

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

1^{er} SEMESTRE CLOS AU 30 SEPTEMBRE 2004

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

Semestres clos le 30 septembre		<i>En millions d'euros</i>			
		2004	2003	2003	Exercice clos le 31 mars 2004
	Notes	Pro forma non audité			
Chiffre d'affaires	3	9 595	8 797	6 193	12 337
Charges externes	4	(5 308)	(4 852)	(3 373)	(6 754)
Frais de personnel	5	(2 874)	(2 776)	(2 025)	(4 079)
Impôts et taxes		(114)	(102)	(88)	(186)
Excédent brut d'exploitation		1 299	1 067	707	1 318
Dotations aux amortissements d'exploitation	6	(794)	(802)	(604)	(1 184)
Dotations aux provisions d'exploitation	6	(24)	(25)	(14)	(46)
Résultat des cessions de matériels aéronautiques		6	9	1	7
Autres produits et charges		(30)	(22)	(2)	44
Résultat d'exploitation		457	227	88	139
Charges de restructuration		-	(11)	(11)	(22)
Résultat financier	7	(116)	(44)	(6)	(60)
Résultat des cessions de filiales et participations		-	12	-	5
Résultat courant avant impôts		341	184	71	62
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence		43	29	22	53
Amortissements des écarts d'acquisition		42	43	(8)	(15)
Résultat de l'ensemble consolidé avant impôts		426	256	85	100
Impôts	8	(121)	(61)	(32)	(2)
Résultat de l'ensemble consolidé		305	195	53	98
Intérêts minoritaires		(9)	(6)	(1)	(5)
RESULTAT NET - PART DU GROUPE		296	189	52	93
Résultat net par action en circulation		1,14		0,24	0,42
Résultat net par action en unité monétaire	9				
- non dilué		1,16		0,24	0,43
- dilué		1,16		0,24	0,43

Pro forma 2003 : consolidation du groupe Air France incluant KLM et ses filiales consolidées sur 5 mois, à l'identique de la méthode retenue au 30 septembre 2004.

BILAN CONSOLIDÉ

En millions d'euros

ACTIF		30 septembre 2004	31 mars 2004	31 mars 2003
	Notes			
Écarts d'acquisition		91	95	112
Immobilisations incorporelles		173	149	171
Immobilisations aéronautiques	10	10 679	6 951	7 284
Autres immobilisations corporelles	10	1 845	955	878
Titres en équivalence		550	336	316
Autres immobilisations financières		311	268	260
Actif immobilisé		13 649	8 754	9 021
Stocks et encours		394	151	220
Créances clients		2 429	1 651	1 432
Créances d'impôts sociétés		315	101	111
Autres débiteurs		1 745	494	592
Valeurs mobilières de placement		2 285	1 478	1 039
Disponibilités		328	330	193
Actif circulant		7 496	4 205	3 587
Total		21 145	12 959	12 608

BILAN CONSOLIDÉ (suite)

En millions d'euros

PASSIF		30 septembre 2004	31 mars 2004	31 mars 2003
	Notes			
Capital	11	2 290	1 868	1 868
Primes d'émission et de fusion	11	1 519	261	261
Réserves et résultat	11	1 265	1 942	1 862
Ecart de conversion		(6)	(9)	3
Capitaux propres - part du Groupe		5 068	4 062	3 994
Intérêts minoritaires		79	23	33
Capitaux propres de l'ensemble		5 147	4 085	4 027
Provisions pour risques et charges	12	2 225	1 039	1 095
Dettes financières	13	8 080	4 380	4 147
Dettes fournisseurs		1 830	1 226	1 375
Dettes d'impôts sociétés		456	21	5
Titres de transport émis et non utilisés		1 446	1 008	901
Autres créiteurs		1 961	1 200	1 058
Total dettes		15 998	8 874	8 581
Total		21 145	12 959	12 608

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros

Avant affectation du résultat	Nombre d'actions composant le capital	Capital	Primes	Reserves	Actions d'auto- contrôle	Ecart de conversion	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres de l'ensemble consolidé
Au 31 mars 2002	219 780 887	1 868	261	1 813	-	19	3 961	29	3 990
Dividendes distribués				(28)			(28)	(2)	(30)
Titres d'auto-contrôle					(25)		(25)		(25)
Effets des changements de méthodes				(18)			(18)		(18)
Ecart de conversion						(16)	(16)	(1)	(17)
Résultat de l'exercice				120			120	4	124
Variation de périmètre							-	3	3
Au 31 mars 2003	219 780 887	1 868	261	1 887	(25)	3	3 994	33	4 027
Dividendes distribués				(17)			(17)	(3)	(20)
Titres d'auto-contrôle				1	7		8		8
Effets des changements de méthodes				(4)			(4)		(4)
Ecart de conversion						(12)	(12)	(3)	(15)
Résultat de l'exercice				93			93	5	98
Variation de périmètre							-	(9)	(9)
Au 31 mars 2004	219 780 887	1 868	261	1 960	(18)	(9)	4 062	23	4 085
Augmentation de capital	49 602 631	422	346				768		768
Transmission universelle de patrimoine			923	(923)			-		-
Frais de l'offre publique d'échange			(11)				(11)		(11)
Dividendes distribués				(17)			(17)	(1)	(18)
Titres d'auto-contrôle					(33)		(33)		(33)
Ecart de conversion						3	3	1	4
Résultat de la période				296			296	9	305
Variation de périmètre							-	47	47
Au 30 septembre 2004	269 383 518	2 290	1 519	1 316	(51)	(6)	5 068	79	5 147

TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

		<i>En millions d'euros</i>		
Semestres clos le 30 septembre	Notes	2004	2003	Exercice clos le 31 mars 2004
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation		1 026	346	1 201
Excédent brut d'exploitation		1 299	707	1 318
Autres produits et charges décaissés		(45)	(27)	(23)
Profits (Pertes) de change		1	2	3
C.A.F d'exploitation		1 255	682	1 298
Variation du besoin en fonds de roulement		(66)	(246)	54
Décaissements sur restructuration		(20)	(14)	(18)
Intérêts payés		(162)	(89)	(163)
Intérêts reçus		23	18	36
Impôts décaissés		(4)	(5)	(6)
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement		(332)	(276)	(849)
Acquisition de filiales		585	(1)	(10)
Investissements corporels et incorporels		(1 034)	(484)	(1 269)
Cessions de filiales		6	9	24
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		94	186	391
Dividendes reçus		17	14	15
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		56	214	386
Nouveaux emprunts		388	640	901
Remboursement d'emprunts		(148)	(294)	(345)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(154)	(106)	(152)
Diminution (augmentation) nette des prêts		30	7	(29)
Diminution (augmentation) nette des placements		(37)	(11)	35
Dividendes distribués		(23)	(22)	(24)
Ecart de conversion		-	(2)	(5)
VARIATION DE LA TRÉSORERIE		750	282	733
Trésorerie à l'ouverture	17	1 405	672	672
Trésorerie à la clôture	17	2 155	954	1 405

ANNEXE

1. PRINCIPES COMPTABLES

Les comptes consolidés semestriels sont établis conformément aux principes comptables et méthodes d'évaluation utilisés pour la clôture des comptes annuels, en accord avec :

- le règlement 99-02 du Comité de réglementation comptable relatif aux comptes consolidés des sociétés commerciales et entreprises publiques ;
- la recommandation du Conseil national de la comptabilité 99.R.01, relative aux comptes intermédiaires.

2. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION, COMPARABILITÉ ET ÉVALUATION

2.1 - Périmètre de consolidation

Au 30 septembre 2004, le Groupe comprend 162 sociétés dont 139 ont fait l'objet d'une intégration globale, 3 d'une intégration proportionnelle et 20 d'une mise en équivalence. L'évolution du périmètre de consolidation est due essentiellement à l'intégration du groupe KLM.

L'offre publique d'échange s'étant clôturée en mai 2004, le résultat du groupe intègre le résultat du groupe KLM sur une période de cinq mois (mai à septembre 2004). Le groupe détient à ce jour 97.1% des actions ordinaires de KLM.

Par ailleurs, jusqu'au 31 mars 2004, le groupe Servair était consolidé avec un trimestre de décalage. Pour rattraper ce décalage, le groupe Servair a été consolidé sur 9 mois (janvier – septembre 2004) sur ce premier semestre. En outre, Air France a augmenté sa participation dans le capital du groupe Servair de 3,1 points passant de 94,5% à 97,6%. Cet achat complémentaire de titres n'a pas d'impact significatif sur les comptes consolidés au 30 septembre 2004.

2.2 - Comparabilité

Pour permettre la comparaison, un compte de résultat consolidé pro forma au 30 septembre 2003 a été établi à périmètre et méthodes de consolidation identiques à ceux retenus au 30 septembre 2004. Le compte de résultat pro forma non audité ne donne pas nécessairement une indication du résultat de Air France – KLM qui aurait été obtenu si l'opération avec KLM était effectivement intervenue à la date retenue pour l'élaboration du compte de résultat pro forma.

2.3 - Evaluation

Sur la base des estimations encore provisoires des actifs et des passifs valorisés à la date d'acquisition, la première consolidation du groupe KLM fait ressortir un écart d'acquisition négatif (badwill) de 976 millions d'euros. Il est déterminé à partir d'un prix d'acquisition de 797 millions d'euros et d'une quote-part de capitaux propres acquis de 1 773 millions d'euros. Cette dernière inclut notamment l'ajustement à la valeur de marché de la flotte du groupe KLM pour un montant de (873) millions d'euros et la reconnaissance au poste « Autres débiteurs » du surplus de la valeur des fonds destinés à couvrir les engagements de retraite du personnel pour un montant de 959 millions d'euros.

Certaines évaluations étant encore en cours, cet écart d'acquisition négatif est susceptible d'ajustement dans le délai d'affectation dont dispose le groupe, et qui court jusqu'à la fin de l'exercice suivant celui de l'acquisition.

Il en est ainsi notamment quant au surplus de la valeur des fonds destinés à couvrir les engagements de retraite du personnel. La doctrine comptable sur ce sujet fait actuellement l'objet d'une analyse détaillée afin de déterminer si celui-ci peut être inscrit au bilan.

Dans l'attente de la position définitive qui sera arrêtée lors de la clôture des comptes annuels, le groupe considère à la lecture des normes comptables que ce surplus peut être reconnu. Toutefois, il a, par mesure de prudence, choisi de ne pas amortir sur le deuxième trimestre la fraction de l'écart d'acquisition négatif relative à la valeur de ce surplus.

Le montant estimé de cette fraction ressort au 30 septembre 2004 à 610 millions d'euros. L'incidence sur le résultat, en cas d'amortissement sur le deuxième trimestre, aurait généré une augmentation du résultat net de 30 millions d'euros.

La durée d'amortissement de l'écart d'acquisition négatif retenue est de 5 ans, reflétant la période que le groupe estime raisonnable quant à la mise en place des synergies attendues, et des coûts induits pour y arriver.

La dotation de la période ressort à 51 millions d'euros au 30 septembre 2004.

