

Rapport d'activité semestriel
Avril - septembre 2009

Chiffres clés	2	La flotte Air France-KLM	18
		Flotte du groupe Air France	18
		Flotte du groupe KLM	21
Gouvernement d'entreprise	4	Risques et gestion des risques	23
Conseil d'administration	4	Facteurs de risques	23
Comité exécutif groupe	5	Risques et gestion des risques de marché	23
Bourse et actionnariat	6		
Marché et environnement	8	Parties liées	24
Faits marquants	9	Commentaires sur les comptes	25
Environnement	9	Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2009	25
Air France-KLM	9	Investissements et financements du groupe	29
		Résultats sociaux de la société Air France-KLM	29
La stratégie	10	Tableau de réconciliation des résultats du 1 ^{er} semestre 2008-09	30
Les résultats du premier semestre au 30 septembre 2009	12	Comptes consolidés	31
Activités	14	Compte de résultat consolidé (non audité)	32
Activité Passage	14	État du résultat global consolidé (non audité)	33
Activité Cargo	16	Bilan consolidé (non audité)	34
Activité Maintenance	17	Variation des capitaux propres consolidés (non audité)	36
Autres Activités	17	Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)	37
		Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	39
		Information et contrôle	57

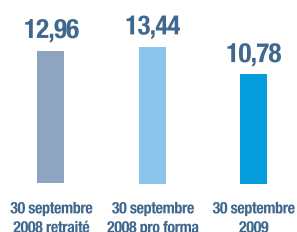
Chiffres clés

Les chiffres clés du semestre au 30 septembre 2008 retraité sont retraités de l'impact de l'application de l'interprétation IFRIC 13 et au 30 septembre 2008 pro forma sont retraités IFRIC 13 et incluent Martinair, filiale acquise au 1^{er} janvier 2009 (voir notes 4 et 5 aux comptes consolidés). Les montants correspondant aux retraitements sont détaillés dans le tableau de réconciliation figurant en page 30 du présent document.

Toutes les variations indiquées sont calculées à partir du semestre 2008 pro forma.

Chiffre d'affaires

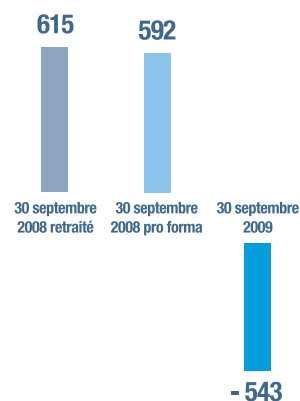
(En milliards d'euros)



La crise économique a fortement pesé sur l'activité du groupe. Le chiffre d'affaires baisse de 19,9% après un effet change favorable de 2,3%.

Résultat d'exploitation courant

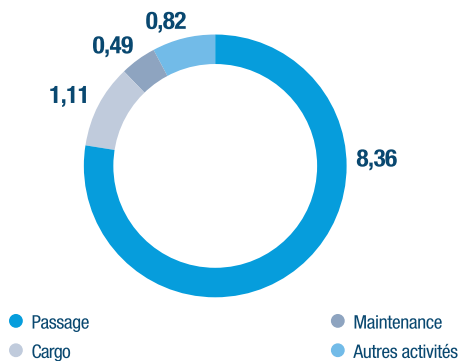
(En millions d'euros)



Malgré une baisse des coûts de près de 12%, le résultat d'exploitation courant ressort en perte de 543 millions d'euros après une charge de 430 millions d'euros liée aux couvertures pétrole anciennes. Le plan d'économies Challenge 12 a permis de réaliser 350 millions d'euros sur le semestre.

Répartition du chiffre d'affaires au 30 septembre 2009 par métier

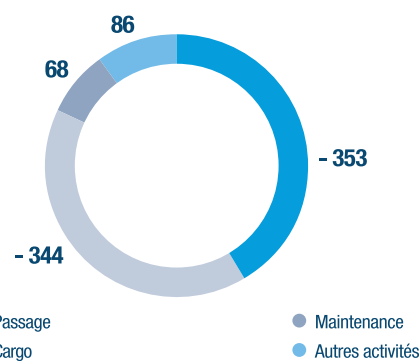
(En milliards d'euros)



Les activités passage et cargo ont enregistré des baisses de chiffre d'affaires respectivement de 17,9% et de 41,0% sous les effets combinés d'une baisse de volume et d'une faiblesse des recettes unitaires.

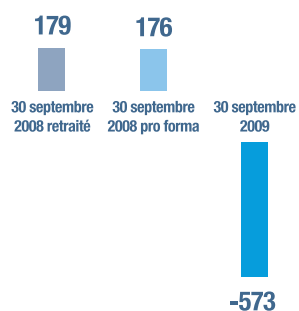
Répartition du résultat d'exploitation courant au 30 septembre 2009 par métier

(En millions d'euros)



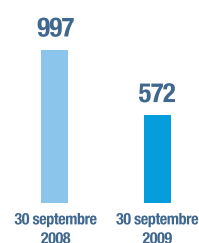
Résultat net part du groupe

(En millions d'euros)



Investissements nets des cessions

(En millions d'euros)



Dans le cadre de la gestion de la crise, le groupe a décidé de limiter les investissements afin de protéger la trésorerie.

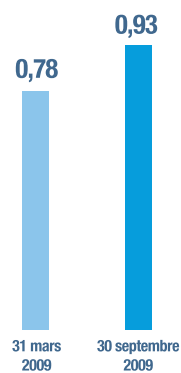
Structure financière

(En milliards d'euros)

► Dettes nettes



► Ratio d'endettement



Gouvernement d'entreprise

Conseil d'administration

Au 30 septembre 2009, la composition du Conseil d'administration était identique à celle du Conseil du 31 mars 2009 et comprenait 15 membres dont :

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

► Expérience et formation des membres du Conseil d'administration

Administrateur	Expérience au sein du Conseil d'administration			Expérience professionnelle	
	Âge au 30/09/2009	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Secteur	Fonction actuelle
Jean-Cyril Spinetta	65 ans	23/09/1997	15/09/2004	Service Public Transport aérien (Air Inter et Air France)	Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM et d'Air France
Leo van Wijk	62 ans	24/06/2004	15/09/2004	Transport aérien (KLM)	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
Patricia Barbizet ⁽³⁾ *	54 ans	03/01/2003	15/09/2004	Industrie (Renault, groupe Pinault)	Directeur général et Administrateur d'Artémis
Bruno Bézard ⁽¹⁾	46 ans	14/03/2007	14/03/2007	Service Public	Directeur général de l'Agence des Participations de l'État
Frits Bolkestein *	76 ans	22/11/2005	22/11/2005	Industrie (Shell) Administration (Parlement néerlandais et Commission européenne)	Membre du Conseil de surveillance de Nederlandsche Bank
Jean-François Dehecq ^{(1) (3)} *	69 ans	25/01/1995	15/09/2004	Industrie (SNPA et Sanofi)	Président du Conseil d'administration de Sanofi-Aventis
Jean-Marc Espalioux ^{(2) (3)} *	57 ans	14/09/2001	15/09/2004	Services (CGE, Accor)	Président de Financière Agache Private Equity
Pierre-Henri Gourgeon	63 ans	20/01/2005	20/01/2005	Aéronautique et transport aérien	Directeur général d'Air France-KLM et Directeur général d'Air France
Claude Gressier ⁽¹⁾	66 ans	24/06/2004	15/09/2004	Service Public	Président de la section Économie, Transports et Réseaux du Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable

Administrateur	Expérience au sein du Conseil d'administration			Expérience professionnelle	
	Âge au 30/09/2009	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Secteur	Fonction actuelle
Philippe Josse	49 ans	16/05/2006	16/05/2006	Service Public	Directeur du Budget
Didier Le Chaton ⁽¹⁾	58 ans	26/01/2006	26/01/2006	Transport aérien (Air France)	Commandant de bord
Cornelis van Lede ^{(2) *}	66 ans	24/06/2004	15/09/2004	Industrie (Shell, Akzo, Fédération des industries des Pays-Bas) Conseil (McKinsey & Company)	Président du Conseil d'administration de l'INSEAD
Christian Magne ⁽¹⁾	57 ans	14/09/2001	15/09/2004	Transport aérien (Air France)	Cadre financier
Floris Majers ^{(1) *}	76 ans	24/06/2004	15/09/2004	Industrie (Unilever)	Président du Conseil d'administration de l'École de Management de Rotterdam
Pierre Richard ^{(1) (2) *}	68 ans	20/10/1997	15/09/2004	Banque/Assurance	Administrateur de Generali France Holding Expert auprès de la Banque Européenne d'Investissement

* Administrateurs considérés comme indépendants.

(1) Membre du Comité d'audit.

(2) Membre du Comité de rémunération.

(3) Membre du Comité de nomination.

Comité exécutif groupe

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

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

► Expérience et formation des membres du Comité exécutif du groupe

Membres	Âge au 30 septembre 2009	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Pierre-Henri Gourgeon Directeur général d'Air France-KLM et Directeur général d'Air France	63 ans	Aéronautique et transport aérien	38 ans
Philippe Calavia Directeur général délégué finance d'Air France et Air France-KLM	60 ans	Banque Transport aérien (Air France)	7 ans 11 ans
Peter Hartman Président du Directoire de KLM	59 ans	Transport aérien (KLM)	36 ans
Alain Bassil Directeur général adjoint maintenance d'Air France et du groupe Air France-KLM	53 ans	Transport aérien (Air France)	29 ans
Christian Boireau Directeur général adjoint commercial France d'Air France	58 ans	DDE Transport aérien (Air Inter et Air France)	6 ans 28 ans
Frédéric Gagey Directeur général délégué finance de KLM et Directeur général adjoint flotte et achats du groupe Air France-KLM	53 ans	Transport aérien (Air Inter, Air France et KLM)	15 ans
Bertrand Lebel Secrétaire du Comité exécutif en charge de la planification stratégique du groupe Air France-KLM	56 ans	Consultant Transport aérien (Air France)	16 ans 11 ans
Bruno Matheu Directeur général adjoint marketing, revenue management et réseaux d'Air France et du groupe Air France-KLM	45 ans	Transport aérien (UTA et Air France)	23 ans
Édouard Odier Directeur général adjoint systèmes d'information d'Air France et du groupe Air France-KLM	52 ans	Transport aérien (Air France et Amadeus)	32 ans
Frank de Reij Directeur général adjoint achats du groupe Air France-KLM	49 ans	Transport international Transport aérien (KLM)	10 ans 11 ans
Erik Varwijk Directeur général adjoint Commerce international de KLM et du groupe Air France-KLM	47 ans	Transport aérien (KLM)	20 ans
Michael Wisbrun Directeur général d'Air France-KLM Cargo	57 ans	Transport aérien (KLM)	31 ans

Bourse et actionariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Le groupe est passé de l'indice CAC 40 à l'indice CAC next20 le 21 septembre 2009. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionariat salarié.

Évolution boursière

L'action Air France-KLM a bénéficié au cours du semestre de la reprise des marchés et du regain d'intérêt de la part des investisseurs pour les valeurs cycliques. Depuis le début de l'année 2009, le titre a gagné 35,4% alors que le CAC 40 n'a progressé que 17,9%. L'évolution du titre a été, en revanche, beaucoup plus forte depuis le 1^{er} avril 2009 ; en effet, le titre a gagné 77,2% alors que l'indice CAC 40 ne progressait que de 33,7%.

	1 ^{er} semestre 2009-10	Exercice 2008-09	Exercice 2007-08
Cours le plus haut (En euros)	13,080	21,150	39,40
Cours le plus bas (En euros)	6,485	6,215	15,20
Nombre de titres en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
Capitalisation boursière à la fin de la période (En milliards d'euros)	3,7	2,0	5,4

Évolution du capital

Au 30 septembre 2009, le capital d'Air France-KLM se compose de 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 8,50 euros, toutes en circulation. Il n'y a pas eu 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) 2,75% 2020

En avril 2005, Air France a émis 21 951 219 OCEANE à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment jusqu'au 23 mars 2020, ont une valeur unitaire de 20,50 euros, un ratio d'attribution de 1,03 action pour une obligation et une date de maturité fixée au 1^{er} avril 2020. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1^{er} avril de chaque année. Depuis leur émission en 2005, 597 obligations ont été converties dont 510 ont donné lieu à la création de 525 actions. Entre le 31 mars et le 30 septembre 2009, il n'y a pas eu de conversion.

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

En juin 2009, la société Air France-KLM a émis 56 016 949 OCEANE pour un montant total de 661 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment, ont une valeur unitaire de 11,80 euros, un ratio d'attribution d'une action pour une obligation et une date de maturité fixée au 1^{er} avril 2015. Le coupon annuel est de 4,97% payable à terme échu le 1^{er} avril de chaque année. Au 30 septembre 2009, 4 584 obligations ont été converties en actions existantes.

