 30 septembre 2008		Au 31 mars 2008	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	11%	11%	11%	11%
Actions détenues par le groupe	2%	-	2%	-
Public	71%	73%	71%	73%
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.

16.2. Réserves et résultat

(En millions d'euros)	30 septembre 2008	31 mars 2008
Réserve légale	67	57
Réserves distribuables	1 005	988
Réserves sur instruments dérivés et sur actifs financiers disponibles à la vente	2 261	1 819
Autres réserves	4 288	3 726
Résultat net – part du groupe	196	748
Total	7 817	7 338

Note 17 Provisions et avantages du personnel

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2008			Au 31 mars 2008		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour avantages du personnel	756	-	756	740	-	740
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	312	145	457	273	129	402
Provision pour restructuration	-	6	6	-	8	8
Provisions pour litiges avec les tiers	66	321	387	310	298	608
Autres provisions pour risques et charges	108	5	113	116	6	122
Total	1 242	477	1 719	1 439	441	1 880

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.

Litiges en matière de législation anti-trust

a) Enquête des autorités de la concurrence dans le secteur du fret aérien

Air France et KLM sont impliquées depuis février 2006 avec vingt-cinq autres compagnies aériennes dans des enquêtes anti-concurrentielles diligentées par les autorités de la concurrence de plusieurs Etats concernant des allégations d'entente ou de pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

Au mois de juillet 2008, Air France et KLM ont conclu une composition pénale (*Plea Agreement*) mettant fin à la procédure anti-trust aux Etats-Unis, moyennant le paiement d'une amende de 350 millions de USD (210 millions de USD pour Air France et 140 millions de USD pour KLM).

Le 10 octobre 2008, Air France et KLM ont conclu une composition pénale (*Plea Agreement*) pour mettre fin à la procédure anti-trust au Canada. Ces compositions pénales qui doivent être définitivement agréées par un tribunal prévoient le paiement d'une amende de 9 millions de CAD.

Au 30 septembre 2008, l'ensemble des autres procédures ouvertes respectivement par la Commission européenne, la Suisse, le Brésil, l'Australie, la Corée et l'Afrique du Sud étaient toujours en cours.

La provision existant dans les comptes au 30 septembre 2008 concerne le risque d'une condamnation des deux sociétés du groupe par la Commission européenne ainsi que les amendes prévues par les *Plea Agreements* conclus au Canada. Les autres procédures n'ont pas donné 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, risques qui, au regard des chiffres d'affaires concernés, ne sont pas significatifs pris individuellement.

b) 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 Etats parties à l'accord sur l'espace économique européen et le Japon.

Le groupe n'est pas en mesure de se prononcer sur les suites qui seront données à ces investigations par la Commission européenne, étant par ailleurs indiqué que les relations aériennes entre la France et les Pays-Bas d'une part et le Japon d'autre part sont régies par des accords bilatéraux qui prévoient que les tarifs doivent être approuvés par les autorités de l'Aviation Civile des Etats concernés après entente entre les transporteurs aériens désignés dans le cadre de ces accords.

c) Actions civiles relatives au secteur du fret aérien

Au 30 septembre 2008, plus de cent quarante procédures dites de « *class action* » étaient engagées aux Etats-Unis par des expéditeurs de fret à l'encontre de la société Air France et de KLM ainsi que des autres opérateurs de cargo.

Les demandeurs allèguent l'existence entre transporteurs aériens de fret d'une entente illicite depuis le 1^{er} janvier 2000 dans la fixation des tarifs de fret incluant diverses surcharges que ces transporteurs perçoivent. Ils réclament, en conséquence, à ces transporteurs, outre le remboursement de frais d'avocats, le paiement de dommages et intérêts d'un montant non encore déterminé ainsi que des indemnités d'un montant triple à ces dommages et intérêts.

