



Rapport financier semestriel

Janvier-juin 2012

Société anonyme au capital de 300 219 278 euros
Siège social : 2, rue Robert Esnault-Pelterie, 75007 Paris
Adresse postale : 45, rue de Paris, 95747 Roissy-CDG Cedex
RCS Paris 552 043 002

Gouvernement d'entreprise	3
Conseil d'administration	3
Comité exécutif groupe.....	4
Bourse et actionnariat	5
Évolution boursière	5
Évolution du capital.....	5
Titres donnant accès au capital.....	6
Actionnariat.....	6
Marché et environnement.....	7
Faits marquants	8
La stratégie.....	9
Des atouts fondamentaux	9
Le plan Transform 2015.....	10
Activités	13
Activité Passage	13
Activité Cargo	15
Activité Maintenance	16
Autres Activités.....	16
La flotte Air France-KLM.....	17
Flotte du groupe Air France.....	17
La flotte Air France	17
La flotte des filiales régionales et Transavia.....	17
Flotte du groupe KLM.....	19
La flotte de KLM.....	19
La flotte des filiales	20
La flotte régionale	20
Perspectives et évènements post clôture.....	21
Perspectives.....	21
Évènements post-clôture.....	21
Les risques et gestion des risques	22
Parties liées	23
Commentaires sur les comptes.....	24
Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2012.....	24
Chiffre d'affaires.....	24
Charges d'exploitation	24
Résultat d'exploitation.....	26
Résultat des activités opérationnelles	26
Coût de l'endettement financier net.....	26
Autres produits et charges financiers	26
Résultat net – Propriétaires de la société-mère	26
Investissements et financements du groupe.....	27
Résultats sociaux de la société Air France-KLM.....	27
Indicateurs financiers	28
Marge d'exploitation ajustée.....	28
Ratio d'endettement.....	28
Résultat net retraité	29
États financiers consolidés semestriels résumés (non audités).....	30
Compte de résultat consolidé (non audité).....	30
État du résultat global consolidé (non audité)	31
Bilan consolidé (non audité)	32
Bilan consolidé (non audité) (suite)	33
Variation des capitaux propres consolidés (non auditée).....	34
Tableau des flux de trésorerie consolidé (non audité)	35
Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités).....	36

Note 1	Description de l'activité.....	36
Note 2	Changement de date de clôture.....	36
Note 3	Evénements significatifs.....	36
Note 4	Principes et méthodes comptables.....	37
Note 5	Informations sectorielles.....	38
Note 6	Charges externes.....	41
Note 7	Frais de personnel et effectifs.....	42
Note 8	Amortissements, dépréciations et provisions.....	42
Note 9	Autres produits et charges.....	43
Note 10	Autres produits et charges non courants.....	43
Note 11	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers.....	44
Note 12	Impôts.....	44
Note 12	Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence.....	45
Note 15	Immobilisations corporelles.....	46
Note 16	Autres actifs financiers (non courant).....	46
Note 17	Capitaux propres – propriétaires de la société mère.....	46
Note 18	Provisions et avantages du personnel.....	47
Note 19	Dettes financières.....	51
Note 20	Engagements de locations.....	51
Note 21	Commandes de matériels aéronautiques.....	51
Note 22	Parties liées.....	52
Note 23	Transactions non monétaires.....	52
Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2012.....		53
Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2012.....		53
I Conclusion sur les comptes.....		53
II Vérification spécifique.....		54

Gouvernement d'entreprise

Conseil d'administration

Au 30 juin 2012, la composition du Conseil d'administration était la suivante :

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

Expérience et formation des membres du Conseil d'administration

Administrateur	Âge au 30/06/2012	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Secteur	Fonction actuelle
<i>Jean-Cyril Spinetta</i>	68 ans	23/09/97	15/09/04	Service Public Transport aérien (Air Inter et Air France)	Président-directeur général d'Air France-KLM
<i>Leo van Wijk</i>	65 ans	24/06/04	15/09/04	Transport aérien (KLM)	Directeur général délégué et Vice- Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
<i>Maryse Aulagnon (1)*</i>	63 ans	08/07/10	08/07/10	Industrie (CGE) Immobilier d'entreprise (groupe Affine)	Président-directeur général d'Affine
<i>Patricia Barbizet (2) (3) *</i>	57 ans	03/01/03	15/09/04	Industrie (Renault, groupe Pinault)	Directeur général et Administrateur d'Artémis
<i>Jean-Dominique Comolli</i>	64 ans	14/12/10	14/12/10	Industrie (Seita, Altadis) Service Public	Commissaire aux Participations de l'État
<i>Jean-François Dehecq (1) (3) *</i>	72 ans	25/01/95	15/09/04	Industrie (SNPA et Sanofi) et Véolia Environnement	Président d'honneur de Sanofi-Aventis
<i>Jean-Marc Espalioux (2) (3)*</i>	60 ans	14/09/01	15/09/04	Services (CGE, Accor)	Associé Executive Charmain de Montefiore Investment
<i>Claude Gressier (1)</i>	69 ans	24/06/04	15/09/04	Service Public	Ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire
<i>Peter Hartman</i>	63 ans	08/07/10	08/07/10	Transport aérien (KLM)	Président du Directoire de KLM
<i>Jaap de Hoop Scheffer*(2)</i>	64 ans	07/07/11	07/07/11	Service Public	Titulaire de la chaire « Kooijmans » pour la justice, la paix et la sécurité Université de Leyde (Pays-Bas)
<i>Alexandre de Juniac</i>	49 ans	16/11/11	11/01/12	Service Public Industrie aéronautique (Thomson, Sextant, Thalès)	Président-directeur général d'Air France
<i>Cornelis van Lede (1) (3)*</i>	69 ans	24/06/04	15/09/04	Industrie (Shell, Akzo, Fédération des industries des Pays-Bas) Conseil (McKinsey & Company)	Président du Conseil de surveillance de Heineken
<i>Christian Magne (1)</i>	60 ans	14/09/01	15/09/04	Transport aérien	Cadre financier

Administrateur	Âge au 30/06/2012	Date de première nomination dans le groupe	Date d'entrée au Conseil Air France-KLM	Secteur	Fonction actuelle
				(Air France)	
Bernard Pédamon (1)	51 ans	08/07/10	08/07/10	Transport aérien (Air France)	Commandant de bord
Marie-Christine Saragosse	52 ans	27/07/11	27/07/11	Service Public Audiovisuel	Directrice générale de TV5Monde

* 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 14 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 juin 2012	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Jean-Cyril Spinetta Président-directeur général d'Air France-KLM	68 ans	Service Public Transport aérien (Air Inter et Air France)	20 ans 19 ans
Leo van Wijk Directeur général délégué d'Air France-KLM	65 ans	Transport aérien (KLM et SkyTeam)	41 ans
Peter Hartman Président du Directoire de KLM	63 ans	Transport aérien (KLM)	39 ans
Alexandre de Juniac Président-directeur général d'Air France	49 ans	Service Public Industrie (Thomson, Sextant, Thalès)	9 ans 14 ans
Philippe Calavia Directeur général adjoint Finance d'Air France-KLM	63 ans	Banque Transport aérien (Air France)	7 ans 14 ans
Alain Bassil Directeur général adjoint Maintenance du groupe Air France-KLM et Directeur général délégué Opérations d'Air France	57ans	Transport aérien (Air France)	32 ans
Christian Boireau Directeur général adjoint commercial France d'Air France	61 ans	DDE Transport aérien (Air Inter et Air France)	6 ans 31 ans
Camiel Eurlings Directeur général adjoint d'Air France-KLM Cargo et Directeur général délégué de KLM	39 ans	Service Public KLM	16 ans 2 ans
Frédéric Gagey Directeur général adjoint Flotte du groupe Air France-KLM et Directeur général délégué Finance d'Air France depuis le 12 mars 2012	56 ans	Transport aérien (Air Inter, Air France et KLM)	18 ans

Membres	Âge au 30 juin 2012	Expérience professionnelle en lien avec la fonction	
		Secteur	Expérience
Wim Kooijman Directeur général adjoint du Développement du Management du groupe Air France-KLM	61 ans	Industrie Transport aérien (KLM)	25 ans 14 ans
Bertrand Lebel Secrétaire du Comité exécutif en charge de la planification stratégique du groupe Air France-KLM	59 ans	Consultant Transport aérien (Air France)	16 ans 14 ans
Bruno Matheu Directeur général adjoint Marketing, Revenu Management et Réseaux du groupe Air France-KLM et Directeur général délégué commercial d'Air France	48 ans	Transport aérien (UTA et Air France)	26 ans
Édouard Odier Directeur général adjoint Systèmes d'Information du groupe Air France-KLM et d'Air France	59 ans	Transport aérien (Air France et Amadeus)	35 ans
Erik Varwijk Directeur général adjoint Commerce international et Pays-Bas du groupe Air France-KLM et Directeur général délégué de KLM	50 ans	Transport aérien (KLM)	23 ans

Bourse et actionnariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Le groupe fait partie de l'indice CACmid60. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionnariat salarié. En septembre 2011, Air France-KLM a été confirmé « leader » du transport aérien dans le domaine du développement durable pour l'année 2011 et figure dans les deux indices *Dow Jones Sustainability Index* pour la septième année consécutive.

Évolution boursière

Valeur cyclique positionnée dans un marché extrêmement volatil sous l'influence de la crise de la zone euro, l'action Air France-KLM a fortement chuté au cours du semestre (janvier-juin 2012) dans des volumes très étoffés. Le cours de l'action a perdu 5,4% contre +1,2% pour le CAC 40 et +10,1% pour l'indice sectoriel.

	Janvier-juin 2012	Exercice 2011	Exercice 2010
Cours le plus haut (En euros)	5,358	15,300	14,600
Cours le plus bas (En euros)	3,011	3,414	8,610
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)	1,1	1,2	4,1

Évolution du capital

Au 30 juin 2012, le capital d'Air France-KLM se compose de 300 219 278 actions d'une valeur nominale d'un euro.

Période close le	30 juin 2012	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278	300 219 278
Montant du capital (en euros)	300 219 278	300 219 278	300 219 278

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

Titres donnant accès au capital

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

En avril 2005, Air France a émis 21 951 219 OCEANE à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment jusqu'au 23 mars 2020, ont une valeur unitaire de 20,50 euros, un ratio d'attribution de 1,03 action pour une obligation et une date de maturité fixée au 1er avril 2020. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1er avril de chaque année. Au total, 600 obligations ont été converties dont 510 ont donné lieu à la création de 526 actions. Le 6 décembre 2011, Air France a conclu avec Natixis un contrat de swap d'une durée de quatre ans. Afin de constituer la couverture de ce contrat, Natixis a acquis 18,7 millions d'OCEANE, soit environ 85,2% du montant émis, permettant ainsi à la compagnie de reporter à avril 2016 au plus tôt le remboursement de 383,2 millions d'euros. A l'issue de cette procédure, 3,3 millions d'OCEANE n'avaient pas été apportées à l'offre et 1,5 million d'entre elles ont fait l'objet d'un remboursement au 1^{er} avril 2012 pour un montant de 31,6 millions d'euros. Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2012 s'élève à 20 449 141 obligations.

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

En juin 2009, la société Air France-KLM a émis 56 016 949 OCEANE pour un montant total de 661 millions d'euros. Ces obligations, convertibles à tout moment, ont une valeur unitaire de 11,80 euros, un ratio d'attribution d'une action pour une obligation et une date de maturité fixée au 1^{er} avril 2015. Le coupon annuel est de 4,97% payable à terme échu le 1^{er} avril de chaque année. Au 30 juin 2012, 8 927 obligations ont été converties dont 11 au cours du semestre. Le nombre d'obligations convertibles restant en circulation au 30 juin 2012 s'élève à 56 008 022 obligations.

Actionnariat

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

Au 30 juin 2012, les résidents détiennent 67,4% du capital et les non-résidents 32,6%. Parmi les résidents, outre l'État (47,7 millions d'actions) et les salariés (28,9 millions d'actions), les actionnaires individuels avec 62,6 millions d'actions représentent 20,8% du capital et les institutionnels 53,6% avec 161 millions d'actions.

Marché et environnement

L'évolution du marché et de l'environnement n'a pas fortement évolué par rapport aux informations communiquées des pages 37 à 41 du document de référence 2011.

