



Rapport financier semestriel

janvier-juin 2018

Société anonyme au capital de 428 634 035 euros

Siège social : 2, rue Robert Esnault-Pelterie - 75007 Paris

Adresse postale : Air France-KLM - AFKL.FI - 95737 Roissy Charles De Gaulle Cedex

RCS Paris 552 043 002

SOMMAIRE

1. Rapport semestriel d'activité	4
1.1. Gouvernement d'entreprise	4
Le Conseil d'administration.....	4
Le Comité exécutif groupe.....	7
Bourse et actionnariat.....	8
1.2. Activité	9
Stratégie	9
Les Activités	13
Activité passage réseaux.....	13
Activité cargo.....	14
Transavia.....	14
Activité maintenance.....	15
Flotte Air France-KLM	16
Faits marquants	18
Perspectives et événements post clôture	19
Facteurs de risques	20
Parties liées	20
Commentaires sur les comptes	21
Indicateurs financiers	26
2. Etats financiers consolidés semestriels résumés	29
Compte de résultat consolidé	30
Etat du résultat global consolidé.....	31
Bilan consolidé.....	32
Variation des capitaux propres consolidés	34
Tableau des flux de trésorerie consolidé	35
Notes aux Etats financiers consolidés	37
1. Description de l'activité.....	38
2. Retraitement des comptes 2017.....	38
3. Evènements significatifs.....	44
3.1. Intervenues au cours de la période	
3.2. Postérieurs à la clôture	
4. Règles et méthodes comptables.....	45
4.1. Principes comptables.....	45
4.2. Méthodes d'évaluation spécifiques à l'établissement des données financières consolidées intermédiaires.....	46
4.3. Utilisation d'estimations.....	47
4.4. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière.....	47
5. Evolution du périmètre de consolidation	47
6. Informations sectorielles	48
6.1. Informations par secteur d'activité.....	49
6.2. Informations par secteur géographique.....	50

7. Charges externes	51
8. Frais de personnel et effectifs	52
9. Amortissements, dépréciations et provisions	52
10. Autres produits et charges	53
11. Autres produits et charges non courants	53
12. Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers.....	54
13. Impôts	55
13.1. Charge d'impôt	55
13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère)	55
14. Résultat net – part du groupe par action	56
14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action.....	56
14.2 Instruments non dilutifs	56
14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture.....	56
15. Immobilisations corporelles et droits d'utilisation	57
16. Actifs de retraite et provisions retraite	57
17. Capitaux propres – propriétaire de la société mère	58
17.1. Répartition du capital et des droits de vote.....	58
17.2. Réserves et résultat	58
18. Passifs de restitution et autres provisions	59
18.1. passifs de restitution et autres provisions.....	59
18.2. Passifs éventuels.....	60
19. Dettes financières et dettes de loyer	61
20. Dette nette.....	63
21. Commandes de matériels aéronautiques	64
22. Parties liées.....	65
Information et contrôle	
Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2018.....	66
Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2018.....	67

1. Rapport semestriel d'activité

1.1. Gouvernement d'entreprise

Le Conseil d'administration

Présentation générale

Au 30 juin 2018, le Conseil d'administration comprend dix-huit membres dont :

- quinze administrateurs nommés par l'Assemblée générale parmi lesquels :
 - ✓ deux proposés par l'État français ⁽¹⁾ et,
 - ✓ deux représentants des salariés actionnaires ⁽²⁾ ;
- un représentant de l'État nommé par arrêté ministériel ⁽³⁾ ;
- un représentant des salariés nommé par le Comité de Groupe Français ⁽⁴⁾ ;
- un représentant des salariés nommé par le Comité d'entreprise européen ⁽⁴⁾.

Par ailleurs, au 30 juin 2018, le Conseil d'administration comprenait onze administrateurs de nationalité française, cinq de nationalité néerlandaise, un de nationalité chinoise et un de nationalité américaine.

En dépit de la particularité de sa composition, le Conseil d'administration est une instance collégiale qui représente collectivement l'ensemble des actionnaires et qui agit dans l'intérêt social de l'entreprise.

Le Conseil d'administration compte, au 30 juin 2018, sept femmes parmi les administrateurs, soit une proportion de 43,75%⁽⁵⁾.

En application des dispositions du Code AFEP-MEDEF, la part des administrateurs indépendants au sein du Conseil d'administration au 30 juin 2018 est de 57%⁽⁶⁾.

Au cours du premier semestre 2018, la composition du Conseil d'administration a connu les évolutions présentées dans le tableau ci-dessous.

Evolutions intervenues dans la composition du Conseil d'administration au cours du premier semestre 2018 :

Dates	Évènements	Fonction au sein du Conseil
15 mai 2018	Renouvellement du mandat d'Isabelle Parize par l'Assemblée générale	Administratrice indépendante
15 mai 2018	Ratification de la cooptation de Mme Anne-Marie Idrac par l'assemblée générale ⁽⁷⁾	Administratrice indépendante
15 mai 2018	Nomination de M. François Robardet par l'Assemblée générale	Administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie du personnel au sol et personnel navigant commercial actionnaires)
15 mai 2018	Fin du mandat d'administrateur de Louis Jobard	Administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne actionnaires)
15 mai 2018	Nomination de M. Paul Farges par l'Assemblée générale	Administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne actionnaires)
15 mai 2018	Démission de M. Jean-Marc Janaillac de ses mandats de Président-directeur général et membre du Conseil d'administration	Président-directeur général et membre du Conseil d'administration
15 mai 2018	Nomination d'Anne-Marie Couderc en qualité de Présidente non-exécutive par le Conseil d'administration	Présidente du Conseil d'administration Administratrice indépendante

(1) Conformément à l'article 6 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

(2) Les administrateurs représentant les salariés actionnaires sont désignés conformément aux dispositions de l'article L. 225-23 du Code de commerce, de l'article L. 6411-9 du Code des transports et de l'article 17-2 des statuts.

(3) Conformément à l'article 4 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

(4) Conformément aux dispositions de l'article L. 225-27-1 du Code de commerce et à l'article 17-3 des statuts.

(5) Les administrateurs représentant les salariés désignés conformément à l'article L. 225-27-1 du Code de commerce ne sont pas pris en compte dans le calcul de la parité conformément aux dispositions dudit article.

(6) Les administrateurs représentant les salariés et les administrateurs représentant les salariés actionnaires ne sont pas comptabilisés pour établir le pourcentage d'administrateurs indépendants au sein du Conseil d'administration.

(7) Le 2 novembre 2017, Mme Anne-Marie Idrac a été nommée administratrice indépendante en remplacement d'Air France-KLM Finance SAS. La ratification de sa cooptation a donc été soumise à l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 15 mai 2018.

Gouvernance de transition

Suite au résultat le 4 mai de la consultation des salariés d'Air France sur le projet d'accord salarial, et comme il l'avait annoncé, Jean-Marc Janailac, Président-directeur général d'Air France-KLM, a démissionné de ses fonctions le 15 mai 2018. En conséquence de cette décision, le Conseil d'administration du 15 mai 2018 a décidé la mise en place d'une gouvernance de transition. Dans ce cadre, le Conseil d'administration a décidé de :

- dissocier les fonctions de Président du Conseil et de Directeur général d'Air France-KLM pendant la période de transition ;
- nommer Anne-Marie Couderc en qualité de Présidente non-exécutive ;
- nommer Frédéric Gagey en qualité de Directeur général ;
- créer un Comité de Direction Collégiale (CDC) composé de
 - Frédéric Gagey, Directeur général adjoint Economie et Finance d'Air France-KLM, qui fait fonction de Directeur général,
 - Franck Ternier, Directeur général d'Air France, et Pieter Elbers, Président du Directoire de KLM, tous deux faisant fonction de Directeurs généraux adjoints du Groupe.

Frédéric Gagey assure le rôle de porte-parole du CDC. Les décisions du CDC sont prises en commun par ses trois membres. Le CDC a pour mission le pilotage et le suivi des activités des fonctions du Groupe et la coordination des sujets stratégiques entre le Groupe et les compagnies aériennes.

La gouvernance de transition retenue ne préjuge donc en rien de la gouvernance pérenne qui sera décidée par le Conseil d'administration dont la mise en place mettra ainsi fin à la période de transition et aux fonctions liées à celle-ci.

Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2018

Administrateurs (âge au 30 Juin 2018)	Fonctions au sein du Conseil d'administration	Date d'entrée au Conseil d'Air France - KLM	Date d'échéance du mandat	Principale fonction actuelle
Administrateurs élus par l'Assemblée générale				
Anne-Marie Couderc (68 ans) Française	Présidente du Conseil d'Air France-KLM Administratrice indépendante Présidente du Comité de nomination et de gouvernance et membre du comité d'audit	19/05/2016	AG 2020	Administratrice de sociétés
Maryse Aulagnon (69 ans) Française	Administratrice indépendante Présidente du Comité d'audit	08/07/2010	AG 2021	Présidente d'Affine
Leni M.T. Boeren (54 ans) Néerlandaise	Administratrice indépendante Membre du Comité d'audit	16/05/2017	AG 2021	Membre du Directoire de Van Lanschot Kempen NV et Présidente du Directoire de Kempen & Co NV (Pays-Bas)
Isabelle Bouillot (69 ans) Française	Administratrice indépendante Membre du Comité de rémunération	16/05/2013	AG 2021	Présidente de China Equity Links
Delta Air Lines, Inc. (Représentée par George Mattson) Américaine	Administratrice	03/10/2017	AG 2021	Compagnie aérienne
Jaap de hoop Scheffer (70 ans) Néerlandais	Administrateur indépendant Président du Comité de rémunération	07/07/2011	AG 2019	Professeur à l'Université de Leyde (Pays-Bas)
Anne-Marie Idrac (66 ans) Française	Administratrice indépendante	02/11/2017	AG 2021	Administratrice de sociétés
Isabelle Parize (61 ans) Française	Administratrice indépendante Membre du Comité de rémunération	27/03/2014	AG 2022	Conseil de sociétés, start-ups et fonds de private equity

Hans N.J. Smits (67 ans) Néerlandais	Administrateur Membre du Comité de rémunération	19/05/2016	AG 2020	Président du Conseil de surveillance de KLM NV (Pays-Bas)
Bing Tang (51 ans) Chinois	Administrateur	03/10/2017	AG 2021	Vice-Président de China Eastern Air Holding Company (Chine)
Alexander R. Wynaendts (57 ans) Néerlandais	Administrateur indépendant Membre du Comité de nomination et de gouvernance	19/05/2016	AG 2020	Président-directeur général d'Aegon NV (Pays-Bas)
Administrateurs élus par l'Assemblée générale sur proposition de l'État				
Jean-Dominique Comoli (70 ans) Français	Administrateur Membre du Comité de rémunération et du Comité de nomination et de gouvernance	14/12/2010	AG 2019	Administrateur civil honoraire
Patrick Vieu (53 ans) Français	Administrateur	21/05/2015	AG 2019	Conseiller du Vice- Président du Conseil général de l'environnement et du développement durable
Administrateurs élus par l'Assemblée générale représentants des salariés actionnaires				
François Robardet (60 ans) Français	Administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie du personnel au sol et personnel navigant commercial actionnaires) Membre du Comité d'audit et du Comité de rémunération	06/12/2016	AG 2022	Cadre Air France
Paul Farges (47 ans) Français	Administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne actionnaires) Membre du Comité d'audit	15/05/2018	AG 2022	Instructeur pilote de ligne
Administrateur représentant de l'État nommé par arrêté ministériel				
Solenne Lepage (46 ans) Française	Administratrice représentante de l'Etat Membre du Comité d'audit	21/03/2013	Mai 2019	Directrice des Participations Transports à l'Agence des Participations de l'État
Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité de Groupe Français				
Karim Belabbas (44 ans) Français	Administrateur représentant les salariés	01/06/2017	AG 2019	Technicien support masse et centrage aux Opérations au sol du HUB CDG
Administrateur représentant les salariés nommé par le Comité d'entreprise européen				
Mathi Bouts (58 ans) Néerlandais	Administrateur représentant les salariés	10/10/2017	AG 2019	Chef de cabine sur vols long-courriers KLM

Le Comité exécutif Groupe

Composition du Comité exécutif du Groupe au 30 juin 2018

Piloté par le Comité de direction collégiale, le Comité exécutif groupe est composé de onze membres et d'un secrétaire :

- Le Directeur général d'Air France-KLM, le Directeur général d'Air France, le Président du Directoire de KLM, et le Directeur général adjoint des opérations aériennes de KLM ; ainsi que
- sept responsables des fonctions Groupe.

