

**ETATS FINANCIERS CONSOLIDES SEMESTRIELS  
RESUMES (non audités)**

**1<sup>er</sup> avril 2011 – 30 septembre 2011**

# Groupe Air France-KLM

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre</b>			
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4</b>	<b>13 009</b>	<b>12 370</b>
Autres produits de l'activité		26	5
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>13 035</b>	<b>12 375</b>
Charges externes	5	(8 052)	(7 431)
Frais de personnel	6	(3 792)	(3 690)
Impôts et taxes		(100)	(90)
Amortissements	7	(817)	(812)
Dépréciations et provisions	7	(31)	(44)
Autres produits et charges	8	9	136
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>252</b>	<b>444</b>
Cessions de matériels aéronautiques		9	6
Autres produits et charges non courants	9	(10)	877
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>251</b>	<b>1 327</b>
Coût de l'endettement financier brut	10	(230)	(231)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	10	48	42
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(182)</b>	<b>(189)</b>
Autres produits et charges financiers	10	(297)	(72)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(228)</b>	<b>1 066</b>
Impôts	11	72	(10)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(156)</b>	<b>1 056</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	12	(24)	(32)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(180)</b>	<b>1 024</b>
<b>Résultat net</b>		<b>(180)</b>	<b>1 024</b>
- Propriétaires de la société mère		<b>(183)</b>	<b>1 026</b>
- Participations ne donnant pas le contrôle		3	(2)
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	13	(0,62)	3,48
- dilué	13	(0,62)	2,81

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

# Groupe Air France-KLM

## ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE (non audité)

<i>En millions d'euros</i>	30 septembre 2011	30 septembre 2010
<b>Résultat net</b>	<b>(180)</b>	<b>1 024</b>
<b>Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente</b>		
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	(106)	174
Variation de la juste valeur transférée en résultat	-	-
<b>Couverture des flux de trésorerie</b>		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en capitaux propres	(323)	(117)
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(230)	149
<b>Eléments du résultat global des sociétés mises en équivalence</b>	<b>1</b>	<b>(8)</b>
<b>Variation de la réserve de conversion</b>	<b>(2)</b>	<b>(4)</b>
<b>Impôt sur les éléments portés directement en capitaux propres</b>		
Produit (charge) porté(e) en capitaux propres	153	(16)
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>(507)</b>	<b>178</b>
<b>Résultat global</b>	<b>(687)</b>	<b>1 202</b>
- Propriétaires de la société mère	(689)	1 204
- Participations ne donnant pas le contrôle	2	(2)

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

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

<b>Actif</b> <i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>30 septembre 2011</b>	<b>31 mars 2011</b>
Goodwill		421	422
Immobilisations incorporelles		744	695
Immobilisations aéronautiques	<b>14</b>	10 894	11 040
Autres immobilisations corporelles	<b>14</b>	2 051	2 111
Titres mis en équivalence		401	422
Actifs de pension		3 143	2 995
Autres actifs financiers ( <i>dont 569 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et 150 millions d'euros de placements long terme au 30 septembre 2011, contre 503 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 31 mars 2011</i> )		1 785	1 654
Impôts différés		1 140	933
Autres débiteurs		116	156
<b>Actif non courant</b>		<b>20 695</b>	<b>20 428</b>
Actifs détenus en vue de la vente		21	21
Autres actifs financiers ( <i>dont 95 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et 359 millions de placements entre 3 mois et 1 an au 30 septembre 2011, contre respectivement 149 millions d'euros et 574 millions d'euros au 31 mars 2011</i> )		482	751
Stocks et encours		595	558
Créances clients		2 140	1 938
Créances d'impôt société		5	6
Autres débiteurs		922	1 550
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 879	3 717
<b>Actif courant</b>		<b>7 044</b>	<b>8 541</b>
<b>Total actif</b>		<b>27 739</b>	<b>28 969</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b> <i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>30 septembre 2011</b>	<b>31 mars 2011</b>
Capital	<i>15.1</i>	300	300
Primes d'émission et de fusion		2 971	2 971
Actions d'autocontrôle		(87)	(94)
Réserves et résultat	<i>15.2</i>	2 990	3 675
<b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b>		<b>6 174</b>	<b>6 852</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		53	54
<b>Capitaux propres</b>		<b>6 227</b>	<b>6 906</b>
Provisions et avantages du personnel	<i>16</i>	2 006	1 930
Dettes financières	<i>17</i>	8 676	8 980
Impôts différés		462	511
Autres créditeurs		319	272
<b>Passif non courant</b>		<b>11 463</b>	<b>11 693</b>
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente		-	-
Provisions	<i>16</i>	174	287
Dettes financières	<i>17</i>	1 822	1 808
Dettes fournisseurs		2 338	2 211
Titres de transports émis et non utilisés		2 217	2 440
Programmes de fidélisation		784	806
Dettes d'impôt société		6	3
Autres créditeurs		2 549	2 686
Concours bancaires		159	129
<b>Passif courant</b>		<b>10 049</b>	<b>10 370</b>
<b>Total passif</b>		<b>21 512</b>	<b>22 063</b>
<b>Total passif et capitaux propres</b>		<b>27 739</b>	<b>28 969</b>