L'écart d'acquisition négatif est inscrit dans la rubrique « Provisions pour risques et charges » au passif du bilan.

3. INFORMATIONS SECTORIELLES

3.1 - Informations par secteur d'activité

Semestre clos le 30 septembre	En millions d'euros					
	2004		2003		2003	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation
	<i>Pro-forma</i>					
Passage	7 597	349	6 956	147	5 166	68
Fret	1 147	13	1 072	3	692	(8)
Maintenance	377	26	362	37	263	34
Autres	474	69	407	40	72	(6)
Total	9 595	457	8 797	227	6 193	88

Le chiffre d'affaires consolidé du 1er semestre s'élève à 9,6 milliards d'euros, en augmentation de 9,1% par rapport à celui du premier semestre pro forma précédent. Cette hausse concerne tous les secteurs d'activité et plus particulièrement les activités passage et fret.

Le résultat d'exploitation augmente de 230 millions d'euros pour atteindre 457 millions d'euros contre 227 millions d'euros au 30 septembre 2003. L'ensemble des activités contribue de façon positive au résultat, le passage étant en forte progression à 349 millions d'euros contre 147 millions d'euros au 30 septembre 2003.

3.2 - Analyse du chiffre d'affaires par zone géographique de vente

En milliards d'euros

	Europe		Antilles		Afrique		Amériques		Asie		Total
	Afrique du Nord		Caraïbes	Guyane	Moyen-Orient		Polynésie		Nouvelle Calédonie		
			Océan Indien								
Semestre clos le 30 septembre 2004											
Passage régulier	4 686	(66,8%)	200	(2,8%)	514	(7,2%)	1 102	(15,5%)	616	(8,7%)	7 118
Autres recettes passage	344	(71,8%)	21	(4,4%)	23	(4,8%)	44	(9,2%)	47	(9,8%)	479
Passage	5 030	(66,2%)	221	(2,9%)	537	(7,1%)	1 146	(15,1%)	663	(8,7%)	7 597
Transport de fret	511	(48,1%)	22	(2,1%)	72	(6,8%)	120	(11,3%)	337	(31,7%)	1 062
Autres recettes fret	60	(70,6%)	3	(3,5%)	3	(3,5%)	9	(10,6%)	10	(11,8%)	85
Fret	571	(49,8%)	25	(2,2%)	75	(6,5%)	129	(11,2%)	347	(30,3%)	1 147
Maintenance	373	(98,9%)	-	-	-	-	-	-	4	(1,1%)	377
Autres	455	(96,0%)	12	(2,5%)	7	(1,5%)	-	-	-	-	474
Total	6 429	(66,9%)	258	(2,7%)	619	(6,5%)	1 275	(13,3%)	1 014	(10,6%)	9 595
Semestre clos le 30 septembre 2003 (Pro forma)											
Passage régulier	4 328	(66,3%)	233	(3,6%)	475	(7,3%)	971	(14,9%)	516	(7,9%)	6 523
Autres recettes passage	343	(79,3%)	14	(3,2%)	21	(4,8%)	34	(7,9%)	21	(4,8%)	433
Passage	4 671	(67,2%)	247	(3,6%)	496	(7,1%)	1 005	(14,4%)	537	(7,7%)	6 956
Transport de fret	494	(50,4%)	21	(2,1%)	72	(7,3%)	113	(11,5%)	282	(28,7%)	982
Autres recettes fret	49	(54,4%)	5	(5,6%)	5	(5,6%)	18	(20,0%)	13	(14,4%)	90
Fret	543	(50,7%)	26	(2,4%)	77	(7,2%)	131	(12,2%)	295	(27,5%)	1 072
Maintenance	359	(99,2%)	-	-	-	-	-	-	3	(0,8%)	362
Autres	399	(98,1%)	7	(1,7%)	1	(0,2%)	-	-	-	-	407
Total	5 972	(67,9%)	280	(3,2%)	574	(6,5%)	1 136	(12,9%)	835	(9,5%)	8 797
Semestre clos le 30 septembre 2003 (Publié)											
Passage régulier	3 278	(68,6%)	209	(4,4%)	310	(6,5%)	660	(13,8%)	322	(6,7%)	4 779
Autres recettes passage	310	(80,1%)	14	(3,6%)	18	(4,7%)	28	(7,2%)	17	(4,4%)	387
Passage	3 588	(69,5%)	223	(4,3%)	328	(6,3%)	688	(13,3%)	339	(6,6%)	5 166
Transport de fret	328	(53,3%)	20	(3,3%)	46	(7,5%)	67	(10,9%)	154	(25,0%)	615
Autres recettes fret	43	(55,8%)	5	(6,5%)	4	(5,2%)	16	(20,8%)	9	(11,7%)	77
Fret	371	(53,6%)	25	(3,6%)	50	(7,2%)	83	(12,0%)	163	(23,6%)	692
Maintenance	260	(98,9%)	-	-	-	-	-	-	3	(1,1%)	263
Autres	64	(88,9%)	7	(9,7%)	1	(1,4%)	-	-	-	-	72
Total	4 283	(69,2%)	255	(4,1%)	379	(6,1%)	771	(12,4%)	505	(8,2%)	6 193

Les évolutions de chiffre d'affaires ont été contrastées selon les zones géographiques de vente; ainsi, en évolution pro forma, la part de l'Asie a augmenté de 1,1 point et celle de l'Amérique de 0,4 point, alors que celle de l'Afrique-Moyen Orient était stable et celle de l'Europe et des marchés Antilles-Caraïbes-Océan Indien baissaient respectivement de 1 et 0,5 point.