Actionnariat

(En %)	1 ^{er} semestre 2009-10	Exercice 2008-09	Exercice 2007-08
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
État	15,7	15,7	15,7
Salariés et anciens salariés	12,0	12,0	11,2
Autocontrôle	1,6	2,0	1,8
Flottant	70,7	70,3	71,3

Au 30 septembre 2009, les résidents détiennent 61,6% du capital et les non-résidents 38,4%. Parmi les résidents, outre l'État (47,1 millions d'actions) et les salariés (35,9 millions d'actions), les actionnaires individuels représentent 12,6% du capital avec 37,9 millions d'actions et les institutionnels 21,3% avec 63,9 millions

d'actions. Les non-résidents détiennent 115,3 millions de titres. La répartition des non-résidents est la suivante : Amérique du Nord 16% du capital, Europe 17% du capital, le reste du monde 7% du capital.

Marché et environnement

Un an après la faillite de la banque Lehman Brothers à l'origine de la crise bancaire qui s'est transformée en crise économique mondiale, le transport aérien est dans une situation difficile. La récession, combinée aux politiques de voyage restrictives mises en place par les entreprises, a créé une pression très forte tant sur les volumes que sur les recettes. Les six premiers mois de l'année 2009 ont enregistré une dégradation progressive des activités passage et cargo, avec un point bas au printemps dernier.

Sur les huit premiers mois de l'année 2009, le trafic passager mesuré au passager par kilomètre transporté (PKT) a chuté de 5,7% parmi les compagnies membres de l'AEA (Association des compagnies aériennes européennes) et de 6,0% au niveau des compagnies membres de IATA (Association internationale des compagnies aériennes). L'effondrement du trafic a été encore plus accentué en classe affaires, allant jusqu'à -23,6% en mai 2009. Même si un léger redressement est constaté depuis, le niveau du trafic affaires est encore très largement au-dessous du niveau d'il y a un an. L'évolution négative du trafic affaires a pour conséquence une chute des recettes unitaires. En effet, le segment affaires est le cœur de métier des grands transporteurs mondiaux. Selon IATA, la recette au passager devrait être en baisse de 12% sur l'année 2009 (Source IATA juillet 2009).

La crise touche l'ensemble des grandes zones de transport aérien. L'Asie est la plus touchée avec une baisse du trafic de 9,9% entre janvier et août 2009, suivie par l'Afrique (-8,1%), l'Amérique du Nord (-7,2%), l'Europe (-6,3%), l'Amérique Latine (-2,9%). Seul le Moyen-Orient a enregistré une hausse de trafic (+8,4%) (Source IATA août 2009). Les compagnies européennes ont, quant à elles, enregistré une baisse de 5,9% de leur trafic international (Source AEA août 2009). Les compagnies aériennes ont réagi à cette situation en baissant leurs capacités : -4,5% pour les compagnies européennes et -3,6% pour l'ensemble des compagnies, permettant de limiter le recul des coefficients d'occupation

(80% sur le long-courrier international au départ de l'Europe, soit une baisse de 1,2 point) (Source IATA et AEA août 2009). Pour l'ensemble de l'année 2009, le trafic mondial devrait être en baisse de 4,0% selon IATA.

L'activité cargo a été encore plus durement touchée par la crise. Depuis le début de 2009, le trafic est en baisse de 20,6% au niveau des compagnies de l'AEA et 18,0% au niveau mondial (Source AEA et IATA août 2009). Même si une stabilisation tant du trafic que des recettes est constatée depuis quelques mois, il n'en demeure pas moins que IATA évalue la baisse du trafic à 14% et celle de la recette unitaire à la tonne transportée à 15% sur l'ensemble de l'année 2009.

Les efforts des compagnies aériennes pour adapter leurs capacités et réduire les coûts ne permettent pas de compenser totalement la baisse des volumes et des recettes. Au niveau mondial, IATA estime à 15% la baisse du chiffre d'affaires de l'industrie amenant une perte d'exploitation de près de quatre milliards de dollars et un résultat net négatif de 11 milliards de dollars en 2009 (Source IATA septembre 2009). Pour l'année 2010, les prévisions sont un peu plus optimistes. Toujours selon IATA, l'industrie devrait dégager un résultat d'exploitation positif de 6,5 milliards de dollars grâce à un rebond du trafic passager et cargo de 3,2% et 5,0% respectivement, en ligne avec une croissance mondiale de l'ordre de 2,6% (Source IATA septembre 2009). En effet, l'industrie du transport aérien a une forte corrélation à la croissance mondiale. Il est admis que 1% de croissance mondiale génère une augmentation de 1 à 2,5% de la demande de transport aérien. Enfin, le transport aérien a démontré sa forte résistance aux crises traversées depuis 45 ans avec une croissance annuelle d'environ 5% sur les vingt dernières années et une croissance attendue du même ordre sur les vingt prochaines années tirée principalement par les zones émergentes (Asie, Amérique du Sud et Afrique et Moyen-Orient) (Source Boeing 2009).

Faits marquants

Environnement

Les principaux événements d'avril à septembre 2009 sont les suivants :

- ◆ L'environnement économique a continué d'être très difficile au cours des six premiers mois de l'exercice. Même si un léger mieux se fait sentir depuis juin dernier, la croissance pour l'ensemble des pays restera négative à -2,3% (*Source Consensus Forecast septembre 2009*). Seule la Chine, parmi les grands pays, devrait afficher une croissance positive ;
- ◆ Si le prix du pétrole a progressivement augmenté sur le semestre, passant d'un plus bas de 48,44 dollars le baril au 1^{er} avril à un plus haut à 75,51 dollars le baril le 5 août 2009, il n'a pas connu les niveaux enregistrés sur la même période 2008. Cependant sur l'ensemble du semestre, le prix moyen s'est élevé à 64,43 dollars le baril, revenant au niveau d'octobre 2008. Ainsi, pour l'année 2009, IATA anticipe une baisse de plus de 30% de la facture pétrolière de l'ensemble de ses membres, passant d'un montant de 172 milliards à un montant de 115 milliards de dollars ;
- ◆ Le cours du dollar a également évolué différemment au cours de ce semestre par rapport à l'an dernier. Il s'est raffermi en début de semestre avec une parité de 1,29 pour un euro au 21 avril et s'est affaibli en fin de semestre avec une parité de 1,48 pour un euro, suivant en cela, mais en sens contraire, l'évolution du prix du pétrole. En moyenne toutefois, l'euro s'est déprécié de 11% par rapport au dollar sur ce semestre par rapport au même semestre de l'année dernière ;
- ◆ D'avril à septembre 2009, l'activité de transport de passagers au sein de l'AEA (Association européenne des compagnies aériennes) a fortement baissé. Mesuré en passager par kilomètre transporté (PKT), le trafic est en recul de 4,2% pour une offre mesurée en siège kilomètre offert (SKO) en baisse de 5,4%. Le coefficient d'occupation a ainsi gagné 0,9 point à 78,2%. Le nombre de passagers a baissé de 5,5% à 178,0 millions de passagers. L'activité cargo est confrontée à une chute du trafic de 18,6%.

Air France-KLM

- ◆ Les activités passage et cargo ont évolué comme l'industrie avec des baisses de trafic de 4,5% et 19,3% respectivement pour des capacités en retrait de 4,6% et de 17,3%. Malgré cette réduction des capacités, la faiblesse des volumes s'est accompagnée d'une forte diminution des recettes entraînant ainsi une baisse du chiffre d'affaires de 19,9% à périmètre constant à 10,78 milliards d'euros.
- ◆ Au 1^{er} avril 2009, le groupe a mis en œuvre son accord de *joint-venture* sur l'Atlantique nord avec Delta. Cet accord, qui permet un partage 50/50 du résultat économique, couvre un très large périmètre estimé à 12 milliards de dollars de chiffre d'affaires au travers de six plates-formes de correspondance, plus de 200 vols quotidiens et une part de marché de 25%.
- ◆ Le 1^{er} juin 2009, le vol Air France AF 447 effectuant la liaison entre Rio de Janeiro et Paris CDG a disparu au-dessus de l'Atlantique avec, à son bord, 228 personnes dont 12 membres d'équipage.
- ◆ En juin 2009, la société Air France-KLM a lancé une émission d'OCEANE pour 661 millions d'euros, portant intérêt à 4,97%. D'une valeur nominale de 11,80 euros, les obligations sont convertibles en actions Air France-KLM à raison d'une action pour une obligation.
- ◆ Le 4 septembre 2009, Air France a annoncé le projet de refonte du réseau moyen-courrier et d'adaptation de l'activité cargo ainsi que la mise en œuvre d'un projet de plan de départs volontaires pour le personnel au sol de l'ordre de 1 700 postes.
- ◆ En octobre 2009, Air France-KLM a émis avec succès un emprunt obligataire à sept ans d'un montant de 700 millions d'euros, portant intérêt à 6,75%. L'emprunt sera remboursé au pair en octobre 2016.

La stratégie

La crise mondiale depuis septembre 2008 a amené le groupe Air France-KLM à adapter sa stratégie de croissance rentable menée avec succès depuis plus d'une décennie. Tout en continuant de s'appuyer sur ses atouts spécifiques et sur la complémentarité d'Air France et de KLM dans leurs trois métiers principaux (passage, fret et maintenance), le groupe prend des mesures pour

renforcer ses capacités de résistance face à la crise. Adapter, refondre ou restructurer les offres, réduire les investissements, renforcer les plans d'économies sont les mesures phares de ce plan d'adaptation. Par ailleurs, la chute du prix du pétrole a également conduit le groupe à revoir sa politique de couverture pétrolière.

Des atouts fondamentaux

Un réseau puissant et équilibré

Le groupe Air France-KLM dispose du réseau le plus important entre l'Europe et le reste du monde. Ainsi, sur les 179 destinations long-courriers desservies directement par les compagnies membres de l'*Association of European Airlines* (AEA) à l'été 2009, Air France-KLM offre 110 destinations, soit 61% du total contre 40% pour British Airways et 46% pour Lufthansa et Swiss. De plus, le groupe propose aussi 43 destinations uniques qui ne sont opérées ni par British Airways ni par Lufthansa.

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

Deux hubs coordonnés sur des plates-formes aéroportuaires en développement

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

Une alliance mondiale qui renforce le réseau

Air France et KLM jouent un rôle moteur dans l'alliance SkyTeam, deuxième alliance mondiale en parts de marché. Réunissant dix compagnies européennes, américaines et asiatiques, SkyTeam permet au groupe de répondre aux besoins du marché et de faire face à la concurrence tant dans le transport de passagers que dans le transport de fret. Aéroflot, Aéromexico, Air France, Alitalia, China Southern, Continental jusqu'en octobre 2009, CZech Airlines, Delta fusionné avec Northwest, KLM, Korean Airways composent l'alliance. Air Europa (Espagne), Coppa Airlines (Panama) et Kenya Airways les ont rejoints en tant que membre associé.

Un partenariat unique sur l'Atlantique Nord

Au 1^{er} avril 2009, Air France-KLM et Delta ont mis en œuvre leur accord de *joint-venture* sur l'Atlantique-Nord. Le périmètre de cet accord est très large et représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 12 milliards de dollars. Il couvre tous les vols entre l'Amérique du Nord, le Mexique et l'Europe au travers d'une coordination intégrée et tous les vols entre l'Amérique du Nord et le Mexique vers et du Bassin méditerranéen, l'Afrique, les pays du Golfe et l'Inde ainsi que les vols de l'Europe vers et de l'Amérique centrale, la Colombie, le Venezuela, le Pérou et l'Équateur au travers d'une coordination étroite. Ce type d'accord permet le partage des recettes et des coûts. Il devrait améliorer la performance économique du réseau Atlantique Nord du groupe Air France-KLM d'environ 145 millions d'euros en trois ans.

Un rapprochement stratégique avec Alitalia

Air France-KLM a choisi de renforcer sa coopération avec Alitalia à travers un accord de partenariat opérationnel et une prise de participation de 25% dans le capital de la compagnie italienne. Cette opération présente des avantages significatifs pour les deux groupes. Air France-KLM a ainsi accès au marché italien qui est le 4^e marché européen grâce à un partenaire restructuré et renforcé financièrement avec une forte présence sur son marché domestique grâce à la fusion avec son concurrent Air One. Alitalia de son côté a accès au premier réseau reliant l'Europe au reste du monde grâce à un système de double *hub* élargi vers l'Europe du sud par ce partenariat. Les principaux objectifs communs aux deux compagnies sont de renforcer le positionnement d'Alitalia sur le segment de clientèle affaires, de partager les meilleures pratiques et développer les *joint-ventures* entre Air France et Alitalia et Alitalia et KLM. Les deux partenaires ont évalué à 370 millions d'euros les synergies potentielles dès la deuxième ou la troisième année dont 90 millions d'euros pour Air France-KLM au niveau du résultat d'exploitation. Air France-KLM bénéficiera également, à hauteur de sa participation au capital, des synergies réalisées par Alitalia.