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 – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
<b>Au 31 mars 2010</b>	<b>300 219 278</b>	<b>2 552</b>	<b>719</b>	<b>(106)</b>	<b>2 198</b>	<b>5 363</b>	<b>55</b>	<b>5 418</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	171	171	-	171
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	11	11	-	11
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(4)	(4)	-	(4)
Résultat de la période	-	-	-	-	1 026	1 026	(2)	1 024
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	<b>1 204</b>	<b>1 204</b>	<b>(2)</b>	<b>1 202</b>
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	12	12	-	12
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Réduction de capital	-	(2 252)	2 252	-	-	-	-	-
Titres d'autocontrôle	-	-	-	8	-	8	-	8
<b>Au 30 septembre 2010</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(98)</b>	<b>3 414</b>	<b>6 587</b>	<b>51</b>	<b>6 638</b>
<b>Au 31 mars 2011</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(94)</b>	<b>3 675</b>	<b>6 852</b>	<b>54</b>	<b>6 906</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(119)	(119)	-	(119)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	(385)	(385)	(1)	(386)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(2)	(2)	-	(2)
Résultat de la période	-	-	-	-	(183)	(183)	3	(180)
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	<b>(689)</b>	<b>(689)</b>	<b>2</b>	<b>(687)</b>
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	4	4	-	4
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Réduction de capital	-	-	-	-	-	-	-	-
Titres d'autocontrôle	-	-	-	7	-	7	-	7
Autres variations	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
<b>Au 30 septembre 2011</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(87)</b>	<b>2 990</b>	<b>6 174</b>	<b>53</b>	<b>6 227</b>

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

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

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre</b>			
Résultat net – Propriétaires de la société mère		(183)	1 026
Participations ne donnant pas le contrôle		3	(2)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		848	856
Dotations nettes aux provisions financières		(1)	(8)
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(15)	(8)
Gain sur opération Amadeus	<b>9</b>	-	(1 030)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		107	(14)
Ecarts de change non réalisés		136	61
Résultats des sociétés mises en équivalence		24	32
Impôts différés		(94)	(4)
Autres éléments non monétaires		(225)	(67)
<b>Sous-total</b>		<b>600</b>	<b>842</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		(36)	(23)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(159)	(229)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		48	253
Variation des autres débiteurs et créditeurs		(190)	(135)
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>		<b>263</b>	<b>708</b>
Prise de contrôle de filiales et participations		(6)	(6)
Investissements corporels et incorporels		(1 423)	(1 128)
Trésorerie nette reçue sur opération Amadeus	<b>9</b>	-	193
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		680	432
Dividendes reçus		26	6
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		65	(76)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements</b>		<b>(658)</b>	<b>(579)</b>
Achat de participations minoritaires, de parts dans les sociétés non contrôlées		(2)	(3)
Cession de participations sans perte de contrôle, de parts dans les sociétés non contrôlées		-	10
Emissions de nouveaux emprunts		510	297
Remboursements d'emprunts		(778)	(435)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(276)	(258)
Nouveaux prêts		(33)	(43)
Remboursements des prêts		112	107
Dividendes distribués		(2)	(2)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>(469)</b>	<b>(327)</b>
<b>Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants</b>		<b>(4)</b>	<b>(3)</b>
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>(868)</b>	<b>(201)</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture		3 588	3 635
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture		2 720	3 434
Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)		(20)	(16)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(216)	(194)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		31	20