- L'année 2012 est difficile compte tenu de la persistance de la crise de la zone euro. La BCE a indiqué dans son bulletin mensuel de juillet que la croissance économique en zone euro reste faible avec une incertitude croissante pesant sur la confiance. Par ailleurs, la Chine ou encore le Brésil font face à un ralentissement de leur croissance.
- Le deuxième facteur d'incertitude qui pèse sur le transport aérien est le prix du pétrole même si celui-ci est passé en-dessous des 100 dollars le baril depuis le début du mois de juin 2012. Cependant, IATA considère que le prix moyen sur l'année devrait être de 110 dollars le baril, soit une facture carburant de 207 milliards de dollars pour l'industrie du transport aérien. L'association du transport international affiche pour l'année 2012 une prévision de 631 milliards de dollars de chiffre d'affaires et de 3 milliards de dollars de résultat net qui pourrait devenir une perte de 3 milliards de dollars sous l'effet d'une variation négative de 1% du chiffre d'affaires. Les transporteurs européens voient leurs perspectives se dégrader : alors estimée à 600 millions de dollars en mars 2012, la perte du secteur européen devrait atteindre 1,1 milliard de dollars selon IATA. Les compagnies asiatiques voient également leurs bénéfices revus à la baisse (2 milliards de dollars contre 2,3 milliards de dollars) ; seules les compagnies américaines et du Moyen-Orient devraient maintenir leurs prévisions (1,4 milliards de dollars et 400 millions de dollars respectivement) (source : IATA Financial Forecast June 2012).
- Les compagnies européennes sont également confrontées à la baisse de l'euro vis-à-vis du dollar mais aussi d'autres monnaies comme la livre ou le yen.
- Les compagnies aériennes ont réagi en limitant la croissance de leurs capacités à la saison été 2012 ; entre l'Europe et le reste du monde, la croissance des capacités est inférieure à 1% quand elle était de 7% pour la même saison 2011. La tendance devrait se poursuivre pour la saison hiver. Cela se traduit dans les statistiques de l'AEA (Association européenne du transport aérien) qui sur les cinq premiers mois de l'année enregistrent une hausse de 5,6% du trafic pour une augmentation de 2,6% des capacités contre respectivement 8,1% et 9,0% l'année précédente.

Faits marquants

Air France-KLM

Les principaux événements de janvier à juin 2012 sont les suivants :

- Le 12 janvier 2012, Air France-KLM a présenté les objectifs et les mesures de son plan à trois ans Transform 2015.
- Le 7 mars, à l'occasion de la présentation des résultats annuels, le groupe a fait un point d'étape sur la mise en œuvre de Transform 2015.
- Le 20 mars, Air France a annoncé la conclusion d'accords de cadrage et de méthodologie avec les représentants des personnels au sol, des personnels navigants commerciaux et des pilotes. Ces accords portaient sur les objectifs (notamment l'amélioration de 20% de l'efficacité économique sur tout le périmètre de l'entreprise), le calendrier et les principaux thèmes de négociation.
- Le 11 avril, Air France a ouvert une ligne en direction de Wuhan en Chine. C'est la 9^{ème} ville chinoise desservie directement par le groupe qui dispose ainsi d'un réseau unique sur ce grand marché.
- Le 30 mai, Saudi Arabian Airlines rejoint l'alliance SkyTeam dont elle devient le 16^{ème} membre. Saudia, compagnie d'Arabie Saoudite, est ainsi la première compagnie aérienne membre de l'alliance basée au Moyen-Orient. Elle offre de ce fait un point d'ancrage solide à l'alliance dans cette région économique importante.
- Le 28 juin, Middle-East Airlines-Air Liban devient le 17^{ème} membre de SkyTeam. Elle est le deuxième membre de l'alliance au Moyen-Orient. Son adhésion s'avère importante pour les communautés libanaises établies aux Etats-Unis, au Canada et au Brésil qui ont le choix de passer par les plateformes de Paris-CDG ou de Rome pour rejoindre Beyrouth.
- Le 28 juin, la nouvelle jetée d'embarquement du terminal 2 E est entrée en service. Ce nouveau satellite est une étape importante dans le projet Hub 2012 d'Air France à CDG. Deux étapes restent encore à venir d'ici la fin de l'année qui vont permettre de concentrer l'activité d'Air France sur trois terminaux (E, F et G pour les vols régionaux) et donner une nouvelle dimension à l'aéroport Charles-de-Gaulle.

La stratégie

Les prévisions économiques pour les années à venir, induisent une croissance modérée de la demande de transport aérien, ainsi qu'une pression sur les recettes. A cela s'ajoute une situation de surcapacité créée en particulier par les compagnies *low cost* en Europe et par les compagnies du Golfe qui poursuivent leur politique de croissance à deux chiffres en long-courrier. Par ailleurs, l'évolution du comportement du consommateur individuel ou *corporate* s'est accélérée avec la crise. La composante prix devient de plus en plus importante dans leur choix. De plus, le prix du pétrole semble installé à un niveau supérieur à 100 dollars le baril, en décalage avec la relative faiblesse de la croissance mondiale. Les compagnies européennes sont en plus exposées aux effets de la parité euro/dollar qui peuvent leur être fortement défavorables. Enfin, la mise en place de nouvelles taxes ou des ETS limite la possibilité d'augmenter les prix dans cet environnement de carburant très cher.

En dépit des nombreuses actions engagées depuis trois ans et des programmes pluriannuels d'économies, l'insuffisance des résultats, combinée à la persistance de la crise économique et à un prix du pétrole élevé, ont amené le groupe Air France-KLM à mettre en œuvre un plan de transformation à trois ans (2012-2014). Si ce plan a pour objectif de dégager les ressources financières nécessaires pour reprendre le chemin de la croissance, il ne remet pas en cause les choix stratégiques du groupe. En effet, celui-ci va continuer à investir dans ses produits et services au client, renforcer sa présence sur les marchés en croissance, approfondir la coopération avec ses partenaires tant américains que chinois, nouer des accords avec des nouveaux partenaires au sein de l'alliance SkyTeam et développer ses atouts fondamentaux.

Des atouts fondamentaux

Une présence forte sur tous les grands marchés

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

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

Deux *hubs* coordonnés sur des aéroports non saturés

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

Le réseau du groupe est organisé autour de plates-formes aéroportuaires dont le développement renforce encore le rôle des grands hubs intercontinentaux. Ainsi, Air France bénéficie de l'ouverture en juin 2012 du satellite S4 qui complète le terminal 2E. A terme, la compagnie quittera les terminaux C et D et concentrera ses vols moyen-courriers au terminal 2F et ses vols long-courriers au terminal 2E où est également regroupé l'ensemble des membres de SkyTeam, gagnant ainsi en efficacité et en confort pour ses passagers.

Une clientèle équilibrée

La politique du groupe Air France-KLM de satisfaire tous ses clients en termes de réseaux, de produits et de prix lui a permis de bâtir une clientèle équilibrée. Tout comme en 2010, 42% des passagers ont voyagé pour des raisons professionnelles et 58% pour des raisons personnelles en 2011. Le groupe bénéficie également d'une répartition équilibrée entre passagers en correspondance (56%) et passagers en vol direct (44%). De plus, la politique de fidélisation du groupe (programme de fidélisation et/ou contrats avec les entreprises) assure la majorité du chiffre d'affaires.

SkyTeam, la deuxième alliance mondiale

L'alliance SkyTeam, deuxième alliance mondiale en parts de marché avec 19% réunit au 30 juin 2012, 17 compagnies européennes, américaines et asiatiques et du Moyen-Orient : Aéroflot, Aeromexico, Air Europa (Espagne), Air France et KLM, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta, Kenya Airways, Korean Airways, Tarom et Vietnam Airlines, MEA (Liban) et Saudi Arabian Airlines. Aerolinas Argentinas et Xiamen Airlines (5^{ème} compagnie chinoise) devraient rejoindre l'alliance à l'été et l'hiver 2012. Garuda Indonesia, rejoindrait l'alliance en 2014.

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

Des partenariats stratégiques

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

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

Une flotte moderne

Le groupe a investi de manière continue dans de nouveaux appareils et exploite aujourd'hui une des flottes les plus rationalisées et les plus modernes du secteur. Le groupe offre ainsi un meilleur confort à ses passagers, réalise de substantielles économies de carburant et respecte ses engagements de développement durable en limitant les émissions sonores pour les riverains et les émissions de gaz à effet de serre. Les mesures prises dans le cadre du plan « Transform 2015 » pour limiter les investissements dans la flotte auront peu d'effet sur son vieillissement à l'horizon 2014. Par ailleurs, le groupe commencera à recevoir ses premiers Boeing 787 dès 2016 et ses premiers Airbus 350 en 2018.

Un engagement en matière de développement durable

La démarche de développement durable du groupe Air France-KLM est reconnue et récompensée à de très nombreuses occasions. Parmi toutes les distinctions, il est à noter que le groupe a été classé, en 2011, leader du secteur aérien pour les indices DJSI pour la septième année consécutive. Le groupe entend poursuivre cette démarche : conforter la réputation des marques avec, parmi les objectifs, un très haut niveau de sécurité des opérations ; instaurer un dialogue permanent avec les parties prenantes, clients, fournisseurs, riverains ; contribuer à la lutte contre le changement climatique et enfin appliquer les meilleures principes en matière de gouvernance.

Le plan Transform 2015

Le groupe Air France-KLM met en œuvre régulièrement des plans pluriannuels de réduction de son coût unitaire mesuré à l'équivalent siège kilomètre offert (ESKO) à prix du carburant et change constants (*voir également coût unitaire à l'ESKO dans la section 6 Glossaire page 293 du document de référence 2011*).

Si ces plans d'économies ont eu un effet positif sur les coûts unitaires, ce n'est pas suffisant dans l'environnement actuel où

- le prix du pétrole reste très élevé : représentant 1,5 centime d'euro au 31 mars 2007 par ESKO, il est passé à 2,0 centimes d'euro au 31 décembre 2011 et passera à environ 2,2 centimes d'euro avec un prix du pétrole à 125 dollars par baril ;
- la pression sur les recettes ne permet pas de les augmenter afin d'effacer la totalité de l'augmentation de la facture carburant.

Même si le groupe n'a pas présenté un plan d'économies sur les trois prochaines années comparable à *Challenge 12* mis en œuvre entre avril 2007 et décembre 2011, il va continuer à contrôler ses coûts afin de limiter les effets mécaniques de la hausse des charges et permettre ainsi au plan Transform 2015 de produire tous ses effets.

Dans sa séance du 9 novembre 2011, le Conseil d'administration d'Air France-KLM a fixé trois priorités au groupe : la restauration de la compétitivité impliquant une réduction des coûts, la restructuration de l'activité court et moyen-courrier et la réduction rapide de l'endettement. Le 11 janvier 2012, le Conseil a analysé le plan de transformation à trois ans (2012-2014) du groupe et la mise en œuvre des trois priorités. Ce plan, Transform 2015, comprend deux phases ; une phase de mesures d'application immédiate et une phase de transformation du modèle économique sur trois ans. A l'issue de ce plan, le groupe a pour objectif une baisse de 10% du coût unitaire à l'ESKO hors carburant au 31 décembre 2014 par rapport au 31 décembre 2011.

Dans un contexte de faible croissance de l'offre, le contrôle permanent des coûts limitera la hausse du coût unitaire à l'ESKO hors carburant, sans pour autant en permettre la baisse. Ainsi, les prévisions du groupe l'évaluent à 4,9 centimes d'euro fin 2014 (4,8 centimes d'euro fin 2011). En revanche, l'application des mesures prises dans le cadre du plan Transform 2015 devrait permettre une baisse de 0,5 centime par ESKO et ramener ainsi le coût unitaire à l'ESKO hors carburant de 4,9 centimes à 4,4 centimes d'euro à l'issue des trois ans.

Réduction de deux milliards d'euros de la dette nette fin 2014

La réduction de la dette de deux milliards d'euros d'ici fin décembre 2014 est un objectif prioritaire. Cette réduction devrait ramener la dette nette de 6,5 milliards d'euros au 31 décembre 2011 à 4,5 milliards d'euros et le ratio dette nette/EBITDA de 4,8 au 31 décembre 2011 à un niveau inférieur à 2 fin 2014.

La génération d'une capacité d'autofinancement nette de deux milliards d'euros sur la période 2012-2014 résultera des mesures d'application immédiate et du plan de transformation.

Phase 1 : mesures d'application immédiates

Croissance de l'offre et investissements revus à la baisse

Compte tenu des incertitudes de l'environnement économique et d'un déséquilibre persistant entre l'offre et la demande de transport, le groupe a fait le choix d'une quasi stabilité de l'offre tant pour le transport de passagers que pour le transport de fret. Ainsi, sur les trois prochaines années (2012-2014), l'offre cumulée révisée devrait être entre 4 et 5%.

En conséquence de cette quasi-stabilité des capacités, le groupe a revu son plan de flotte et son programme d'investissement à l'exception des investissements destinés à l'amélioration continue de la sécurité des opérations et de ceux liés aux services au client. Les investissements seront ainsi ramenés de plus de 6 milliards d'euros sur la période 2009-2011 à moins de 5 milliards⁽¹⁾ sur les trois prochaines années. Cette décision a amené le groupe à aménager son plan de flotte à moyen terme en combinant, entre autres, décalage de livraisons d'avions et non exercice d'options.

Mesures d'économies

De nouvelles mesures d'économies d'un montant de plus d'un milliard d'euros sur trois ans ont commencé à être mises en œuvre notamment avec le gel des augmentations générales des salaires en 2012 et 2013 chez Air France et l'application d'une politique de modération salariale chez KLM. Le gel des embauches décidé en septembre dernier est également poursuivi. Des efforts additionnels de productivité, une nouvelle réduction des frais généraux et une adaptation du réseau complètent ces mesures qui ont été déjà identifiées. Parmi les principales mesures, celles concernant les salaires représentent plus de 500 millions d'euros d'économies, celles concernant les économies conjoncturelles sur frais généraux sont de l'ordre de 155 millions d'euros et enfin les mesures structurelles devraient dégager environ 200 millions d'euros.