3.3 - Analyse du chiffre d'affaires du transport aérien par zone géographique de destination

En millions d'euros

	Europe		Antilles		Afrique		Amériques		Asie		Total
	Afrique du Nord		Caraïbes Guyane Océan Indien		Moyen-Orient		Polynésie		Nouvelle Calédonie		
Semestre clos le 30 septembre 2004											
Passage régulier	3 058	(42,9%)	538	(7,6%)	934	(13,1%)	1 570	(22,1%)	1 018	(14,3%)	7 118
Transport de fret	96	(9,0%)	87	(8,2%)	133	(12,5%)	297	(28,0%)	449	(42,3%)	1 062
Total	3 154	(38,7%)	625	(7,6%)	1 067	(13,0%)	1 867	(22,8%)	1 467	(17,9%)	8 180
Semestre clos le 30 septembre 2003 (Pro-forma)											
Passage régulier	2 893	(44,4%)	626	(9,6%)	834	(12,8%)	1 418	(21,7%)	752	(11,5%)	6 523
Transport de fret	99	(10,1%)	82	(8,4%)	120	(12,2%)	277	(28,2%)	404	(41,1%)	982
Total	2 992	(39,9%)	708	(9,4%)	954	(12,7%)	1 695	(22,6%)	1 156	(15,4%)	7 505
Semestre clos le 30 septembre 2003 (Publié)											
Passage régulier	2 273	(47,5%)	536	(11,2%)	524	(11,0%)	994	(20,8%)	452	(9,5%)	4 779
Transport de fret	88	(14,4%)	75	(12,2%)	74	(12,0%)	170	(27,6%)	208	(33,8%)	615
Total	2 361	(43,8%)	611	(11,3%)	598	(11,1%)	1 164	(21,6%)	660	(12,2%)	5 394

De même, les évolutions de chiffre d'affaires par réseau ont été contrastées; la part de l'Asie a augmenté de 2,5 points et celle de l'Afrique-Moyen Orient de 0,3 point, alors que celle du réseau Antilles-Caraïbes-Océan Indien, de l'Europe et de l'Amérique baissaient respectivement de 1,8, de 1,2 et 0,2 point.

4. CHARGES EXTERNES

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2004	2003	2003	Evolution
		Pro-forma		
Carburant avions	1 248	985	657	26,7%
Affrètements aéronautiques	268	237	193	13,1%
Loyers opérationnels	316	312	239	1,3%
Redevances aéronautiques	736	680	454	8,2%
Commissariat	210	191	154	9,9%
Frais d'escale	538	533	379	0,9%
Coûts d'entretien aéronautique	321	300	186	7,0%
Frais commerciaux et de distribution	730	725	533	0,7%
Autres frais	941	889	578	5,8%
Total	5 308	4 852	3 373	9,4%
Hors carburant	4 060	3 867	2 716	5,0%

Les charges externes ont augmenté de 9,4% au 30 septembre 2004, passant de 4,85 milliards d'euros à 5,30 milliards d'euros. Cette évolution, proche de la progression de l'offre du groupe (+ 9,6 % en ESKO), est due principalement au coût du carburant qui accuse une hausse significative du fait de l'augmentation du prix du pétrole. Hors carburant, la progression des charges externes est limitée à 5,0 %.

Les affrètements aéronautiques augmentent de 13,1% à 268 millions d'euros au 30 septembre 2004 contre 237 millions d'euros au semestre précédent du fait de l'intensification du recours aux partages de code avec certains de nos partenaires (Korean Air, Japan Airlines, Vietnam Airlines...), et sous l'effet de la mise en place du nouveau produit "Dedicate" d'Air France.

5. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

5.1 - Frais de personnel

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2004	2003	2003	Evolution
		Pro-forma		
<i>Par nature de coût</i>				
Salaires et traitements	2 185	2 135	1 511	2,3%
Cotisations aux régimes de retraite	198	194	118	2,1%
Autres charges sociales	537	506	431	6,1%
Transferts de charges	(46)	(59)	(35)	-22,0%
Total	2 874	2 776	2 025	3,5%
<i>Par zone géographique</i>				
France	1 992	1 900	1 899	4,8%
Territoires d'outre Mer	5	5	5	0,0%
Etranger	877	871	121	0,7%
Total	2 874	2 776	2 025	3,5%

Les frais de personnel s'élèvent à 2,87 milliards d'euros contre 2,78 milliards d'euros au 30 septembre 2003, soit une hausse de 3,5% pour des effectifs à périmètre constant en baisse de 1,1% à 102 607 salariés. Cette hausse résulte notamment de la réduction des allègements des charges sociales qui avaient été octroyées, en France, en application de la réduction du temps de travail à 35 heures.

5.2 - Effectifs moyens

Semestres clos le 30 septembre	2004	2003	2003	Evolution
		Pro forma		
		Publié		
Total	102 607	103 796	71 855	-1,1%
Personnel navigant technique	7 792	7 804	5 012	-0,2%
Personnel navigant commercial	19 941	20 102	13 242	-0,8%
Personnel au sol	74 874	75 890	53 601	-1,3%
Cadres	12 975	12 737	9 138	1,9%
Agents de maîtrise et techniciens	29 245	29 135	20 699	0,4%
Employés	32 654	34 018	23 764	-4,0%
Navigants en ligne	26 078	26 153	17 295	-0,3%
Navigants instructeurs	993	1 065	646	-6,8%
Navigants encadrement	662	688	313	-3,8%

L'effectif pris en compte est l'effectif moyen payé pondéré par le temps de présence.

6. AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS D'EXPLOITATION

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2004	2003	2003	Evolution
		Pro-forma		
		Publié		
Dotation nette aux amortissements	794	802	604	-1,0%
- Immobilisations incorporelles	24	24	18	0,0%
- Immobilisations aéronautiques	656	669	514	-1,9%
- Autres immobilisations corporelles	114	109	72	4,6%
Dotation nette aux provisions d'exploitation	24	25	14	-
- Immobilisations incorporelles et corporelles	-	(4)	(6)	-
- Stocks	1	2	2	-
- Créances	1	5	5	-
- Risques et charges	22	22	13	-
Total	818	827	618	-1,1%

7. RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2004	2003 ⁽¹⁾	Evolution
Frais financiers	(145)	(71)	104,2%
- Intérêts sur emprunts	(62)	(48)	29,2%
- Intérêts sur crédit- bail	(73)	(28)	160,7%
- Intérêts intercalaires capitalisés	13	10	30,0%
- Autres charges financières	(23)	(5)	360,0%
Produits financiers	66	20	230,0%
- Intérêts sur titres de placement	3	1	200,0%
- Résultats sur titres de placement	16	12	33,3%
- Autres produits	47	7	571,4%
Charge nette	(79)	(51)	54,9%
Résultat de change	(14)	25	-
(Dotation) / reprise nette aux provisions	(23)	20	-
Total	(116)	(6)	-

⁽¹⁾ A périmètre courant

Le taux utilisé pour déterminer le montant des intérêts intercalaires est de 3,67% pour le semestre clos le 30 septembre 2004.

Le résultat de change inclut une perte de change latente nette de 12 millions d'euros (gain de 23 millions d'euros au 30 septembre 2003).

Le poste « Autres produits financiers » inclut un gain financier de 27.6 millions d'euros lié au contrat de financement de l'un des avions d'Air France. La réalisation de ce gain ainsi que la détermination de son montant étaient subordonnés à la survenance d'un accord final entre Air France et l'organisme financier à une date proche de l'échéance de la dette. Cet accord final est intervenu le 21 juillet 2004.

Ce poste inclut par ailleurs les dividendes reçus des sociétés non consolidées pour 5 millions d'euros au titre du semestre clos le 30 septembre 2004 (3 millions d'euros pour le semestre clos le 30 septembre 2003).

8. IMPÔTS

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2004	2003 ⁽¹⁾
Charge d'impôt courant	(3)	(3)
(Charge)/produit d'impôt différé	(118)	(29)
(Charge)/produit total d'impôt	(121)	(32)

⁽¹⁾ A périmètre courant

Les actifs nets d'impôts sont limités aux capacités de chaque entité fiscale à recouvrer ses actifs dans un avenir proche.

9. RÉSULTAT PAR ACTION

	<i>En actions</i>	
Semestres clos le 30 septembre	2004	2003
<i>Nombre moyen pondéré d'actions :</i>		
- ordinaires émises	260 438 781	219 780 887
- actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(3 685 758)	(1 249 464)
- actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(1 863 037)	(1 621 935)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	254 889 986	216 909 488
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	254 889 986	216 909 488

Le prix d'exercice des bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions étant de 20 euros, ceux-ci n'ont pas été retenus pour le calcul du résultat dilué par action.

Les résultats retenus pour le calcul du résultat par action s'analysent comme suit :

	<i>En millions d'euros</i>	
Semestres clos le 30 septembre	2004	2003
Résultat net part Groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	296	52
Résultat retenu pour le calcul du résultat dilué par action	296	52
		<i>En euro</i>
Résultat net non dilué par action	1,16	0,24
Résultat net dilué par action	1,16	0,24

10. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	<i>En millions d'euros</i>					
	Au 30 septembre 2004			Au 31 mars 2004		
	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs nettes
Avions	9 841	4 482	5 359	7 688	3 463	4 225
Avions en locations financement	5 513	2 201	3 312	2 060	689	1 371
Autres	2 797	789	2 008	1 791	436	1 355
Immobilisations aéronautiques	18 151	7 472	10 679	11 539	4 588	6 951
Terrains et constructions	2 226	1 093	1 133	1 165	640	525
Installations et matériels	1 170	873	297	594	436	158
Autres	995	580	415	757	485	272
Autres immobilisations corporelles	4 391	2 546	1 845	2 516	1 561	955
Total	22 542	10 018	12 524	14 055	6 149	7 906

La valeur nette des avions assortis d'une clause de réserve de propriété s'élève à 379 millions d'euros au 30 septembre 2004 (358 millions d'euros au 31 mars 2004).

La valeur nette des autres immobilisations corporelles financées par location financement est de 165 millions d'euros au 30 septembre 2004 (172 millions d'euros au 31 mars 2004).

11. CAPITAUX PROPRES

L'offre publique d'échange des titres K.L.M en actions Air France-K.L.M a été réalisée en mai 2004. Il a été émis 49 602 631 actions nouvelles représentant une augmentation de capital de 422 millions d'euros assortie d'une prime d'émission de 346 millions d'euros sur laquelle a été imputée les frais relatifs à l'offre publique d'échange d'un montant de (11) millions d'euros. Au 30 septembre 2004, le capital social d'Air France-K.L.M est divisé en 269 383 518 actions. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

Avec un résultat de 296 millions d'euros, des dividendes distribués de (17) millions d'euros et la comptabilisation du coût d'acquisition de la période des actions d'auto-contrôle de (33) millions d'euros, les capitaux propres-part du groupe ressortent à 5 068 millions d'euros.