La plus grande partie de ces procédures a fait l'objet d'une centralisation devant l'Eastern District Court de New York. La société Air France entend s'opposer à ces demandes. Comme les autres transporteurs, Air France et KLM ont déposé, en juillet 2007, une « *motion to dismiss* » tendant au rejet des prétentions des demandeurs. Au 30 septembre 2008, le Tribunal ne s'était pas encore prononcé sur cette motion.

A ce stade, le groupe Air France-KLM n'est pas en mesure d'apprécier les suites qui seront données à ces procédures, ni de décider d'un montant à provisionner.

d) Actions civiles relatives au secteur passage

Au 30 septembre 2008, deux procédures dites de « *class action* » ont été engagées aux Etats-Unis contre plusieurs transporteurs aériens dont les sociétés Air France et KLM, respectivement à Philadelphie et à New York. Les demandeurs allèguent l'existence entre transporteurs aériens d'une entente en matière de surcharges ou de tarifs sur les liaisons entre l'Europe et le Japon dans le cas de l'action civile engagée à Philadelphie et sur les liaisons transatlantiques dans le cas de l'action civile engagée à New York.

Les sociétés Air France et KLM entendent s'opposer à ces demandes dont elles contestent le bien-fondé. Le groupe Air France-KLM n'est pas en mesure d'apprécier les suites données à ces procédures qui n'en sont qu'à un stade préliminaire.

Autres litiges

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

La 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.

A la connaissance du groupe, 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.

Note 18 Dettes financières

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2008			Au 31 mars 2008		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	457	-	457	457	-	457
OCEANE	391	-	391	389	-	389
Emprunts obligataires	750	-	750	750	-	750
Emprunts location financement	3 387	469	3 856	3 441	524	3 965
Autres emprunts à long terme	2 167	196	2 363	1 877	310	2 187
Intérêts courus non échus	-	94	94	-	71	71
Total	7 152	759	7 911	6 914	905	7 819

Note 19 Engagements de locations

19.1. Locations financement

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

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2008	Au 31 mars 2008
Avions	4 224	4 301
Constructions	378	310
Autres	280	282
Total	4 882	4 893

19.2. Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 2 849 millions d'euros au 30 septembre 2008 (2 772 millions d'euros au 31 mars 2008).

Note 20 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 2008	Au 31 mars 2008
lata N + 1	642	999
lata N + 2	1 468	1 292
lata N + 3	1 661	945
lata N + 4	636	706
lata N + 5	28	133
Au-delà de lata N + 5	-	-
Total	4 435	4 075

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 2008 diminue de quatre unités par rapport au 31 mars 2008 et s'élève à 101 appareils. Le nombre d'options diminue d'une unité sur la même période pour s'établir à 62 appareils. Ces évolutions s'expliquent par :

- ◆ la livraison de sept appareils au cours de la période ;
- ◆ la commande ferme de quatre appareils ;
- ◆ la confirmation d'une option en commande ferme ;
- ◆ la conversion d'une commande ferme d'un type d'avion en un autre type d'avion ;
- ◆ la conversion d'une option d'un type d'avion en un autre type d'avion ;

- ◆ la modification du financement de la commande auprès d'Embraer entraînant la diminution de deux unités dans le carnet de commandes.

Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a reçu deux Boeing B777. Au titre de ces mêmes avions, il a passé une commande ferme de deux unités et converti une option en ferme.

Au 30 septembre 2008, le carnet de commandes fermes du groupe pour la flotte long-courrier passage est composé de douze Airbus A380 et de vingt et un Boeing B777. Il compte aussi seize options : deux Airbus A380, deux Airbus A330 et douze Boeing B777.

Fret

Les commandes en cours au titre de l'activité long-courrier fret sont stables avec huit Boeing B777F (cinq en commande ferme et trois options). Les premières livraisons interviendront à l'hiver 2008-2009.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné cinq Boeing B737 et a converti la commande ferme d'un Airbus A320 en A321.