Ces améliorations restant toutefois insuffisantes pour garantir un retour durable du groupe à la compétitivité et une situation financière durablement assainie, le Conseil d'administration a décidé la mise en œuvre d'un plan de transformation concernant l'ensemble des métiers et dont l'objectif est de générer une augmentation supplémentaire d'un milliard d'euros de la capacité d'autofinancement sur trois ans.

Phase 2 : plan de transformation

Amélioration de la productivité

Dans le groupe Air France, le retour à une rentabilité satisfaisante nécessite une amélioration très importante de la productivité dans tous les secteurs, ce qui implique la renégociation des règles d'emploi contenues dans les accords collectifs existants. Les négociations avec les organisations représentatives des différentes catégories de personnel commencées dès la mi-février ont permis d'aboutir à un accord de cadrage et de méthodologie le 20 mars 2012. Les négociations se sont poursuivies pour finaliser un nouveau cadre conventionnel en juin 2012 dont l'objectif est de construire une organisation du travail et un système de rémunération et de carrière adaptés au nouvel environnement du transport aérien et permettant d'améliorer de 20% l'efficacité économique à horizon de 2014. Le 21 juin 2012, Air France a fait un nouveau point d'étape sur le projet Transform 2015 devant le Comité Central d'Entreprise et a évoqué en particulier les sureffectifs et les mesures d'accompagnement (voir commentaires sur les comptes page 26). Le 28 juin, le Comité Central d'Entreprise a été consulté sur les projets d'accords qui ont été soumis à signature au début du mois de juillet 2012 (voir événements post-clôture page 21).

De son côté, KLM a débuté en avril 2012 les négociations initialement prévues pour redéfinir des nouveaux accords dont l'un des objectifs est la modération salariale.

¹ Avant opérations de crédit bail

Retour à l'équilibre du moyen-courrier en trois ans

Le réseau court et moyen-courrier reste un socle indispensable au développement du groupe, assurant non seulement son implantation dans l'ensemble de l'Europe mais aussi l'alimentation des vols long-courriers sur les deux hubs de Paris-CDG et Amsterdam. Depuis la crise de 2008-09, l'évolution structurelle négative des recettes unitaires a entraîné, malgré le projet de refonte NEO, le creusement des pertes d'exploitation de cette activité qui sont de l'ordre de 700 millions d'euros sur l'année 2011. L'activité long-courrier, elle-même soumise à une concurrence croissante, ne pouvant pas seule compenser ces pertes, le moyen-courrier doit revenir à l'équilibre. Pour cela, le groupe va travailler sur les mesures structurelles suivantes :

- l'amélioration du taux d'utilisation des avions et des actifs,
- un renforcement significatif de la productivité de toutes les catégories de personnel,
- une redéfinition du produit,
- une restructuration du réseau principal et régional,
- la redéfinition des périmètres d'activité conduisant à un recours éventuellement accru à la sous-traitance dans certains secteurs.

Amélioration de la performance du réseau long-courrier

Si le réseau long-courrier reste rentable, il doit cependant améliorer ses performances économiques. Cela devra passer principalement par une amélioration de la productivité de l'ensemble des salariés concernés, par une croissance des capacités générée par meilleure utilisation de la flotte long-courrier actuelle et dirigée vers les pays émergents et la fermeture de routes déficitaires.

Accélérer la transformation du cargo

Evoluant dans un contexte dégradé, l'activité fret va poursuivre et accélérer les efforts fournis depuis trois ans pour réduire ses coûts et améliorer sa performance économique notamment en déployant une nouvelle politique commerciale, en améliorant la productivité des équipes commerciales. L'intégration complète Air France, KLM Cargo et Martinair sera finalisée et de nouvelles synergies seront recherchées avec les escales de province et à l'international. Par ailleurs, Air France Cargo va encore réduire ses capacités tout cargo en ramenant sa flotte d'avions tout cargo de cinq à quatre appareils.

Ces éléments devront permettre à l'activité cargo de contribuer de manière positive au résultat de l'activité long-courrier de la Compagnie.

Développer les segments porteurs de la maintenance et optimiser l'entretien avions

L'activité maintenance a pour ambition de s'affirmer comme l'un des deux plus grands acteurs mondiaux des segments « Equipements et Moteurs » en développant cette activité à fort potentiel de croissance, en améliorant son efficacité économique et en augmentant le chiffre d'affaires réalisé auprès de compagnies tierces. La performance du segment « Entretien avions » sera optimisée pour redevenir compétitive par rapport au marché : les activités hangars seront restructurées, les coûts et modes de fonctionnement optimisés pour contribuer à la performance des autres activités de la compagnie.

Activités

Activité Passage

L'activité du 1^{er} janvier au 30 juin 2012 est comparée à la même période de l'année 2011.

L'activité a été différente entre le premier et le deuxième trimestre.

Le premier trimestre a bénéficié d'une base de comparaison favorable liée aux différents événements géopolitiques qui s'étaient déroulés au début de l'année 2011. Le trafic a été en hausse de 5,5% pour une croissance des capacités limitée à 1,6% ; le coefficient d'occupation a gagné 3,1 points à 81,6%. La recette unitaire au siège kilomètre offert (RSKO) a progressé de 5,6% (+4,7% hors change) en raison de la hausse des volumes. Cependant, l'amélioration de la recette unitaire ayant été insuffisante pour compenser l'augmentation de la facture carburant, l'activité passage a dégagé un résultat d'exploitation négatif de 504 millions d'euros.

Le deuxième trimestre a enregistré une hausse du trafic de 2,4% et de 0,3% des capacités ; le coefficient d'occupation s'est amélioré de 1,7 point à 82,8%. La recette unitaire au siège kilomètre offert (RSKO) a progressé de 6,1% (+3,6% hors change) mais contrairement au premier trimestre, la recette unitaire au passager kilomètre transporté (RPKT) a aussi progressé (+4,0% et +1,4% hors change) permettant une amélioration du résultat d'exploitation. Bien que toujours négatif, la perte a été divisée par trois à -46 millions d'euros sur ce trimestre.

Avec une flotte de 538 avions passage en exploitation dont 176 avions régionaux, le groupe a transporté 37,4 millions de passagers, (+3,2%) et a réalisé un chiffre d'affaires total de 9,56 milliards d'euros (+7,7%) après un effet de change (+1,7%) et un résultat d'exploitation de 551 millions d'euros après une forte augmentation de la facture pétrolière (+398 millions d'euros).

Activité par réseau

Semestre au 30 juin	Offre en SKO (En millions)		Trafic en PKT (En millions)		Taux d'occupation (En %)		Nbre de passagers (En milliers)		Chiffre d'affaires Passage régulier (En M€)	
	2012	2011*	2012	2011*	2012	2011*	2012	2011*	2012	2011*
Europe	28 852	27 957	21 070	20 053	73,0	71,7	25 792	24 838	3 222	3 120
Amérique du nord et latine	40 882	40 278	35 802	33 891	87,6	84,1	4 618	4 479	2 408	2 155
Asie/Pacifique	29 150	28 461	24 817	23 730	85,1	83,4	2 879	2 786	1 599	1 451
Afrique/ Moyen-Orient	17 412	17 679	13 737	13 305	78,9	75,3	2 481	2 433	1 200	1 123
Caraïbes/Océan Indien	14 511	15 305	12 126	12 547	83,3	82,0	1 664	1 727	676	685
Total	130 847	129 681	107 553	103 526	84,8	79,8	37 433	36 264	9 104	8 533

* Après reclassement de l'activité loisirs de Martinair en passage

Le **réseau long-courrier** couvre 116 destinations à l'été 2011 dans 69 pays, opérées par les deux compagnies à partir de Paris et d'Amsterdam. À ces destinations s'ajoutent les destinations opérées en partage de code avec des partenaires. Le poids de ce réseau varie peu d'une année sur l'autre avec environ 78% et 80% des capacités et du trafic du groupe. Le chiffre d'affaires réalisé sur ce réseau est de 5,88 milliards d'euros. Il représente environ 65% du chiffre d'affaires total passage régulier, soit deux points de plus qu'au premier semestre 2011.

Le trafic au 30 juin 2012 progresse de 3,6% pour des capacités quasiment stables (+0,3%), le coefficient d'occupation gagnant ainsi 2,7 points à 84,8%. Le nombre de passagers transportés s'est élevé à 11,4 millions (+1,8%). La recette unitaire au siège par kilomètre offert (RSKO) est en hausse de 8,4% et de 6,2% hors change. La recette unitaire est en progression en classe avant et en classe arrière.

Le réseau **Amériques** est le premier réseau du groupe et donc du long-courrier avec 33% de trafic et 31% des capacités. Le trafic a augmenté de 5,6% pour des capacités en hausse de 1,5%. Le coefficient d'occupation est en hausse de 3,4 points à 87,6%. Le nombre de passagers a augmenté de 3,1% à 4,6 millions. Le chiffre d'affaires passage régulier est en hausse de 11,7% après un effet de change de 2,4% ; il s'établit à 2,41 milliards d'euros (2,16 milliards au 30 juin 2011). Les réseaux Amérique du nord et Amérique latine ont connu des évolutions différentes. En effet, sur l'Amérique du nord, les membres de la JV (Air France, KLM, Alitalia et Delta) ont décidé de baisser les capacités à la saison hiver 2011-12, permettant ainsi une forte augmentation des recettes unitaires avant et après change. Le dynamisme de l'Amérique latine a permis

une augmentation des capacités de plus de 20% et une amélioration du coefficient d'occupation. Les recettes unitaires ont progressé mais sont stables ou légèrement négatives hors change.

L'activité sur le réseau **Asie**, affectée par la crise du Japon au premier semestre 2011 a fortement progressé en 2012. Le trafic est en hausse de 4,6% pour des capacités en augmentation de 2,4%. Le coefficient s'établit à 85,1% (+1,8 point). Il reste le deuxième réseau du groupe et du long-courrier en termes de trafic et de capacités (environ 23% du trafic et 22% des capacités). 2,9 millions de passagers (+3,3%) ont emprunté ce réseau et généré un chiffre d'affaires passage régulier de 1,60 milliard d'euros, en hausse de 10,2% après un effet de change de 2,9%. (1,45 milliard au 30 juin 2011). Les recettes unitaires sont en hausse avant et après change.

Le réseau **Afrique et au Moyen-Orient** a enregistré une hausse du trafic de 3,2% pour des capacités en baisse de 1,5%. Le coefficient d'occupation a gagné 3,6 points à 78,9%. Le nombre de passagers a progressé de 2,0% à 2,5 millions. Le chiffre d'affaires passage régulier s'établit à 1,20 milliard d'euros (6,8%) contre 1,12 milliard d'euros au 30 juin 2011. Le contrôle des capacités a permis aux recettes unitaires de s'améliorer avant et après change. Le réseau Afrique a retrouvé son niveau d'activité d'avant les crises politiques tandis que le réseau Moyen-Orient enregistre une baisse de l'activité compte tenu de la situation instable de plusieurs pays. Avec environ 13% du trafic et des capacités, il est le 4^{ème} réseau du groupe.

Le réseau **Caraïbes et Océan Indien**, qui est le plus petit réseau du groupe, représente environ 11% des capacités et du trafic global. Le groupe a transporté 1,7 million de passagers (-3,6%). Ce réseau avait bénéficié de la crise du tourisme dans le bassin méditerranéen au début de 2011. Les capacités ont été fortement ajustées (-4,9%). Le trafic ayant moins baissé (-3,4%), le coefficient d'occupation s'est amélioré de 1,4 point à 83,3%. Le chiffre d'affaires passage régulier s'élève à 676 millions d'euros contre 685 millions d'euros au 30 juin 2011 (-1,2%). Comme sur le réseau précédent, le contrôle des capacités a permis d'améliorer les recettes unitaires.

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

Troisième réseau du groupe en termes de trafic, il représente 22% des capacités et 20% du trafic mais 69% des passagers et 35% du chiffre d'affaires au 30 juin 2012. Le trafic est en augmentation de 5,1% pour des capacités en hausse de 3,2% dont une partie est due au lancement des bases de province en octobre 2011 et avril 2012. Le coefficient d'occupation a gagné 1,3 point à 73,0%. Le groupe a transporté 25,8 millions de passagers (+3,9%), générant un chiffre d'affaires passage régulier de 3,22 milliards d'euros en hausse de 3,3%. La stabilité de la recette au siège kilomètre offert est due aux volumes de trafic.

Chiffres clés de l'activité passage

Semestre au 30 juin	2012	2011*	2011**
Nombre de passagers (En milliers)	37 433	36 264	36 264
Chiffre d'affaires total passage (En M€)	9 560	8 946	8 874
Chiffre d'affaires passage régulier (En M€)	9 104	8 533	8 482
Recette unitaire au PKT (En cts d'€)	8,46	8,24	nd
Recette unitaire en SKO (En cts d'€)	6,96	6,58	nd
Coût unitaire au SKO (En cts d'€)	7,38	6,99	nd
Résultat d'exploitation (En M€)	-551	-528	-507

* Après reclassement de l'activité loisirs de Martinair en passage ** Avant reclassement de Martinair

La recette unitaire au PKT (passager-kilomètre transporté) est en hausse de 2,7% et de 1,0% à change constant. La recette unitaire au SKO (siège-kilomètre offert) est en hausse de 5,7% et de 3,9% à change constant. Le coût unitaire au SKO est en hausse de 5,6%, hausse ramenée à 0,7% à change et prix du carburant constants.