Membres au 30 juin 2018	Âge au 30 juin 2018	Secteur	Expérience professionnelle en lien avec la fonction
Frédéric Gagey Directeur général d'Air France-KLM Directeur général adjoint Économie et Finances, Air France – KLM	62 ans	Service public Transport aérien	7 ans 24 ans
Pieter Elbers Président du Directoire de KLM Directeur général Adjoint Air France-KLM	48 ans	Transport aérien	25 ans
Franck Terner Directeur général d'Air France Directeur général Adjoint Air France-KLM	58 ans	Transport aérien	35 ans
Patrick Alexandre Directeur général adjoint Commercial Ventes & Alliances, Air France – KLM	63 ans	Transport aérien	36 ans
Pieter Bootsma Directeur général adjoint Commercial & Revenu, Air France – KLM	48 ans	Transport aérien	22 ans
Anne Brachet Directeur général adjoint Engineering & Maintenance, Air France – KLM	54 ans	Transport aérien	22 ans
Sonia Barrière Directrice Générale Adjoint Stratégie et Innovation Air France – KLM	43 ans	Transport Tourisme Transport aérien	8 ans 3 ans 7 mois
René de Groot Directeur général adjoint des Opérations aériennes de KLM	49 ans	Transport aérien	27 ans
Marcel de Nooijer Directeur général adjoint Cargo, Air France - KLM	49 ans	Transport aérien	22 ans
Jean-Christophe Lalanne Directeur général adjoint Systèmes d'Information, Air France – KLM	56 ans	Industrie, SSII Transport aérien	20 ans 13 ans
Anne-Sophie Le Lay Secrétaire générale d'Air France – KLM Directrice générale adjointe Ressources Humaines, Air France – KLM Secrétaire générale Air France	47 ans	Industrie Automobile Transport aérien	17 ans 4 mois
Alexandre Boissy Secrétaire du Comité exécutif Air France - KLM Directeur de cabinet du Président-directeur général	44 ans	Transport aérien	19 ans

Bourse et actionnariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Le groupe fait partie de l'indice CAC Large 60. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionnariat salarié. Pour la treizième année consécutive, Air France-KLM est intégré dans les indices Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI World et DJSI Europe) de RobecoSAM et est la seule entreprise du transport aérien à figurer au classement européen.

Évolution boursière

Sur le premier semestre 2018, l'action Air France – KLM a diminué de 49%.

	janvier-juin 2018	janvier-juin 2017
Cours le plus haut (<i>En euros</i>)	14,51	12,55
Cours le plus bas (<i>En euros</i>)	6,65	4,78
Nombre de titres en circulation	428 634 035	300 219 278
Capitalisation boursière à la fin de la période (<i>En milliards d'euros</i>)	2,99	3,75

Évolution du capital

Au 30 juin 2018, le capital d'Air France-KLM se compose de 428 634 035 actions d'une valeur nominale d'un euro.

Période close le	30 juin 2018	30 juin 2017
Nombre d'actions en circulation	428 634 035	300 219 278
Nombre de droits de vote théoriques	503 985 969	377 461 421
Nombre de droits de vote exerçables	501 723 170	375 195 795
Montant du capital (en euros)	428 634 035	300 219 278

Les actions sont entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire. Jusqu'au 2 avril 2016, chaque action donnait droit à un droit de vote simple. En application de la loi « Florange », il a été automatiquement conféré, à compter du 3 avril 2016, et en l'absence de clause contraire dans les statuts d'Air France - KLM un droit de vote double à toutes les actions entièrement libérées pour lesquelles il est justifié d'une inscription nominative depuis deux ans au nom d'un même actionnaire. Il n'existe pas de droits particuliers attachés aux actions.

Par ailleurs, il n'existe pas de titres non représentatifs de capital.

Actionnariat

Période close le	% du capital		% des droits de vote théoriques		% des droits de vote exerçables	
	30/06/2018	31/12/2017	30/06/2018	31/12/2017	30/06/2018	31/12/2017
Nombre d'actions en circulation/droits de vote	428 634 035	428 634 035	503 985 969	504 378 432	501 723 170	502 115 633
État	14,3%	14,3%	22,6%	22,6%	22,7%	22,7%
Delta Air Lines, Inc.	8,8%	8,8%	7,4%	7,4%	7,5%	7,5%
China Eastern Airlines	8,8%	8,8%	7,4%	7,4%	7,5%	7,5%
Salariés (FCPE)	3,9%	3,9%	6,6%	6,6%	6,6%	6,6%
Autocontrôle	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%	-	-

Au 30 juin 2018, Air France-KLM est détenu à plus de 50% par des intérêts européens - Etats membres de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

1.2. Activité Stratégie

Les ambitions du groupe Air France - KLM

L'ambition du groupe Air France - KLM est d'être un leader européen du transport aérien en proposant à tous les segments de clientèle des offres de transport adaptées entre l'Europe et le reste du monde ainsi que sur les liaisons intra-européennes au départ des marchés naturels du Groupe. Cette ambition se décline au travers des différentes marques du Groupe qui se positionnent sur des marchés complémentaires avec des modèles d'opérations propres.

Les marques de réseau, Air France, KLM, et Joon s'appuient sur un système de *hubs* autour de plateformes performantes à Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol, et tirent parti de leurs nombreux partenariats pour proposer un réseau mondial dense, ainsi que d'une large étendue de produits et de services de qualité que le digital permet de personnaliser toujours davantage pour répondre au mieux aux attentes des clients. L'expertise d'Air France - KLM dans le domaine du cargo permet de soutenir les activités aériennes du Groupe en contribuant de manière significative à leur équilibre financier. Les marques point-à-point (HOP! Air France), *low-cost* (Transavia) visent à apporter des solutions de transport efficaces pour les déplacements domestiques et intra-européens. Le groupe Air France - KLM entend également développer son positionnement d'acteur mondial de référence sur le marché de la maintenance aéronautique en s'appuyant sur un savoir-faire reconnu en termes de performance opérationnelle, d'innovation et d'expertise technique.

Les atouts du groupe Air France - KLM

Une présence forte sur tous les grands marchés

Le groupe Air France - KLM dispose du réseau le plus étendu entre l'Europe et le reste du monde. En incluant les vols opérés par Delta Air Lines, Inc. dans le cadre de la *joint-venture* transatlantique et ceux opérés par China Eastern Airlines, Air France, Joon et KLM desservent 129 destinations long-courrier dans le monde, dont 35 en Afrique, 26 en Amérique du Nord, 25 en Asie-Pacifique, onze dans les Caraïbes, cinq dans l'Océan indien, quinze en Amérique latine, douze au Moyen-Orient.

Présent sur tous les grands marchés, le Groupe dispose d'un réseau équilibré, aucun marché ne représentant plus d'un tiers du chiffre d'affaires "réseaux". Par ailleurs, ces marchés ont des comportements différents, permettant au Groupe d'atténuer les effets négatifs des évolutions ou crises affectant certains marchés.

Des hubs coordonnés

Le réseau du Groupe est coordonné autour des deux *hubs* intercontinentaux de Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol qui figurent parmi les quatre plus importants en Europe. Ces *hubs* combinent les flux de trafic de correspondance et de point-à-point. Ce système optimisé à grande échelle donne aux petits marchés accès au monde entier, et offre un programme de vol dense à même de répondre aux besoins de fréquences de notre clientèle.

L'efficacité des *hubs* dépend largement de la qualité des infrastructures aéroportuaires : nombre de pistes utilisables simultanément, fluidité de la circulation et facilité de correspondance entre les terminaux. Le Groupe porte une attention particulière à l'excellence de ses opérations.

Un portefeuille de marques fortes en adéquation avec les attentes des clients

Avec les marques "Air France" et "KLM", le Groupe dispose d'un portefeuille de marques fortes bénéficiant d'une notoriété et d'une image exceptionnelle sur ses deux grands marchés nationaux comme à l'international.

La stratégie de portefeuille de marques a été renforcée ces dernières années ; la marque *low-cost* Transavia, déjà principale *low-cost* aux Pays-Bas, est devenue - grâce à un fort développement en France au cours des dernières années - la première compagnie *low-cost* à Paris-Orly. Au global, Transavia offre désormais un large éventail de plus de 100 destinations. Transavia France a célébré en 2017 ses dix ans d'existence et a enregistré un trafic d'environ 6 millions de passagers.

Joon, la nouvelle compagnie du groupe Air France a effectué son premier vol le 1er décembre 2017. Cette nouvelle compagnie vise à répondre aux attentes des nouvelles générations de voyageurs, en leur offrant une expérience de voyage personnalisée et sur-mesure. Après un déploiement sur le réseau moyen-courrier, Joon a commencé son activité long-courrier le 25 mars 2018. A l'été 2018, Joon opère des vols vers 8 destinations moyen-courrier et 6 destinations long courrier.

Le programme de fidélité "Flying Blue" établit un trait d'union entre l'ensemble de ces marques, les *miles* "Flying Blue" étant utilisables sur les vols Air France ou KLM, ainsi que sur les vols Transavia et Joon.

Un portefeuille de clients équilibré

Le choix du groupe Air France - KLM de satisfaire tous les types de clientèles en termes de réseaux, de produits et de prix lui a permis de bâtir un portefeuille clientèle équilibré.

Dans l'activité traditionnelle de compagnie de réseau (marques Air France et KLM), environ 40% des passagers voyagent pour des raisons professionnelles et 60% pour des raisons personnelles. Le Groupe bénéficie également d'une répartition équilibrée entre passagers en correspondance et passagers de point-à-point. Plus de 45% des passagers sont en correspondance chez Air France, et 65% chez KLM. De plus, près de 55% du chiffre d'affaires est réalisé par des clients fidélisés (membres du programme "Flying Blue" ou dont l'entreprise a un contrat avec le Groupe). Le positionnement de Joon a pour ambition d'augmenter la pénétration d'Air France sur la cible 18-35 ans.