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

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

**1<sup>er</sup> avril 2011 – 30 septembre 2011**



## 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.

## 2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS INTERVENUS AU COURS DE LA PERIODE

Par décision de l'Assemblée Générale mixte du 7 juillet 2011, les dates d'ouverture et de clôture de l'exercice social ont été modifiées, l'année IATA étant remplacée par l'année civile.

Cette modification permet au Groupe de s'aligner sur la pratique de la grande majorité des compagnies aériennes, facilitant ainsi la comparaison.

L'exercice actuel, ouvert au 1<sup>er</sup> avril 2011, présentera une durée exceptionnelle de 9 mois et se terminera au 31 décembre 2011.

## 3. PRINCIPES ET MÉTHODES COMPTABLES

### 3.1. Principes comptables

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

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 mars 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 septembre 2011 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 au 31 mars 2011.

Les états financiers consolidés résumés au 30 septembre 2011 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2010-11, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union Européenne applicables pour le groupe à compter du 1er avril 2011.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 9 novembre 2011.

#### Évolution du référentiel comptable

Les normes IFRS, amendements et interprétations de l'IFRIC applicables de façon obligatoire à compter du 1er avril 2011 n'ont pas eu d'impact significatif sur les comptes consolidés du groupe au 30 septembre 2011.

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<sup>er</sup> janvier 2013.

- La norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés » qui remplacera la norme IAS 27 « Etats financiers consolidés et individuels » pour la partie relative aux états financiers consolidés ainsi que l'interprétation SIC 12 « Consolidation – Entités ad hoc »

## Groupe Air France-KLM

- La norme IFRS 11 « Partenariats » qui remplacera la norme IAS 31 « Participations dans les co-entreprises » 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 « Etats financiers individuels » et IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises »
- La norme IFRS 13 « Evaluation de la juste valeur »
- La norme IFRS 9 « Instruments financiers – Classification et évaluation des actifs et passifs financiers »
- La révision de la norme IAS 19 « Avantages du personnel »

L'analyse des impacts de ces normes sur les états financiers du groupe est actuellement en cours d'étude, notamment ceux résultant de l'amendement de la norme IAS 19 dont la principale conséquence est la suppression de la méthode du corridor actuellement retenue par le groupe.

Les textes suivants seront également applicables de manière obligatoire sous réserve de leur approbation par l'Union Européenne :

- L'amendement à IFRS 7 « Informations à fournir en matière de transferts d'actifs financiers » (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2011)
- L'amendement à IAS 1 relatif à la présentation des autres éléments du résultat global (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2012).

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

#### Saisonnalité de l'activité

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

#### Impôt sur le résultat

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

### 3.3. Utilisation d'estimations

L'établissement des états financiers consolidés semestriels résumés conduit la direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux états financiers consolidés semestriels résumés concernant les actifs et passifs à la date d'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 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.

## 4. INFORMATIONS SECTORIELLES

### Information par secteur d'activité

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

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

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

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

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

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

### Information par secteur géographique

Les activités du groupe sont réparties en six zones géographiques :

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

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

### 4.1. Informations par secteur d'activité

- **Semestre clos le 30 septembre 2011**

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 652	1 583	1 564	1 149	-	14 948
Chiffre d'affaires inter secteurs	(574)	(11)	(1 030)	(324)	-	(1 939)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>10 078</b>	<b>1 572</b>	<b>534</b>	<b>825</b>	-	<b>13 009</b>
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	216	(51)	41	46	-	252
Résultat des activités opérationnelles	216	(51)	41	46	(1)	251
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(24)	(24)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(479)	(479)
Impôts	-	-	-	-	72	72
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>216</b>	<b>(51)</b>	<b>41</b>	<b>46</b>	<b>(432)</b>	<b>(180)</b>