Activité Cargo

L'activité cargo a continué à souffrir de la faiblesse du commerce mondial et d'une situation de surcapacité, principalement au départ de la Chine. Le groupe a réduit les capacités cargo (-2,5%), notamment les avions tout cargo, mais cela n'a pas été suffisant pour compenser celle du trafic (-6,5%). Le coefficient de remplissage perd ainsi 2,8 points à 64,5%. Le groupe a transporté 687 168 tonnes (-6,3%).

Sur le semestre, la hausse de 1,6% de la recette unitaire à la tonne-kilomètre transportée (RTKT) n'a pas été suffisante pour compenser la baisse d'activité et la forte hausse du prix du carburant.

	Offre en TKO		Trafic en TKT		Taux de remplissage		Nbre de tonnes		Chiffre d'affaires transport de fret	
	<i>(En millions)</i>		<i>(En millions)</i>		<i>(En %)</i>		<i>(En milliers)</i>		<i>(En M€)</i>	
Semestre au 30 juin	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Europe	262	270	34	39	13,0	14,4	25	27	27	27
Amérique du Nord et du Sud	3 213	3 223	2 056	2 241	64,0	69,5	253	279	566	599
Asie/Pacifique	2 745	2 945	2 132	2 257	77,7	76,6	247	258	457	493
Afrique/Moyen-Orient	1 359	1 384	808	863	59,5	62,4	132	139	295	298
Caraiïbes/Océan Indien	583	550	232	231	39,8	42,0	30	30	71	73
Total	8 161	8 373	5 262	5 630	64,5	67,2	687	733	1 416	1 490

Les trois principaux réseaux sont le réseau Amériques, le réseau Asie et le réseau Afrique/Moyen-Orient. Ils représentent 95% du trafic, 90% des capacités et 93% du chiffre d'affaires.

Le réseau **Asie** est le premier réseau en termes de trafic et représente près de 34% des capacités, 41% du trafic et 32% du chiffre d'affaires transport de fret. Le trafic a reculé de 5,5% pour des capacités en baisse de 6,8%. Le coefficient de remplissage gagne un point à 77,7%. Le chiffre d'affaires s'est établi à 457 millions d'euros, en baisse de 7,3% sur l'année précédente en raison du ralentissement de l'économie chinoise et de la situation de surcapacité.

Le réseau **Amériques** représente près de 39% du trafic et des capacités et 40% du chiffre d'affaires transport de fret. Le trafic a reculé de 8,3% pour des capacités quasiment stables (-0,3%). Le coefficient de remplissage s'établit à 64,0% (-5,5 points). Le chiffre d'affaires est en baisse de 5,5% à 566 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 et 20% du chiffre d'affaires transport de fret. Tout comme le réseau Asie, il a également été affecté par des événements exceptionnels. Le trafic a reculé de 6,4% pour des capacités en baisse de 1,8%. Le coefficient de remplissage s'élève à 59,5% (-2,9 points). En revanche, le chiffre d'affaires est quasiment stable à 295 millions d'euros.

Chiffres clés de l'activité cargo

Semestre au 30 juin	2012	2011
Tonnage transporté <i>(En milliers)</i>	687	733
Chiffre d'affaires total cargo <i>(En M€)</i>	1 508	1 568
Chiffre d'affaires transport de fret <i>(En M€)</i>	1 416	1 490
Recette unitaire à la TKT <i>(En cts d'€)</i>	26,90	26,47
Recette unitaire à la TKO <i>(En cts d'€)</i>	17,35	17,79
Coût unitaire à la TKO <i>(En cts d'€)</i>	18,93	18,08
Résultat d'exploitation <i>(En M€)</i>	(130)	(23)

La recette unitaire à la TKT (tonne-kilomètre transportée) progresse de 1,6% et mais baisse de 1,4% à change constant. La recette à la TKO (tonne-kilomètre offerte) baisse de 2,5% et de 5,4% à change constant. Le coût unitaire à la tonne au kilomètre offerte augmente de 4,7% et baisse de 1,6% à change et prix du carburant constants.

Activité Maintenance

L'activité maintenance a réalisé un chiffre d'affaires total de 1,57 milliard d'euros dont 523 millions d'euros avec des clients tiers et a dégagé un résultat d'exploitation de 56 millions d'euros contre un résultat de 49 millions d'euros un an plus tôt. Cette activité a été favorisée par la hausse du dollar. Les activités maintenance moteurs et équipements sont restées bien orientées alors que l'activité grande maintenance est restée négative.

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 554 millions d'euros au 30 juin 2012 (609 millions au 30 juin 2011 qui comprenait le chiffre d'affaires loisirs de Martinair r eclassé dans l'activité passage. Le résultat d'exploitation s'élève à -38 millions d'euros (-67 millions d'euros au 30 juin 2011).

L'activité **loisirs** est opérée par le groupe Transavia. Sur le semestre au 30 juin 2012, après retraitement des impacts liés au passage de l'activité loisirs de Martinair chez KLM sur la période 2011, le chiffre d'affaires est en hausse de 8% à 365 millions d'euros et le résultat d'exploitation est négatif de 46 millions d'euros (-42 millions au 30 juin 2011) compte tenu d'une hausse de 33% de la facture pétrolière à 132 millions d'euros.

L'activité **catering** a réalisé un chiffre d'affaire de 442 millions dont 166 millions d'euros avec des clients tiers et un résultat d'exploitation de -10 millions d'euros (respectivement 167 millions d'euros et 8 millions d'euros au premier semestre 2011).

La flotte Air France-KLM

Au 30 juin 2012, la flotte du groupe Air France-KLM totalise 621 avions dont 593 en exploitation. La flotte régionale s'élève à 187 avions dont 176 avions en exploitation. La flotte du groupe Transavia comprend 39 avions moyen-courriers. Les commandes fermes s'élèvent à 44 appareils, en diminution de 17 unités par rapport au 31 décembre 2011. Les évolutions par rapport au 31 décembre 2011 s'expliquent par la livraison de 17 appareils. Les discussions sont toujours en cours avec Airbus et Rolls Royce pour finaliser la commande d'Airbus A350.

Flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France comprend 406 avions au 30 juin 2012 dont 387 en opération.

La flotte Air France

La flotte Air France totalise 263 avions au 30 juin 2012 dont 254 avions en exploitation qui se répartissent en 105 avions long-courriers, 5 avions cargo et 144 avions moyen-courriers.

Sur la totalité de la flotte, 44% des avions sont en pleine propriété, 11% en crédit-bail et 45% en location opérationnelle.

Au cours du semestre, deux Airbus A380-800 et trois Boeing B777-300 sont entrés dans la flotte long-courrier et un B747-400 et un Airbus A340-300 sont sortis. Dans la flotte moyen-courrier, deux Airbus A320 sont entrés et un est sorti.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11
B747-400	3	-	-	-	5	-1	8	-1	7	-2
B777-300	14	-	6	+1	17	+2	37	+3	37	+3
B777-200	15	-	2	-	8	-	25	-	25	-
A380-800	1	-1	3	+2	4	+1	8	+2	8	+2
A340-300	9	-1	2	-	3	-	14	-1	13	-2
A330-200	3	-	2	-	10	-	15	-	15	-
Long-courrier	45	-2	15	+3	47	+2	107	+3	105	-1
B747-400	2	-	-	-	3	-	5	-	3	-
B777-F Cargo	2	-	-	-	-	-	2	-	2	-
Cargo	4	-	-	-	3	-	7	-	5	-
A321	11	-	1	-	13	-	25	-	25	-
A320	22	-1	3	-	37	+2	62	+1	60	+1
A319	21	-	4	-	19	-	44	-	41	-2
A318	12	-1	6	+1	-	-	18	-	18	-
Moyen-courrier	66	-2	14	+1	69	+2	149	+1	144	-1
Total	115	-4	29	+4	119	+4	263	+4	254	-

La flotte des filiales régionales et Transavia

Au 30 juin 2012, les filiales régionales (Brit Air, Régional, CityJet et VLM) disposent d'une flotte de 135 avions dont 125 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 62% en pleine propriété, de 19% en crédit-bail et 19% en location opérationnelle. Sur le semestre, les mouvements ont porté sur 2 entrées et une sortie chez Brit Air, 5 entrées et 3 sorties chez Régional, 2 sorties chez CityJet et une sortie chez VLM.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11
Brit Air										
Canadair Jet 1000	13	+2	-	-	-	-	13	+2	13	+2
Canadair Jet 700	6	-	9	-	-	-	15	-	15	-
Canadair Jet 100	12	-	1	-	-	-	13	-	13	-
F100-100	3	-	-	-	-	-1	3	-1	-	-
Total	34	+2	10	-	-	-1	44	+1	41	+2
CityJet										
AVRO RJ 85	11	-2	-	-	11	-	22	-2	20	-2
Total	11	-2	-	-	11	-	22	-2	20	-2
Régional										
EMB190	4	-	-	-	6	-	10	-	10	-
EMB170	8	-	2	-	6	+5	16	+5	15	+5
EMB145-EP/MP	11	+1	11	-1	1	-3	23	-3	23	-3
EMB135-ER	4	-	3	-	-	-	7	-	3	-1
Total	27	+1	16	-1	13	+2	56	+2	51	+1
VLM Airlines										
Fokker 50	12	-	-	-	1	-1	13	-1	14	-1
Total	12	-	-	-	1	-1	13	-1	14	-1
Total flotte régionale	84	+1	26	-1	25	-	135	-	125	-
Transavia France										
B737 800	-	-	-	-	8	-	8	-	8	-
Total	-	-	-	-	8	-	8	-	8	-
Total groupe Air France	199	-3	55	+3	152	+4	406	+4	387	-

Flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM comprend 215 avions dont 206 en exploitation après intégration de la flotte de Martinair.

La flotte de KLM

La flotte KLM totalise 121 avions au 30 juin 2012 dont 117 avions en exploitation qui se répartissent en 67 avions long-courriers, 4 avions cargo et 46 avions moyen-courriers. La totalité de la flotte est financée à hauteur de 31% en pleine propriété, de 31% en crédit-bail et de 38% en location opérationnelle.

Au cours du semestre, un Boeing B777-300 et 3 Airbus A330-300 sont entrés dans la flotte long-courrier tandis qu'un Boeing B737-300 est sorti de la flotte moyen-courrier. Il n'y a pas eu de mouvement dans la flotte cargo.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11
B747-400	13	-	4	-	5	-	22	-	22	-
B777-300	-	-	6	+1	-	-	6	+1	6	+1
B777-200	-	-	6	-	9	-	15	-	15	-
MD11	8	-	2	-	-	-	10	-	10	-
A330-300	-	-	-	-	3	+3	3	+3	3	+3
A330-200	-	-	6	-	5	-	11	-	11	-
Long-courrier	21	-	24	+1	22	+3	67	+4	67	+4
B747-400	-	-	3	-	1	-	4	-	4	-
Cargo	-	-	3	-	1	-	4	-	4	-
B737-900	1	+1	1	-1	3	-	5	-	5	-
B737-800	12	+2	1	-2	10	-	23	-	23	-
B737-700	-	-	8	-	10	-	18	-	18	-
B737-400	4	-	-	-	-	-	4	-	-	-
B737-300	-	-1	-	-	-	-	-	-1	-	-
Moyen-courrier	17	+2	10	-3	23	-	50	-1	46	-
Total	38	+2	37	-2	46	+3	121	+3	117	+4

La flotte des filiales

Flotte Transavia et Martinair

La flotte de Transavia Netherlands est composée de 31 avions en exploitation, financés à hauteur de 3% en pleine propriété, 32% en crédit-bail et de 65% en location opérationnelle.

La flotte de Martinair est composée de 11 avions cargo dont 7 sont en exploitation au 30 juin 2012. La flotte est financée à hauteur de 27% en pleine propriété, 18% en crédit-bail et 55% en location opérationnelle.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11
Transavia Netherlands										
B737-800	1	-1	5	+2	15	-	21	+1	21	+1
B737-700	-	-	5	-	5	-	10	-	10	-
Total	1	-1	10	+2	20	-	31	+1	31	+1
Martinair										
B747-400 BCF	-	-	-	-	4	-	4	-	1	-
MD-11-CF	3	-	-	-	1	-	4	-	4	-
MD-11-F	-	-	2	-	1	-	3	-	2	-1
Cargo	3	-	2	-	6	-	11	-	7	-1
Total	3	-	2	-	6	-	11	-	7	-1
Total autre flotte	4	-1	12	+2	26	-	42	+1	38	-

Flotte régionale

Au 30 juin 2012, la filiale régionale KLM Cityhopper dispose d'une flotte de 52 avions dont 51 sont en exploitation. Cette flotte est financée à hauteur de 56% en pleine propriété, de 27% en crédit-bail et 17% en location opérationnelle. Sur le semestre, un Fokker F100 est sorti de la flotte et 5 Embraer EMB190 sont entrés.