11.1 - Répartition du capital et des droits de vote

	<i>en%</i>			
	Au 30 septembre 2004		Au 31 mars 2004	
	<i>capital</i>	<i>droits de vote</i>	<i>capital</i>	<i>droits de vote</i>
État français	44,1	45,3	54,0	54,6
Salariés et anciens salariés ⁽¹⁾	9,4	9,7	12,8	12,9
Actions détenues par le groupe ⁽²⁾	2,8	-	1,1	-
Public	43,7	45,0	32,1	32,5
Total	100	100	100	100

⁽¹⁾ Personnel et anciens salariés identifiés dans des fonds ou par un code Sicovam.

⁽²⁾ L'Assemblée Générale Mixte du 28 septembre 1999 a adopté un plan d'acquisition d'actions en faveur des PNT pour un nombre maximum de 3 525 000 actions. Dans ce cadre la société Air France a acquis 1 249 464 de ses propres actions au cours de l'exercice clos le 31 mars 2000.

11.2 - Réserves et résultat

	<i>En millions d'euros</i>	
	30 sept 2004	31 mars 2004
Réserves distribuables	-	366
Actions d'auto-contrôle	(51)	(18)
Autres réserves	1 020	1 501
Résultat net - part du groupe	296	93
Total	1 265	1 942

Le poste « Réserves distribuables » au 30 septembre 2004 correspond à celui de la société Air France-K.L.M (31 mars 2004 : Air France), société holding détentrice notamment des titres des sociétés Air France et K.L.M.

Les autres réserves enregistrent les résultats accumulés des filiales consolidées.

11.3 - Autodétention

Au 30 septembre 2004, le groupe Air France-K.L.M détenait 3 078 165 de ses propres actions dans le cadre des programmes de stock options. Ces titres sont enregistrés dans le poste « Autres valeurs mobilières de placement ». De plus le groupe Air France-K.L.M détient 4 460 893 de ses propres actions (1.66% du capital) sans affectation particulière à ce jour. Ces titres viennent en déduction des réserves.

11.4 - Autres titres donnant accès au capital

Suite à l'Offre Publique d'Echange, il a été émis 45 093 299 Bons d'Acquisition et/ou de Souscription d'Actions (BASA). 3 BASA donneront le droit d'acquérir et/ou de souscrire à 2 actions nouvelles ou existantes Air France-K.L.M, de 8.50 euros de valeur nominale, au prix d'exercice de 20 euros par action Air France-K.L.M. Les titulaires des BASA auront la faculté, à tout moment pendant une période de 24 mois à partir de novembre 2005, d'obtenir, au gré de la société, des actions nouvelles et/ou existantes de la société en échange des BASA. L'augmentation potentielle maximum des capitaux propres d'Air France-K.L.M est de 601 millions d'euros.

12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

	<i>En millions d'euros</i>	
	30 sept 2004	31 mars 2004
Provisions pour retraite, indemnités départ à la retraite et de cessations de service (1)	806	636
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	323	275
Provisions pour restructuration	49	13
Provisions pour litiges avec les tiers	22	23
Autres provisions pour risques et charges	100	92
Ecart d'acquisition négatif (2)	925	-
Total	2 225	1 039
<i>Dont part à court terme</i>	333	261

(1) La loi 2003-775 du 21 août 2003 a modifié le régime des retraites en France prévoyant notamment une impossibilité de départ à la retraite avant 65 ans ou un départ sous condition d'un nombre minimal de trimestres cotisés entre 60 ans et 65 ans. En raison de la privatisation de la société Air France intervenue le 5 mai 2004, les règles statutaires actuelles devront être adaptées pour rejoindre celles du droit commun.

L'ensemble du personnel bénéficie d'une indemnité de cessation de service à caractère statutaire calculée en fonction de l'ancienneté et attribuable à compter de l'âge de 60 ans. Le personnel navigant commercial bénéficie en outre d'une indemnité spéciale de départ à la retraite ouverte sous certaines conditions à compter de l'âge de 50 ans.

La société Air France dispose d'un délai de deux ans pour conclure un accord de branche découlant de l'application de la loi portant réforme des retraites.

Dans l'hypothèse où cet accord ne serait pas conclu, l'indemnité de cessation de service, si elle était maintenue en l'état (départ à 60 ans), ne pourrait être attribuée qu'en cas de départ volontaire et aurait pour conséquence d'être soumise aux charges sociales. S'agissant d'un changement de régime, l'incidence de cette disposition engendrerait un surcoût, étalé dans le temps, augmentant ainsi la charge annuelle.

Par ailleurs, s'agissant du personnel navigant technique et du personnel navigant commercial, la réglementation limite respectivement à 60 ans l'exercice du pilotage et à 55 ans l'exercice de la profession de personnel de cabine. La loi 2004-734 du 26 juillet 2004 relative aux entreprises de transport aérien ne remet pas en cause l'âge de la cessation d'activité mais pourrait modifier la nature du licenciement qualifié de « cas de force majeure » tel qu'il était pratiqué jusqu'alors en cas d'échec de reclassement du personnel au sol. Ce licenciement dans le cadre du « fait du prince » n'est normalement pas soumis à la contribution Delalande. Si tel n'était pas le cas, l'incidence de ce surcoût serait comptabilisée en écarts actuariels et répartie sur la durée moyenne résiduelle de vie active du personnel.

Air France ne dispose pas à ce jour de données et hypothèses de travail suffisamment fiables lui permettant de chiffrer les incidences que pourraient engendrer ces nouvelles dispositions sur l'évaluation des engagements vis à vis du personnel.

Par ailleurs, Air France reste confiant quant au résultat des négociations destinées à conclure un accord de branche.