Au 30 septembre 2008, les commandes fermes du groupe pour la flotte moyen-courrier sont de trente-six, réparties à parts égales entre Airbus A320/A321 et Boeing B737. Le groupe dispose en option de dix Airbus A320 et de onze Boeing B737.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	IATA N+1	IATA N+2	IATA N+3	IATA N+4	IATA N+5	Au-delà de IATA N+5	
A320	au 30 septembre 2008	Commandes fermes	1	-	2	8	-	-
		Options	-	-	-	-	8	2
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	1	1	2	8	-	-
		Options	-	-	-	-	8	2
A321	au 30 septembre 2008	Commandes fermes	1	1	3	2	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	1	-	2	3	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
A330	au 30 septembre 2008	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	2	-	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	-	4	3	3	2	-
		Options	-	-	-	1	1	-
A380	au 30 septembre 2008	Commandes fermes	-	5	3	3	1	-
		Options	-	-	-	1	1	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	2	3	7	4	2	-
		Options	-	-	-	1	3	7
B737	au 30 septembre 2008	Commandes fermes	4	3	7	4	2	-
		Options	-	-	-	1	3	7
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	3	5	6	6	1	-
		Options	-	-	-	3	8	1
B777	au 31 mars 2008	Commandes fermes	5	5	5	4	1	-
		Options	-	-	-	4	8	1

Flotte régionale

Le groupe a reçu un Embraer ERJ170 et a converti une option ERJ70 en une option ERJ190. Deux Embraer ERJ170 n'apparaissent plus du fait du changement de leur mode de financement. De plus, le groupe a reçu deux AVRO RJ85 et pour ce même type d'avion a posé deux commandes fermes.

Au 30 septembre 2008, il y a vingt-sept appareils en commande ferme pour la flotte régionale (huit CRJ1000, six ERJ170, onze ERJ190 et deux AVRO RJ85) et de vingt-deux options (huit CRJ1000 et quatorze ERJ190).

Type avion	Année de livraison	IATA N+1	IATA N+2	IATA N+3	IATA N+4	IATA N+5	Au-delà de IATA N+5
B777 F	Commandes fermes	3	2	-	-	-	-
	au 30 septembre 2008	<i>Options</i>	-	-	2	1	-
	Commandes fermes	3	2	-	-	-	-
	au 31 mars 2008	<i>Options</i>	-	-	2	1	-
AVRO RJ85	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
	au 30 septembre 2008	<i>Options</i>	-	-	-	-	-
	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2008	<i>Options</i>	-	-	-	-	-
CRJ 1000	Commandes fermes	-	1	4	3	-	-
	au 30 septembre 2008	<i>Options</i>	-	-	-	-	8
	Commandes fermes	-	1	4	3	-	-
	au 31 mars 2008	<i>Options</i>	-	-	-	-	8
Emb 170	Commandes fermes	1	3	2	-	-	-
	au 30 septembre 2008	<i>Options</i>	-	-	-	-	-
	Commandes fermes	3	4	2	-	-	-
	au 31 mars 2008	<i>Options</i>	-	-	1	-	-
Emb 190	Commandes fermes	5	6	-	-	-	-
	au 30 septembre 2008	<i>Options</i>	-	-	6	8	-
	Commandes fermes	5	6	-	-	-	-
	au 31 mars 2008	<i>Options</i>	-	-	5	8	-

Note 21 Parties liées

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2008, 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.

Note 22 Événements postérieurs à la clôture

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

Information et contrôle

Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 septembre 2008

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2008-09 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle

des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Jean-Cyril Spinetta

Président-directeur général



Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2008

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale et en application des articles L.232-7 du Code de commerce et L.451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1^{er} avril 2008 au 30 septembre 2008, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I Conclusion sur les comptes

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

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes 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.

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 20 novembre 2008

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Jean-Paul Vellutini
Associé

Valérie Besson
Associée

Deloitte & Associés

Dominique Jumaucourt
Associé



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