Une flotte moderne

Le groupe investit de manière continue dans de nouveaux appareils et exploite aujourd'hui une des flottes les plus rationalisées et les plus modernes du secteur. Ces investissements présentent un triple avantage : le groupe offre ainsi un meilleur confort à ses passagers, réalise de substantielles économies de carburant et respecte ses engagements de développement durable en limitant les émissions sonores pour les riverains et les émissions de gaz à effet de serre.

Une offre produit innovante

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

Les résultats du premier semestre au 30 septembre 2009

La crise économique a continué de peser sur l'activité du groupe. L'activité passage a enregistré une baisse du trafic de 4,5% en ligne avec celle des capacités (-4,6%). Le coefficient d'occupation est resté stable au niveau élevé de 81,7% (+0,1 point). Dans l'activité cargo, la chute du trafic (-19,3%) est supérieure à celle des capacités (-17,3%), amenant un recul de 1,6 point du coefficient de remplissage à 63,9%. Dans les deux activités, les recettes unitaires sont en forte réduction sur l'année précédente.

Le chiffre d'affaires total s'élève à 10,78 milliards d'euros (-19,9%). Pour une production mesurée en ESKO en baisse de 7,0%, les coûts unitaires à l'ESKO diminuent de 6,1% et de 1,3% à change et prix du carburant constants. Les économies réalisées dans le cadre de Challenge 12 se sont élevées à 350 millions d'euros sur le semestre.

L'ensemble des charges a participé à la baisse des coûts et principalement :

- ◆ la dépense de carburant (-24%) à 2,43 milliards d'euros malgré un impact négatif de 430 millions d'euros lié aux anciennes couvertures pétrole ;
- ◆ les affrètements aéronautiques (-28,2%) compte tenu de la baisse d'activité ;
- ◆ les charges de personnel reculent de 1,7% pour s'établir à 3,69 milliards d'euros. Hors la contribution complémentaire de 78 millions d'euros aux fonds de pension d'Air France et de KLM, la baisse aurait été de 3,8% ;

- ◆ les frais commerciaux et de distribution (-22,5%) à 437 millions d'euros sous l'effet d'une baisse du nombre de voyageurs et d'une diminution des dépenses de publicités ;
- ◆ Les autres frais (-14,1%) à 968 millions d'euros grâce notamment au plan d'économies Challenge 12.

Le résultat d'exploitation est négatif de 543 millions d'euros après la charge de 430 millions d'euros liée aux anciennes couvertures pétrolières (+592 millions d'euros au 30 septembre 2008).

Le coût de l'endettement financier net a progressé de 104 millions d'euros à 126 millions d'euros en raison d'une baisse des produits financiers liée à celle des taux et du rendement des produits de placement (-106 millions d'euros) alors que le coût de l'endettement financier brut est stable à 186 millions d'euros contre 188 millions un an plus tôt. Les autres charges et produits financiers enregistrent un solde négatif de 51 millions d'euros contre un solde négatif de 436 millions d'euros un an plus tôt dû essentiellement à la variation de juste valeur des instruments de couverture.

Le résultat avant impôt est négatif de 795 millions d'euros contre un résultat positif de 174 millions d'euros un an plus tôt. Le résultat net part du groupe est négatif de 573 millions d'euros contre un résultat positif de 176 millions d'euros au 30 septembre 2008. Par action, le résultat net, comme le résultat net dilué, est négatif de 1,95 euro contre un résultat positif de 0,60 euro et de 0,57 euro respectivement au 30 septembre 2008.

Perspectives pour l'exercice en cours

Le groupe poursuit son adaptation à l'environnement économique en baissant ses capacités. Les capacités passage sont en baisse de 2% pour la saison hiver 09 et le cargo poursuit également la réduction de ses capacités sur la base d'une baisse de 5% sur les 12 prochains mois. En parallèle, Air France-KLM continue d'adapter ses effectifs au niveau d'activité avec la préparation du plan de départs volontaires de 1 700 salariés. Par ailleurs, le groupe a renforcé le plan d'économies Challenge 12 en portant son objectif annuel à 700 millions d'euros contre 600 millions d'euros en début d'exercice.

Le groupe a également mis en place une nouvelle politique de couverture pétrole, ramenant l'horizon des couvertures de quatre à deux ans et l'exposition de deux ans de consommation à 80% d'une année de consommation. Sur la base du prix des futurs au 13 novembre 2009, la facture pétrolière est estimée à 1,6 milliard de dollars au troisième trimestre et à 1,8 milliard de dollars au quatrième trimestre de l'exercice 2009-10.

La crise induisant également des changements de comportement des consommateurs qui pourraient persister au-delà de la reprise économique, le groupe poursuit son adaptation tant dans l'activité passage que dans l'activité cargo.

Dans le passage, la nouvelle classe Premium Voyageur chez Air France ou la classe Economy Confort chez KLM complètent

l'offre long-courrier avec un positionnement intermédiaire entre les classes avant et arrière. Lancée fin octobre sur Paris-New York avec une montée en puissance d'ici la fin de 2009, elle équipera tous les avions long-courriers d'ici un an. Elle rencontre un succès certain auprès des passagers. Le produit moyen-courrier fait l'objet d'une refonte chez Air France qui s'appuie sur les attentes des clients qui souhaitent une meilleure prise en compte de leurs besoins à travers la grille tarifaire : un produit simple et peu cher destiné aux voyageurs loisirs et un produit offrant de la flexibilité, plus de service et de gain de temps à des prix mieux adaptés.

L'activité cargo se restructure autour de l'optimisation du remplissage des soutes des avions passage et combi et la rationalisation du programme des avions cargo.

Toutes ces actions s'accompagnant d'une réorganisation d'un certain nombre de nos process, elles devraient permettre un retour à la rentabilité du réseau moyen-courrier dès l'exercice prochain et un retour à l'équilibre de l'activité cargo durant l'exercice 2011-12.

L'incertitude sur le moment et l'intensité de la reprise impose la poursuite des efforts de maîtrise des coûts avec pour objectif de revenir à l'équilibre opérationnel, hors impact des anciennes couvertures pétrolières, dès le début de l'exercice 2010-11.

Activités

Activité Passage

Au premier semestre, l'activité passage du groupe Air France-KLM a continué à être affectée par la crise de l'économie. Le trafic a baissé de 4,5% tout comme les capacités (-4,6%) amenant un coefficient d'occupation stable au niveau élevé de 81,7%. Ce niveau de coefficient d'occupation est très supérieur au niveau moyen de l'AEA qui s'établit à 78,2% sur la même période.

Avec une flotte de 552 avions passage en exploitation dont 195 avions régionaux, le groupe a transporté 38,4 millions de passagers, (-5,3%) et a réalisé un chiffre d'affaires total de 8,36 milliards d'euros (-17,9% après un effet de change favorable de 2,1%). Ce semestre a également été pénalisé par les couvertures pétroles prises antérieurement qui n'a pas permis de bénéficier pleinement de la chute du prix du pétrole. Hors cet impact, l'activité passage est proche de l'équilibre sur ces six mois de crise profonde.

► 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€)	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008 *
Europe	29 495	31 001	21 547	22 765	73,1	73,4	26 429	28 157	3 106	3 849
Amérique du Nord et Latine	42 401	45 320	36 936	38 924	87,1	85,9	5 000	5 248	1 901	2 354
Asie/Pacifique	27 377	29 234	23 260	24 932	85,0	85,3	2 686	2 883	1 177	1 539
Afrique/Moyen-Orient	18 544	17 881	14 758	14 487	79,6	81,0	2 822	2 769	1 202	1 329
Caraiïbes/Océan Indien	12 623	13 237	10 107	10 482	80,1	79,2	1 435	1 473	566	637
Total	130 440	136 673	106 608	111 590	81,7	81,6	38 371	40 532	7 952	9 708

* Retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13.

Le réseau long-courrier couvre 121 destinations à l'été 2009 dans 69 pays à partir de Paris et d'Amsterdam. Le trafic est en baisse de 4,2% au cours du semestre pour des capacités en diminution de 4,5%. Le coefficient d'occupation s'est établi à 84,3% (+0,2 point). Le nombre de passagers transportés s'est élevé à 11,9 millions (-3,5%). Le chiffre d'affaires réalisé sur ce réseau est en recul de 17,2% à 4,8 milliards d'euros. Il représente 61% du chiffre d'affaires total passage régulier comme au 30 septembre 2008.

Le poids de ce réseau n'a pas 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 et le premier réseau long-courrier. Il représente un peu plus du tiers du

trafic et des capacités. Le trafic est en baisse de 5,1% pour des capacités en baisse de 6,4%. Le coefficient d'occupation a gagné 1,2 point pour s'établir au niveau élevé de 87,1%. Le nombre de passagers a reculé de 4,7% à 5 millions. En conséquence, le chiffre d'affaires est en diminution de 19,1% après un effet de change favorable de 4,1% ; il s'établit à 1,9 milliard d'euros (2,36 milliards au 30 septembre 2008). En avril 2009, le groupe Air France-KLM et le groupe Delta ont signé un accord de *joint-venture* de 10 ans permettant une gestion coordonnée du réseau Atlantique nord avec un partage des coûts et des recettes.

L'activité sur le réseau **Asie** a été marquée par la crise. Deuxième réseau du groupe et du long-courrier en termes de trafic (environ 22% du trafic et des capacités), il a enregistré une baisse du trafic

de 6,7% pour des capacités en diminution de 6,4%. Le coefficient d'occupation est ainsi pratiquement stable à 85,0% (-0,3 point). Le nombre de passagers est également en baisse de 6,8% à 2,7 millions de passagers. Le chiffre d'affaires a, quant à lui, chuté de 23,4% après un effet change favorable de 3,9%. Il s'est établi à 1,18 milliard d'euros (1,54 milliard au 30 septembre 2008).

Plus de 2,8 millions de passagers (+1,9%) ont emprunté le réseau **Afrique Moyen-Orient** au cours de ce semestre qui est le troisième réseau long-courrier. Il représente 14% des capacités et du trafic du groupe. Le trafic sur ce réseau a progressé de 1,9% pour des capacités en hausse de 3,7%. Le coefficient d'occupation est en recul de 1,4 point à 79,6%. Le chiffre d'affaires s'établit à 1,2 milliard d'euros contre 1,33 milliard d'euros au 30 septembre 2008 (-9,6%).

Le réseau **Caraïbes et Océan Indien**, quatrième réseau long-courrier, représente environ 10% des capacités et du trafic global. Le groupe a transporté 1,4 million de passagers (-2,6%). Le trafic a baissé (-3,6%) pour des capacités en recul de 4,6%, amenant

ainsi une amélioration du coefficient d'occupation de 0,9 point à 80,1%. Le chiffre d'affaires s'élève à 0,57 milliard d'euros contre 0,64 milliard d'euros au 30 septembre 2008 (-11,1%).

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

Troisième réseau du groupe en termes de trafic, il représente un peu plus de 20% des capacités et du trafic mais près de 70% des passagers et de 40% du chiffre d'affaires. Le groupe a transporté 26,4 millions de passagers (-6,1%), générant un chiffre d'affaires de 3,11 milliards d'euros en baisse de 19,5% (3,85 milliards au 30 septembre 2008).

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

Semestre au 30 septembre	2009	2008 *
Nombre de passagers (En milliers)	38 371	40 532
Chiffre d'affaires total passage (En M€)	8 357	10 184
Chiffre d'affaires passage régulier (En M€)	7 952	9 708
Recette unitaire au PKT (En cts d'€)	7,46	8,70
Recette unitaire en SKO (En cts d'€)	6,10	7,10
Coût unitaire au SKO (En cts d'€)	6,30	6,70
Résultat d'exploitation (En M€)	(353)	473

* Retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13.

La recette unitaire au PKT (passager-kilomètre transporté) baisse de 14,3% et de 16,0% à change constant. La recette unitaire au SKO (siège kilomètre offert) baisse de 14,2% et de 15,9% à

change constant. Le coût unitaire au SKO baisse de 5,9% et de 2,3% à change et prix du carburant constants.

Activité Cargo

En janvier 2009, le groupe a pris le contrôle de l'opérateur cargo Martinair qui est consolidé depuis cette date. Pour des raisons de comparaison, les chiffres du semestre 2008-09 ont été retraités.

L'activité cargo évolue toujours dans un environnement difficile. Aussi, le groupe a-t-il pris des mesures très fortes de baisse des capacités, en laissant cinq avions tout cargo au sol au cours de ce semestre. Les capacités ont ainsi baissé de 17,3%. Le trafic ayant

chuté de 19,3%, le coefficient de remplissage a perdu 1,6 point à 63,9%. Le groupe a transporté 727 486 tonnes (-17,8%), partie dans ses avions tout cargo et partie dans les soutes des avions passage.

La baisse du trafic a été combinée à une très forte baisse des recettes unitaires dont une partie est liée à la baisse du prix du pétrole qui a conduit le groupe à réduire les surcharges fuel.