# Groupe Air France-KLM

- Semestre clos le 30 septembre 2010

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

## 4.2. Informations par secteur géographique

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

- Semestre clos le 30 septembre 2011

<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	3 005	3 025	206	648	1 760	997	9 641
Autres recettes passage	177	143	6	30	27	54	437
<b>Total passage</b>	<b>3 182</b>	<b>3 168</b>	<b>212</b>	<b>678</b>	<b>1 787</b>	<b>1 051</b>	<b>10 078</b>
Transport de fret	174	592	14	104	254	352	1 490
Autres recettes fret	24	17	2	5	19	15	82
<b>Total fret</b>	<b>198</b>	<b>609</b>	<b>16</b>	<b>109</b>	<b>273</b>	<b>367</b>	<b>1 572</b>
Maintenance	299	216	-	-	19	-	534
Autres	245	546	9	25	-	-	825
<b>Total</b>	<b>3 924</b>	<b>4 539</b>	<b>237</b>	<b>812</b>	<b>2 079</b>	<b>1 418</b>	<b>13 009</b>

- Semestre clos le 30 septembre 2010

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

# Groupe Air France-KLM

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

- Semestre clos le 30 septembre 2011

<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	1 051	2 407	638	1 236	2 655	1 654	9 641
Transport de fret	2	25	78	302	586	497	1 490
<b>Total</b>	<b>1 053</b>	<b>2 432</b>	<b>716</b>	<b>1 538</b>	<b>3 241</b>	<b>2 151</b>	<b>11 131</b>

- Semestre clos le 30 septembre 2010

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

## 5. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2011	2010
<i>Semestres clos le 30 septembre</i>		
Carburant avions	3 390	2 944
Affrètements aéronautiques	301	245
Locations opérationnelles	421	416
Redevances aéronautiques	948	901
Commissariat	297	285
Achats d'assistance en escale	689	665
Achats d'entretien	614	595
Frais commerciaux et de distribution	461	496
Autres frais	931	884
<b>Total</b>	<b>8 052</b>	<b>7 431</b>
<i>Hors carburant avions</i>	<i>4 662</i>	<i>4 487</i>

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

## 6. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b><i>Semestres clos le 30 septembre</i></b>		
Salaires et traitements	2 766	2 721
Charges sociales	923	886
Charges de retraite	116	99
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	3	12
Autres	(16)	(28)
<b>Total</b>	<b>3 792</b>	<b>3 690</b>

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

### Effectifs moyens de la période

<i>Semestres clos le 30 septembre</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Personnel navigant technique	8 567	8 716
Personnel navigant commercial	23 097	22 648
Personnel au sol	70 852	71 097
<b>Total</b>	<b>102 516</b>	<b>102 461</b>

## 7. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b><i>Semestres clos le 30 septembre</i></b>		
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	34	27
Immobilisations aéronautiques	645	643
Autres immobilisations corporelles	138	142
	<b>817</b>	<b>812</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	(2)	9
Créances	5	1
Provisions	28	34
	<b>31</b>	<b>44</b>
<b>Total</b>	<b>848</b>	<b>856</b>

## 8. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b><i>Semestres clos le 30 septembre</i></b>		
Exploitation conjointe de lignes et fret	32	2
Couverture sur flux d'exploitation (change)	(17)	113
Autres	(6)	21
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>136</b>

## 9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b><i>Semestres clos le 30 septembre</i></b>		
Opération Amadeus	-	1 030
Autres	(10)	(153)
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(10)</b>	<b>877</b>

- **Semestre clos le 30 septembre 2010**

Le 29 avril 2010, la société Amadeus a été introduite en bourse en Espagne.

Cette opération s'est déroulée en deux étapes :

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

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

Conformément aux normes IFRS, les titres détenus par le groupe sont évalués à leur valeur de marché (cours de bourse) depuis le 29 avril 2010, date de l'introduction en bourse.

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

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

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

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

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

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Semestres clos le 30 septembre</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Produits des valeurs mobilières de placement	17	6
Autres produits financiers	31	36
<b>Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>48</b>	<b>42</b>
Intérêts sur emprunts	(149)	(148)
Intérêts sur contrat de location-financement	(43)	(48)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	(38)	(35)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(230)</b>	<b>(231)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(182)</b>	<b>(189)</b>
Résultat de change	(158)	(54)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(140)	(26)
Dotation nette aux provisions	1	8
Autres produits et charges financiers divers	-	-
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(297)</b>	<b>(72)</b>

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 4,26% pour le semestre clos le 30 septembre 2011 (3,71% pour le semestre clos le 30 septembre 2010).

La variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers constatée au 30 septembre 2011 est principalement liée à la variation de la part inefficace des dérivés carburant et change.

## 11. IMPÔTS

### 11.1. Charge d'impôt

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Semestres clos le 30 septembre</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>(24)</b>	<b>(14)</b>
Charge de la période	(26)	(14)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	2	-
<b>(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies</b>	<b>96</b>	<b>4</b>
Variation des différences temporaires	(54)	(138)
Impact de la CVAE	2	3
(Utilisation) / activation des déficits fiscaux	148	139
<b>(Charge) / produit total d'impôt</b>	<b>72</b>	<b>(10)</b>

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



## 11.2. Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Les impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres représentent un produit de 153 millions d'euros au 30 septembre 2011, contre une charge de 16 millions d'euros pour la période précédente.

Pour les semestres clos au 30 septembre 2011 et au 30 septembre 2010, ces impôts différés sont relatifs à la comptabilisation des couvertures de flux de trésorerie.

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

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » comprend pour l'essentiel la quote-part de perte de (33) millions d'euros du groupe Alitalia au 30 septembre 2011, contre (35) millions d'euros au 30 septembre 2010. Cette dernière reflète l'activité du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin compte tenu d'une clôture annuelle au 31 décembre.

## 13. RESULTAT NET – PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE PAR ACTION

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

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Au 30 septembre</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>Résultat net – Propriétaires de la société mère</b>	(183)	1 026
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-
<b>Résultat net - Propriétaires de la société mère</b> (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	<b>(183)</b>	<b>1 026</b>
<i>Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :</i>		
- intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	-	22
<b>Résultat net - Propriétaires de la société mère</b> (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	<b>(183)</b>	<b>1 048</b>

# Groupe Air France-KLM

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

<i>Au 30 septembre</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 229 714)	(1 438 337)
- d'actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(292 057)	(1 172 666)
- d'autres actions propres achetées	(2 959 933)	(2 961 608)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>295 737 574</b>	<b>294 646 667</b>
<b>Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :</b>		
- Conversion des obligations convertibles	-	78 618 766
- Exercice des stock-options	-	-
<b>Nombre d'actions ordinaires potentielles</b>	<b>-</b>	<b>78 618 766</b>
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>295 737 574</b>	<b>373 265 433</b>

## 14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 septembre 2011</b>			<b>Au 31 mars 2011</b>		
	<b>Valeurs brutes</b>	<b>Amortissements</b>	<b>Valeurs nettes</b>	<b>Valeurs brutes</b>	<b>Amortissements</b>	<b>Valeurs nettes</b>
Avions en pleine propriété	10 557	5 434	5 123	10 622	5 203	5 419
Avions en location-financement	5 489	1 649	3 840	4 788	1 341	3 447
Actifs en cours de construction	726	-	726	969	-	969
Autres	2 138	933	1 205	2 107	902	1 205
<b>Immobilisations aéronautiques</b>	<b>18 910</b>	<b>8 016</b>	<b>10 894</b>	<b>18 486</b>	<b>7 446</b>	<b>11 040</b>
Terrains et constructions	2 648	1 389	1 259	2 642	1 328	1 314
Installations et matériels	1 281	835	446	1 270	803	467
Actifs en cours de construction	97	-	97	67	-	67
Autres	893	644	249	901	638	263
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	<b>4 919</b>	<b>2 868</b>	<b>2 051</b>	<b>4 880</b>	<b>2 769</b>	<b>2 111</b>
<b>Total</b>	<b>23 829</b>	<b>10 884</b>	<b>12 945</b>	<b>23 366</b>	<b>10 215</b>	<b>13 151</b>

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 4 265 millions d'euros au 30 septembre 2011 (3 826 millions d'euros au 31 mars 2011).