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11	30/06/12	Var/déc11
KLM Cityhopper										
F100	4	-1	-	-	-	-	4	-1	3	-2
F70	25	+2	1	-2	-	-	26	-	26	-
EMB190	-	-	13	-	9	+5	22	+5	22	+5
Total	29	+1	14	-2	9	+5	52	+4	51	+3

Perspectives et événements post clôture

Perspectives

Pour la saison été, les réservations sont bien orientées, dans la continuité de la période précédente. Les incertitudes sur l'évolution de l'économie mondiale ainsi que la volatilité du prix du pétrole et de l'euro rendent les prévisions sur la fin de l'année difficiles. Cependant, le groupe devrait enregistrer au deuxième semestre les premiers impacts positifs du plan Transform 2015. Dans ces conditions, le groupe a pour objectif de dégager un résultat d'exploitation au second semestre supérieur aux 195 millions d'euros réalisés au second semestre 2011. Cette perspective inscrit le groupe sur une trajectoire de réduction de la dette nette au 31 décembre 2012 par rapport au 31 décembre 2011.

Evènements post clôture

Dans le cadre de l'amélioration de la productivité au sein du groupe Air France-KLM, la compagnie Air France a, au début du mois de juillet, soumis à la signature des projets d'accords collectifs pour les trois catégories de personnel. A ce jour, l'accord personnel au sol a été signé et est applicable au 1^{er} janvier 2013.

Le projet d'accord personnel navigant technique est également applicable au 1^{er} janvier 2013. Le syndicat majoritaire SNPL Air France Alpa a soumis cet accord à référendum avec un avis favorable de son conseil. Les résultats de ce référendum seront connus dans la deuxième quinzaine du mois d'août.

En dépit de l'approbation du principal syndicat représentatif, le projet d'accord concernant le personnel navigant commercial n'a pas été approuvé par des organisations syndicales représentant plus de 30% des voix. En conséquence, il ne se substituera donc pas comme prévu au 1^{er} avril 2013 à l'actuel accord, en vigueur jusqu'au 31 mars 2013. Ce dernier sera remplacé à cette date par un texte dont les contreparties en termes de rémunération et d'emploi seront moins favorables que le projet d'accord non approuvé.

Ces accords, les mesures de modération salariale ainsi que la baisse des effectifs par départs volontaires annoncés en juin dernier devraient permettre à Air France d'atteindre son objectif de 20% d'amélioration de son efficacité économique en 2014 par rapport à 2011.

Les filiales d'Air France devraient débiter les négociations à la rentrée 2012.

KLM de son côté poursuit les négociations conformément au calendrier initial en vue d'aboutir à de nouveaux accords au 4^{ème} trimestre lui permettant de dégager une amélioration de 15% de son efficacité économique en 2014 par rapport à 2011.

Les risques et gestion des risques

Facteurs de risques

Par rapport au document de référence 2011 déposé le 19 avril 2012, il n'y a pas eu de modification significative des risques et incertitudes du groupe Air France-KLM au cours de ce semestre.

Parties liées

Les informations concernant les parties liées font l'objet de la Note 22 aux comptes consolidés.

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2012

Le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2012 n'enregistre aucune modification majeure par rapport à celui du 30 juin 2011.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2012	30 juin 2011 Pro forma	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	12 145	11 546	5,2
Résultat d'exploitation courant	-663	-548	ns
Résultat des activités opérationnelles	-945	-649	ns
Résultat net des activités poursuivies	-1 264	-563	ns
Résultat net – propriétaires de la société-mère	-1 263	-564	ns
Résultat net par action de base (En €)	-4,27	-1,91	ns

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 12,15 milliards d'euros, en augmentation de 5,2% après un effet de change favorable de 1,9%. L'activité passage progresse de 7,7% à 9,56 milliards d'euros et le chiffre d'affaire de l'activité cargo accuse une baisse de 3,8% à 1,51 milliards d'euros.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation augmentent de 5,9% à 12,81 milliards d'euros. Hors carburant, elles ne progressent que de 2,7%. Pour une production mesurée en ESKO en hausse de 0,6%, le coût unitaire à l'ESKO (équivalent siège-kilomètre offert) augmente de 5,3% et est quasiment stable (+0,2%) à change et prix du carburant constants.

Les **charges externes** augmentent de 6,6% à 8,02 milliards d'euros (7,53 milliards d'euros un an plus tôt). Elles restent stables hors carburant.

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2012	30 juin 2011 Pro forma	Variation (En %)
Carburant avions	3 568	3 099	15,1
Affrètements aéronautiques	276	274	0,7
Loyers opérationnels	464	418	11,0
Redevances aéronautiques	901	882	2,2
Commissariat	285	275	3,6
Achats d'assistance en escale	658	647	1,7
Achats et consommation d'entretien aéronautique	546	555	-1,6
Frais commerciaux et de distribution	441	411	7,3
Autres charges	881	964	-8,6
Total	8 020	7 525	6,6

Les principales variations sont les suivantes :

- carburant avions : la charge du semestre ressort à 3,57 milliards d'euros contre 3,10 milliards d'euros au 30 juin 2011 pro forma. L'augmentation de la facture est due, à capacité constante, à un effet de change défavorable de 6% et à une augmentation du prix du pétrole après couverture de 2% ;
- loyers opérationnels : les loyers opérationnels relatifs à la location d'avions ont progressé de 11 % à 464 millions d'euros après un effet de change défavorable de 6% ;
- redevances aéronautiques : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont progressé en ligne avec l'activité à 901 millions (882 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma) ;
- commissariat : les dépenses de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions ressortent à 285 millions d'euros contre 275 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma, soit une hausse de 3,6%. Ces dépenses correspondent aux dépenses engagées par le groupe Air France-KLM pour son propre compte et aux dépenses engagées par la filiale *catering* du groupe pour ses clients tiers ;
- achats d'assistance en escale : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. Ils sont en augmentation de 1,7% 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 pour l'activité tiers. Ils s'élèvent à 546 millions d'euros, en diminution de 1,6% par rapport au 30 juin 2011 pro forma ;
- frais commerciaux et de distribution : les frais commerciaux et de distribution sont en hausse de 7,3% à 441 millions d'euros sous l'effet, notamment, de l'augmentation de l'activité et des frais de marketing liés au lancement des bases de Nice et Toulouse ;
- autres frais : les autres frais comprennent principalement les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Elles s'élèvent à 881 millions d'euros au 30 juin 2012 contre 964 millions d'euros un an plus tôt.

Les **frais de personnel** s'élèvent à 3,88 milliards d'euros contre 3,73 milliards au 30 juin 2011 pro forma, soit une hausse de 3,9% après un complément de charges de retraite chez KLM de 45 millions d'euros dû aux hypothèses actuarielles retenues au 31 décembre 2011. Les effectifs moyens diminuent de 0,5% à 101 274 salariés.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 94 millions d'euros contre 92 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma.

Les **dotations aux amortissements et provisions** ressortent à 843 millions d'euros contre 838 millions d'euros au 30 juin 2011. Conformément au plan d'utilisation de sa flotte, le groupe a décidé l'allongement de la durée de vie de ses avions cargo en la portant à 25 ans. L'allongement de la durée d'utilisation s'est traduit par une réduction de la charge d'amortissement au 30 juin 2012 de 14 millions d'euros.

Les **autres produits et charges** (+20 millions d'euros au 30 juin 2012 contre +73 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma) comprennent les couvertures du change qui sont passées d'un profit de 14 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma à un profit de 49 millions d'euros au 30 juin 2012. Une charge de 17 millions d'euros a également été comptabilisée concernant les émissions de CO₂, les compagnies aériennes étant rentrées dans le système des quotas de CO₂ au 1^{er} janvier 2012.

Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation** ressort à -663 millions d'euros (-548 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2012		30 juin 2011 pro forma	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Passage	9 560	-551	8 874	-507
Cargo	1 508	-130	1 568	-23
Maintenance	523	56	495	49
Autres	554	-38	609	-67
Total	12 145	-663	11 546	-548

Résultat des activités opérationnelles

Le **résultat des activités opérationnelles** est de -945 millions d'euros contre -649 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma. Les éléments non courants au 30 juin 2012 incluent essentiellement :

- un montant de 97 millions d'euros correspondant à la plus-value réalisée le 1^{er} mars 2012 par le groupe dans le cadre du placement privé d'une partie des actions d'Amadeus IT Holding SA dont le produit de cession ressort à 466 millions d'euros
- une provision pour restructuration d'un montant de 370 millions d'euros dont 348 millions d'euros au titre de diverses mesures de réduction des effectifs portant sur 5 122 postes. Le groupe a procédé à sa meilleure estimation à ce jour, des coûts engendrés par ce plan. Cette provision fera l'objet d'une actualisation au fur et à mesure de l'évolution des modalités d'application.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 170 millions d'euros contre 178 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma.

Autres produits et charges financiers

Les charges financières nettes s'élèvent à 178 millions d'euros contre un profit net de 38 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma.

Elles s'analysent comme suit :

- perte de change de 32 millions d'euros ;
- variation négative de la juste valeur des actifs et passifs financiers de 152 millions d'euros. Cette perte est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant ;
- reprise de provisions de 7 millions d'euros.

Résultat net – Propriétaires de la société-mère

L'**impôt** est un produit de 89 millions d'euros contre un produit de 251 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma, donnant un taux d'impôt effectif apparent de 6,9% contre 31,8% au 30 juin 2011. La faiblesse du taux d'impôt effectif au 30 juin 2012 s'explique principalement par l'arrêt de la reconnaissance des actifs d'impôts différés sur les filiales françaises. En effet, la loi de finance rectificative 2011 a introduit une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année (montant limité à 60% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros). Cette mesure a pour effet le rallongement de la période de récupération. Ces nouvelles dispositions ont conduit le groupe à limiter la reconnaissance des actifs d'impôt différé au titre des déficits reportables du groupe fiscal Air France-KLM, à compter du troisième trimestre de l'exercice clos le 31 décembre 2011.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** est négative de 60 millions d'euros au 30 juin 2012 (-25 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma). Elle comprend pour l'essentiel la quote-part de perte du groupe Alitalia pour un montant de 55 millions d'euros sur le premier semestre 2012.

Le **résultat net consolidé – part du groupe** est négatif de 1,26 milliard d'euros (-564 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de (368) millions d'euros pour le premier trimestre 2012 et (895) millions d'euros pour le deuxième trimestre 2012.

Par action, le résultat net de base est négatif de 4,27 euro au 30 juin 2012 contre -1,91 euros au 30 juin 2011 pro forma.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du 1er semestre de la période s'élevèrent à 425 millions d'euros contre 691 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma. Les investissements nets pour la flotte se sont élevés à 14 millions d'euros, les investissements au sol à 71 millions d'euros, les pièces de rechange et modifications aéronautiques à 106 millions d'euros, la capitalisation des frais de maintenance à 164 millions d'euros et les investissements incorporels à 70 millions d'euros.

Les investissements présentés dans le tableau des flux de trésorerie du groupe au 30 juin 2012 ne comprennent pas l'acquisition en location financière d'un avion A380 pour un montant de 149 millions d'euros et d'un bâtiment dédié au traitement des bagages retardés pour un montant de 25 millions d'euros.

Le *cash flow* opérationnel s'élève à 461 millions d'euros contre 721 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma. Cette détérioration s'analyse par :

- l'amélioration de la capacité d'autofinancement de 131 millions d'euros au 30 juin 2012 par rapport à la capacité d'autofinancement au 30 juin 2011 pro forma.
- la variation du besoin en fonds de roulement qui passe de 946 millions d'euros au 30 juin 2011 pro forma à 555 millions d'euros au 30 juin 2012.

La trésorerie nette à la date de clôture ressort à 3,3 milliards d'euros. De plus, le groupe dispose de lignes de crédit toujours disponibles d'un montant cumulé de 1,85 milliard d'euros au 30 juin 2012.

Les capitaux propres s'élevèrent à 4,88 milliards d'euros (6,09 milliards au 31 décembre 2011). Les dettes nettes s'établissent à 6,24 milliards d'euros (6,52 milliards d'euros au 31 décembre 2011). Le ratio d'endettement ressort à 1,28 avec ou hors instruments dérivés (1,07 et 1,08 respectivement au 31 décembre 2011).

Résultats sociaux de la société Air France-KLM

En qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Ses produits proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux et les charges financières correspondant aux emprunts obligataires émis en 2009. Au total, le résultat d'exploitation est positif de 2,4 million d'euros.