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€)	
	2009	2008 *	2009	2008 *	2009	2008 *	2009	2008 *	2009	2008 *
Europe	264	288	36	39	13,7	13,7	27	29	29	35
Amérique du Nord et du Sud	3 321	3 675	2 069	2 403	62,3	65,4	258	302	352	605
Asie/Pacifique	3 135	4 585	2 340	3 255	74,6	71,0	270	373	377	753
Afrique/Moyen-Orient	1 401	1 354	865	891	61,7	65,8	141	144	216	306
Caraiïbes/Océan Indien	556	586	231	275	41,5	46,9	31	37	77	100
Total	8 677	10 488	5 541	6 863	63,9	65,4	727	855	1 051	1 799

* Avec Martinair.

Les trois principaux réseaux sont le réseau Amériques, le réseau Asie et le réseau Afrique Moyen-Orient. Le réseau Asie est le premier réseau en termes de trafic et représente 36% des capacités et du chiffre d'affaires et près de 42% du trafic. Le trafic a fortement baissé (-28,1%) tout comme les capacités (-31,6%). Le coefficient de remplissage a gagné 3,6 points au niveau élevé de 74,6%. Le chiffre d'affaires a été divisé par deux à 377 millions d'euros. Le réseau Amériques représente environ un tiers de l'activité et du chiffre d'affaires transport de fret. Le trafic a baissé

de 13,9% et les capacités de 9,6%. Le coefficient de remplissage a ainsi perdu 3,1 points à 62,3%. Le chiffre d'affaires a baissé de 42% à 352 millions d'euros. Le réseau Afrique/Moyen-Orient est le troisième réseau de l'activité cargo loin derrière les deux premiers avec environ 15% des capacités et du trafic. Le trafic est également en baisse, mais moins fortement que sur les deux premiers réseaux (-2,9%). Les capacités étant en hausse de 3,5%, le coefficient de remplissage perd 4,1 points à 61,7%. Le chiffre d'affaires est en recul de 29% à 216 millions d'euros.

► Chiffres clés de l'activité cargo

Semestre au 30 septembre	2009	2008 *
Tonnage transporté (En milliers)	727	855
Chiffre d'affaires total cargo (En M€)	1 115	1 890
Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	1 051	1 799
Recette unitaire à la TKT (En cts d'€)	18,97	25,89
Recette unitaire à la TKO (En cts d'€)	12,11	17,03
Coût unitaire à la TKO (En cts d'€)	15,82	16,63
Résultat d'exploitation (En M€)	(344)	26

* Avec Martinair.

Les recettes unitaires à la TKT (tonne-kilomètre transportée) et à la TKO (tonne-kilomètre offerte) baissent respectivement de 30,2% et de 32,2% à change constant. Le coût unitaire à la TKO baisse de 4,9% mais augmente de 4,6% à change et prix du carburant constants.

Activité Maintenance

L'activité maintenance a réalisé un bon premier semestre 2009-10. Le chiffre d'affaires a progressé de 1,7% à 485 millions d'euros et le résultat d'exploitation a progressé de 79% à 68 millions d'euros.

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

Autres Activités

Les autres activités comprennent principalement l'activité loisirs et l'activité catering. Le chiffre d'affaires total de ces autres activités s'est élevé à 817 millions d'euros au 30 septembre 2009 (-8,5% à périmètre constant) et le résultat d'exploitation à 86 millions d'euros (+56% à périmètre pro forma). L'activité loisirs comprend le groupe Transavia et l'activité loisirs de Martinair depuis le 1^{er} janvier 2009. Cette dernière a été fortement réduite, expliquant

ainsi la baisse de 10% du chiffre d'affaires à périmètre constant à 607 millions d'euros. En revanche, la performance économique de cette activité a progressé de 12% à 64 millions d'euros (57 millions au 30 septembre 2008). L'activité catering a enregistré un chiffre d'affaires tiers en retrait de 6,8% à 175 millions d'euros. Le résultat d'exploitation s'est élevé à 18,5 millions d'euros contre 18,9 millions d'euros un an plus tôt.

La flotte Air France-KLM

Au 30 septembre 2009, la flotte du groupe Air France-KLM totalise 646 avions dont 611 en exploitation. La flotte régionale s'élève à 216 avions dont 195 avions en exploitation. La flotte du groupe Transavia comprend 37 avions moyen-courriers. Les commandes fermes s'élèvent à 88 appareils dont 26 appareils régionaux et les options à 58 appareils dont 18 avions régionaux.

Flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France comprend 424 avions dont 406 en opération. Les commandes fermes portent sur 62 appareils dont 18 avions régionaux et les options à 30 avions dont sept avions régionaux.

La flotte Air France

La flotte Air France totalise 263 avions au 30 septembre 2009 dont 255 avions en exploitation qui se répartissent en 101 avions long-courriers, sept avions cargo et 147 avions moyen-courriers.

Sur la totalité de la flotte, 59% des avions sont en pleine propriété, 6% en crédit-bail et 35% en location opérationnelle. Au cours du semestre, quatre Boeing B777-300 sont entrés et un Airbus

A330-200 est sorti de la flotte long-courrier. Dans la flotte moyen-courrier, deux Airbus A321-200 et un Airbus A320-200 sont entrés tandis que quatre Airbus A320-100 et un Airbus A320-200 en sortaient. Sept Boeing B747-200/400 cargo et un Boeing B747-400 sont en arrêt d'exploitation.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09
B747-400	6	6			7	7	13	13	13	12
B777-300	17	17	2	2	7	11	26	30	26	30
B777-200	15	15	2	2	8	8	25	25	25	25
A340-300	10	10	3	3	6	6	19	19	19	19
A330-200	6	5	1	1	9	9	16	15	16	15
Long-courrier	54	53	8	8	37	41	99	102	99	101
B747-400	5	5			4	4	9	9	6	5
B747-200	3	3				0	3	3		
B777-F Cargo	2			2			2	2	2	2
Cargo	10	8		2	4	4	14	14	8	7
A321	12	12			9	11	21	23	21	23
A320	48	42		1	17	18	65	61	65	61
A319	20	22	4	4	21	19	45	45	45	45
A318	18	18					18	18	18	18
Moyen-courrier	98	94	4	5	47	48	149	147	149	147
Total	162	155	12	15	88	93	262	263	256	255

La flotte des filiales régionales et Transavia

Au 30 septembre 2009, les filiales régionales (Brit Air, Régional, City Jet et VLM) disposent d'une flotte de 154 avions dont 144 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 47% en pleine propriété, de 23% en crédit-bail et 30% en location opérationnelle. Sur le semestre, les mouvements ont porté sur

cinq entrées et quatre sorties chez Régional. Quatre avions sont en arrêt d'exploitation chez Régional et trois chez City Jet.

La flotte de Transavia France est composée de sept Boeing B737-800 en location opérationnelle. Il n'y a pas eu de mouvement au cours du semestre.

La flotte Air France-KLM

Flotte du groupe Air France

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09
Brit Air										
Canadair Jet 100	5	5	8	8	2	2	15	15	15	14
Canadair Jet 700	6	6	9	9			15	15	15	15
F100-100	5	5			8	8	13	13	13	13
Total	16	16	17	17	10	10	43	43	43	42
City Jet										
BAE146-200/300	1	1					1	1		
AVRO RJ 85	15	15			12	12	27	27	25	23
Total	16	16			12	12	28	28	25	23
Régional										
EMB190	2	4			6	6	8	10	8	10
EMB170	2	5	1	1			3	6	3	6
EMB145-EP/MP	5	8	17	14	6	6	28	28	28	28
EMB135-ER	4	4	3	3	2	2	9	9	9	9
EMB120-ER	5	4					5	4		
F100-100	3	2			6	6	9	8	8	8
F70-70	2						2		2	
Total	23	27	21	18	20	20	64	65	58	61
VLM Airlines										
Fokker 50	15	14			3	4	18	18	18	18
Total	15	14			3	4	18	18	18	18
Total flotte régionale	70	73	38	35	45	46	153	154	144	144
Transavia France										
B737 800					7	7	7	7	7	7
Total					7	7	7	7	7	7
Total Groupe Air France	232	228	50	50	140	146	422	424	407	406

Flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM comprend 222 avions dont 205 en exploitation après intégration de la flotte de Martinair. Les commandes fermes s'élevaient à 26 avions dont huit avions régionaux et les options à 28 unités dont 11 avions régionaux.

La flotte de KLM

La flotte KLM totalise 113 avions au 30 septembre 2009 dont 111 avions en exploitation qui se répartissent en 61 avions long-courriers, deux avions cargo et 48 avions moyen-courriers. La totalité de la flotte est financée à hauteur de 32% en pleine propriété, de 38% en crédit-bail et de 30% en location opérationnelle.

Au cours du semestre, deux Boeing B777-300 sont entrés dans la flotte long-courrier. Dans la flotte moyen-courrier, quatre Boeing B737-300/400 sont sortis. Deux Boeing B747-300/400 Cargo sont en arrêt d'exploitation.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09
B747-400	15	15	7	7			22	22	22	22
B777-300			2	4			2	4	2	4
B777-200			6	6	9	9	15	15	15	15
MD11	8	8			2	2	10	10	10	10
A330-200			6	6	4	4	10	10	10	10
Long-courrier	23	23	21	23	15	15	59	61	59	61
B747-400			3	1	1	1	4	2	4	2
Cargo			3	1	1	1	4	2	4	2
B737-900			2	2	3	3	5	5	5	5
B737-800			13	13	8	8	21	21	21	21
B737-700	1		3	4			4	4	4	4
B737-400	6	6			6	4	12	10	12	9
B737-300	7	7			3	3	10	10	10	9
Moyen-courrier	14	13	18	19	20	18	52	50	52	48
Total	37	36	42	43	36	34	115	113	115	111

La flotte des filiales

Flotte Transavia et Martinair

La flotte de Transavia Netherlands est composée de 30 avions tous en exploitation, financés à hauteur de 3% en pleine propriété, 40% en crédit-bail et de 57% en location opérationnelle. Deux Boeing B737-800 sont entrés dans la flotte au cours du semestre.

La flotte de Martinair est composée 17 avions dont 13 sont en exploitation au 30 septembre 2009. Elle comprend 4 avions long-courriers, tous en exploitation et 13 avions cargo dont neuf sont en exploitation. La flotte est financée à hauteur de 47% en pleine propriété, 12% en crédit-bail et 41% en location opérationnelle.

La flotte Air France-KLM

Flotte du groupe KLM

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09
Transavia Netherlands										
B737-800		1	7	7	11	12	18	20	18	20
B737-700			5	5	5	5	10	10	10	10
Total		1	12	12	16	17	28	30	28	30
Martinair										
B767-300	3	3			3	1	6	4	6	4
Long-courrier	3	3			3	1	6	4	6	4
B747-400 BCF				2	4	4	4	6	4	2
MD-11-CF	3	3			1	1	4	4	4	4
MD-11-F	2	2			1	1	3	3	3	3
Cargo	5	5		2	6	6	11	13	11	9
Total	8	8		2	9	7	17	17	17	13
Total autre flotte	8	9	12	14	25	24	45	47	45	43

Flotte régionale

Au 30 septembre 2009, la filiale régionale KLM Cityhopper dispose d'une flotte de 62 avions dont 51 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 78% en pleine propriété, de 11% en crédit-bail et 11% en location opérationnelle. Sur le semestre, quatre Embraer 190 et deux Fokker 70 sont entrés dans la flotte tandis que neuf Fokker 100 et 50 sont en arrêt d'exploitation.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09	31/03/09	30/09/09
KLM Cityhopper										
F100	20	20					20	20	16	11
F70	21	22	3	3			24	25	23	25
F50	6	4			6	6	12	10	12	8
EMB190	3	2		4		1	3	7	3	7
Total	50	48	3	7	6	7	59	62	54	51

Risques et gestion des risques

Facteurs de risques

Par rapport au document de référence 2008-09 déposé le 9 juin 2009, il n'y a pas eu de modification significative des risques et incertitudes du groupe Air France-KLM au cours de ce semestre.

Risques et gestion des risques de marché

Risques relatifs au prix du carburant

Air France-KLM a décidé de revoir sa politique de couverture pétrole. Cette nouvelle politique, approuvée par le Comité d'audit et le Conseil d'administration, ramène l'horizon des couvertures de quatre à deux ans et l'exposition de deux ans de consommation à 80% d'une année de consommation. Les deux premiers trimestres hors le trimestre en cours sont couverts à 60% pour assurer une couverture substantielle à court terme. Les trimestres suivants sont couverts respectivement à 50%, 40%, 30%, 20% et 10%. Les volumes couverts totaux doivent toujours être en ligne avec

ces ratios. Les volumes couverts en Jetfuel et en gasoil sur les trois premiers trimestres devront être respectivement d'au moins 20% et 5% de la consommation trimestrielle.