L'accélération du développement de Transavia, qui a transporté près de 14,8 millions de passagers en 2017, contre 13,3 millions en 2016, permet au Groupe de compléter son portefeuille de produits pour devenir la compagnie *low-cost* préférée des clients.

La stratégie du groupe Air France - KLM

La stratégie du Groupe, qui s'exprime au travers du projet "Trust Together", doit permettre à Air France - KLM de relever trois grands défis : capter sa part de la croissance du transport aérien mondial, faire progresser encore l'expérience client, et renforcer la Performance Opérationnelle du Groupe tout en mettant en œuvre les objectifs de compétitivité du plan "Perform 2020".

— Reprendre l'offensive

Air France - KLM prévoit une croissance profitable de l'activité long-courrier de l'ordre de 2 à 3% par an jusqu'en 2020, en s'appuyant sur plusieurs leviers. Sur le plan des recettes le Groupe poursuit sa politique d'alliances et d'intégration commerciale avec ses partenaires, tout en investissant dans ses outils actuels. Sur le plan des coûts, les actions engagées pour améliorer la compétitivité d'Air France et de KLM sont poursuivies. Air France a en particulier réalisé en 2017 le lancement d'un outil complémentaire - une nouvelle compagnie aérienne - adapté aux situations d'hyper concurrence et positionné sur des lignes structurellement déficitaires ou fermées au cours des dernières années.

— Joon, une nouvelle compagnie aérienne aux côtés d'Air France, compétitive, innovante et porteuse de croissance pour le hub de Paris-Charles de Gaulle à destination de l'Europe et du reste du monde.

Cette compagnie centrée sur les marchés hyper-compétitifs permet au Groupe de se développer sur de nouvelles lignes, d'ouvrir à nouveau des lignes fermées car non rentables, et de conserver au sein du Groupe des lignes menacées. Cette nouvelle compagnie propose une offre simple, moderne et innovante, dont le positionnement n'est pas *low-cost*. Elle propose à ses clients des destinations business et loisirs, avec des standards comparables à ceux d'Air France en termes de qualité de produit et de professionnalisme des équipes.

Joon est aussi un laboratoire d'innovation du Groupe sur le produit, le digital et la technologie, la restauration, le design des cabines, les services et parcours client ainsi que les méthodes de travail.

Elle comportera dix avions long-courriers d'ici 2020 et exploitera environ 30% de lignes nouvellement créées. Les vols Joon sont opérés par des pilotes d'Air France sur la base du volontariat, avec des règles d'utilisation adaptées à son positionnement concurrentiel. S'agissant du personnel navigant commercial, une filière spécifique a été créée afin de permettre d'opérer cette nouvelle compagnie au niveau de coûts du marché. Les activités au sol, assurées par Air France, sont elles aussi optimisées en tirant parti au maximum de la digitalisation. Le cadre social de cette nouvelle compagnie a fait l'objet de négociations avec les partenaires sociaux en cours d'année 2017.

— Approfondir les alliances

Air France - KLM continue de renforcer son intégration commerciale avec ses principaux partenaires, pour bénéficier d'une position de marché élargie, pour tirer profit d'une mise en commun des réseaux de distribution, et pouvoir proposer une offre mondiale à ses clients sur chaque marché. (cf. Rubrique alliances)

Le Groupe travaille ainsi au renforcement de sa *joint-venture* transatlantique avec ses différents partenaires et ceux de Delta Air Lines, Inc., en Europe et en Amérique du Nord. Le 15 mai 2018, Air France-KLM, Delta Air Lines, et Virgin Atlantic ont signé les accords finaux permettant d'étendre la *joint-venture* transatlantique, ces accords sont soumis à l'approbation des autorités compétentes. Cette nouvelle *joint-venture* permettra aux compagnies en question de proposer une offre intégrée sur le marché transatlantique avec une part de marché de l'ordre de 25% contre 21% pour IAG/American Airlines et 27% pour Lufthansa/United et ses partenaires de STAR Alliance. Dans ce contexte, Air France - KLM entrera également au capital de Virgin Atlantic à hauteur de 31%, Delta Air Lines, Inc. en détenant déjà 49% depuis 2013 et l'actionnaire historique Richard Branson conservant 20%.

Vers la Chine, en plus de sa présence de leader européen en moyens propres, Air France - KLM s'appuie sur ses partenaires chinois - China Eastern Airlines, China Southern et Xiamen Airlines - et vise à renforcer encore les *joint-ventures* mises en place au cours des dernières années. Ces coopérations étroites permettent au Groupe et à ses partenaires chinois d'accroître et d'optimiser l'offre entre l'Europe et la Chine, et de proposer aux clients une desserte des villes secondaires chinoises.

Nos partenariats avec Delta Air Lines, Inc. et China Eastern Airlines ont été étoffés par l'entrée au capital d'Air France - KLM de ces deux compagnies étrangères au travers d'une augmentation de capital réservée approuvée en juillet 2017 et effective en octobre 2017. Suite à l'augmentation du nombre d'actions résultant de la conversion des OCEANES, ces deux compagnies possèdent désormais chacune 8,76% du capital du Groupe.

En Inde, Air France - KLM a poursuivi le renforcement de son partenariat avec Jet Airways, première compagnie aérienne privée indienne sur le marché intercontinental. Ainsi, l'accord de *code share* de 2016 qui lie le Groupe et la compagnie indienne a été étendu pour une meilleure desserte des villes indiennes, et une meilleure connectivité vers l'Europe et l'Amérique du Nord en novembre 2017. Ce nouvel accord permet un développement conjoint des activités entre l'Europe et l'Inde.

Enfin, le Groupe poursuit sa coopération avec la compagnie brésilienne GOL, initiée en 2014, et permettant aux clients d'Air France - KLM et de GOL de bénéficier d'un réseau qui relie désormais plus de 30 villes européennes à plus de 50 villes brésiliennes.

— Développer les marchés point-à-point au départ des marchés domestiques français et néerlandais

L'activité point-à-point, c'est-à-dire les vols court- et moyen-courrier sans correspondance dans un hub du Groupe, est exploitée par Transavia, HOP!, Air France et KLM.

Transavia, la compagnie *low-cost* du Groupe, a comme priorité de se développer sur ses marchés naturels français et néerlandais. En France, Transavia se renforce sur certaines routes européennes, au départ d'Orly et de la province.

La coordination commerciale entre Transavia et les autres compagnies du Groupe (HOP!, Air France et KLM) est amplifiée afin d'élargir l'offre aux clients.

— Renforcer la croissance de l'activité maintenance

Le secteur de la maintenance aéronautique, avec une croissance prévisionnelle de plus de 4% au niveau mondial sur les dix prochaines années, permettra à l'activité maintenance de poursuivre son développement et de consolider le leadership d'Air France - KLM sur ce secteur. À cet égard, Air France - KLM dispose d'un carnet de commandes représentant près de cinq années de chiffres d'affaires. La croissance d'Air France - KLM s'exprime tout particulièrement au travers des activités moteurs et équipements, domaines de haute technologie industrielle à forte valeur ajoutée. Le développement des flottes mondiales d'avions de nouvelle génération offre des relais de croissance importants et AFI KLM E&M peut capitaliser sur l'introduction au sein des flottes du Groupe des B787 et des A350 pour développer un rôle majeur sur ces lignes de produits. Enfin, Air France - KLM poursuit l'élargissement de son portefeuille de partenariats sur tous les continents, afin d'être présent au plus près de ses clients.

— Enrichir la Relation Client pour créer davantage de valeur

Le Groupe entend renforcer le positionnement du client au cœur de sa stratégie au travers de son approche "Customer First", et accroître le *Net Promoter Score* de chacune de ses compagnies, en faisant de cet indicateur un réel outil managérial. L'objectif du Groupe est de devenir un leader du marché en matière de satisfaction client.

À cet effet, Air France - KLM investit dans les outils digitaux, la relation attentionnée avec ses clients et la montée en gamme pour se différencier de ses concurrents. Le Groupe va ainsi amplifier ses plans d'actions client avec des initiatives telles que :

- la personnalisation de l'expérience et de la relation grâce au *Big Data* ;
- la poursuite de la montée en gamme des produits et services, avec la suite du déploiement des cabines *Best* sur les avions long-courrier d'Air France, la modernisation de la *World Business Class* et le déploiement progressif du Wi-Fi sur la flotte long-courrier du Groupe ;
- l'amélioration de la Performance Opérationnelle.

L'amélioration de la Relation Client passe également par l'innovation dans le domaine de la distribution ; Air France - KLM souhaite tirer partie des nouveaux outils de distribution pour établir une plus grande proximité avec ses clients et proposer des offres adaptées, tout en réduisant les coûts. En 2017, Air France - KLM a atteint le niveau 3 de certification IATA pour son nouveau système de distribution NDC (New Distribution Capabilities).

— Renforcer la Performance Opérationnelle et la compétitivité

La Performance Opérationnelle est un élément contributif essentiel de la satisfaction client et de la performance économique, dont le Groupe entend faire un domaine d'excellence. L'amélioration de la Performance Opérationnelle s'articule principalement autour d'initiatives d'optimisation des *hubs*, d'accroissement de l'utilisation de la flotte, et d'une démarche visant à simplifier les organisations et les rendre plus efficaces et plus agiles.

— Gagner en performance et en connectivité pour les *hubs*

Les *hubs* de Paris-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol occupent une place centrale dans la stratégie d'Air France - KLM et de ses partenaires. Le Groupe renforce ses actions afin d'en améliorer la Performance Opérationnelle et de soutenir la performance économique des activités long-courrier et moyen-courrier au départ et à l'arrivée des *hubs*, en poursuivant par exemple les programmes d'excellence opérationnelle mis en place par Air France et pour KLM, avec des leviers additionnels tels que l'autonomie des employés ou en s'inspirant des pratiques des partenaires du Groupe.

Le *hub* de Paris-Charles de Gaulle a été redynamisé par le lancement de la nouvelle compagnie "Joon" sur le réseau moyen-courrier, avec une offre simple, moderne et innovante.

Le *hub* d'Amsterdam-Schiphol poursuit son renforcement, par une plus forte coordination entre Transavia et KLM, notamment dans les investissements dans la flotte, le développement du réseau et le développement d'approches commerciales communes.

— Renforcer la compétitivité des opérations et l'utilisation de la flotte

Les objectifs de réduction des coûts unitaires visent à donner au Groupe la flexibilité nécessaire pour financer les investissements liés au plan de croissance de l'activité et concernent l'ensemble des postes de coûts.

Pour améliorer sa compétitivité, le Groupe entend agir sur tous les leviers, en poursuivant et en amplifiant les initiatives déjà engagées en termes de réduction des coûts unitaires. Air France - KLM porte ses efforts notamment sur la baisse des coûts de flotte en optimisant l'utilisation de ses avions.