Indicateurs financiers

Marge d'exploitation ajustée

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

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2012	Au 30 juin 2011
Résultat d'exploitation courant	-663	-548
Part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers	158	142
Résultat d'exploitation courant ajusté	-505	-406
Chiffre d'affaires	12 145	11 546
Marge d'exploitation ajustée	-4,2%	-3,5%

Ratio d'endettement

Le ratio d'endettement est le rapport de la dette nette sur les capitaux propres. La dette nette est le solde entre les dettes financières à long et court terme et les liquidités (trésorerie et équivalent, valeurs mobilières de placement moins le concours courant bancaire). Les dépôts sur avions en crédit-bail sont déduits des dettes financières car ces montants viennent réduire le paiement de l'option d'achat de l'avion à l'issue du contrat de crédit-bail. La trésorerie nantie dans le cadre du contrat de swap conclu avec Natixis pour une période de quatre ans relatif aux OCEANE 2,75% 2020 est portée en moins de la dette correspondante. Dans le cadre du recours formé contre le montant de l'amende cargo devant le Tribunal de l'Union européenne, le groupe a choisi de constituer des garanties bancaires jusqu'au prononcé d'une décision définitive. Ces garanties sont portées en trésorerie nantie mobilisable, le groupe ayant la possibilité de substituer rapidement d'autres actifs.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2012	Au 31 décembre 2011
Dettes financières courantes et non courantes	10 549	10 402
Intérêts courus non échus	(90)	(122)
Dépôts sur avions en crédit-bail	(534)	(491)
Actifs financiers nantis dans le cadre du swap avec Natixis (OCEANE)	(393)	(393)
Couvertures de change sur dettes	9	4
Total dettes financières	9 541	9 400
Trésorerie & équivalents trésorerie	2 681	2 283
Valeurs mobilières de placement + 3 mois	393	359
Trésorerie nantie mobilisable	232	235
Dépôts Triple A	131	165
Concours bancaires courants	(135)	(157)
Trésorerie nette	3 302	2 885
Dettes nettes	6 239	6 515
Capitaux propres consolidés	4 881	6 094
Dettes nettes/capitaux propres consolidés	1,28	1,07
Dettes nettes/capitaux propres consolidés hors valorisation des instruments de couverture	1,28	1,08

Résultat net retraité

Le groupe a décidé que le résultat net du groupe ne sera retraité qu'en cas d'opération de montant exceptionnel et de type particulier telle que la mise sur le marché d'Amadeus en 2011.

États financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1^{er} janvier au 30 septembre 2012

Compte de résultat consolidé (non audité)

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (En millions d'euros)	Notes	2012	2011 Pro forma
Chiffre d'affaires	5	12 145	11 546
Autres produits de l'activité		9	22
Produits des activités ordinaires		12 154	11 568
Charges externes	6	(8 020)	(7 525)
Frais de personnel	7	(3 880)	(3 734)
Impôts et taxes		(94)	(92)
Amortissements	8	(778)	(815)
Dépréciations et provisions	8	(65)	(23)
Autres produits et charges	9	20	73
Résultat d'exploitation courant		(663)	(548)
Cessions de matériels aéronautiques		4	(3)
Autres produits et charges non courants	10	(286)	(98)
Résultat des activités opérationnelles		(945)	(649)
Coût de l'endettement financier brut	11	(210)	(225)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	11	40	47
Coût de l'endettement financier net		(170)	(178)
Autres produits et charges financiers	11	(178)	38
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(1 293)	(789)
Impôts	12	89	251
Résultat net des entreprises intégrées		(1 204)	(538)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	13	(60)	(25)
Résultat net des activités poursuivies		(1 264)	(563)
Résultat net		(1 264)	(563)
• Propriétaires de la société mère		(1 263)	(564)
• Participations ne donnant pas le contrôle		(1)	1
Résultat net – propriétaires de la société mère par action (en euros)			
• de base	14	(4,27)	(1,91)
• dilué	14	(4,27)	(1,91)

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 juin 2012	30 juin 2011 Pro forma
Résultat net	(1 264)	(563)
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente		
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	189	(104)
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(98)	4
Couverture des flux de trésorerie		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en capitaux propres	54	498
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(124)	(185)
Éléments du résultat global des sociétés mises en équivalence	(8)	16
Variation de la réserve de conversion	5	(22)
Impôt sur les autres éléments du résultat global	24	(94)
Total des autres éléments du résultat global	42	113
Résultat global		
• Propriétaires de la société mère	(1 221)	(450)
• Participations ne donnant pas le contrôle	(1)	-

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

Bilan consolidé (non audité)

Actif			
<i>(En millions d'euros)</i>	Notes	30 juin 2012	31 décembre 2011
Goodwill		427	426
Immobilisations incorporelles		805	774
Immobilisations aéronautiques	15	10 425	10 689
Autres immobilisations corporelles	15	2 007	2 055
Titres mis en équivalence		395	422
Actifs de pension		3 339	3 217
Autres actifs financiers*		1 740	2 015
Impôts différés		1 177	1 143
Autres débiteurs		203	168
Actif non courant		20 518	20 909
Actifs détenus en vue de la vente		11	10
Autres actifs financiers*	16	796	751
Stocks et encours		540	585
Créances clients		2 335	1 774
Créances d'impôt société		11	10
Autres débiteurs		976	955
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 681	2 283
Actif courant		7 350	6 408
Total actif		27 868	27 317

*Dont

<i>(En millions d'euros)</i>		30 juin 2012	31 décembre 2011
Dépôts liés aux dettes financières		665	656
Valeurs mobilières de placements		1 018	987

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

Bilan consolidé (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	30 juin 2012	31 décembre 2011
Capital	17.1	300	300
Primes d'émission et de fusion		2 971	2 971
Actions d'autocontrôle		(82)	(89)
Réserves et résultat	17.2	1 640	2 858
Capitaux propres (propriétaires de la société mère)		4 829	6 040
Participations ne donnant pas le contrôle		52	54
Capitaux propres		4 881	6 906
Provisions et avantages du personnel	18	2 090	2 061
Dettes financières	19	9 492	9 228
Impôts différés		369	466
Autres créditeurs		433	321
Passif non courant		12 384	12 076
Provisions	18	604	156
Dettes financières	19	1 057	1 174
Dettes fournisseurs		2 411	2 599
Titres de transports émis et non utilisés		3 077	1 885
Programmes de fidélisation		765	784
Dettes d'impôt société		1	6
Autres créditeurs		2 553	2 386
Concours bancaires		135	157
Passif courant		10 603	9 147
Total passif		22 987	21 223
Total passif et capitaux propres		27 868	27 317

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

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 – Participations propriétaires de la société mère ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 31 décembre 2010	300 219 278	300	2 971	(93)	3 802	6 980	7 032
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(99)	(99)	(99)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	233	233	234
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(20)	(20)	(22)
Résultat de la période	-	-	-	-	(564)	(564)	(563)
Résultat global	-	-	-	-	(450)	(450)	(450)
Échange salaire-actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	10	10	10
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(1)
OCEANE	-	-	-	-	-	-	-
Titres d'autocontrôle	-	-	-	3	-	3	3
Au 30 juin 2011	300 219 278	300	2 971	(90)	3 362	6 543	6 594
Au 31 décembre 2011	300 219 278	300	2 971	(89)	2 858	6 040	6 094
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	94	94	94
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	(57)	(57)	(57)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	5	5	5
Résultat de la période	-	-	-	-	(1 263)	(1 263)	(1 264)
Résultat global	-	-	-	-	(1 221)	(1 221)	(1 222)
Échange salaire-actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	2	2	2
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(1)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	7	-	7	7
Variation de périmètre	-	-	-	-	1	1	1
Au 30 juin 2012	300 219 278	300	2 971	(82)	1 640	4 829	4 881

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} janvier au 30 juin (En millions d'euros)	Notes	2012	2011 Pro forma
Résultat net – propriétaires de la société mère		(1 263)	(564)
Participations ne donnant pas le contrôle		(1)	1
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	8	843	838
Dotations nettes aux provisions financières		(7)	3
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(8)	(2)
Gain sur opération Amadeus	10	(97)	(2)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		135	(42)
Écarts de change non réalisés		19	(47)
Résultats des sociétés mises en équivalence		60	25
Impôts différés	12.1	(108)	(256)
Autres éléments non monétaires		333	(179)
Sous-total		(94)	(225)
(Augmentation)/diminution des stocks		47	(12)
(Augmentation)/diminution des créances clients		(574)	(419)
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs		(183)	477
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 265	900
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		461	721
Prise de contrôle de filiales et participations		(38)	(23)
Investissements corporels et incorporels		(1 023)	(1 474)
Perte de contrôle de filiales et participations	10	466	-
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		598	783
Dividendes reçus		14	-
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		(31)	(219)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(14)	(933)
Augmentation de capital		-	6
Achat de participations minoritaires, de parts dans les sociétés non contrôlées		-	(22)
Cession de participations sans perte de contrôle, de parts dans les sociétés non contrôlées	10	7	3
Émissions de nouveaux emprunts		627	954
Remboursements d'emprunts		(425)	(782)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(287)	(288)
		(23)	(69)
Remboursements des prêts		66	139
Dividendes distribués		(1)	(2)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(36)	(61)
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		9	(27)
Variation de la trésorerie nette		420	(300)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture		2 126	3 351
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture		2 546	3 051
Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)		(23)	(14)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(230)	(262)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		24	33

La cession des titres Amadeus a été classée en « Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement » contrairement à la présentation faite au 31 mars 2012 où elle était classée en « Flux net de trésorerie lié aux activités de financement ». Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés semestriels résumés.

Notes aux états financiers consolidés semestriels résumés (non audités)

1^{er} janvier - 30 juin 2012

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 Changement de date de clôture

Il est rappelé que l'Assemblée générale extraordinaire du 7 juillet 2011 a approuvé le changement de date d'arrêté des comptes du groupe Air France-KLM du 31 mars au 31 décembre, avec prise d'effet à compter de l'exercice clos le 31 décembre 2011.

De ce fait, les présents comptes arrêtés au 30 juin 2012, pour la période de 1^{er} janvier 2012 au 30 juin 2012, ne sont pas comparables aux informations financières publiées au 30 juin 2011, qui reflétaient une activité de 3 mois.

Afin de faciliter la comparabilité, des informations financières pro forma ont été établies à partir des informations financières publiées par le groupe trimestriellement. A ce titre, certaines hypothèses et options ont été retenues notamment :

- Pour le compte de résultat et le tableau des flux de trésorerie, les informations financières pro forma sur 6 mois au 30 juin 2011 (1^{er} janvier au 30 juin 2011) ont été obtenues en cumulant le 4^{ème} trimestre de l'exercice clos le 31 mars 2011 (période du 1^{er} janvier au 31 mars 2011) et le 1^{er} trimestre de l'exercice clos le 31 décembre 2011 (période du 1^{er} avril au 30 juin 2011),
- La charge de retraite n'a pas fait l'objet d'un recalcul sur la base de l'année civile. Elle est basée sur les calculs actuariels réalisés au 31 mars 2010 pour la période du 1^{er} janvier au 31 mars 2011 et au 31 mars 2011 pour la période du 1^{er} avril au 30 juin 2011,
- Les impôts courants et différés constatés en résultat pro forma n'ont pas fait l'objet d'un recalcul sur la base de l'année civile. Ils correspondent pour la période du 1^{er} janvier 2011 au 31 mars 2011 aux impôts tels que calculés au titre du dernier trimestre de l'exercice clos le 31 mars 2011 et pour la période du 1^{er} avril 2011 au 30 juin 2011, aux impôts calculés pour la période correspondante au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2011.

Note 3 Evénements significatifs

3.1 Intervenues au cours de la période

Le 1^{er} mars 2012, Air France, filiale d'Air France-KLM, a effectué un placement privé de 33,6 millions d'actions d'Amadeus IT Holding SA, représentant 7,5% du capital de la société.

A l'issue de cette opération, le pourcentage de participation est passé de 15,2% à 7,7%.

Le produit net de la cession s'élève à 466 millions d'euros, générant en résultat une plus-value de 97 millions d'euros, tel qu'indiqué en note 10.

Air France ainsi qu'Iberia et Lufthansa, qui détiennent respectivement 7,5% et 7,6% du capital d'Amadeus IT Holding SA, se sont chacun engagés à conserver le solde de leur participation pour une durée minimum de 90 jours.

Le groupe a initié un plan de restructuration concernant la société Air France et certaines de ses filiales. Ce plan comprend essentiellement deux volets : le redimensionnement de la flotte et un plan de réduction d'effectifs.

Sur la base des mesures présentées aux instances représentatives d'Air France en juin 2012, le groupe a procédé à sa meilleure estimation à ce jour, des coûts engendrés par ce plan et a enregistré une provision pour restructuration au 30 juin 2012 (voir note 10).

3.2 Postérieurs à la clôture

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

Note 4 Principes et méthodes comptables

4.1 Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés résumés et référentiel comptable

En application du règlement européen n°1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 mars 2011 ont été établis conformément aux normes IFRS (*International Financial Reporting Standards*) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2012 sont établis conformément au référentiel IFRS, tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés et sont présentés selon les dispositions de la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». Ils doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 décembre 2011.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2012 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2011, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables pour le groupe à compter du 1^{er} janvier 2012.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 27 juillet 2012.

Évolution du référentiel comptable

Les normes IFRS, amendements et interprétations de l'IFRIC applicables de façon obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2012 n'ont pas eu d'impact significatif sur les comptes consolidés du groupe au 30 juin 2012.

Les textes applicables au groupe de manière obligatoire aux exercices ouverts à partir du 1^{er} juillet 2012 ou au-delà sont les suivants :

- L'amendement à IAS 1 relatif à la présentation des autres éléments du résultat global.
- La révision de la norme IAS 19 « Avantages du personnel » (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2013).

Les textes potentiellement applicables au groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union européenne sont décrits ci-dessous. Ils seront applicables de manière obligatoire, sous réserve de leur approbation par l'Union européenne, aux périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013 et au-delà.