Dans le cadre d'une approche dynamique, le groupe a mis en place un objectif de perte maximale et un objectif de gain maximal. Enfin, un indicateur permettant de mesurer le risque du portefeuille est mis en œuvre. Le niveau de cet indicateur « *Value at risk* » est calculé et analysé chaque semaine et peut conduire à une restructuration du portefeuille.

Parties liées



Les informations concernant les parties liées font l'objet de la note 23 aux comptes consolidés.

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2009

Les principales évolutions du périmètre de consolidation au 30 septembre 2009 du groupe Air France-KLM par rapport à celui du 30 septembre 2008 sont les suivantes :

- ◆ Acquisition, le 31 décembre 2008, de 50% complémentaire de la compagnie Martinair, le groupe détenant déjà 50% de celle-ci. En conséquence, Martinair est intégré globalement à compter du 1^{er} janvier 2009 ;
- ◆ Acquisition de 25% de la société Alitalia Compagnia Aero Italiana Spa le 25 mars 2009. La société Alitalia est comptabilisée par mise en équivalence dans les comptes du groupe à compter du 31 mars 2009.

Le groupe a appliqué l'interprétation IFRIC 13 « Programmes de fidélisation » à compter de la clôture annuelle au 31 mars 2009. Ce texte étant d'application rétrospective, les comptes consolidés au 30 septembre 2008 ont été retraités.

Compte tenu des éléments décrits ci-dessus, un résultat pro forma est présenté en note 5 des états financiers. Les variations et commentaires ci-après sont exprimés sur la base des comptes pro forma.

(En millions d'euros)	30 septembre			Variation (A-C)/C
	2009 A	2008 retraité B	2008 pro forma C	
Chiffre d'affaires	10 775	12 959	13 445	(19,9)%
Résultat d'exploitation courant	(543)	615	592	n/a
Résultat des activités opérationnelles	(618)	638	632	n/a
Résultat net des activités poursuivies	(573)	182	179	n/a
Résultat net – Part du groupe	(573)	179	176	n/a
Résultat net par action de base (En €)	(1,95)	0,61	0,60	n/a

B : retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13.

C : retraité IFRIC 13 et Martinair.

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 10,8 milliards d'euros, en diminution de 19,9% par rapport au semestre clos le 30 septembre 2008 pro forma. Sous les effets de la crise, le

chiffre d'affaires passage recule de 17,9% et celui de l'activité cargo de 41,0%.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation diminuent de 11,9% à 11,32 milliards d'euros sous l'effet principalement de la baisse de la facture

pétrolière mais aussi grâce aux 350 millions d'euros d'économies réalisées dans le cadre du plan Challenge 12. Les coûts unitaires

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 septembre 2009

à l'ESKO (équivalent siège kilomètre offert) baissent de 6,1% et de 1,3% à change et prix du carburant constants pour une production mesurée en ESKO en baisse de 7%.

Les **charges externes** diminuent de 15,7% à 6,79 milliards d'euros contre 8,06 milliards d'euros un an plus tôt.

Hors carburant, elles baissent de 10,2% et se répartissent de la façon suivante :

(En millions d'euros)	30 septembre			Variation (A-C)/C
	2009 A	2008 retraité B	2008 pro forma C	
Carburant avions	2 432	2 972	3 199	(24,0)%
Affrètements aéronautiques	252	337	351	(28,2)%
Loyers opérationnels	364	301	321	13,4%
Redevances aéronautiques	904	930	957	(5,5)%
Commissariat	248	250	255	(2,7)%
Achats d'assistance en escale	658	686	722	(8,9)%
Achats et consommation d'entretien aéronautique	531	539	561	(5,3)%
Frais commerciaux et de distribution	437	555	564	(22,5)%
Autres charges	968	1 091	1 127	(14,1)%
Total	6 794	7 661	8 057	(15,7)%

B : retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13.

C : retraité IFRIC 13 et Martinair.

Les principales variations sont les suivantes :

- ◆ carburant avions : la charge du semestre ressort à 2,43 milliards d'euros contre 3,20 milliards d'euros au 30 septembre 2008 pro forma, soit une diminution de 767 millions d'euros malgré un effet négatif des couvertures anciennes de 430 millions d'euros. La diminution de la facture est due à une baisse des volumes de 10%, à un effet de change défavorable de 11% et à une baisse des prix du pétrole après couverture de 25% ;
- ◆ affrètements aéronautiques : le coût des affrètements aéronautiques acquittés dans le cadre de la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes a diminué de 28,2% pour atteindre 252 millions d'euros contre 351 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma. Cette baisse des affrètements aéronautiques s'explique par le contexte de baisse des capacités ;
- ◆ loyers opérationnels : les loyers opérationnels ont progressé de 13,4% à 364 millions d'euros compte tenu d'un effet de change défavorable et du financement notamment de quatre gros porteurs ;
- ◆ redevances aéronautiques : les redevances aéronautiques sont versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports. Elles ont baissé de 5,5% à 904 millions d'euros contre 957 millions au 30 septembre 2008 pro forma. Cette baisse s'explique encore par la baisse de l'activité de transport aérien ;
- ◆ commissariat : les dépenses de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions ressortent à 248 millions d'euros contre 255 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma, soit une baisse de 2,7%.

Ces dépenses correspondent aux dépenses engagées par le groupe Air France-KLM pour son propre compte et aux dépenses engagées par la filiale catering du groupe pour ses clients tiers ;

- ◆ achats d'assistance en escale : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. Ils sont en diminution de 8,9% pro forma à 658 millions d'euros, en ligne avec l'activité ;
- ◆ achats d'entretien : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats de l'activité tiers. Ils s'élèvent à 531 millions d'euros, en baisse de 5,3% par rapport au 30 septembre 2008 pro forma ;
- ◆ frais commerciaux et de distribution : les frais commerciaux et de distribution sont en baisse de 22,5% pour atteindre un montant de 437 millions d'euros contre 564 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma. Cette baisse s'explique par la baisse du trafic et du nombre de voyageurs et par 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 968 millions d'euros au 30 septembre 2009 contre 1,13 milliard au 30 septembre 2008 pro forma.

Les **frais de personnel** s'élèvent à 3,69 milliards d'euros contre 3,75 milliards au 30 septembre 2008 pro forma, soit une baisse de 1,7%. À périmètre constant, les effectifs moyens diminuent de 2,5% et s'élèvent à 106 122 salariés.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 124 millions d'euros contre 129 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma.

Les **dotations aux amortissements et provisions** ressortent à 846 millions d'euros contre 913 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma.

Le **résultat d'exploitation** est en perte de 543 millions d'euros contre un montant positif de 592 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma.

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

(En millions d'euros)	30 septembre 2009		30 septembre 2008 retraité *		30 septembre 2008 pro forma **	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Passage	8 357	(353)	10 184	473	10 184	473
Fret	1 115	(344)	1 545	22	1 890	26
Maintenance	486	68	467	37	477	38
Autres	817	86	763	83	894	55
Total	10 775	(543)	12 959	615	13 445	592

* Retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13.

** Retraité IFRIC 13 et Martinair.

Résultat des activités opérationnelles

Le résultat des activités opérationnelles est négatif de 618 millions d'euros contre un résultat positif de 632 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma. Le résultat au 30 septembre 2009 inclut notamment les impacts de la mise à la juste valeur

de 15 Fokker 100 pour un montant négatif de 15 millions d'euros ainsi qu'une provision de 49 millions d'euros correspondant aux indemnités à payer sur deux avions cargo ayant fait l'objet d'un arrêt d'exploitation.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 126 millions d'euros contre 22 millions d'euros au 30 septembre 2008 en raison d'une baisse des produits financiers (-106 millions d'euros) reflétant

essentiellement la baisse des taux d'intérêt et du rendement des produits de placement. En revanche, le coût de l'endettement brut est resté stable à 186 millions d'euros.

Autres produits et charges financiers

Les charges financières nettes s'élèvent à 51 millions d'euros contre 436 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma. Elles s'analysent comme suit :

- ♦ un gain de change de 56 millions d'euros essentiellement dû à la baisse du dollar US par rapport à l'euro contre une perte de 63 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma ;

- ♦ une variation négative de la juste valeur des actifs et passifs financiers pour 99 millions d'euros (356 millions au 30 septembre 2008 pro forma). Cette perte est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant ;

- ♦ une dotation nette aux provisions pour 7 millions d'euros et des autres charges pour un million d'euros.

Résultat net – Part du groupe

L'**impôt** ressort à 241 millions d'euros de produit contre une charge de 2 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma, donnant un taux d'impôts effectif de 30,3% contre 1,2% l'exercice précédent. Le faible taux d'impôt effectif au 30 septembre 2008 s'expliquait notamment par la reconnaissance d'un impôt différé actif relatif aux déficits fiscaux antérieurs de deux filiales pour un montant de 47 millions d'euros, compte tenu des perspectives de recouvrabilité.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** est négative de 19 millions d'euros au 30 septembre 2009 contre une contribution positive de 7 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma. Elle comprend pour l'essentiel la quote-part de perte de 16 millions d'euros du groupe Alitalia sur le trimestre avril-juin 2009, la mise en équivalence se faisant avec un trimestre de décalage.

Le **résultat net consolidé – Part du groupe** ressort en perte de 573 millions d'euros au 30 septembre 2009 contre un résultat positif de 176 millions d'euros au 30 septembre 2008 pro forma.

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de -426 millions d'euros au 30 juin 2009 et -147 millions d'euros au 30 septembre 2009.

Par action, le résultat net de base ressort à -1,95 euro au 30 septembre 2009 contre 0,60 euro au 30 septembre 2008 pro forma.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du 1^{er} semestre de la période s'élevèrent à 572 millions d'euros contre 997 millions d'euros au 30 septembre 2008. Les investissements nets flotte se sont élevés à 124 millions d'euros, les investissements au sol à 191 millions d'euros, les pièces de rechange à 60 millions d'euros et la capitalisation des frais de maintenance à 196 millions d'euros. Le cash flow opérationnel est négatif de 745 millions d'euros (1,17 milliard d'euros au 30 septembre 2008) compte tenu d'une variation négative des besoins en fonds de roulement de 718 millions d'euros. Cette variation négative est due essentiellement à la baisse de 170 millions d'euros des titres de transport émis non utilisés, au débouclage anticipé de couvertures pétrole pour 250 millions d'euros. La trésorerie nette à la date de

clôture ressort à 4,0 milliards d'euros. De plus, le groupe dispose de lignes de crédit d'un montant cumulé de 1,2 milliard d'euros au 30 septembre 2009.

L'endettement financier net ressort au 30 septembre 2009 à 5,62 milliards d'euros en augmentation de 1,17 milliard par rapport au 31 mars 2009 (4,44 milliards d'euros). Les fonds propres ressortent à 6,03 milliards d'euros contre 5,68 milliards d'euros au 31 mars 2009, l'augmentation étant imputable essentiellement à la réévaluation à la valeur de marché des instruments dérivés pris en couverture de flux de trésorerie futurs. Le ratio d'endettement du groupe augmente pour s'établir à 0,93 au 30 septembre 2009 contre 0,78 au 31 mars 2009. Hors effet des dérivés, le ratio d'endettement ressort à 0,84 contre 0,62 au 31 mars 2009.

Calcul des dettes nettes	30 septembre 2009	31 mars 2009
Dettes financières courantes et non courantes	10 035	9 137
- Dépôts sur avions en crédit-bail	(482)	(496)
+ Couvertures de change sur dette	64	51
= Dettes financières brutes	9 617	8 692
Trésorerie et équivalent trésorerie	3 615	3 748
+ Valeurs mobilières de placement à +3 mois	189	430
+ Dépôts Triple A	310	352
- Concours bancaires courants	(114)	(282)
= Trésorerie nette	4 000	4 248
Dettes nettes	5 617	4 444
Capitaux propres consolidés	6 030	5 676
Dettes nettes/capitaux propres consolidés	0,93	0,78
Dettes nettes/capitaux propres consolidés hors instruments de couverture	0,84	0,62

Résultats sociaux de la société Air France-KLM

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

honoraires des commissaires aux comptes et les rémunérations des mandataires sociaux. Au total le résultat d'exploitation est positif de 0,9 million d'euros. Le résultat net ressort à 11,6 millions d'euros.