Au travers d'une démarche d'accroissement de l'utilisation des avions, déjà engagée au sein de KLM au travers du programme OpX ainsi qu'au sein d'Air France, ce processus d'optimisation des actifs se traduit également par la recherche d'économies des coûts de propriété et de location de la flotte du Groupe. .

— Défendre l'activité cargo en soutien des activités de transport de passagers

Au cours des dernières années, Air France - KLM a significativement rationalisé son activité avions tout-cargo pour se concentrer sur le transport du fret dans les soutes des avions passagers qui génère des recettes déterminantes dans l'équilibre économique des lignes du Groupe.

Afin de saisir les opportunités du marché, Air France - KLM poursuit le redimensionnement de son activité centrée sur l'utilisation des soutes des appareils long- et moyen-courriers. Le Groupe met l'accent sur la digitalisation et la simplification des *process* ainsi que sur la qualité de service.

— **Rendre les organisations plus efficaces et plus agiles pour faciliter les initiatives et accélérer les innovations**

Le chantier de simplification de l'organisation et des modes de fonctionnement se poursuit et s'intensifie. Air France met en œuvre une nouvelle ambition pour ses salariés, concrétisée par des engagements en termes de reconnaissance, de développement professionnel, de capacité d'initiative, d'innovation et de cohésion interne, entre tous les métiers, assortie de plans d'actions concrets. La mise en place d'outils digitaux pour les salariés d'Air France - KLM et la digitalisation des processus sont accélérées afin de faciliter le travail collaboratif au sein du Groupe et d'accroître son agilité. La méthode de travail agile a été déployée dans de larges pans de l'organisation du Groupe.

— **Poursuivre le lobbying en Europe et en France pour une concurrence plus équitable**

Le Groupe poursuit son lobbying au niveau européen pour une concurrence équitable avec les Compagnies du Golfe et *low-cost* et, au niveau français, pour réduire l'écart de compétitivité structurel dû aux taxes et redevances plus élevées.

Air France - KLM mène depuis plusieurs mois des actions auprès des autorités européennes et nationales en faveur d'une concurrence équitable avec les Compagnies du Golfe et les compagnies à bas-coûts. Le Groupe est en particulier engagé afin de faire valoir le fait que l'ouverture du marché européen du transport aérien vis-à-vis des pays tiers doit être conditionnée au renoncement par les États concernés au subventionnement de leurs transporteurs. Le Groupe défend par ailleurs une harmonisation de la réglementation applicable aux personnels mobiles du transport aérien en Europe et souhaite une surveillance étroite par les autorités nationales des pratiques de certaines compagnies s'apparentant à du "dumping social". Enfin, le Groupe s'attache à faire en sorte de réduire l'écart de compétitivité structurel existant en France en raison de niveau de taxes, cotisations et redevances plus élevées que dans les autres pays européens, en particulier dans le cadre des Assises du Transport Aérien qui se tiennent en France au cours de l'année 2018.

La mise en œuvre du projet "Trust Together" vise à permettre de garantir la flexibilité financière du Groupe. Air France - KLM poursuivra ses efforts d'amélioration de sa compétitivité, en confirmant les objectifs de compétitivité de "Perform 2020" et en améliorant le coût d'utilisation et de financement de sa flotte.

Les activités

Activité Réseaux : environnement économique porteur mais impact de la grève sur le résultat d'exploitation

Réseaux	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2018	Variation	Variation à change constant	2018	Variation	Variation à change constant
Capacité (millions d'ESKO)	81 934	-0,2%		158 927	+1,3%	
Chiffre d'affaires total (m€)	5 696	-1,2%	+2,7%	10 786	-0,3%	+3,5%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 394	-2,2%	+1,9%	10 229	-0,8%	+3,1%
Recette unitaire par ESKO (cts€)	6,58	-2,0%	+2,0%	6,44	-2,0%	+1,8%
Coût unitaire par ESKO (cts€)	6,30	+2,7%	+2,8%	6,34	+1,2%	+2,4%
Résultat d'exploitation (m€)	236	-245	-188	150	-321	-285

Dans un contexte économique porteur sur le premier semestre 2018, les revenus de l'activité Réseaux du groupe ont progressé de 3,5% à change constant par rapport à l'an dernier, en dépit de 15 jours de grève chez Air France. Cette croissance provient principalement de la performance positive de la recette unitaire, en hausse de 1,8% à change constant, ce qui a permis de compenser en partie l'impact de la hausse du prix du carburant.

En incluant un effet négatif des grèves d'environ 335 millions d'euros, le résultat d'exploitation de l'activité Réseaux s'est établi à 150 millions d'euros au premier semestre 2018, soit une baisse de 321 millions d'euros par rapport à 2017.

Activité Passage : Le long et le moyen-courrier contribuent à la bonne performance de la recette unitaire

Réseaux passage	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2018	Variation	Variation à change constant	2018	Variation	Variation à change constant
Passagers (en milliers)	21 853	-0,0%		41 140	+2,0%	
Capacité (millions de SKO)	72 821	+0,1%		140 995	+1,6%	
Trafic (millions de PKT)	63 425	+0,6%		122 537	+2,6%	
Coefficient occupation	87,1%	+0,4 pt		86,9%	+0,9 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	5 154	-1,6%	+2,4%	9 699	-0,6%	+3,2%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	4 928	-2,3%	+1,7%	9 286	-1,0%	+2,9%
Recette unitaire au SKO (cts €)	6,77	-2,5%	+1,6%	6,59	-2,5%	+1,3%

Avec une capacité en hausse de 1,6%, le trafic de l'activité passage réseaux a progressé de 2,6%, permettant une amélioration de 0,9 point du taux d'occupation.

La recette unitaire par siège kilomètre offert a augmenté de 1,3% à change constant, la forte demande permettant d'augmenter de manière sélective les tarifs afin de compenser partiellement la hausse du prix du carburant.

Le réseau long-courrier a de nouveau bénéficié d'une demande dynamique sur les réseaux principaux du groupe, permettant une hausse de la recette unitaire de 1,4% à change constant.

En particulier, les recettes unitaires des réseaux Amérique du Nord et Amérique Latine ont progressé respectivement de 4,1% et de 4,4% à change constant.

Après un premier trimestre 2018 légèrement négatif pour les réseaux moyen-courrier, la bonne performance des hubs n'ayant pas permis de compenser le net recul du point à point, la recette unitaire des réseaux moyen-courrier s'est redressée au second trimestre pour s'établir à +1,3% à change constant sur l'ensemble du semestre.

Activité Cargo: L'augmentation de la recette unitaire par rapport à 2017 permet une hausse du chiffre d'affaires

Cargo	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2018	Variation	Variation à données comparables	2018	Variation	Variation à données comparables
Tonnage (en milliers)	275	-3,8%		545	-2,3%	
Capacité (milliers de TKO)	3 532	-2,5%		6 947	-1,0%	
Trafic (millions de TKT)	2 096	-2,2%		4 132	-1,4%	
Coefficient d'occupation	59,3%	+0,2 pt		59,5%	-0,2 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	543	+2,1%	+6,0%	1 086	+2,3%	+6,9%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	467	-0,4%	+3,6%	943	+0,9%	+5,6%
Recette unitaire par TKO (cts €)	13,22	+2,2%	+6,3%	13,58	+2,0%	+6,8%

La capacité du Cargo a été réduite au second trimestre 2018 en raison du remplacement d'un B747 Combi par un B787 chez KLM et du fait des grèves chez Air France.

Cependant, l'activité a poursuivi son redressement tout au long du semestre, avec une demande qui a été soutenue notamment en Amérique et en Asie, ce qui a permis à la recette unitaire d'afficher une hausse de 6,8% à change constant.

Transavia : La forte hausse de la capacité et la recette unitaire élevée contribuent à l'augmentation du résultat d'exploitation

Transavia	Deuxième trimestre		Premier semestre	
	2018	Variation	2018	Variation
Passagers (en milliers)	4 587	+5,2%	7 314	+7,4%
Capacité (millions de SKO)	8 722	+6,1%	13 951	+7,6%
Trafic (millions de PKT)	8 023	+8,3%	12 830	+11,1%
Coefficient d'occupation	92,0%	+1,8 pt	92,0%	+2,9 pt
Chiffre d'affaires total (m€)	453	+11,0%	688	+13,7%
Recette unitaire au SKO (cts €)	5,17	+4,5%	4,85	+5,5%
Coût unitaire au SKO (cts €)	4,47	+1,5%	4,82	+1,6%
Résultat d'exploitation (m€)	61	+17	3	+23

Transavia a transporté 7,3 millions de passagers au premier semestre 2018, soit une augmentation de 7,4% par rapport à l'année dernière. Le trafic a progressé de 11,1%, avec un coefficient d'occupation en hausse de 2,9 points, tandis que la recette unitaire a augmenté de 5,5% par rapport à l'année dernière.

Le résultat d'exploitation du premier semestre 2018 est à l'équilibre, et en amélioration de 23 millions d'euros par rapport à l'année 2017.

Activité maintenance : Forte hausse du chiffre d'affaires externe

Maintenance	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2018	Variation	Variation à données comparables	2018	Variation	Variation à données comparable
Chiffre d'affaires total (m€)	1 007	+1,4%		2 082	+2,6%	
Chiffre d'affaires externe (m€)	471	+6,8%	+15,8%	941	+5,7%	+16,2%
Résultat d'exploitation (m€)	46	-16	-3	72	-34	-18
Marge d'exploitation (%)	4,6%	-1,7 pt	-0,6 pt	3,5%	-1,8 pt	-1,2 pt

Les revenus de l'activité Maintenance ont augmenté nettement au premier semestre 2018 par rapport à l'année précédente : le chiffre d'affaires externe était en hausse de 16,2% à change constant, porté par l'activité Moteurs. La marge d'exploitation, exprimée en pourcentage des revenus totaux, s'élève à 3,5%, soit une baisse de 1,2 point à change constant par rapport à l'année dernière.

Le carnet de commandes de la Maintenance s'établit 10,5 milliards de dollars à la fin du deuxième trimestre 2018, en recul de 0,3 milliard de dollars par rapport à fin 2017 en raison du retrait du carnet de commande des contrats Alitalia, partiellement compensé par de nouveaux contrats Equipements et Moteurs.

Flotte Air France - KLM

La flotte du groupe Air France - KLM, au 30 juin 2018, comprend 550 avions dont 540 avions en exploitation contre respectivement 545 et 537 avions au 31 décembre 2017.

La flotte principale en exploitation comprend 416 avions (412 avions au 31 décembre 2017). Elle se répartit en 171 avions long-courriers (170 au 31 décembre 2017), 6 avions cargo (6 au 31 décembre 2017) et 239 avions moyen-courriers (236 au 31 décembre 2017) dont 73 avions dans la flotte du groupe Transavia (68 avions au 31 décembre 2017). La flotte régionale en exploitation comprend 124 avions (125 avions au 31 décembre 2017).

Au 30 juin 2018, l'âge moyen de la flotte en exploitation est de 10,9 ans, dont 11,6 ans pour la flotte long-courrier, 11,2 ans pour la flotte moyen-courrier, 15,3 ans pour la flotte cargo et 9,1 ans pour la flotte régionale, contre 10,9 ans au 31 décembre 2017, dont 11,5 ans pour la flotte long-courrier, 11,1 ans pour la flotte moyen-courrier, 14,8 ans pour la flotte cargo et 9,7 ans pour la flotte régionale.