(2) Les commentaires de ce poste sont donnés au paragraphe 2.3 - Evaluation

13. DETTES FINANCIÈRES

	<i>En millions d'euros</i>	
	30 sept 2004	31 mars 2004
Titres à durée indéterminée	580	116
Emprunts obligataires	-	18
Emprunts location financement	4 036	1 453
Autres emprunts à long terme	3 115	2 461
Intérêts courus non échus	102	43
Prime de remboursement des obligations	-	-
Dettes financières à long terme⁽¹⁾	7 833	4 091
Dettes financières à court terme dès l'origine		
Billets de trésorerie	20	-
Concours bancaires court terme et assimilés	227	289
Dettes financières à court terme	247	289
Total des dettes financières	8 080	4 380
⁽¹⁾ Dont part à moins d'un an	798	429

L'évolution des dettes financières est principalement due à l'évolution du périmètre de consolidation.

Le groupe dispose d'une ligne de crédit syndiqué revolving multidevises d'un montant d'un milliards d'euros à échéance août 2006, non utilisée au 30 septembre 2004. Par ailleurs le groupe bénéficie de lignes de crédit moyen terme de 50 millions d'euros (dont 22 millions d'euros tirés au 30 septembre 2004) dont les échéances varient entre octobre 2004 et octobre 2006.

13.1 - Analyse par devise

	<i>En millions d'euros</i>	
	30 sept 2004	31 mars 2004
Euro	6 678	3 720
Dollar US	760	366
Franc suisse	278	-
Yen	28	-
Livre sterling	85	-
Autres	4	5
Total	7 833	4 091

14. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

14.1 - Locations financement (crédit-bail)

	<i>En millions d'euros</i>	
	30 sept 2004	31 mars 2004
Avions	4 199	1 439
Constructions	223	230
Matériels	2	3
Total engagement	4 424	1 672

* montants non actualisés

14.2 - Locations opérationnelles

	<i>En millions d'euros</i>	
	30 sept 2004	31 mars 2004
Avions	3 179	2 287

* montants non actualisés

15. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

Les échéances des engagements de commandes fermes de matériels aéronautiques se ventilent comme suit :

	<i>En millions d'euros</i>	
	30 sept 2004	31 mars 2004
N + 1	727	779
N + 2	763	839
N + 3	757	332
N + 4	253	375
N + 5	354	590
Au-delà de 5 ans	250	261
Total	3 104	3 176

Les engagements portent sur des montants en dollars US, ils sont convertis au cours de clôture du 30 septembre 2004 et du 31 mars 2004.

Sous-groupe Air France

Les carnets de commande d'Air France vis à vis d'Airbus et Boeing n'ont pas connu d'évolutions majeures sur le premier semestre 2004-2005. En l'absence de nouvelles commandes ou de levées d'options, le total d'appareils en commande qui était de 40 unités fin mars 2004 se situe à 32 fin septembre 2004. Cette diminution résulte à la fois de la poursuite des livraisons attendues au titre des commandes existantes et du traitement des reports de livraisons décidés à l'automne 2003 (cette opération portant sur 2 A330-200 et 4 moyens courriers avait pour but d'ajuster l'évolution des capacités à la baisse du trafic entraînée par la guerre en Irak et à l'épidémie de SRAS).

Moyen courrier :

Un A318 est entré en service en avril 2004, portant la flotte d'Airbus A318 exploitée à 6 unités à l'été 2004. Les autres mouvements concernent les quatre appareils inclus dans l'opération de report, 1 A321, 1 A319 et 2 A320 qui ont tous été mis en service sur la période d'avril 2004 à juillet 2004.

GROUPE AIR FRANCE – K.L.M.

Long Courrier :

Les premières livraisons de B 777-300ER sont intervenues sur la période. A fin septembre 2004, Air France exploite une flotte de 4 appareils, 2 acquis en propriété et 2 en location opérationnelle. Ce nouveau modèle long courrier est une version allongée du B 777-200ER dont Air France exploite déjà une flotte de 25 appareils.

Les comptes consolidés au 30 septembre 2004 intègrent un Airbus A330-200. Cet avion est porté par la société Nogues, société ayant été créée spécifiquement en liaison avec les reports de livraison précités et consolidée dans les comptes au 30 septembre 2004.

Flotte régionale :

Les commandes fermes du groupe Air France comprennent 2 CRJ 700 et 8 Embraer 145.

Sous-groupe KLM

Les carnets de commande du groupe KLM comportent des engagements vis-à-vis de Boeing et d'Airbus.

Moyen courrier :

A fin septembre 2004, le groupe KLM comprend 1 commande ferme sur un B 737 et 13 options sur ce même type d'appareil.

Long Courrier :

Le carnet de commande du Groupe KLM comprend 1 B777-200ER qui sera livré en décembre 2004 et six A330-200 dont le premier sera livré en août 2005.

Flotte régionale :

Le groupe KLM s'est également engagé à acquérir un Fokker 70.

GROUPE AIR FRANCE – K.L.M.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison		N+ 1	N+ 2	N+ 3	N+ 4	N+ 5	Au-delà de 5 ans
A318	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	3	4	2	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	5	2	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	4	3	3	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	5	2	-	3
A319	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	1	1	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	1	2	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
A320	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	2	1	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
A321	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
A330	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	2	4	2	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	2	1	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	-	3	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	1	2	2	-	1
A380	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	-	-	3	2	3	2
		<i>options</i>	-	-	-	-	1	3
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	-	-	-	3	5	2
		<i>options</i>	-	-	-	-	2	2
B737	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	2	7	2	2	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
B747	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	-	1	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
B777	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	3	3	3	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	3	3	4	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	3	5	2	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	2	4	3	1
Embraer 145	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	1	5	2	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	1	5	2	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
CRJ 700	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	2	-	-	2	-	1
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	1	1	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
Fokker 70	Au 30 sept 2004	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>options</i>	-	-	-	-	-	-

16 . LITIGES ET PROCÈS

A la connaissance de la société, il n'existe pas de/d'autre litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir ou ayant eu dans un passé récent, une incidence significative sur la situation financière, le résultat, l'activité et le patrimoine du groupe.