Tableau de réconciliation des résultats du 1^{er} semestre 2008-09

(En millions d'euros)	30 septembre 2008
Chiffre d'affaires publié	12 983
Impact IFRIC 13	(24)
Impact Martinair	486
Chiffre d'affaires retraité et pro forma	13 445
Total des charges d'exploitation publié	12 344
Impact Martinair	509
Total des charges d'exploitation pro forma	12 853
Résultat d'exploitation courant publié	639
Impact IFRIC 13	(24)
Impact Martinair	(23)
Résultat d'exploitation courant retraité et pro forma	592
Résultat avant IS des sociétés intégrées publié	214
Impact IFRIC 13	(24)
Impact Martinair	(16)
Résultat avant IS des sociétés intégrées retraité et pro forma	174
Impôt publié	(19)
Impact IFRIC 13	7
Impact Martinair	10
Impôt retraité et pro forma	(2)
Résultat part du groupe publié	196
Impact IFRIC 13	(17)
Impact Martinair	(3)
Résultat part du groupe retraité et pro forma	176

Comptes consolidés

Compte de résultat consolidé (non audité)	32	Note 7	Charges externes	44	
		Note 8	Frais de personnel et effectifs	45	
		Note 9	Amortissements, dépréciations et provisions	46	
État du résultat global consolidé (non audité)	33	Note 10	Autres produits et charges	46	
		Note 11	Écarts d'acquisition négatifs et autres produits et charges non courants	46	
Bilan consolidé (non audité)	34	Note 12	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	47	
		Note 13	Impôts	47	
Variation des capitaux propres consolidés (non audité)	36	Note 14	Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	48	
		Note 15	Résultat net – part du groupe par action	48	
Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)	37	Note 16	Immobilisations corporelles	49	
		Note 17	Capitaux propres – part du groupe	50	
Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)	39	Note 18	Provisions et avantages du personnel	51	
Note 1	Description de l'activité	39	Note 19	Dettes financières	53
Note 2	Événements significatifs intervenus au cours de la période	39	Note 20	Autres créditeurs	53
Note 3	Principes et méthodes comptables	39	Note 21	Engagements de locations	54
Note 4	Retraitement des comptes au 30 septembre 2008	40	Note 22	Commandes de matériels aéronautiques	54
Note 5	Variation de périmètre	40	Note 23	Parties liées	56
Note 6	Informations sectorielles	41	Note 24	Événements postérieurs à la clôture	56

Compte de résultat consolidé (non audité)

Période du 1 ^{er} avril au 30 septembre (En millions d'euros)	Notes	2009	2008 (retraité)
Chiffre d'affaires	6	10 775	12 959
Autres produits de l'activité		3	2
Produits des activités ordinaires		10 778	12 961
Charges externes	7	(6 794)	(7 661)
Frais de personnel	8	(3 691)	(3 682)
Impôts et taxes		(124)	(129)
Amortissements	9	(833)	(806)
Dépréciations et provisions	9	(13)	(66)
Autres produits et charges	10	134	(2)
Résultat d'exploitation courant		(543)	615
Cessions de matériels aéronautiques		2	6
Écarts d'acquisition négatifs	11	-	16
Autres produits et charges non courants	11	(77)	1
Résultat des activités opérationnelles		(618)	638
Coût de l'endettement financier brut	12	(186)	(187)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	60	166
Coût de l'endettement financier net		(126)	(21)
Autres produits et charges financiers	12	(51)	(427)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(795)	190
Impôts	13	241	(12)
Résultat net des entreprises intégrées		(554)	178
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	14	(19)	4
Résultat net des activités poursuivies		(573)	182
Résultat net		(573)	182
- Part du groupe		(573)	179
- Intérêts minoritaires		-	3
Résultat net – Part du groupe par action (En euros)			
- de base	15	(1,95)	0,61
- dilué	15	(1,95)	0,58

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

État du résultat global consolidé (non audité)

<i>(En millions d'euros)</i>	30 septembre 2009	30 septembre 2008 (retraité)
Résultat net	(573)	182
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente		
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	6	(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	726	1 380
Variation de la juste valeur transférée en résultat	452	(741)
Éléments du résultat global des sociétés mises en équivalence	10	3
Variation de la réserve de conversion	(3)	(2)
Impôt sur les éléments portés directement en capitaux propres		
Produit (charge) porté(e) en capitaux propres	(360)	(189)
Total des autres éléments du résultat global	831	446
Résultat global	258	628
- Part du groupe	255	618
- Intérêts minoritaires	3	10

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

Bilan consolidé (non audité)

Actif (En millions d'euros)	Notes	30 septembre 2009	31 mars 2009
Goodwill		400	400
Immobilisations incorporelles		582	559
Immobilisations aéronautiques	16	11 947	12 125
Autres immobilisations corporelles	16	2 286	2 313
Titres mis en équivalence		446	446
Actifs de pension		2 609	2 499
Autres actifs financiers (dont 679 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 30 septembre 2009 et 740 millions d'euros au 31 mars 2009)		875	938
Impôts différés		748	811
Autres débiteurs		489	629
Actif non courant		20 382	20 720
Actifs détenus en vue de la vente		103	93
Autres actifs financiers (dont 302 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et de placements entre 3 mois et 1 an au 30 septembre 2009 et 538 millions d'euros au 31 mars 2009)		338	580
Stocks et encours		574	527
Créances clients		2 115	2 038
Créances d'impôt société		-	2
Autres débiteurs		835	1 065
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 615	3 748
Actif courant		7 580	8 053
Total actif		27 962	28 773

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

Bilan consolidé (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres (En millions d'euros)	Notes	30 septembre 2009	31 mars 2009
Capital	17.1	2 552	2 552
Primes d'émission et de fusion		765	765
Actions d'autocontrôle		(110)	(124)
Réserves et résultat	17.2	2 767	2 429
Capitaux propres (part du groupe)		5 974	5 622
Intérêts minoritaires		56	54
Capitaux propres		6 030	5 676
Provisions et avantages du personnel	18	1 326	1 334
Dettes financières	19	8 448	7 864
Impôts différés		418	339
Autres créditeurs	20	1 464	2 170
Passif non courant		11 656	11 707
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente		3	7
Provisions	18	550	480
Dettes financières	19	1 687	1 353
Dettes fournisseurs		1 911	1 887
Titres de transports émis et non utilisés		2 011	2 131
Programmes de fidélisation		867	917
Dettes d'impôt société		12	11
Autres créditeurs	20	3 121	4 322
Concours bancaires		114	282
Passif courant		10 276	11 390
Total passif		21 932	23 097
Total passif et capitaux propres		27 962	28 773

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

Comptes consolidés

Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)

Variation des capitaux propres consolidés (non auditée)

(En millions d'euros)	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres – part du groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres
Au 31 mars 2008 (retraité)	300 219 278	2 552	765	(119)	6 702	9 900	75	9 975
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(5)	(5)	-	(5)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	447	447	6	453
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(3)	(3)	1	(2)
Résultat de la période	-	-	-	-	179	179	3	182
Résultat global	-	-	-	-	618	618	10	628
Échange salaire-actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	15	15	-	15
Dividendes distribués	-	-	-	-	(171)	(171)	(3)	(174)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	3	-	3	-	3
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	(17)	(17)
Au 30 septembre 2008 (retraité)	300 219 278	2 552	765	(116)	7 164	10 365	65	10 430
Au 31 mars 2009	300 219 278	2 552	765	(124)	2 429	5 622	54	5 676
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	6	6	-	6
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	825	825	3	828
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(3)	(3)	-	(3)
Résultat de la période	-	-	-	-	(573)	(573)	-	(573)
Résultat global	-	-	-	-	255	255	3	258
Échange salaire-actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	14	14	-	14
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
OCEANE	-	-	-	-	69	69	-	69
Titres d'autocontrôle	-	-	-	14	-	14	-	14
Au 30 septembre 2009	300 219 278	2 552	765	(110)	2 767	5 974	56	6 030

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	2009	2008 (retraité)
Résultat net – part du groupe		(573)	179
Intérêts minoritaires		-	3
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		846	872
Dotations nettes aux provisions financières		7	16
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		-	(23)
Résultat sur cessions de filiales et participations		(1)	(8)
Reprise de la provision pour enquête cargo	18	-	(225)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(14)	361
Écarts de change non réalisés		(48)	(3)
Écarts d'acquisition négatifs	11	-	(16)
Résultats des sociétés mises en équivalence		19	(4)
Impôts différés		(239)	(5)
Autres éléments non monétaires		(24)	(91)
Sous-total		(27)	1 056
(Augmentation)/ diminution des stocks		(62)	(58)
(Augmentation)/ diminution des créances clients		(106)	(66)
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs		63	136
Variation des autres débiteurs et créditeurs		(613)	98
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		(745)	1 166
Acquisitions de filiales et participations		(15)	(11)
Investissements corporels et incorporels		(1 095)	(1 120)
Cessions de filiales et participations		-	4
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		523	123
Dividendes reçus		3	3
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		241	(297)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(343)	(1 298)
Émissions de nouveaux emprunts		1 449	496
Remboursements d'emprunts		(110)	(203)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(234)	(357)
Nouveaux prêts		(31)	(22)
Remboursements des prêts		54	74
Dividendes distribués		(1)	(174)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		1 127	(186)
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(4)	2
Variation de la trésorerie nette		35	(316)

Comptes consolidés

Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)

Période du 1^{er} avril au 30 septembre <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	2009	2008 (retraité)
<i>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture</i>		3 466	4 209
<i>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture</i>		3 501	3 893
<i>Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)</i>		5	(48)
<i>Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)</i>		(167)	(177)
<i>Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)</i>		49	150

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 2009 – 30 septembre 2009

Note 1 Description de l'activité

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

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

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

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

La monnaie fonctionnelle du groupe est l'euro.

Note 2 Événements significatifs intervenus au cours de la période

Le 26 juin 2009, Air France-KLM a émis 56 016 949 obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) pour un montant total de 661 millions d'euros. Les caractéristiques de cette OCEANE sont décrites dans la note 19.

Note 3 Principes et méthodes comptables

3.1. Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés résumés et référentiel comptable

En application du règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2009, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 mars 2009 ont été établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 septembre 2009 sont établis conformément au référentiel IFRS, tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés et sont présentés selon les dispositions de la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire » et doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 mars 2009.

Les états financiers consolidés résumés au 30 septembre 2009 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice

2008-09, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables pour le groupe à compter du 1^{er} avril 2009.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 18 novembre 2009.

Évolution du référentiel comptable

La norme IFRS 8 « Secteurs opérationnels » est appliquée pour la première fois au 30 septembre 2009. L'entrée en application de cette norme est sans incidence sur les comptes consolidés du groupe, les secteurs présentés antérieurement selon la norme IAS 14 répondant à la définition des secteurs opérationnels identifiés et regroupés selon la norme IFRS 8. Le groupe présente son information sectorielle sur la base des secteurs d'activité « passage », « fret », « maintenance » et « autres ». Par ailleurs, il a été jugé pertinent de maintenir une information géographique.

La norme IAS 1 révisée est également appliquée pour la première fois au 30 septembre 2009. Le groupe a choisi l'option de présenter la performance en deux états : un compte de résultat et un état du résultat global. Les informations comparatives ont été retraitées pour être mises en conformité avec la norme révisée.

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

Saisonnalité de l'activité

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

Impôt sur le résultat

La charge d'impôt (courante et différée) est calculée en appliquant au résultat 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'arrêté des comptes consolidés semestriels résumés ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales

estimations retenues par le groupe, décrites en note 3 de l'annexe des comptes consolidés du 31 mars 2009, concernent :

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

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

Les comptes consolidés semestriels ont été établis en tenant compte du contexte actuel de crise économique et sur la base de paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture. Les effets immédiats de la crise ont été pris en compte, notamment dans la valorisation des actifs courants et des passifs. En ce qui concerne les actifs à plus long terme, i.e. les actifs non courants, il a été pris pour hypothèse que la crise serait limitée dans le temps.

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 Retraitement des comptes au 30 septembre 2008

Le groupe a appliqué la nouvelle interprétation IFRIC 13 « Programmes de fidélisation » à compter de la clôture annuelle au 31 mars 2009. Ce texte étant d'application rétrospective, les

comptes consolidés au 30 septembre 2008 ont été retraités afin de permettre la comparaison.

Note 5 Variation de périmètre

Le compte de résultat du 1^{er} semestre 2008-09 incluait le groupe Martinair mis en équivalence à hauteur de 50%.

Suite à l'acquisition des 50% complémentaires au 31 décembre 2008, le compte de résultat du 1^{er} semestre 2009 intègre le groupe Martinair à 100%.

Afin de permettre la comparaison, un compte de résultat pro forma au 30 septembre 2008, intégrant le groupe Martinair, est présenté ci-après.

Période du 1 ^{er} avril au 30 septembre (En millions d'euros)	2008 (pro forma)
Produits des activités ordinaires	13 447
Charges externes	(8 057)
Frais de personnel	(3 754)
Impôts et taxes	(129)
Amortissements	(847)
Dépréciations et provisions	(66)
Autres produits et charges	(2)
Résultat d'exploitation courant	592
Cessions de matériels aéronautiques	6
Écarts d'acquisition négatifs	16
Autres produits et charges non courants	18
Résultat des activités opérationnelles	632
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	(458)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	174
Impôts	(2)
Résultat net des entreprises intégrées	172
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	7
Résultat net des activités poursuivies	179
Résultat net	
- Part du groupe	176
- Intérêts minoritaires	3

Note 6 Informations sectorielles

Information par secteur d'activité

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

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

Fret : Les revenus du secteur fret proviennent des opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les

autres recettes du secteur fret correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs.