Au 30 juin 2018, la flotte totale du Groupe est détenue à hauteur de 38,4% en propriété (36,9% au 31 décembre 2017), de 17,8% en crédit-bail (19,6% au 31 décembre 2017) et de 43,8% en location opérationnelle (43,5% au 31 décembre 2017).

Le nombre d'avions en commande ferme au 30 juin 2018, hors locations opérationnelles, s'élève à 49 appareils, après la livraison de

16 appareils en propriété du groupe. Le nombre d'options s'élève à 47 appareils (47 au 31 décembre 2017).

Évolution du portefeuille de commandes du groupe Air France-KLM	31 décembre 2017	Livraisons au cours de la période (1)	Nouvelles commandes	Conversion d'options	30 juin 2018
Flotte Principale	56	9	2	0	49
Flotte Régionale	7	7	0	0	0
Total	63	16	0	0	49

(1) Les transferts entre compagnies du groupe sont exclus de ce décompte.

Évolution du portefeuille d'options du groupe Air France-KLM	31 décembre 2017	Exercice au cours de la période	options annulées ou expirées	nouvelles options	30 juin 2018
Flotte Principale	47	0	0	0	47
Flotte Régionale	0	0	0	0	0
Total	47	0	0	0	47

Gestion de flotte

Au cours du premier semestre 2018,

Le groupe Air France-KLM poursuit la modernisation de la flotte long-courrier :

Trois 787-9 ont été livrés (deux pour KLM et un pour Air France) tandis que quatre longs courriers ont été retirés (deux 747-400 chez KLM et deux A340 chez AF) ;

En moyen-courrier, cinq B737-800 ont été livrés à Transavia, trois pour Transavia France et deux pour Transavia Pays-Bas. Un A320 a été livré à Air France tandis que trois A319 ont été reformés.

La flotte régionale poursuit son renouvellement : cinq E175 et deux E190 sont entrés chez KLM-cityhopper. Parallèlement, quatre ATR42 sont sortis de la flotte de Hop !

Au total, le premier semestre 2018 est marqué par une meilleure adaptation de la flotte aux besoins de l'exploitation : avec cinq avions supplémentaires en flotte au 30 juin 2018 par rapport au 31 décembre 2017, la flotte en service passe de 537 à 540 avions, soit trois avions supplémentaires (tableau ci-après).

La flotte AFKL au 30 juin 2018

	AF (incl. HOP! & JOON)	KL (incl. KLC & Martinair)	Transavia France	Transavia NL	Propriété	Crédit-bail	Location d'exploitation	Total	En Service	Ecart 31/12/2017
Long-courrier	106	66	0	0	68	33	71	172	171	1
B747-400	0	12	0	0	12	0	0	12	12	-1
B777-300	43	14	0	0	10	25	22	57	57	0
B777-200	25	15	0	0	24	1	15	40	40	0
B787-9	6	12	0	0	3	3	12	18	18	3
A380-800	10	0	0	0	1	4	5	10	10	0
A340-300	7	0	0	0	7	0	0	7	6	-1
A330-300	0	5	0	0	0	0	5	5	5	0
A330-200	15	8	0	0	11	0	12	23	23	0
Moyen-courrier	116	50	32	41	75	31	133	239	239	3
B737-900	0	5	0	0	1	1	3	5	5	0
B737-800	0	27	32	33	26	8	58	92	92	5
B737-700	0	18	0	8	3	8	15	26	26	0
A321	20	0	0	0	11	0	9	20	20	0
A320	43	0	0	0	2	6	35	43	43	1
A319	35	0	0	0	20	2	13	35	35	-3
A318	18	0	0	0	12	6	0	18	18	0
Régional	84	49	0	0	62	34	37	133	124	-1
ATR72-600	6	0	0	0	0	0	6	6	6	0
ATR72-500	2	0	0	0	0	1	1	2	2	-1
ATR42-500	8	0	0	0	4	0	4	8	6	-5
Canadair Jet 1000	14	0	0	0	14	0	0	14	14	0
Canadair Jet 700	11	0	0	0	11	0	0	11	9	-2
Embraer 190	10	32	0	0	6	15	21	42	42	2
Embraer 175	0	17	0	0	5	12	0	17	17	5
Embraer 170	15	0	0	0	8	2	5	15	15	0
Embraer 145	18	0	0	0	14	4	0	18	13	0
Cargo	2	4	0	0	6	0	0	6	6	0
B747-400BCF	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0
B747-400ERF	0	3	0	0	3	0	0	3	3	0
B777-F	2	0	0	0	2	0	0	2	2	0
Total AF-KLM	308	169	32	41	211	98	241	550	540	3

Faits marquants

Saison été 2018, un record : 78 nouvelles liaisons

En 2018, le groupe poursuit sa croissance et propose 314 destinations vers 116 pays dont 78 nouvelles liaisons cet été sur l'ensemble de son réseau. Ce chiffre record dans son histoire marque la volonté du groupe de se développer et d'être encore plus offensif sur tous ses marchés.

Pour la saison été 2018 (du 25 mars au 27 octobre 2018), Air France-KLM augmente son offre de 4,1% par rapport à la saison été précédente. Cette progression sera portée par l'activité *low cost* de Transavia (+10,6 %), l'activité passage réseau long-courrier (+3,9 %) et l'activité passage moyen- et court-courrier (+1,4 %). Sur son réseau long-courrier, Air France-KLM propose 9 nouvelles liaisons en comparaison à la saison été 2017. Au départ de Paris-Charles de Gaulle: Nairobi (Kenya), Seattle (États-Unis), Taipei (Taïwan) ainsi que San José (Costa Rica). Fortaleza (Brésil) et Mahé (Seychelles) avec Joon. Au départ d'Amsterdam-Schiphol : Fortaleza (Brésil) et Mumbai (Inde). Au départ de Pointe-à-Pitre : Atlanta (États-Unis).

Sur son réseau moyen- et court-courrier, le Groupe offre 45 nouvelles liaisons en comparaison à la saison été 2017 au départ des hubs ainsi que des régions françaises. Le Groupe renforce son réseau moyen- et court- courrier en augmentant significativement les fréquences de vol.

Joon poursuit sa croissance sur le réseau moyen-courrier avec 4 destinations supplémentaires au départ de Paris-Charles de Gaulle : Naples et Rome, (Italie), Oslo (Norvège) et Istanbul(Turquie).

Transavia développe son réseau depuis toutes ses bases en France (Orly, Lyon, Nantes) et aux Pays-Bas (Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven) avec 24 nouvelles liaisons.

KLM signe un accord de code-share avec Wideroe

L'accord de partage de code entre KLM Royal Dutch Airlines et la compagnie norvégienne Wideroe permet aux deux compagnies d'étendre leur réseau et leur offre. Les clients bénéficient ainsi d'un voyage simplifié et harmonisé, y compris sur les vols domestiques en Norvège.

Air France rejoint la Joint Venture KLM-Kenya Airways

Depuis le 25 mars 2018, Air France fait partie de l'accord de *joint-venture* déjà existant depuis 1995 entre KLM Royal Dutch Airlines et Kenya Airways -membre SkyTeam-, renforçant considérablement l'offre du groupe Air France-KLM en Afrique de l'Est.

Nouveau programme Flying Blue

Depuis le 1^{er} avril 2018, Flying Blue, le programme de fidélité d'Air France-KLM, propose plus de simplicité et de souplesse dans l'utilisation du programme, un barème de gains plus clair et plus de choix dans l'utilisation des Miles. Les membres du programme accumulent désormais des Miles pour chaque euro dépensé. La réservation de billet Prime ne sera plus limitée par vol mais proposée jusqu'au dernier siège disponible à la vente. L'intégralité des sièges à bord des vols Air France, KLM, HOP!, Joon et Transavia pourront être réservés avec des Miles. Enfin, pour passer d'un statut à un autre, Flying Blue introduit les Points d'Expérience, nommés XP calculés en fonction du type de vol (domestique, moyen-courrier ou long-courrier) et de la cabine de voyage. Ils déterminent le niveau d'adhésion et permettent aux clients de bénéficier d'avantages supplémentaires. Adapté pour simplifier l'expérience des membres et renforcer l'attractivité, le nouveau Flying Blue soutient l'offensive commerciale du Groupe ainsi que sa stratégie de personnalisation du service au client.

Air France et Qantas renouent un partenariat pour offrir plus d'options de voyage entre la France et l'Australie

Les termes du partenariat annoncé en mai prévoient un accord de partage de codes entre Air France et Qantas sur plus de 200 vols par semaine entre Paris et l'Australie.

Air France, KLM Royal Dutch Airlines, China Southern Airlines et Xiamen Airlines fusionnent leurs accords et forment depuis le 16 juillet 2018 une joint-venture unique

Les quatre compagnies aériennes fusionnent leurs deux accords actuels pour former une joint-venture unique. Air France-KLM consolide sa position sur le marché aérien chinois.

Air France-KLM et China Eastern élargissent leur coopération et renforcent leur joint-venture

La branche Maintenance Repair & Overhaul d'Air France KLM et China Eastern ont annoncé le 19 juillet la signature d'un nouvel accord sur le support équipement de la flotte de Boeing 787-9 de la compagnie chinoise, qui pourrait atteindre à terme 15 avions. L'accord couvre les services de réparation, l'accès à un centre régional de pièces détachées, la mise à disposition d'un stock local ainsi que d'autres services dans le domaine de la formation et du soutien au développement industriel.

Par ailleurs Air France-KLM et China Eastern Airlines ont annoncé leur intention d'étendre leur partenariat de joint-venture à partir de 2019 à travers un plus grand choix de destinations grâce à deux routes supplémentaires en partage de code réciproque : Paris-Wuhan et Paris-Kunming.

Jean-Marc Janaillac démissionne de ses fonctions de Président-directeur général Air France-KLM et de Président d'Air France le 15 mai, à la suite du résultat négatif de la consultation du personnel d'Air France sur l'accord salarial pluri-annuel proposé le 16 avril.

Après l'exercice par certains syndicats de leur droit d'opposition à l'accord salarial 2018, suivi par plusieurs jours de grève chez Air France à partir de février 2018, Jean-Marc Janaillac, Président-directeur général d' Air France-KLM et Président d'Air France, a lancé une consultation le 20 Avril 2018 auprès de l'ensemble des salariés d'Air France afin de les interroger sur l'accord salarial pluriannuel ouvert à la signature le 16 avril 2018.

Les salariés d'Air France ont pu faire entendre leur voix dans le cadre d'un processus de vote électronique entre le 26 avril et le 4 mai 2018. Avec une participation de 80,33% à cette consultation, le résultat du vote des salariés a été « non » à 55,44%.

A la suite du résultat de cette consultation le 4 mai 2018, et comme il l'avait annoncé, Jean-Marc Janaillac a démissionné de ses fonctions le 15 mai 2018. En conséquence de cette décision, le Conseil d'administration a décidé la mise en place d'une gouvernance de transition (voir p5).