- La norme IFRS 10 « États financiers consolidés* » qui remplacera la norme IAS 27 « États financiers consolidés et individuels » pour la partie relative aux états financiers consolidés ainsi que l'interprétation SIC 12 « Consolidation – Entités *ad hoc* ».
- La norme IFRS 11 « Partenariats » qui remplacera la norme IAS 31 « Participations dans les coentreprises* » ainsi que l'interprétation SIC 13 « Entités contrôlées en commun – apports non monétaires par les co-entrepreneurs ».
- La norme IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités ».
- La révision des normes IAS 27 renommée « États financiers individuels » et IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises* ».
- La norme IFRS 13 « Évaluation de la juste valeur ».
- La norme IFRS 9 « Instruments financiers – Classification et évaluation des actifs et passifs financiers » (applicable à compter des exercices ouverts au 1^{er} janvier 2015).

- L'amendement à IFRS 7 « Informations à fournir sur la compensation des actifs et des passifs financiers (à compter des exercices ouverts le 1^{er} janvier 2013).
- L'amendement à IAS 32 « Compensation des actifs et passifs financiers » (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014).

*Concernant les normes IFRS 10, IFRS 11 et IFRS 12, l'Union européenne pourrait décider de rendre leur application obligatoire pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014 avec une application anticipée possible après la date d'adoption.

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

Saisonnalité de l'activité

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

Impôt sur le résultat

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

4.3 Utilisation d'estimations

L'établissement des états financiers consolidés semestriels résumés conduit la Direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux états financiers consolidés semestriels résumés concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des comptes consolidés semestriels résumés ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en Note 3 de l'annexe des comptes consolidés du 31 mars 2011, concernent :

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

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

Les comptes consolidés semestriels ont été établis en tenant compte du contexte de crise économique et financière qui s'est développée depuis 2008 et sur la base de paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture. Les effets immédiats de la crise ont été pris en compte, notamment dans la valorisation des actifs courants et des passifs. En ce qui concerne la valorisation des actifs à long terme, i.e. les actifs non courants, il a notamment été pris pour hypothèse que la crise serait limitée dans le temps.

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

Note 5 Informations sectorielles

Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

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

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

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

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

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

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

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

Information par secteur géographique

Les activités du groupe sont réparties en six zones géographiques :

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

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

5.1 Informations par secteur d'activité

Semestre clos le 30 juin 2012

(En millions d'euros)	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 304	1 521	1 573	848	-	14 246
Chiffre d'affaires intersecteurs	(744)	(13)	(1 050)	(294)	-	(2 101)
Chiffre d'affaires externe	9 560	1 508	523	554	-	12 145
Résultat d'exploitation courant	(551)	(130)	56	(38)	-	(663)
Résultat des activités opérationnelles	(551)	(130)	56	(38)	(282)	(945)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(60)	(60)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(348)	(348)
Impôts	-	-	-	-	89	89
Résultat net des activités poursuivies	(551)	(130)	56	(38)	(601)	(1 264)

Le résultat des activités opérationnelles non réparti correspond essentiellement aux produits et charges non courants.

Semestre clos le 30 juin 2011 (pro forma)

<i>(En millions d'euros)</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	9 420	1 577	1 537	913	-	13 447
Chiffre d'affaires intersecteurs	(546)	(9)	(1 042)	(304)	-	(1 901)
Chiffre d'affaires externe	8 874	1 568	495	609	-	11 546
Résultat d'exploitation courant	(507)	(23)	49	(67)	-	(548)
Résultat des activités opérationnelles	(507)	(23)	49	(67)	(101)	(649)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(25)	(25)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(140)	(140)
Impôts	-	-	-	-	251	251
Résultat net des activités poursuivies	(507)	(23)	49	(67)	(15)	(563)

Le résultat des activités opérationnelles non réparti correspond essentiellement aux produits et charges non courants.

5.2 Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

Semestre clos le 30 juin 2012

<i>(En millions d'euros)</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	2889	3 048	157	566	1 532	912	9 104
Autres recettes passage	186	148	6	30	30	56	456
Total passage	3 075	3 196	163	596	1 562	968	9 560
Transport de fret	181	540	13	107	263	312	1 416
Autres recettes fret	28	22	2	5	19	16	92
Total fret	209	562	15	112	282	328	1 508
Maintenance	331	174	-	-	18	-	523
Autres	181	332	13	28	-	-	554
Total	3 796	4 264	191	736	1 862	1 296	12 145

Semestre clos le 30 juin 2011 (pro forma)

(En millions d'euros)	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	2 847	2 829	146	509	1 373	778	8 482
Autres recettes passage	167	127	5	26	18	49	392
Total passage	3 014	2 956	151	535	1 391	827	8 874
Transport de fret	183	572	18	106	258	353	1 490
Autres recettes fret	23	11	2	7	20	15	78
Total fret	206	583	20	113	278	368	1 568
Maintenance	301	178	-	-	16	-	495
Autres	185	382	8	34	-	-	609
Total	3 706	4 099	179	682	1 685	1 195	11 546

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

Semestre clos le 30 juin 2012

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

Semestre clos le 30 juin 2011 (pro forma)

(En millions d'euros)	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	1 010	2 108	633	1 133	2 141	1 457	8 482
Transport de fret	2	25	73	298	599	493	1 490
Total	1 012	2 133	706	1 431	2 740	1 950	9 972

Note 6 Charges externes

Semestres clos le 30 juin	2012	2011
(En millions d'euros)		Pro forma
Carburant avions	3 568	3 099
Affrètements aéronautiques	276	274
Locations opérationnelles	464	418
Redevances aéronautiques	901	882
Commissariat	285	275
Achats d'assistance en escale	658	647

Achats d'entretien	546	555
Frais commerciaux et de distribution	441	411
Autres frais	881	964
Total	8 020	7 525
<i>Hors carburant avions</i>	<i>4 452</i>	<i>4 426</i>

Note 7 Frais de personnel et effectifs

7.1 Frais de personnel

Semestres clos le 30 juin	2012	2011
<i>(En millions d'euros)</i>		Pro forma
Salaires et traitements	2 788	2 748
Charges sociales	899	885
Charges de retraite	159	92
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	2	10
Autres	32	(1)
Total	3 880	3 734

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

7.2 Effectifs moyens de la période

Semestres clos le 30 juin	2012	2011
		Pro forma
Personnel navigant technique	8 464	8 586
Personnel navigant commercial	22 412	22 683
Personnel au sol	70 398	70 461
Total	101 274	101 730

Note 8 Amortissements, dépréciations et provisions

Semestres clos le 30 juin	2012	2011
<i>(En millions d'euros)</i>		Pro forma
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	33	32
Immobilisations aéronautiques	611	641
Autres immobilisations corporelles	134	142
	778	815
Dépréciations et provisions		
Stocks	(1)	3
Créances	(1)	(2)
Provisions	67	22
	65	23
Total	843	838

Conformément au plan d'utilisation de sa flotte, le groupe a décidé l'allongement de la durée de vie de ses avions cargo en la portant à 25 ans. L'allongement de la durée d'utilisation s'est traduit par une réduction de la charge d'amortissement au 30 juin 2012 de 14 millions d'euros.

Note 9 Autres produits et charges

Semestres clos le 30 juin <i>(En millions d'euros)</i>	2012	2011 Pro forma
Exploitation conjointe de lignes et fret	(7)	25
Couverture sur flux d'exploitation (change)	49	14
Autres	(22)	34
Total	20	73

Note 10 Autres produits et charges non courants

Semestres clos le 30 juin <i>(En millions d'euros)</i>	2012	2011 Pro forma
Charges de restructuration	(372)	(2)
Résultats sur cession de filiales et de participations	97	2
Autres	(11)	(98)
Autres produits et charges non courants	(286)	(98)

Semestre clos le 30 juin 2012

Le poste « résultat sur cession de filiales et participations » inclut un montant de 97 millions d'euros correspondant à la plus-value réalisée le 1^{er} mars 2012 par le groupe dans le cadre du placement privé d'une partie des actions d'Amadeus IT Holding SA dont le produit de cession ressort à 466 millions d'euros, tel que décrit en note 3.1.

Le groupe a initié un plan de restructuration concernant la société Air France et ses filiales régionales en France. Il comprend essentiellement deux volets : le redimensionnement de la flotte et un plan de réduction d'effectifs.

Les modalités du plan ont été présentées aux instances représentatives du personnel d'Air France en juin 2012. S'agissant des filiales, les discussions se poursuivront durant le 3^{ème} trimestre 2012.

Concernant le redimensionnement de la flotte et les modalités pourront se traduire pour les appareils concernés par des mises au rebut, des cessions, des démantèlements en pièces détachées ou des arrêts de contrats de location.

S'agissant du plan de réduction d'effectifs qui porte sur 5 122 personnes, il inclut des aides aux départs volontaires en retraite et un plan de départs volontaires, dont la période de candidatures s'ouvrira au cours du 4^{ème} trimestre 2012.

Dans ces conditions, le groupe a procédé à sa meilleure estimation à ce jour, des coûts engendrés par ce plan et a enregistré une provision pour restructuration d'un montant total de 370 millions d'euros au 30 juin 2012. Cette provision fera l'objet d'une actualisation au fur et à mesure de l'évolution des modalités d'application.

Semestre clos le 30 juin 2011 (pro forma)

Un plan de retraite a été fermé aux Etats-Unis. L'impact de cette fermeture s'élevait à (26) millions d'euros.

Note 11 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers

Semestres clos le 30 juin (En millions d'euros)	2012	2011 Pro forma
Produits des valeurs mobilières de placement	15	15
Autres produits financiers	25	32
Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie	40	47
Intérêts sur emprunts	(138)	(144)
Intérêts sur contrat de location-financement	(45)	(45)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	9	12
Autres charges financières	(36)	(48)
Coût de l'endettement financier brut	(210)	(225)
Coût de l'endettement financier net	(170)	(178)
Résultat de change	(32)	37
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(152)	3
Dotation nette aux provisions	7	(3)
Autres produits et charges financiers divers	(1)	1
Autres produits et charges financiers	(178)	38

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,83% pour le semestre clos le 30 juin 2012 (4,26% pour le semestre clos le 30 juin 2011). La variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers constatée au 30 juin 2012 est principalement liée à la variation de la part inefficace des dérivés carburant.

Note 12 Impôts

12.1 Charge d'impôt

Semestres clos le 30 juin (En millions d'euros)	2012	2011 Pro forma
(Charge)/produit d'impôt courant	(19)	(5)
Charge de la période	(19)	(5)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	-	-
(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies	108	256
Variation des différences temporaires	(17)	(60)
Impact de la CVAE	2	2
(Utilisation)/activation des déficits fiscaux	123	314
(Charge)/produit total d'impôt	89	251

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.

En France, les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, la loi de finance rectificative 2011 a introduit une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année (montant limité à 60% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros). Cette mesure a pour effet le rallongement de la période de récupération. Ces nouvelles dispositions ont conduit le groupe à limiter la reconnaissance des actifs d'impôt différé au titre des déficits reportables du groupe fiscal Air France-KLM, à compter du troisième trimestre de l'exercice clos le 31 décembre 2011. La limitation des actifs d'impôts différés au 30 juin 2012 a eu un impact de (341) millions d'euros sur la charge d'impôt.

12.2 Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Les impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres représentent un profit de 24 millions d'euros au 30 juin 2012, contre une charge de 94 millions d'euros au 30 juin 2011 (6 mois pro forma).

Ces impôts différés sont relatifs à la comptabilisation des couvertures de flux de trésorerie et de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente.

Note 13 Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence

Semestre clos le 30 juin 2012

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

Semestre clos le 30 juin 2011 (pro forma)

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » comprend pour l'essentiel la quote-part de résultats de (31) millions d'euros du groupe Alitalia. Cette dernière reflète l'activité du 1^{er} octobre 2010 au 31 mars 2011.

Note 14 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

Semestres clos le 30 juin (En millions d'euros)	2012	2011 Pro forma
Résultat net – propriétaires de la société mère	(1 263)	(564)
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-
Résultat net – propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	(1 263)	(564)
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :		
• intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	-	-
Résultat net – propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	(1 263)	(564)

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

Au 30 septembre	2011	2010
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	(1 229 714)	(1 229 714)
• d'actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(321 179)	(131 314)
• d'autres actions propres achetées	(2 959 753)	(2 960 855)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	295 708 632	295 897 395
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :		
• Conversion des obligations convertibles	-	-
• Exercice des stock-options	-	-
Nombre d'actions ordinaires potentielles	295 708 632	295 897 395
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	295 708 632	295 897 395

Note 15 Immobilisations corporelles

(En millions d'euros)	Au 30 juin 2012			Au 31 décembre 2011		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en pleine propriété	10 812	5 972	4 840	10 872	5 695	5 177
Avions en location-financement	5 748	1 779	3 969	5 216	1 645	3 571
Actifs en cours de construction	421	-	421	728	-	728
Autres	2 152	957	1 195	2 143	930	1 213
Immobilisations aéronautiques	19 133	8 708	10 425	18 959	8 270	10 689
Terrains et constructions	2 700	1 477	1 223	2 673	1 422	1 251
Installations et matériels	1 302	861	441	1 288	834	454
Actifs en cours de construction	102	-	102	100	-	100
Autres	918	677	241	908	658	250
Autres immobilisations corporelles	5 022	3 015	2 007	4 969	2 914	2 055
Total	24 155	11 723	12 432	23 928	11 184	12 744

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location-financement est de 4 548 millions d'euros au 30 juin 2012 (4 025 millions au 31 décembre 2011).