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

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

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

Comptes consolidés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

Information par secteur géographique

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.

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

6.1. Informations par secteur d'activité

► Semestre clos le 30 septembre 2009

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

Le chiffre d'affaires externe comprend le chiffre d'affaires du groupe Martinair pour un montant de 268 millions d'euros. Il se répartit à hauteur de 190 millions d'euros sur l'activité fret, 3 millions d'euros sur l'activité maintenance et 75 millions d'euros sur l'activité autres.

Le résultat d'exploitation courant comprend le résultat d'exploitation du groupe Martinair pour un montant de -50 millions d'euros. Il se répartit à hauteur de -42 millions d'euros sur l'activité fret,

3 millions d'euros sur l'activité maintenance et -11 millions d'euros sur l'activité autres.

Le résultat des activités opérationnelles comprend le résultat des activités opérationnelles du groupe Martinair pour un montant de -101 millions d'euros. Il se répartit à hauteur de -42 millions d'euros sur l'activité fret, 3 millions d'euros sur l'activité maintenance et -11 millions d'euros sur l'activité autres, un montant de -51 millions d'euros figurant dans la colonne « non répartis ».

► Semestre clos le 30 septembre 2008 (retraité)

(En millions d'euros)	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 669	1 554	1 420	1 098	-	14 741
Chiffre d'affaires inter secteurs	(485)	(9)	(953)	(335)	-	(1 782)
Chiffre d'affaires externe	10 184	1 545	467	763	-	12 959
Résultat d'exploitation courant	473	22	37	83	-	615
Résultat des activités opérationnelles	473	22	37	83	23	638
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	-	-	-	-	(12)	(12)
Résultat net des activités poursuivies	473	22	37	83	(433)	182

6.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

► Semestre clos le 30 septembre 2009

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	5 204	192	577	1 320	659	7 952
Autres recettes passage	298	5	31	27	44	405
Total passage	5 502	197	608	1 347	703	8 357
Transport de fret	474	14	98	181	284	1 051
Autres recettes fret	29	2	5	15	13	64
Total fret	503	16	103	196	297	1 115
Maintenance	465	-	-	21	-	486
Autres	792	12	13	-	-	817
Total	7 262	225	724	1 564	1 000	10 775

Le chiffre d'affaires par origine des ventes du groupe Martinair sur l'activité Fret se répartit à hauteur de 79 millions d'euros sur la zone « Europe, Afrique du Nord », 2 millions d'euros sur la zone « Antilles, Caraïbes, Guyane, Océan Indien », 25 millions d'euros sur la zone « Afrique, Moyen-Orient », 51 millions d'euros sur la zone « Amériques, Polynésie » et 33 millions d'euros sur la zone « Asie, Nouvelle Calédonie ».

Le chiffre d'affaires par origine des ventes du groupe Martinair sur l'activité Maintenance se répartit à hauteur de 3 millions d'euros sur la zone « Europe, Afrique du Nord ».

Le chiffre d'affaires par origine des ventes du groupe Martinair sur l'activité Autres se répartit à hauteur de 75 millions d'euros sur la zone « Europe, Afrique du Nord ».

► Semestre clos le 30 septembre 2008 (retraité)

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	6 538	217	619	1 525	809	9 708
Autres recettes passage	362	24	21	29	40	476
Total passage	6 900	241	640	1 554	849	10 184
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	8 864	271	746	1 759	1 319	12 959

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 2009

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	3 106	566	1 202	1 901	1 177	7 952
Transport de fret	29	77	216	352	377	1 051
Total	3 135	643	1 418	2 253	1 554	9 003

Le chiffre d'affaires par destination du groupe Martinair concernant le « transport fret » se répartit à hauteur de 3 millions d'euros sur la zone « Europe, Afrique du Nord », 6 millions d'euros sur la zone « Antilles, Caraïbes, Guyane, Océan Indien », 55 millions d'euros

sur la zone « Afrique, Moyen-Orient », 89 millions d'euros sur la zone « Amériques, Polynésie » et 32 millions d'euros sur la zone « Asie, Nouvelle Calédonie ».

► Semestre clos le 30 septembre 2008 (retraité)

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	3 849	637	1 329	2 354	1 539	9 708
Transport de fret	33	97	210	457	659	1 456
Total	3 882	734	1 539	2 811	2 198	11 164

Note 7 Charges externes

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2009	2008
Carburant avions	2 432	2 972
Affrètements aéronautiques	252	337
Locations opérationnelles	364	301
Redevances aéronautiques	904	930
Commissariat	248	250
Achats d'assistance en escale	658	686
Achats d'entretien	531	539
Frais commerciaux et de distribution	437	555
Autres frais	968	1 091
Total	6 794	7 661
Hors carburant avions	4 362	4 689

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

Les charges externes concernant le groupe Martinair pour le semestre clos le 30 septembre 2009 s'élèvent à 207 millions d'euros dont 89 millions de charges de carburant avions.

Note 8 Frais de personnel et effectifs

► Frais de personnel

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2009	2008
Salaires et traitements	2 712	2 701
Charges sociales	877	879
Charges de retraite	157	72
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	14	15
Autres	(69)	15
Total	3 691	3 682

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

Les frais de personnel concernant le groupe Martinair pour le semestre clos le 30 septembre 2009 s'élèvent à 67 millions d'euros.

► Effectifs moyens de la période

Semestres clos le 30 septembre	2009	2008
Personnel navigant technique	8 924	8 579
Personnel navigant commercial	22 917	22 997
Personnel au sol	74 281	75 456
Total	106 122	107 032

Les effectifs moyens concernant le groupe Martinair pour le semestre clos le 30 septembre 2009 sont de 1 826 équivalents temps plein.

Note 9 Amortissements, dépréciations et provisions

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2009	2008
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	27	23
Immobilisations aéronautiques	662	645
Autres immobilisations corporelles	144	138
	833	806
Dépréciations et provisions		
Stocks	5	-
Créances	4	9
Provisions	4	57
	13	66
Total	846	872

Les amortissements, dépréciations et provisions concernant le groupe Martinair pour le semestre clos le 30 septembre 2009 s'élèvent à 30 millions d'euros.

Note 10 Autres produits et charges

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2009	2008
Exploitation conjointe de lignes et fret	37	(16)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	100	(8)
Autres	(3)	22
Total	134	(2)

Note 11 Écarts d'acquisition négatifs et autres produits et charges non courants

Semestre clos le 30 septembre 2009

Les « Autres produits et charges non courants » comprennent les impacts de la mise à la juste valeur de 15 Fokker 100 pour un montant de -15 millions ainsi qu'une provision de 49 millions d'euros correspondant aux indemnités à payer sur deux avions cargo ayant fait l'objet d'un arrêt d'exploitation.

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.

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

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2009	2008
Produits des valeurs mobilières de placement	8	49
Autres produits financiers	52	117
Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie	60	166
Intérêts sur emprunts	(123)	(116)
Intérêts sur contrat de location-financement	(61)	(81)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	(2)	10
Coût de l'endettement financier brut	(186)	(187)
Coût de l'endettement financier net	(126)	(21)
Résultat de change	56	(49)
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers	(99)	(361)
Dotation nette aux provisions	(7)	(16)
Autres produits et charges financiers divers	(1)	(1)
Autres produits et charges financiers	(51)	(427)

Le coût de l'endettement financier et les autres produits et charges financiers concernant le groupe Martinair pour le semestre clos le 30 septembre 2009 s'élèvent à 2 millions d'euros.

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 4,19% pour le semestre clos le 30 septembre 2009 (4,85% pour le semestre clos le 30 septembre 2008).

La variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers constatée au 30 septembre 2009 et 2008 est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant.

Au 30 septembre 2008, la dotation nette aux provisions incluait 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 portait la dépréciation totale à 100% des titres détenus.

Note 13 Impôts

13.1. Charge d'impôt

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2009	2008 (retraité)
(Charge)/produit d'impôt courant	2	(17)
Charge de la période	1	(17)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	1	-
(Charge)/ produit d'impôt différé des activités poursuivies	239	5
Variation des différences temporaires	(171)	(4)
Variation des taux d'imposition	-	-
(Utilisation)/activation des déficits fiscaux	410	9
(Charge)/produit total d'impôt	241	(12)

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.

13.2. Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Les impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres représentent une charge de 396 millions d'euros au 30 septembre 2009, contre une charge de 189 millions d'euros pour la période précédente.

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

Pour le semestre clos au 30 septembre 2008, ces impôts différés étaient relatifs à la comptabilisation des couvertures de flux de trésorerie.

Note 14 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » au 30 septembre 2009 comprend pour l'essentiel la quote-part de perte de 16 millions d'euros du groupe Alitalia. Cette dernière

reflète l'activité du 1^{er} avril au 30 juin 2009 compte tenu de l'entrée dans le périmètre de consolidation au 31 mars 2009 et d'une clôture annuelle au 31 décembre.

Note 15 Résultat net – part du groupe par action

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

Semestres clos le 30 septembre (En millions d'euros)	2009	2008 (retraité)
Résultat net – part du groupe	(573)	179
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	(573)	179
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :		
♦ intérêts versés sur les obligations convertibles (nets d'impôt)	-	5
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	(573)	184

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

Au 30 septembre	2009	2008
Nombre moyen pondéré :		
♦ d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
♦ d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 780 782)	(1 674 919)
♦ d'actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(1 179 249)	(665 156)
♦ d'autres actions propres achetées	(2 968 203)	(2 968 679)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	294 291 044	294 910 524
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :		
♦ Conversion des obligations convertibles	-	22 609 143
♦ Exercice des stock-options	-	127 333
Nombre d'actions ordinaires potentielles	-	22 736 476
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	294 291 044	317 647 000

Note 16 Immobilisations corporelles

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2009			Au 31 mars 2009		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	10 250	4 201	6 049	10 690	4 100	6 590
Avions en location financements	4 707	1 158	3 549	4 115	1 022	3 093
Actifs en cours de construction	1 246	-	1 246	1 355	-	1 355
Autres	1 905	802	1 103	1 854	767	1 087
Immobilisations aéronautiques	18 108	6 161	11 947	18 014	5 889	12 125
Terrains et constructions	2 499	1 172	1 327	2 456	1 113	1 343
Installations et matériels	1 182	719	463	1 117	685	432
Actifs en cours de construction	210	-	210	237	-	237
Autres	894	608	286	944	643	301
Autres immobilisations corporelles	4 785	2 499	2 286	4 754	2 441	2 313
Total	22 893	8 660	14 233	22 768	8 330	14 438

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 3 878 millions d'euros au 30 septembre 2009 (3 399 millions d'euros au 31 mars 2009).

Note 17 Capitaux propres – part du groupe

17.1. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 septembre 2009, 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 2009		Au 31 mars 2009	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
État français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	12%	12%	12%	12%
Actions détenues par le groupe	2%	-	2%	-
Public	70%	72%	70%	72%
Total	100%	100%	100%	100%

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

17.2. Réserves et résultat

(En millions d'euros)	30 septembre 2009	31 mars 2009
Réserve légale	70	67
Réserves distribuables	1 064	1 005
Réserves sur instruments dérivés et sur actifs financiers disponibles à la vente	(671)	(1 503)
Autres réserves	2 877	3 674
Résultat net – part du groupe	(573)	(814)
Total	2 767	2 429

Note 18 Provisions et avantages du personnel

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2009			Au 31 mars 2009		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour avantages du personnel	857	-	857	799	-	799
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	326	179	505	368	173	541
Provision pour restructuration	-	7	7	-	10	10
Provisions pour litiges avec les tiers	32	315	347	67	292	359
Autres provisions pour risques et charges	111	49	160	100	5	105
Total	1 326	550	1 876	1 334	480	1 814

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 États 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 États-Unis, moyennant le paiement d'une amende de 350 millions de dollars (210 millions de dollars pour Air France et 140 millions de dollars pour KLM) correspondant à 221 millions d'euros.

Au cours du second semestre de l'exercice 2008-09, Air France et KLM ont conclu des transactions mettant fin aux procédures *anti-trust* au Canada et en Australie. La transaction en Australie a donné lieu au paiement au cours du même semestre, d'une amende de 6 millions de dollars australiens soit 3,6 millions d'euros (3 millions de dollars australiens pour Air France et 3 millions de dollars australiens pour KLM). La transaction au Canada a donné lieu au paiement d'une amende, le 13 juillet 2009, de 9 millions de dollars canadiens, soit 5,6 millions d'euros (4 millions de dollars canadiens pour Air France et 5 millions de dollars canadiens pour KLM).

Martinair, filiale intégralement détenue par KLM depuis le 1^{er} janvier 2009, est également concernée par l'enquête des autorités de la concurrence aux États-Unis, en Europe, au Canada, en Australie et en Afrique du Sud.