Les quinze journées de grève intervenues entre février et mai 2018 ont entraîné de lourdes conséquences pour les clients, les salariés et l'entreprise. L'impact de ces grèves sur le résultat d'exploitation du groupe est estimé 335 millions € (voir note 3.1 aux Etats financiers consolidés p43).

Perspectives et évènements post clôture

Perspectives

Le contexte global reste incertain au regard de l'environnement géopolitique, de la pression liée à l'augmentation des salaires et de la tendance haussière du prix du carburant.

En matière de trafic, les dernières données disponibles pour le Passage réseaux montrent une poursuite de la tendance haussière de la demande d'août 2018 à novembre 2018, avec des coefficients d'occupation sur les réservations long-courrier en avance sur l'année dernière. Par ailleurs, la recette unitaire Passage réseaux devrait être supérieure à 2018 à change constant sur le troisième trimestre 2018 et sur l'ensemble de l'année. Des augmentations de tarifs sont introduites de façon sélective pour compenser en partie la hausse de la facture de carburant.

L'objectif d'évolution des coûts unitaires reste attendue entre 0% et +1,0% sur l'année à change, prix du carburant et charges de retraite constants, incluant les coûts relatifs aux grèves et les ajustements de capacité correspondants.

La facture de carburant devrait augmenter de 450 millions d'euros par rapport à 2017, sur la base de la courbe à terme du 20 juillet 2018, et en incluant un résultat positif de couvertures de 800 millions de dollars.

Malgré un impact des grèves de 335 millions d'euros sur le premier semestre qui pèsera sur le résultat d'exploitation de l'exercice, le groupe prévoit une réduction de sa dette nette par rapport au 31 décembre 2017.

Le management continuera à piloter avec attention la structure financière du groupe et ses plans de développement.

Evènements post clôture

Aucun évènement significatif n'est intervenu depuis la fin du semestre.

Facteurs de risques

En complément des facteurs de risques décrits dans le document de référence 2017 déposé le 29 mars 2018 à l'AMF, le risque suivant a été complété comme indiqué ci-dessous :

Mise en oeuvre du projet stratégique « Trust Together » :

Description du risque :

A la fin du sous-paragraphe, le paragraphe suivant est ajouté :

Depuis le premier semestre 2018, chez Air France, l'exercice du droit d'opposition par certains syndicats à l'accord salarial 2018 et le vote négatif à la consultation des salariés sur le projet d'accord salarial proposé par la direction, accentuent le risque de tension sociale.

Principes et dispositifs de gestion :

A la fin du sous-paragraphe, le paragraphe suivant est ajouté :

L'animation du dialogue social est menée de façon continue au sein de chacune des entités qui composent le groupe.

Par ailleurs, le risque suivant a été identifié :

Gouvernance de transition :

Description du risque :

A la suite de la démission de M. Jean-Marc Janaillac de son mandat de Président-directeur général le 15 mai 2018, le Conseil d'administration a mis en place une gouvernance de transition (cf page 5, le Conseil d'Administration) constituée d'une Présidente non-exécutive et d'un Comité de Direction Collégiale.

Principes et dispositifs de gestion :

Cette gouvernance de transition est instaurée pour la période nécessaire afin de finaliser le processus de succession de Jean-Marc Janaillac, mené par le Comité de nomination et de gouvernance, dans le délai le plus bref possible.

Parties liées

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

Commentaires sur les comptes

Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2018

Depuis le 1^{er} janvier 2018, le groupe Air France-KLM applique les trois nouvelles normes suivantes :

- IFRS 9 « instruments financiers »
- IFRS 15 « produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients »
- IFRS 16 « contrats de location »

Les modalités d'application de ces trois normes ainsi que leurs principaux impacts sont détaillés dans la note 2 de l'annexe. Les comptes de l'exercice 2017 ont été retraités conformément aux modalités de transition de ces trois normes. Ces modalités sont décrites dans la note 2 de l'annexe.

Par rapport au 31 décembre 2017, le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2018 n'enregistre pas de changement significatif. Les mouvements intervenus sont décrits en note 5 de l'annexe.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2018	30 juin 2017 retraité	Variation (En %)
Chiffre d'affaires	12 432	12 332	0,8
EBITDA	1 670	1 940	-13,9
Résultat d'exploitation courant	228	553	-58,8
Résultat des activités opérationnelles	201	561	-64,2
Résultat net des activités poursuivies	-158	459	na
Résultat net des activités non poursuivies	-	-8	na
Résultat net – propriétaires de la société mère	-159	450	na
Résultat net – propriétaires de la société mère – par action de base (En €)	-0,40	1,46	na

Chiffre d'affaires

Au premier semestre 2018, le chiffre d'affaires s'établit à 12,43 milliards d'euros, contre 12,33 milliards d'euros en 2017, en hausse de 0,8% en nominal et de 4,9% à taux de change constants.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation augmentent de 3,6% à 12,2 milliards d'euros. Pour une production mesurée en ESKO en hausse de 1,8%, le coût unitaire à l'ESKO (équivalent siège-kilomètre offert) augmente de 2,3% à change, prix du carburant et charges de retraite constants (voir page 29 pour le détail du calcul du coût unitaire).

A 7,3 milliards d'euros, les **charges externes** sont en hausse de 3,0% (7,1 milliards d'euros un an plus tôt).

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

	30 juin 2018	30 juin 2017 retraité	Variation (En %)	Variation à change constant (En %)
<i>(En millions d'euros)</i>				
Carburant avions	2 245	2 280	-1,5	11,6
Affrètements aéronautiques	276	256	7,8	13,1
Redevances aéronautiques	906	932	-2,8	0,4
Commissariat	375	388	-3,4	-0,7
Achats d'assistance en escale	980	856	14,5	18,2
Achats et consommation d'entretien aéronautique	1 183	1 185	-0,2	8,7
Frais commerciaux et de distribution	510	466	9,4	14,4
Autres frais	824	725	13,7	19,0
Total	7 299	7 088	3,0	10,6

Les principales variations sont les suivantes :

- **carburant avions** : La facture carburant augmente de 11,6% (à change constant). Ceci s'explique par une augmentation du prix après couverture de €243 millions et un effet volume de €35 millions, compensée à hauteur de -€45 millions par une amélioration de l'efficacité carburant.
- **affrètements aéronautiques** : le coût des affrètements aéronautiques représente la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes. Leur augmentation s'explique principalement par la grève ayant eu lieu chez Air France.
- **redevances aéronautiques** : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont légèrement augmenté à change constant en ligne avec la hausse des capacités.
- **commissariat** : les dépenses de commissariat correspondent aux prestations fournies à bord des avions du groupe Air France-KLM pour son propre compte.
- **achats d'assistance en escale** : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. Leur variation s'explique principalement par l'augmentation des coûts liés aux incidents commerciaux (indemnités liées à la grève ayant eu lieu chez Air France, les mauvaises conditions climatiques ainsi qu'une tendance générale à la hausse).
- **achats et consommation d'entretien aéronautique** : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers.
- **Frais commerciaux et de distribution** : ils augmentent du fait du déploiement du système NDC qui génère une augmentation des commissions liées aux réservations compensée par une augmentation du chiffre d'affaires.
- **autres frais** : les autres frais comprennent principalement les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. Leur variation s'explique principalement par l'augmentation des coûts de sous-traitance.

Les **frais de personnel** ressortent à 3,81 milliards d'euros contre 3,73 milliards au 30 juin 2017, soit une augmentation de 2,3% en nominal. A charge de retraite et périmètre constants, ils sont en hausse de 73 millions d'euros (1.9%) dont 15 millions d'euros dus à l'augmentation de l'intéressement.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 87 millions d'euros contre 83 millions d'euros au 30 juin 2017.

Les **autres produits et charges** (+436 millions d'euros au 30 juin 2018 contre +506 millions d'euros au 30 juin 2017) comprennent :

- la capitalisation des coûts de maintenance et des développements informatiques pour un montant de 460 millions d'euros au 30 juin 2018 contre 510 millions d'euros au 30 juin 2017 ;
- les couvertures du change, pour -25 millions d'euros au 30 juin 2018 contre +27 millions d'euros au 30 juin 2017 ;
- une charge de 9 millions d'euros de quotas de CO2 (10 millions d'euros un an plus tôt).

EBITDA

L'EBITDA s'élève à 1 670 millions d'euros (1 940 millions d'euros au 30 juin 2017).

La contribution à l'EBITDA par secteur d'activité est la suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	1 ^{er} semestre 2018	1 ^{er} semestre 2017 retraité	Variation (en %)
Réseaux	1 301	1 629	-20,2
Maintenance	235	214	9,8
Transavia	116	83	41,5
Autres	18	14	28,6
Total	1 670	1 940	-13,9

Amortissements, dépréciations et provisions

Ils ressortent à 1 442 millions d'euros contre 1 387 millions d'euros au 30 juin 2017.

Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation courant ressort à 228 millions d'euros (553 millions d'euros au 30 juin 2017).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2018		30 juin 2017 retraité	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Réseaux	10 786	150	10 818	469
Maintenance	941	72	890	106
Transavia	688	3	605	(20)
Autres	17	3	19	(2)
Total	12 432	228	12 332	553

Résultat des activités opérationnelles

Le résultat des activités opérationnelles s'élève à 201 millions d'euros contre 561 millions d'euros au 30 juin 2017. Les éléments non courants qui ressortent à -27 millions d'euros au 30 juin 2018 se composent :

- Du résultat de cession de matériels aéronautiques pour un montant de -4 millions d'euros
- Des autres produits et charges non courants à hauteur de -23 millions d'euros (cf. note 11) incluant principalement des provisions et des coûts de restructuration pour un montant de -22 millions d'euros

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net ressort à 216 millions d'euros contre 278 millions d'euros au 30 juin 2017. La baisse du coût de l'endettement net est directement liée à la diminution de la dette financière brute.

Autres produits et charges financiers

Les autres produits et charges financiers s'élevèrent à -74 millions d'euros contre +374 millions d'euros au 30 juin 2017. Elles s'analysent comme suit :

- une perte de change de 78 millions d'euros (gain de 467 millions d'euros au 30 juin 2017), qui inclut principalement une perte de change latent sur les provisions maintenance en dollars US de 55 millions d'euros ainsi qu'une perte de change latent sur la dette en yen de 36 millions d'euros

Au 30 juin 2017, le gain de change incluait notamment un gain de change latent sur la dette de loyers en dollars US pour un montant de 312 millions d'euros, un gain de change latent sur les passifs de restitution en dollars US pour un montant de 135 millions US ainsi qu'un gain de change latent sur la dette en yen de 30 millions d'euros.

- un produit financier net relatif à la valorisation des instruments dérivés d'un montant de 48 millions d'euros (charge de 32 millions d'euros au 30 juin 2017), qui s'explique principalement par la variation de la juste valeur des dérivés de change pour 31 millions d'euros ;
- la réévaluation des titres Amadeus pour un montant de 16 millions d'euros ;
- l'impact de la désactualisation des passifs de restitution et autres provisions pour un montant de -56 millions d'euros (-63 millions d'euros au 30 juin 2017) ;
- D'autres éléments financiers d'un montant global -4 millions d'euros au 30 juin 2018 (+3 millions d'euros au 30 juin 2017).