Litige HALL

Au mois de juin 2000, plusieurs agents de voyages domiciliés dans l'Etat de Caroline du Nord aux USA, ainsi que l'association professionnelle dont ils sont membres (Association of Retail Travel Agents), ont assigné devant un Tribunal Federal de cet Etat plusieurs grandes compagnies aériennes américaines pour entente illicite à la suite de la réduction en 1999 des commissions qui leur étaient versées par ces compagnies pour l'émission de titres de transport.

Les mêmes agents de voyages ont progressivement attiré dans la procédure au cours de l'année 2002, trois grandes compagnies aériennes européennes dont les compagnies Air France et KLM.

Au plan procédural, l'action des agents de voyages s'est vue reconnaître par le Tribunal saisi, le caractère d'un recours collectif (« class action »).

Le montant des dommages et intérêts réclamés solidairement aux compagnies aériennes, au titre des préjudices allégués, est de 17 500 000 000 USD, montant qui peut être triplé en application de la législation américaine relative aux ententes.

Air France et KLM estiment infondé le grief d'entente illicite formulé à leur encontre et entendent demander au Tribunal saisi leur mise hors de cause.

Par jugement en date du 30 octobre 2003, le Tribunal a débouté les agents de voyages de leurs demandes et mis hors de cause l'ensemble des compagnies aériennes américaines et européennes qui avaient été assignées dans cette affaire.

Saisie en appel par les demandeurs, la Cour de Richmond (Virginie), devrait rendre sa décision en début d'année 2005.

Aucune provision n'a été constituée à ce titre.

Litige TAM Travel

Un certain nombre d'agents de voyages, qui étaient initialement demandeurs dans l'affaire Hall, ont choisi d'agir individuellement devant un autre Tribunal fédéral. Ce litige est identique au litige Hall.

En application de la loi fédérale américaine, le dossier de la procédure a été confié à un Tribunal de l'OHIO qui par jugement avant-dire droit du 3 mai 2004 a rejeté la demande des compagnies aériennes tendant à ce qu'il soit sursis à statuer sur ce litige dans l'attente de la décision d'appel relative à l'affaire Hall. En conséquence, la procédure se poursuit devant le Tribunal de l'OHIO.

Aucune provision n'a été constituée à ce titre.

Litige entre la société Servair et des salariés de cette société

Un nombre important de salariés de Servair a, au cours de l'année 2000 et début 2001, saisi les juridictions prud'homales de demandes tendant au paiement de rappel de salaire. Selon les demandeurs, le temps de repas pris dans le restaurant d'entreprise s'analysait comme une période pendant laquelle le salarié est sous astreinte de l'employeur et devait être rémunéré comme un temps de travail effectif. Servair estimait au contraire que le temps de repas s'analysait comme une interruption du temps de travail qui n'ouvrait pas droit à rémunération.

La Cour d'Appel, dans un arrêt du 8 novembre 2001 devenu définitif, a confirmé la position retenue par Servair. D'autres actions représentant un total de 377 demandes individuelles sont toujours pendantes devant le Tribunal des prud'hommes. Par un jugement en date du 29 octobre 2004, le Tribunal saisi d'une action engagée par une trentaine de salariés, les a déboutés de leurs demandes. L'entreprise n'a constitué aucune provision au titre de ces litiges.

Litige sûreté aux Etats Unis

Certains ayants droit des victimes des actes de terrorisme du 11 septembre 2001 avaient engagé à la fin 2003 des procédures contre l'ensemble des compagnies aériennes opérant des vols à partir des aéroports de Newark, Washington et Boston d'où avaient décollé les avions ayant servi à commettre les attentats, en alléguant que ces compagnies aériennes, au même titre que les gestionnaires de ces aéroports, avaient commis des négligences dans le choix des entreprises et des personnes en charge de la sûreté sur lesdits aéroports.

Au cours de l'année 2004, les instances engagées contre Air France ont donné lieu à des décisions de radiation par le Tribunal qui en était saisi, mettant ainsi un terme à l'implication de la Compagnie dans cette affaire.

17. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENT DE LIQUIDITÉS

	<i>En millions d'euros</i>	
	30 sept 2004	31 mars 2004
Disponibilités	328	330
Équivalent de liquidités	2 054	1 364
Concours bancaires court terme et assimilés	(227)	(289)
Trésorerie	2 155	1 405

Sont exclus des équivalents de liquidités les valeurs mobilières de placement d'une durée supérieure à trois mois lors de l'acquisition ou comportant un risque significatif de variation de valeur.

ÉTATS DE SYNTHÈSE	1
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	2
BILAN CONSOLIDÉ	3
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	5
TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ.....	6
ANNEXE	7
1. PRINCIPES COMPTABLES	8
2. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION	8
3. INFORMATIONS SECTORIELLES	9
4. CHARGES EXTERNES.....	11
5. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	12
6. AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS D'EXPLOITATION.....	12
7. RÉSULTAT FINANCIER	13
8. IMPÔTS.....	13
9. RÉSULTAT PAR ACTION.....	14
10. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	14
11. CAPITAUX PROPRES	15
12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	16
13. DETTES FINANCIÈRES	17
14. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS.....	18
15. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES.....	18
16 . LITIGES ET PROCÈS.....	21
17. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENT DE LIQUIDITÉS.....	22