Martinair a conclu un *Plea Agreement* aux États-Unis pour 42 millions de dollars (soit 28,4 millions d'euros) en juin 2008 et partiellement décaissé pour 4,7 millions de dollars ainsi qu'une transaction en Australie pour 5 millions de dollars australiens en février 2009 (soit 2,5 millions d'euros) et de 1 million de dollars au Canada (soit 0,7 million d'euros). La procédure en cours en Europe a également donné lieu à l'inscription d'une provision dans les comptes pour 24 millions d'euros. S'agissant de l'Afrique du Sud, Martinair n'a constitué aucune provision, le montant de la pénalité susceptible d'être encourue étant jugé peu significatif.

La procédure d'adoption d'une décision a été engagée par la Commission européenne au début du mois de septembre 2009. La décision est attendue au cours du dernier trimestre de l'année 2009. La provision enregistrée dans les comptes au 31 mars 2008 pour faire face au risque d'une condamnation des sociétés du groupe par la Commission européenne constitue toujours la meilleure estimation du risque encouru au 30 septembre 2009.

En sa qualité de société mère du groupe, Air France-KLM est considérée par la Commission européenne comme conjointement et solidairement responsable des pratiques illicites dont seraient responsables Air France, KLM et Martinair.

Les procédures en Suisse, au Brésil, en Corée du Sud et en Afrique du Sud, sont également toujours en cours à la date du 30 septembre 2009. Elles ne donnent pas lieu à la constitution de provisions, le groupe n'étant pas en mesure, en l'état de ces procédures, d'apprécier les risques qu'il encourt, 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 États parties à l'accord sur l'espace économique européen et le Japon.

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

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

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

c) Actions civiles relatives au secteur du fret aérien

Au 31 mars 2009, plus de cent quarante procédures dites de « *class action* » étaient engagées aux États-Unis par des expéditeurs de fret à l'encontre de la société Air France, de KLM, de Martinair 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. Le groupe entend s'opposer à ces demandes. Comme les autres transporteurs, Air France, KLM et Martinair ont déposé, en juillet 2007, une « *motion to dismiss* » tendant au rejet des prétentions des demandeurs.

Le 26 septembre 2008, le juge rapporteur a recommandé au *District Judge* de rendre une décision déboutant les plaignants de leurs demandes mais en les autorisant à introduire de nouvelles demandes fondées sur la violation des lois *anti-trusts* fédérales (*Sherman Act claims*). Il a également considéré que les plaignants ayant fondé leurs demandes sur la base de la violation du droit de la concurrence européen et/ou des lois *anti-trusts* adoptées individuellement par chacun des états des États-Unis devaient être déboutés de leurs demandes mais qu'en revanche ces plaignants ne devaient pas être autorisés à introduire de nouvelles demandes devant le Tribunal (« *dismissal with prejudice* »).

Par décision du 21 août 2009, le *District Judge* a suivi les recommandations du juge rapporteur sauf en ce qui concerne les plaintes fondées sur la violation des lois *anti-trust* fédérales qu'il a jugées recevables. Le groupe sera donc amené prochainement à déposer des conclusions en défense au fond.

À 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 États-Unis contre plusieurs transporteurs aériens dont Société Air France, KLM et Air France-KLM,

respectivement à Philadelphie (« Mc Lafferty ») et à New York (« La Flamme »). 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 et sur les liaisons transatlantiques. La Court a rejeté la plainte Mc Lafferty le 20 octobre 2009. Une troisième procédure de class action a été engagée en Californie contre les mêmes transporteurs aériens sur la base des mêmes allégations mais concernant cette fois les routes transpacifiques.

Les sociétés Air France, KLM et Air France-KLM entendent s'opposer à ces demandes dont elles contestent le bien-fondé. À ce stade, Air France et KLM ont déposé dans ces deux procédures des « *motion to dismiss* » tendant au débouté des demandes. 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

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

a) Pretory

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

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

b) Actionnaires minoritaires de KLM

L'association Vereniging van Effectenbezitters (VEB) ainsi qu'un actionnaire minoritaire de KLM ont assigné Air France-KLM (en sa qualité d'actionnaire titulaire d'actions de priorité) et KLM en vue d'obtenir une décision du Tribunal tendant à la reconnaissance d'un droit des minoritaires au versement d'un dividende plus élevé. Ces actionnaires minoritaires estiment que le dividende versé est injuste et inéquitable et que leurs droits n'ont pas été respectés.

Une procédure a donc été engagée devant le Tribunal d'Amsterdam. Cette procédure en est à une phase d'échanges d'une seconde série de conclusions. À ce jour, aucune audience n'a eu lieu et la Court n'a rendu aucune décision (interne). Il n'est pas possible d'en apprécier les suites.

c) AF 447

Une action civile a été engagée le 30 septembre 2009 devant un Tribunal de Houston (États-Unis) par les ayants droit de deux passagers américains décédés le 1^{er} juin 2009 dans l'accident du vol AF 447 Rio-Paris à l'encontre des sociétés Air France, Airbus, Honeywell, Rockwell et Thalès.

Cette action en responsabilité tend au versement de dommages et intérêts aux ayants droit des deux victimes par les sociétés précitées.

Les conséquences civiles de l'accident sont couvertes par la police d'assurance responsabilité civile d'Air France.

À la connaissance d'Air France-KLM, il n'existe pas d'autre litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir ou ayant eu dans le passé récent une incidence significative sur la situation financière, le résultat et le patrimoine du groupe.

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

Note 19 Dettes financières

(En millions d'euros)	Au 30 septembre 2009			Au 31 mars 2009		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	495	-	495	505	-	505
OCEANE	955	-	955	393	-	393
Emprunts obligataires	750	-	750	750	-	750
Emprunts location financement	3 535	543	4 078	3 381	512	3 893
Autres emprunts à long terme	2 713	1 044	3 757	2 835	761	3 596
Intérêts courus non échus	-	100	100	-	80	80
Total	8 448	1 687	10 135	7 864	1 353	9 217

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

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

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

Note 20 Autres créditeurs

La diminution des « Autres créditeurs » s'explique principalement par la diminution de la valeur des instruments dérivés de fuel.

Note 21 Engagements de locations

21.1. Locations financement

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

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 septembre 2009	Au 31 mars 2009
Avions	4 372	4 228
Constructions	278	293
Autres	242	274
Total	4 892	4 795

21.2. Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 3 882 millions d'euros au 30 septembre 2009 (3 946 millions d'euros au 31 mars 2009).

Note 22 Commandes de matériels aéronautiques

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

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 septembre 2009	Au 31 mars 2009
IATA N+1	710	1 441
IATA N+2	996	1 473
IATA N+3	1 105	1 128
IATA N+4	586	456
IATA N+5	335	-
Au-delà de IATA N+5	-	-
Total	3 732	4 498

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 2009 diminue de 14 unités par rapport au 31 mars 2009 et s'élève à 88 appareils. Le nombre d'options reste inchangé sur la période avec 58 appareils. Les évolutions du carnet de commande s'analysent de la façon suivante :

- ♦ la livraison de 14 appareils au cours de la période ;
- ♦ la conversion de quatre commandes fermes d'un type avion en un autre type avion.

Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a reçu six Boeing B777. Au titre de ces mêmes avions, il n'a passé aucune commande ferme et n'a levé aucune option.

Au 30 septembre 2009, le carnet de commande du groupe pour la flotte long-courrier passage est composé de 12 Airbus A380, 16 Boeing B777 en commande ferme ainsi que de deux Airbus A380, deux Airbus A330 et 12 Boeing B777 en option.

Fret

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

Au 30 septembre 2009, le carnet de commande du groupe au titre de l'activité long-courrier fret est composé de six Boeing B777F (trois en commande ferme et trois options).

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné un Boeing B737 et a converti trois commandes fermes A321 en A320.

Au 30 septembre 2009, le carnet de commande du groupe est composé de 13 Airbus A320, trois Airbus A321, 15 Boeing B737 en commande ferme, et de 10 Airbus A320, 11 Boeing B737 en option.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Flotte régionale

Le groupe a reçu trois Embraer 170 et quatre Embraer 190. Le groupe a converti une commande ferme Embraer 190 en Embraer 170.

Au 30 septembre 2009, le carnet de commande du groupe est composé de 14 Embraer 170 dont 10 options, de 14 Embraer 190 dont six options et de 16 CRJ1000 dont deux options.

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 2009	Commandes fermes	-	2	11	-	-	-
		Options	-	-	-	8	2	-
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	-	1	9	-	-	-
		Options	-	-	-	8	2	-
A321	au 30 septembre 2009	Commandes fermes	1	-	2	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	1	2	3	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
A330	au 30 septembre 2009	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		Options	-	-	1	1	-	-
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		Options	-	-	1	1	-	-
A380	au 30 septembre 2009	Commandes fermes	3	1	2	3	3	-
		Options	-	-	1	1	-	-
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	3	4	3	2	-	-
		Options	-	-	1	1	-	-
B737	au 30 septembre 2009	Commandes fermes	2	7	4	2	-	-
		Options	-	-	1	3	5	2
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	3	7	4	2	-	-
		Options	-	-	1	3	4	3
B777	au 30 septembre 2009	Commandes fermes	-	4	4	6	2	-
		Options	-	-	-	6	4	2
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	6	6	6	4	-	-
		Options	-	-	4	6	2	-
B777 F	au 30 septembre 2009	Commandes fermes	2	-	1	-	-	-
		Options	-	-	-	1	2	-
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	2	1	-	-	-	-
		Options	-	-	-	1	2	-

Comptes consolidés

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

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
CRJ 1000	au 30 septembre 2009	Commandes fermes	2	4	4	4	-	-
		Options	-	2	-	-	-	-
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	2	4	4	4	-	-
		Options	-	2	-	-	-	-
Emb 170	au 30 septembre 2009	Commandes fermes	4	-	-	-	-	-
		Options	1	1	7	1	-	-
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	4	2	-	-	-	-
		Options	-	2	7	1	-	-
Emb 190	au 30 septembre 2009	Commandes fermes	4	4	-	-	-	-
		Options	-	3	1	2	-	-
	au 31 mars 2009	Commandes fermes	8	5	-	-	-	-
		Options	-	1	3	2	-	-

Note 23 Parties liées

Au cours du semestre clos le 30 septembre 2009, les relations du groupe avec ses parties liées n'ont pas évolué de façon significative tant en termes de montant qu'en termes de périmètre à l'exception de celles avec le groupe Alitalia, partie liée depuis le 25 mars 2009.

Ainsi, au cours du semestre clos le 30 septembre 2009, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 53 millions d'euros et supporté des charges de 4 millions d'euros vis-à-vis du groupe Alitalia.

Note 24 Événements postérieurs à la clôture

Le 14 octobre 2009, Air France-KLM a lancé l'émission d'un emprunt obligataire de 700 millions d'euros d'une durée de sept ans. Le coupon est de 6,75%.

Dans le courant du mois d'octobre, le groupe a initié un plan de départ volontaire pour sa filiale Air France. Le périmètre ainsi que les modalités sont actuellement à l'étude en concertation avec les partenaires sociaux et devraient être arrêtés très prochainement. À ce stade, en l'absence d'un plan suffisamment détaillé, le groupe n'est pas en mesure d'en indiquer le coût.

Concernant l'enquête *anti-trust* ouverte en Corée du Sud, dans le secteur du fret aérien, la société holding Air France-KLM ainsi que les sociétés Air France et KLM ont reçu de la part des autorités de la concurrence de cet État le 29 octobre 2009, une notification des griefs dont le texte, rédigé en coréen, est en cours d'analyse par les conseils du groupe.

Les trois sociétés du groupe mises en cause dans la notification des griefs entendent y répondre dans les prochaines semaines en faisant valoir divers arguments de droit et de fait.

Information et contrôle



Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 septembre 2009

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2009-10 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des

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

Pierre-Henri Gourgeon

Directeur général

Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2009

Période du 1^{er} avril 2009 au 30 septembre 2009

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

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

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1^{er} avril 2009 au 30 septembre 2009, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes consolidés semestriels résumés ont été établis sous la responsabilité du Conseil d'administration dans un contexte décrit dans la note 3.3 aux comptes consolidés semestriels résumés, de forte volatilité des marchés et de crise économique et financière. Cette situation se caractérise par une difficulté certaine à appréhender les perspectives d'avenir qui prévalait déjà à la clôture de l'exercice clos au 31 mars 2009. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I Conclusion sur les comptes

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

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

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 3.1 aux comptes consolidés semestriels résumés qui expose les changements de méthode comptable faisant suite à l'application, depuis le 1^{er} avril 2009, des normes IFRS 8 « Secteurs opérationnels » et IAS 1 révisée « Présentation des états financiers ».

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 19 novembre 2009

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés

Michel Piette
Associé

Valérie Besson
Associée

Dominique Jumaucourt
Associé

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