Résultat net – Propriétaires de la société-mère

L'impôt ressort à 68 millions d'euros contre une charge de 205 millions d'euros au 30 juin 2017.

La part dans les résultats des sociétés mises en équivalence s'élève à 1 million d'euros au 30 juin 2018 (+7 millions d'euros au 30 juin 2017).

Le résultat des activités non poursuivies est nul au 30 juin 2018 contre une perte de 8 millions d'euros au 30 juin 2017.

Le résultat net consolidé – part du groupe est négatif à 159 millions d'euros (+450 millions d'euros au 30 juin 2017).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de -269 millions d'euros pour le premier trimestre 2018 et 111 millions d'euros pour le deuxième trimestre 2018.

Par action, le résultat net – part du groupe de base s'élève à -0,40 euros au 30 juin 2018 contre +1,46 euros au 30 juin 2017.

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du premier semestre 2018 s'élevèrent à 1 534 millions d'euros contre 1 339 millions d'euros au 30 juin 2017. Les investissements nets dans la flotte se sont élevés à 695 millions d'euros, les investissements au sol à 138 millions d'euros, les pièces de rechange et modifications aéronautiques à 195 millions d'euros, la capitalisation des frais de maintenance à 377 millions d'euros et les investissements incorporels à 129 millions d'euros.

Le *cash-flow* opérationnel des activités poursuivies s'élève à 2 146 millions d'euros contre 2 429 millions d'euros au 30 juin 2017. La variation s'analyse comme suit :

- une baisse de la capacité d'autofinancement des activités poursuivies avant plans de départ volontaires, qui ressort à 1 434 millions d'euros au 30 juin 2018 contre 1 656 millions d'euros au 30 juin 2017, en ligne avec la diminution de l'EBITDA
- une augmentation des sorties de trésorerie liées aux plans de départs volontaires, qui ressortent à 121 millions d'euros au 30 juin 2018 contre 83 millions d'euros au 30 juin 2017
- la variation du besoin en fonds de roulement des activités poursuivies qui passe de 846 millions d'euros au 30 juin 2017 à 833 millions d'euros au 30 juin 2018.

La dette nette s'est élevée à 6,26 milliards d'euros au 30 juin 2018, contre 6,57 milliards d'euros au 31 décembre 2017.

Le Groupe conserve un niveau satisfaisant de liquidité, avec une liquidité nette de 4,85 milliards d'euros au 30 juin 2018 et des lignes de crédit disponibles de 1,8 milliards d'euros.

Au 30 juin 2018, les capitaux propres, part du groupe, se sont élevés à 2,58 milliards d'euros, en amélioration de 0,19 milliard d'euros au cours du semestre.

Droits d'utilisation

Le groupe enregistre à son bilan des droits d'utilisation correspondant à ses contrats de location. Les droits d'utilisation s'analysent de la façon suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2018			31 décembre 2017 retraité		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions	12 958	(8 302)	4 656	12 965	(7 977)	4 988
Terrains et constructions	1 526	(841)	685	1 478	(795)	683
Autres	411	(187)	224	419	(175)	244
Total	14 895	(9 330)	5 565	14 862	(8 947)	5 915

Résultats sociaux de la société Air France-KLM

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Ses produits proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et des prestations de services facturées à Air France et KLM. Ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux ainsi que le personnel mis à disposition par Air France et KLM. Le résultat d'exploitation est nul.

Le résultat net ressort négatif à 17 millions d'euros, essentiellement en raison des frais financiers sur les emprunts obligataires. Aucun dividende n'a été versé au titre de 2017.

Indicateurs financiers

Marge d'exploitation

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2018	Au 30 juin 2017 retraité
Résultat d'exploitation courant	228	553
Chiffre d'affaires	12 432	12 332
Marge d'exploitation	1,8%	4,5%

Résultat net ajusté

Le résultat net ajusté correspond au résultat net corrigé des éléments exceptionnels ou non récurrents. L'impact d'impôt est calculé de façon normative en retenant un taux de 29,72%. Ce taux correspond à la moyenne des taux d'impôt français et néerlandais.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2018	Au 30 juin 2017 retraité
Résultat net – part du groupe	-159	450
Résultat net des activités non poursuivies	-	8
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers (instruments dérivés et titres)	-60	-18
Résultat de change non réalisé	108	-461
Produits et charges non courants	27	-8
Impact d'impôt sur les ajustements	-22	134
Résultat net – part du groupe, retraité	-106	105
Résultat net – part du groupe, retraité par action (en euros)	-0,28	0,31

Ratios de couverture

> Ratio dette nette/EBITDA

	30 juin 2018 12 mois glissants	31 décembre 2017 retraité
Dette nette (en M€)	6 256	6 571
EBITDA (en M€)	4 508	4 779
Dette nette/EBITDA	1,4x	1,4x

> Ratio EBITDA/coût de l'endettement financier net

	30 juin 2018 12 mois glissants	31 décembre 2017 retraité
EBITDA (en M€)	4 508	4 779
Coût de l'endettement financier net (en M€)	475	536
EBITDA/coût de l'endettement financier net	9,5x	8,9x

Retour sur capitaux employés (ROCE)

Le retour sur capitaux employés est un indicateur de rentabilité qui rapporte un résultat après impôts à la valeur des capitaux employés. La méthodologie de calcul, en ligne avec les pratiques du marché, est la suivante :

- Les capitaux employés sont calculés selon une méthode additive en identifiant les postes du bilan correspondant aux capitaux employés. Les capitaux employés sur l'année sont obtenus en prenant la moyenne des capitaux employés sur les bilans d'ouverture et de clôture ;
- Le résultat ajusté après impôt correspond à la somme du résultat d'exploitation ajusté des dividendes reçus, et de la part dans le résultat des entreprises mises en équivalence. L'impôt est calculé de façon normative en retenant un taux de 29,72%. Ce taux correspond à la moyenne des taux d'impôt français et néerlandais.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2018	30 juin 2017 retraité	30 juin 2017 retraité	30 juin 2016 retraité
Ecart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 378	1 309	1 309	1 238
Immobilisations aéronautiques	10 081	9 539	9 539	8 856
Autres immobilisations corporelles	1 443	1 378	1 378	1 414
Droits d'utilisation	5 565	5 553	5 553	5 778
Titres mis en équivalence	294	294	294	73
Autres actifs financiers hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	122	106	106	90
Passifs de restitution et autres provisions hors retraite, litige cargo et restructuration	(2 944)	(2 619)	(2 619)	(2 544)
Besoin en fonds de roulement hors valeur de marché des instruments dérivés	(6 669)	(6 418)	(6 418)	(6 155)
Capitaux employés au bilan	9 270	9 142	9 142	8 750
Capitaux employés moyens (A)	9 206		8 946	
Résultat d'exploitation	1 610		1 574	
Dividendes reçus	(3)		(2)	
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	13		-	
Charge d'impôt normative	(481)		(467)	
Résultat ajusté après impôt (B)	1 139		1 105	
ROCE (B/A)	12,4%		12,3%	

Coût net à l'ESKO

Pour analyser la performance de coût de chaque activité de transport, le Groupe divise le coût net de cette activité par les capacités produites, exprimées en SKO pour l'activité « passage réseaux » ou Transavia, et en TKO pour le cargo.

Pour analyser la performance de coût globale de l'entreprise, le Groupe utilise le coût net à l'ESKO. Ce coût net est obtenu en divisant le coût net total par les capacités produites exprimées en équivalents sièges-kilomètres offerts (ESKO). Le coût net est calculé en retirant des coûts d'exploitation totaux le chiffre d'affaires autre que celui réalisé dans les trois activités de transport (passage, cargo, Transavia). La capacité produite par les trois activités de transport est combinée en sommant les capacités de l'activité passage (en SKO), les capacités de Transavia (en SKO) et les capacités de l'activité cargo (en TKO) converties en ESKO selon un facteur fixe distinct pour Air France et pour KLM.

La norme IAS 19 révisée rend la charge de retraites à prestations définies plus volatile. Cette charge évolue indépendamment des sorties de trésorerie correspondantes. Le calcul de la variation du coût net à l'ESKO à charge de retraites à prestations définies constante permet d'isoler cet effet.

	S1 2018	S1 2017 retraité
Chiffre d'affaires (<i>en M€</i>)	12 432	12 332
Résultat d'exploitation courant (<i>en M€</i>)	-228	-553
Coût d'exploitation total (<i>en M€</i>)	12 204	11 779
Activité passage réseaux – autres recettes (<i>en M€</i>)	-414	-380
Activité cargo – autres recettes (<i>en M€</i>)	-143	-127
Chiffre d'affaires externe de l'activité maintenance (<i>en M€</i>)	-941	-890
Transavia – autres recettes (<i>en M€</i>)	-11	-11
Chiffre d'affaires externe des autres activités (<i>en M€</i>)	-17	-19
Coût net (<i>en M€</i>)	10 678	10 352
Capacités produites, exprimées en ESKO	172 877	169 900
Coût net à l'ESKO (en centimes d'€ par ESKO)	6,18	6,09
<i>Variation brute</i>		1,4%
Effet change sur les coûts nets (<i>en M€</i>)		-343
<i>Variation à change constant</i>		4,9%
Effet prix du carburant (<i>en M€</i>)		243
<i>Variation à change et prix du carburant constants</i>		2,5%
Variation des charges liées aux retraites (<i>en M€</i>)		13
Coût net à l'ESKO à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants (en centimes d'€ par ESKO)	6,18	6,04
Variation à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants		+2,3%

ETATS FINANCIERS CONSOLIDES SEMESTRIELS RESUMES (NON AUDITES)

Etablis conformément aux principes de comptabilisation et méthodes d'évaluation
des normes IFRS adoptées par l'Union Européenne

1^{er} janvier 2018 – 30 juin 2018

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

En millions d'euros

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	Notes	2018	2017 Retraité (*)
Chiffre d'affaires	6	12 432	12 332
Produits des activités ordinaires		12 432	12 332
Charges externes	7	(7 299)	(7 088)
Frais de personnel	8	(3 812)	(3 725)
Impôts et taxes		(87)	(83)
Autres produits et charges	10	436	504
EBITDA		1 670	1 940
Amortissements, dépréciations et provisions	9	(1 442)	(1 387)
Résultat d'exploitation courant		228	553
Cessions de matériels aéronautiques		(4)	19
Autres produits et charges non courants	11	(23)	(11)
Résultat des activités opérationnelles		201	561
Coût de l'endettement financier brut	12	(236)	(298)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	20	20
Coût de l'endettement financier net		(216)	(278)
Autres produits et charges financiers	12	(74)	374
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(89)	657
Impôts	13	(68)	(205)
Résultat net des entreprises intégrées		(157)	452
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		(1)	7
Résultat net des activités poursuivies		(158)	459
Résultat net des activités non poursuivies		-	(8)
Résultat net		(158)	451
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		<i>(159)</i>	<i>450</i>
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	14	(0,40)	1,46
- dilué		(0,40)	1,27
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	14	(0,40)	1,49
- dilué		(0,40)	1,29
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	14	-	(0,03)
- dilué		-	(0,02)