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

### 15.1 Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 septembre 2011, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

	Au 30 septembre 2011		Au 31 mars 2011	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	10%	10%	10%	10%
Actions détenues par le groupe	2%	-	2%	-
Public	72%	74%	72%	74%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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

### 15.2 Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	30 septembre 2011	31 mars 2011
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	962	1 032
Réserves sur instruments dérivés	(22)	363
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	54	173
Autres réserves	2 109	1 424
Résultat net – Propriétaires de la société mère	(183)	613
<b>Total</b>	<b>2 990</b>	<b>3 675</b>

## 16. PROVISIONS ET AVANTAGES DU PERSONNEL

<i>En millions d'euros</i>	Au 30 septembre 2011			Au 31 mars 2011		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour avantages du personnel	1 040	-	1 040	986	-	986
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	429	140	569	414	142	556
Provision pour restructuration	-	11	11	-	122	122
Provisions pour litiges avec les tiers	379	17	396	382	19	401
Autres provisions pour risques et charges	158	6	164	148	4	152
<b>Total</b>	<b>2 006</b>	<b>174</b>	<b>2 180</b>	<b>1 930</b>	<b>287</b>	<b>2 217</b>

## 16.1. Provisions

### 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

Au 30 septembre 2011 et au 31 mars 2011, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour le plan de départs volontaires d'Air France.

### 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<sup>er</sup> 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 Etats concernant des allégations d'entente ou de pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

Les procédures ouvertes aux Etats-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. Au 30 septembre 2011, des discussions étaient en cours avec les autorités de la concurrence de l'Afrique du Sud pour conclure un accord de même nature pour un montant de 1,8 million d'euros.

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. A 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 (pour des pratiques anticoncurrentielles antérieures à septembre 2004) Air France (pour les mêmes pratiques postérieures à cette date) et KLM, ont été sanctionnées d'une amende dont le montant total a été ramené à 8,6 millions d'euros. Cette amende n'aura pas d'impact sur les comptes, compte tenu des provisions déjà constituées.

Les trois sociétés ont formé un recours devant la juridiction compétente en Corée du Sud.

##### b) Actions civiles

Au Canada, les sociétés du groupe ont mis fin aux actions collectives en concluant le 19 septembre 2011 un accord transactionnel prévoyant 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.

# Groupe Air France-KLM

Le montant total des provisions constituées au 30 septembre 2011 s'élève à 354 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.

## 16.2. 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 septembre 2011.

Au regard des chiffres d'affaires concernés dans ces deux états, les risques ne sont pas significatifs pris individuellement.

##### a.2) Actions civiles

A 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 Etats-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.

### *Etats-Unis*

Aux Etats-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 sur cette même période, sera transférée sur un compte séquestre particulier. Si des réclamations devaient être déposées, cette quote-part serait immédiatement reversée au groupe.

### *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 145 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.

## **Groupe Air France-KLM**

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. Par ailleurs, les sociétés du groupe ont engagé au mois d'avril 2011 une action civile contre Equilib devant le Tribunal de Commerce de Paris aux fins de faire déclarer la fictivité et la nullité de cette société.

### ***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.

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

### **b) Dans le secteur du Passage**

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

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

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

Un second questionnaire a été adressé au groupe par la Commission Européenne le 1er octobre 2009. La dernière demande date de juin 2011.

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

b.2) Actions civiles

Courant 2009, les sociétés Air France et KLM ont été citées à comparaître dans une action collective (« class action ») mettant en cause l'ensemble des compagnies aériennes assurant des liaisons transpacifiques entre les 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.

### **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.

La société Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

b) Actionnaires minoritaires de KLM

En janvier 2008, l'association néerlandaise Vereniging van Effectenbezitters (VEB) avait assigné Air France-KLM 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<sup>er</sup> 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.

# Groupe Air France-KLM

## 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 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. 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.

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 les sanctions d'amendes prévues par la loi.

Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

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

Hormis les points indiqués aux paragraphes 16.1 et 16.2, la société n'a pas connaissance de procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière ou la rentabilité de l'émetteur et/ou du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

## 17. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 septembre 2011</b>			<b>Au 31 mars 2011</b>		
	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	611	-	611	566	-	566
OCEANE	520	475	995	984	-	984
Emprunts obligataires	1 450	-	1 450	1 450	-	1 450
Emprunts location financement	3 543	703	4 246	3 059	695	3 754
Autres emprunts à long terme	2 552	520	3 072	2 921	994	3 915
Intérêts courus non échus	-	124	124	-	119	119
<b>Total</b>	<b>8 676</b>	<b>1 822</b>	<b>10 498</b>	<b>8 980</b>	<b>1 808</b>	<b>10 788</b>

## 18. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

### 18.1 Locations financement

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 septembre 2011</b>	<b>Au 31 mars 2011</b>
Avions	4 745	3 926
Constructions	438	300
Autres matériels	134	140
<b>Total</b>	<b>5 317</b>	<b>4 366</b>

### 18.2 Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 4 961 millions d'euros au 30 septembre 2011 (4 650 millions d'euros au 31 mars 2011).

## 19. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>Au 30 septembre 2011</b>	<b>Au 31 mars 2011</b>
IATA N (6 mois)	227	N/A
IATA N + 1	837	1 050
IATA N + 2	483	742
IATA N + 3	347	334
IATA N + 4	99	328
IATA N + 5	-	90
<b>Total</b>	<b>1 993</b>	<b>2 544</b>

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

Le nombre d'appareils en commande ferme au 30 septembre 2011 diminue de 16 unités par rapport au 31 mars 2011 et s'élève à 40 appareils. Les évolutions du carnet de commande s'analysent de la façon suivante :

- la livraison de 21 appareils au cours de la période ;
- la conversion de 4 commandes en option en commandes fermes ;
- et une nouvelle commande.

### Flotte long-courrier

#### *Passage*

Le groupe a reçu 2 Airbus A380 ainsi que 3 Boeing B777. Par ailleurs, le groupe a commandé un Boeing B777.

#### *Fret*

Le groupe a reçu un Boeing B777F. Cet appareil a été revendu dès sa livraison.



# Groupe Air France-KLM

## Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 6 Boeing B737 et a converti 4 commandes en option en commandes fermes de ce même type d'appareil.

Il a également réceptionné 5 Airbus A320.

## Flotte régionale

Le groupe a reçu 4 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	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
------------	-------------------------	------------	-----	-----	-----	-----	-----	----------------	-------

### Flotte long courrier – passage

A380	au 30 septembre 2011	-	2	2	2	-	-	-	6
	au 31 mars 2011	N/A	2	2	2	2	-	-	8
A330	au 30 septembre 2011	-	-	1	-	-	-	-	1
	au 31 mars 2011	N/A	-	1	-	-	-	-	1
B777	au 30 septembre 2011	-	5	1	1	3	-	-	10
	au 31 mars 2011	N/A	3	5	-	1	3	-	12

### Flotte long courrier – fret

B777F	Au 30 septembre 2011	-	-	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2011	N/A	1	-	-	-	-	-	1

### Flotte moyen courrier

A320	Au 30 septembre 2011	1	5	-	-	-	-	-	6
	Au 31 mars 2011	N/A	6	5	-	-	-	-	11
A321	Au 30 septembre 2011	1	-	-	-	-	-	-	1
	Au 31 mars 2011	N/A	1	-	-	-	-	-	1
B737	Au 30 septembre 2011	1	2	4	-	-	-	-	7
	Au 31 mars 2011	N/A	7	2	-	-	-	-	9

### Flotte régionale

EMB190	Au 30 septembre 2011	-	5	-	-	-	-	-	5
	Au 31 mars 2011	N/A	2	3	-	-	-	-	5
CRJ 1000	Au 30 septembre 2011	3	1	-	-	-	-	-	4
	Au 31 mars 2011	N/A	7	1	-	-	-	-	8

Ces engagements n'incluent pas la commande de 110 avions autorisée par le Conseil d'Administration du groupe Air France-KLM du 15 septembre 2011, le contrat étant en cours de finalisation.

## 20. PARTIES LIEES

Au 30 septembre 2011 comme au 30 septembre 2010, les relations du groupe avec ses parties liées n'a pas évolué de façon significative tant en terme de montant qu'en terme de périmètre.

## 21. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLOTURE

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