Note 16 Autres actifs financiers (non courant)

La variation des autres actifs financiers (non courant) s'explique principalement par la cession des titres Amadeus pour un montant de 466 millions d'euros.

Note 17 Capitaux propres – propriétaires de la société mère

17.1 Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2012, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

	Au 30 juin 2012		Au 31 décembre 2011	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
État français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	10%	10%	10%	10%
Actions détenues par le groupe	1%	-	2%	-
Public	73%	74%	72%	74%
Total	100%	100%	100%	100%

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

17.2 Réserves et résultat

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2012	31 décembre 2011
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	850	962
Réserves sur instruments dérivés	(1)	55
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	180	86
Autres réserves	1 804	2 127
Résultat net – propriétaires de la société mère	(1 263)	(442)
Total	1 640	2 858

Note 18 Provisions et avantages du personnel

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2012			Au 31 décembre 2011		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour avantages du personnel	1 012	-	1 012	1 056	-	1 056
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	509	99	608	459	116	575
Provision pour restructuration	-	467	467	-	12	12
Provisions pour litiges avec les tiers	405	11	416	390	14	404
Autres provisions pour risques et charges	164	27	191	156	14	170
Total	2 090	604	2 694	2 061	156	2 217

18.1 Provisions

Avantages du personnel

Au cours du premier semestre 2012, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies ont baissé de façon significative. La sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies aux variations du taux d'actualisation est mentionnée dans la note 30.1 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2011.

Sur la même période, la juste valeur des fonds de couverture a sensiblement augmenté. Le montant net pourrait avoir un impact significatif au 31 décembre 2012 sur l'engagement net des plans de retraite du groupe.

Provision pour litiges avec les tiers

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

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

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

Provision pour restructuration

Voir note 10.

Litiges en matière de législation anti-trust

Dans le secteur du fret aérien

a) Enquête des autorités de la concurrence

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

Les procédures ouvertes aux États-Unis, en Australie et au Canada ont donné lieu, au cours de l'exercice 2008-09, à des accords transactionnels (Plea Agreements) conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui ont mis fin à ces procédures. Le 27 avril 2012, un accord de même nature homologué par le Tribunal a été conclu entre l'autorité de la concurrence de l'Afrique du Sud d'une part, Air France et KLM d'autre part pour un montant de 1,8 million d'euros sans impact sur les comptes, des provisions ayant déjà été constituées.

En Europe, par décision en date du 9 novembre 2010, la Commission européenne a imposé des amendes à 14 opérateurs de fret aérien dont Air France, KLM et Martinair, principalement pour des pratiques d'entente concernant la surcharge fuel. À ce titre, des amendes pour un montant total de 340 millions ont été imposées aux sociétés du groupe.

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

L'ensemble des sociétés du groupe a formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union européenne les 24 et 25 janvier 2011.

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

En Corée du Sud, le 29 novembre 2010 Air France-KLM, Air France et KLM, ont été sanctionnées d'une amende dont le montant total a été ramené à 8,8 millions d'euros déjà payée. Les trois sociétés ont formé un recours devant la juridiction compétente en Corée du Sud.

Par une décision du 16 mai 2012, la 6^{ème} chambre de la Cour d'Appel de Séoul a confirmé les sanctions prononcées en première instance mais elle a mis hors de cause la société holding Air France-KLM pour les pratiques postérieures au 15 septembre 2004, date de sa transformation en société holding. En revanche, l'appel formé par Air France et par KLM a été rejeté. Cette décision de rejet fait l'objet d'un pourvoi devant la Cour Suprême qui devrait statuer sur ce pourvoi dans un délai de 1 à 2 ans.

b) Actions civiles

Au Canada, les sociétés du groupe ont mis fin aux actions collectives en concluant le 19 septembre 2011 un accord transactionnel par le versement d'une somme de CAD 6,5 millions (4,6 millions d'euros). L'accord transactionnel devra être homologué par le Tribunal de Commerce de l'Ontario.

Le montant total des provisions constituées au 30 juin 2012 s'élève à 379 millions d'euros pour l'ensemble des procédures en cours.

Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrat à l'heure de vol dans le cadre de l'activité maintenance du groupe.

18.2 Passifs éventuels

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

Litiges en matière de législation anti-trust

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

a) Dans le secteur du fret aérien

a.1) Enquête des autorités de la concurrence

Les procédures en Suisse et au Brésil sont toujours en cours à la date du 30 juin 2012. Au regard des chiffres d'affaires concernés dans ces deux états, les risques ne sont pas significatifs pris individuellement.

a.2) Actions civiles

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

En outre, des actions civiles ont été introduites en Europe par des expéditeurs de fret à la suite de la décision de la Commission européenne du 9 novembre 2010.

ÉTATS-UNIS

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

Cette transaction a été définitivement approuvée par le Tribunal le 14 mars 2011.

Auparavant, 36 entités dont 4 seulement étaient clientes du groupe ont demandé leur exclusion de l'action collective (*opt-out*) ce qui les autorise à engager individuellement une action civile.

En ce qui concerne les entités qui ont fait le choix de l'exclusion de l'action collective, une quote-part des fonds versés par le groupe correspondant à la proportion du chiffre d'affaires réalisé sur la période considérée avec ces entités, comparée au chiffre d'affaires total d'Air France, KLM et de Martinair sur cette même période, a été transférée sur un compte séquestre particulier. Les entités ayant choisi de s'exclure de l'action collective sont libres d'engager des actions civiles individuelles contre Air France, KLM et Martinair.

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

PAYS-BAS

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

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

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

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

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

Cette société a elle-même proposé de suspendre la procédure conformément à la décision du Tribunal d'Amsterdam dans l'action introduite par Equilib. East West Debt BV réclame un montant de 27,9 millions d'euros de dommages et intérêts sans aucune justification.

ROYAUME-UNI

Au Royaume-Uni, une procédure civile a été introduite contre British Airways par deux importateurs de fleurs. British Airways a appelé en garantie l'ensemble des autres compagnies aériennes sanctionnées par la Commission européenne dont les sociétés du groupe.

AUSTRALIE

Dans le contexte d'une procédure de class action initiée en 2007 contre sept compagnies aériennes (hors groupe Air France-KLM) devant la Federal Court en Australie, Air France, KLM et Martinair ont fait l'objet d'appel en garantie de la part de Singapore Airlines (15 août 2011), Cathay Pacific (15 août 2011), Lufthansa (4 novembre 2011), Air New Zealand (5 décembre 2011) et British Airways (19 décembre 2011). Les demandes de ces compagnies aériennes visent à obtenir une contribution d'Air France, KLM et Martinair au paiement d'éventuels dommages et intérêts auxquels elles pourraient être condamnées dans la procédure au principal, bien qu'elles nient avoir commis les faits qui leur sont reprochés. Les sociétés du groupe ont déposé un mémoire en défense contre ces demandes, dans lequel elle rejette toute responsabilité de sa part, notamment car elle n'effectuait aucun vol direct en provenance ou à destination de l'Australie durant la période concernée. Il est peu probable qu'un jugement intervienne dans la procédure de class action en 2012.

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

b) Action civiles dans le secteur du passage

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

Air France qui n'exploite qu'une seule liaison transpacifique entre les USA et Tahiti et KLM qui n'est pas présente sur ces liaisons, contestent fermement les allégations des demandeurs.

Au 30 juin 2012, des discussions étaient en cours avec les plaignants pour dégager les sociétés du groupe de toute responsabilité dans cette procédure.

Autres litiges

a) Pretory

La société Air France, en tant que personne morale, a été mise en examen le 20 juillet 2006 des chefs de travail dissimulé et de complicité d'abus de biens sociaux dans le cadre d'une information judiciaire ouverte contre les dirigeants de Pretory, société avec laquelle Air France avait conclu, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, un contrat pour la mise à disposition d'agents de sécurité à bord de certains vols. Malgré les réquisitions de non lieu du Ministère Public, la société Air France a été renvoyée devant le Tribunal correctionnel de Paris du seul chef de travail dissimulé par une ordonnance du juge d'instruction en date du 7 février 2012.

La société Air France conteste toute responsabilité dans cette affaire et demandera sa relaxe par le Tribunal. Les risques financiers associés à cette procédure n'ont pas un caractère significatif.

b) Actionnaires minoritaires de KLM

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

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

VEB a fait appel de cette décision.

Cette décision a été confirmée par la Cour d'Appel d'Amsterdam le 15 novembre 2011. Les plaignants ont fait un pourvoi en cassation auprès de la Cour Suprême néerlandaise le 15 février 2012.

c) Vol AF447 Rio-Paris

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

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

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

Ce Tribunal, par jugement en date du 4 octobre 2010 a débouté les ayants droit des victimes de leurs demandes sur le fondement du « forum non conveniens » et les a renvoyés à mieux se pourvoir en France.

Au plan pénal, Air France et Airbus personnes morales ont été mises en examen pour homicides involontaires les 17 et 18 mars 2011 par les juges d'instruction en charge de l'information judiciaire et encourent des peines d'amendes prévues par la loi. Le risque financier lié à ces amendes n'est pas significatif.

Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

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

Hormis les points indiqués aux paragraphes 18.1 et 18.2, le groupe n'a pas connaissance de litige, procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

Note 19 Dettes financières

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2012			Au 31 décembre 2011		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	637	-	637	625	-	625
OCEANE	976	-	976	929	67	996
Emprunts obligataires	1 450	-	1 450	1 450	-	1 450
Emprunts location-financement	3 930	481	4 411	3 618	446	4 064
Autres emprunts à long terme	2 499	486	2 985	2 606	539	3 145
Intérêts courus non échus	-	90	90	-	122	122
Total	9 492	1 057	10 549	9 228	1 174	10 402

Note 20 Engagements de locations

20.1 Locations financement

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

<i>(En millions d'euros)</i>	Au juin 2012	Au 31 décembre 2011
Avions	4 525	4 134
Constructions	480	485
Autres matériels	141	134
Total	5 146	4 753

20.2 Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 5 327 millions d'euros au 30 juin 2012 (5 270 millions d'euros au 31 décembre 2011).

Note 21 Commandes de matériels aéronautiques

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

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2012	Au 31 décembre 2011
2 nd semestre N (6 mois)	86	-
N+1	546	867
N+2	540	566
N+3	334	495
N+4	334	224
Au-delà de N+4	2 521	2 832
Total	4 361	4 984

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque période considérée. Ces montants font par ailleurs l'objet de couvertures. Le nombre d'appareils en commande ferme au 30 juin 2012 diminue de 17 unités par rapport au 31 décembre 2011 et s'élève à 44 appareils. Les évolutions du carnet de commande s'expliquent par la livraison de 17 appareils au cours de la période. Les discussions sont toujours en cours avec Airbus et Rolls Royce pour finaliser une commande d'A350.

Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a reçu 2 Airbus A380 ainsi que 4 Boeing B777.

Fret

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 2 Boeing B737 ainsi que 2 Airbus A320.

Flotte régionale

Le groupe a reçu 5 embraer 190 et 2 CRJ1000. Les engagements du groupe portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année IATA de livraison	N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	Au-delà de		Total
						N+4	N+4	
Flotte long-courrier – passage								
	au 30 juin 2012	-	2	2	-	-	-	4
A380	au 31 décembre 2011	N/A	2	2	2	-	-	6
	au 30 juin 2012	-	-	1	-	-	-	1
A330	au 31 décembre 2011	N/A	-	-	1	-	-	1
	au 30 juin 2012	1	1	-	3	1	-	6
B777	au 31 décembre 2011	N/A	5	1	1	3	-	10
	au 30 juin 2012	-	-	-	-	3	22	25
B787	au 31 décembre 2011	N/A	-	-	-	-	25	25
Flotte moyen-courrier								
	au 30 juin 2012	-	-	-	3	-	-	3
A320	au 31 décembre 2011	N/A	5	-	-	-	-	5
	au 30 juin 2012	-	2	2	-	-	-	4
B737	au 31 décembre 2011	N/A	2	4	-	-	-	6
Flotte régionale								
	au 30 juin 2012	-	-	-	-	-	-	-
EMB190	au 31 décembre 2011	N/A	5	-	-	-	-	5
	au 30 juin 2012	-	-	1	-	-	-	1
CRJ1000	au 31 décembre 2011	N/A	2	1	-	-	-	3

Note 22 Parties liées

Les relations du groupe avec ses parties liées n'ont pas évolué de façon significative tant en terme de montant qu'en terme de périmètre.

Note 23 Transactions non monétaires

Au cours du premier semestre 2012, le groupe a acquis en location financière un avion A380 pour un montant de 149 millions d'euros et un bâtiment dédié au traitement des bagages retardés pour un montant de 25 millions d'euros. Ni l'acquisition ni la dette rattachée à ces deux éléments n'ont d'impact dans le tableau de flux de trésorerie.

Information et contrôle

Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2012

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2012 (janvier-juin 2012) sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Jean-Cyril Spinetta

Président-directeur général

Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2012

Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2012

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

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

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2012, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I Conclusion sur les comptes

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

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

II Vérification spécifique

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

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 27 juillet 2012

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Département de KPMG S.A.

Valérie Besson
Associée

Michel Piette
Associé

Deloitte & Associés
Dominique Jumaucourt
Associé

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