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE (non audité)

<i>En millions d'euros</i>		
Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2018	2017
		Retraité (*)
Résultat net	(158)	451
Couverture des flux de trésorerie		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global	629	(345)
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(302)	(6)
Variation de la réserve de conversion	(1)	(1)
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	(94)	117
<i>Total des autres éléments recyclables du résultat global</i>	232	(235)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	192	1 077
Juste valeur des instruments de capitaux réévalués par le résultat global	(38)	6
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	(34)	(265)
<i>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</i>	120	818
Total des autres éléments du résultat global, après impôt	352	583
Résultat global	194	1 034
- Propriétaires de la société mère	193	1 032
- Participations ne donnant pas le contrôle	1	2

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

Actif		30 juin	31 décembre	1er janvier
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2018	2017	2017
			Retraité (*)	Retraité (*)
Goodwill		216	216	218
Immobilisations incorporelles		1 162	1 122	1 066
Immobilisations aéronautiques	15	10 081	9 634	8 758
Autres immobilisations corporelles	15	1 443	1 418	1 400
Droit d'utilisation		5 565	5 915	5 805
Titres mis en équivalence		294	301	292
Actifs de retraite	16	688	590	1 462
Autres actifs financiers		1 372	1 242	1 064
Impôts différés		258	422	589
Autres débiteurs		301	239	448
Actif non courant		21 380	21 099	21 102
Autres actifs financiers		376	421	130
Stocks et en-cours		641	557	566
Créances clients		2 680	2 164	1 894
Autres débiteurs		1 728	1 242	1 080
Trésorerie et équivalents de trésorerie	20	4 074	4 674	3 938
Actif courant		9 499	9 058	7 608
Total actif		30 879	30 157	28 710

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

Passif et capitaux propres		30 juin	31 décembre	1er Janvier
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2018	2017	2017
			Retraité (*)	Retraité (*)
Capital	<i>17.1</i>	429	429	300
Primes d'émission et de fusion		4 139	4 139	2 971
Actions d'autocontrôle		(67)	(67)	(67)
Titres subordonnés		600	600	600
Réserves et résultat	<i>17.1</i>	(2 520)	(2 713)	(3 542)
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		2 581	2 388	262
Participations ne donnant pas le contrôle		13	12	11
Capitaux propres		2 594	2 400	273
Provisions retraite	<i>16</i>	2 141	2 202	2 119
Passifs de restitution et autres provisions	<i>18</i>	3 206	3 006	2 948
Dettes financières	<i>19 & 20</i>	5 951	5 919	7 271
Dettes de loyers	<i>19 & 20</i>	4 016	4 153	4 624
Impôts différés		42	11	(17)
Autres créditeurs		235	361	284
Passif non courant		15 591	15 652	17 229
Passifs de restitution et autres provisions	<i>18</i>	147	282	446
Dettes financières	<i>19 & 20</i>	688	1 378	1 002
Dettes de loyers	<i>19 & 20</i>	922	993	1 032
Dettes fournisseurs		2 548	2 365	2 359
Titres de transport émis et non utilisés		4 283	3 017	2 639
Programme de fidélisation (Blue Biz et Fréquence Plus)		829	819	810
Autres créditeurs		3 268	3 245	2 915
Concours bancaires	<i>20</i>	9	6	5
Passif courant		12 694	12 105	11 208
Total passif		28 285	27 757	28 437
Total capitaux propres et passifs		30 879	30 157	28 710

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité)

En millions d'euros

	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Titres subordonnés	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 31 décembre 2016	300 219 278	300	2 971	(67)	600	(2 520)	1 284	12	1 296
Iere application d'IFRS 9, IFRS 15 et IFRS 16	-	-	-	-	-	(1 022)	(1 022)	(2)	(1 024)
Au 1er janvier 2017 - Retraité (*)	300 219 278	300	2 971	(67)	600	(3 542)	262	10	272
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	(234)	(234)	-	(234)
Juste valeur des instruments de capitaux réévalués par le résultat global	-	-	-	-	-	6	6	-	6
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	812	812	-	812
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	(2)	(2)	1	(1)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	582	582	1	583
Résultat de la période	-	-	-	-	-	450	450	1	451
Résultat global	-	-	-	-	-	1 032	1 032	2	1 034
Au 30 juin 2017- Retraité (*)	300 219 278	300	2 971	(67)	600	(2 510)	1 294	12	1 306
Au 31 décembre 2017- Retraité (*)	428 634 035	429	4 139	(67)	600	(2 713)	2 388	12	2 400
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	233	233	-	233
Juste valeur des instruments de capitaux réévalués par le résultat global	-	-	-	-	-	(38)	(38)	-	(38)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies incluant les impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	-	-	-	-	-	158	158	-	158
(incluant les impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global)	-	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	352	352	-	352
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(159)	(159)	1	(158)
Résultat global	-	-	-	-	-	193	193	1	194
Au 30 juin 2018	428 634 035	429	4 139	(67)	600	(2 520)	2 581	13	2 594

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité)

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	Notes	2018	2017
<i>En millions d'euros</i>			Retraité ^(*)
Résultat net des activités poursuivies		(158)	459
Résultat net des activités non poursuivies		-	(8)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		1 442	1 387
Dotations nettes aux provisions financières		57	56
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		7	(19)
Résultat sur cessions de filiales et participations		-	(2)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(23)	28
Ecart de change non réalisé		108	(461)
Résultats des sociétés mises en équivalence		1	(7)
Impôts différés		61	190
Autres éléments non monétaires		(182)	(40)
Capacité d'autofinancement		1 313	1 583
(Augmentation) / diminution des stocks		(67)	(53)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(517)	(294)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		163	(31)
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 254	1 224
Variation du besoin en fonds de roulement		833	846
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)		2 146	2 429
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(8)	-
Investissements corporels et incorporels (B)		(1 534)	(1 339)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		3	3
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)		46	73
Dividendes reçus		3	1
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		5	(258)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(1 485)	(1 520)
Emission de nouveaux emprunts		295	324
Remboursement d'emprunts		(998)	(382)
Remboursement de dettes de loyers (D)		(517)	(505)
Nouveaux prêts		(115)	(75)
Remboursement des prêts		66	25
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		(1)	(1)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(1 270)	(614)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		8	(22)
Variation de la trésorerie nette		(601)	273
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture		4 667	3 933
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture		4 066	4 206
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(20)	(9)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(256)	(317)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		7	9

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

Période du 1^{er} janvier au 30 juin	<i>Notes</i>	2018	2017
<i>En millions d'euros</i>			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<i>A</i>	2 146	2 429
Investissements corporels et incorporels	<i>B</i>	(1 534)	(1 339)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>C</i>	46	73
Flux de trésorerie libre d'exploitation (**)	20	658	1 163
Remboursements des dettes de loyers	D	(517)	(505)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté (**)		141	658

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

(*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

(**) Voir note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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.

Son activité principale Réseau se compose du transport aérien de passagers sur vols réguliers et le cargo. Les activités du groupe incluent également la maintenance aéronautique, le transport de passagers sur vols « low cost » (Transavia) et toute autre activité en relation avec le transport aérien.

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 de présentation du groupe, qui est également la monnaie fonctionnelle d'Air France-KLM, est l'euro.

2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2017

Depuis le 1^{er} janvier 2018, le groupe Air France-KLM applique les trois nouvelles normes suivantes :

- IFRS 9 « instruments financiers » : cette norme est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018
- IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients » : cette norme est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018. Elle a été appliquée de façon rétrospective à chaque période antérieure pour laquelle l'information financière est présentée, conformément à IAS 8 Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs. Dans ce cadre, aucune des mesures de simplification proposées par la norme n'a été utilisée.
- IFRS 16 « contrats de location » : le groupe a décidé d'appliquer cette norme par anticipation au 1^{er} janvier 2018. Elle a été appliquée de façon rétrospective à chaque période antérieure pour laquelle l'information financière est présentée, conformément à IAS 8 Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs. Les deux exemptions de capitalisation proposées par la norme – contrats d'une durée inférieure à 12 mois et location de biens ayant une valeur à neuf de faible valeur, que le groupe a défini comme étant inférieure à 5 000 euros – ont été utilisées.

Les principaux changements induits par la norme IFRS 9 sont les suivants :

- la reconnaissance de la variation de la valeur temps des options est à présent enregistrée en « autres éléments du résultat global ». Antérieurement, celle-ci était reconnue en « autres produits et charges financiers ».
- L'évaluation des instruments de capital soit en juste valeur par le compte de résultat, soit en juste valeur par les autres éléments du résultat global. La méthodologie de classement des instruments de capital a été définie de la façon suivante :
 - Lorsque l'instrument de capital est considéré comme un investissement en trésorerie, ses réévaluations sont enregistrées en « autres produits et charges financiers »
 - Lorsque l'instrument de capital est considéré comme un investissement en industrie, ses réévaluations sont enregistrées en « autres éléments du résultat global »
- La désignation d'une composante de risque (ex : Brent ou Gasoil) comme élément couvert concernant les couvertures carburant (achat de Jet Fuel). Cette évolution permet de réduire l'inefficacité des relations de couverture
- La composante report/déport des contrats de changes à terme est traitée comme un coût de la couverture. Les variations de juste valeur des report/déport des changes à terme sont désormais enregistrées en « autres éléments du résultat global » et recyclées comme un coût de la transaction couverte lorsque celle-ci se réalise.

Les principaux changements induits par la norme IFRS 15 sont les suivants :

- Recette relative aux titres de transport émis qui se révéleront non utilisés : reconnaissance en chiffre d'affaires, par application d'un taux statistique historique de titres de transport émis et non utilisés régulièrement mis à jour, à la date théorique du transport. Antérieurement, cette reconnaissance avait lieu à la date d'émission du billet
- Recette relative aux frais d'émission des billets et aux modifications de billets : reconnaissance en chiffre d'affaires à la date de transport, ne s'agissant pas de prestations distinctes apportant un bénéfice au passager en l'absence de transport. Antérieurement, cette reconnaissance avait lieu respectivement à la date d'émission et de modification
- Commissions et autres coûts de distribution directs (commissions carte de crédit, frais de réservation) liés à la vente des billets d'avion : Charges différées au moment où la prestation de transport est réalisée. Antérieurement, ils étaient constatés en charge au moment où les coûts étaient encourus, soit à la date d'émission du billet
- Transport de marchandises effectué, pour le compte du groupe, par des compagnies aériennes tiers : reconnaissance du chiffre d'affaires facturé au client et enregistrement d'une charge correspondant aux coûts d'affrètement. Antérieurement, seule la commission était enregistrée en chiffre d'affaires sur la partie opérée par une autre compagnie
- Contrats rémunérés à l'heure de vol (maintenance des équipements d'avion et maintenance des moteurs) : Reconnaissance du chiffre d'affaires à l'avancement des coûts engagés. Antérieurement, le chiffre d'affaires était reconnu au rythme de la facturation c'est-à-dire en fonction des heures de vol ; une provision pour coûts attendus était enregistrée
- Achats de pièces détachées pour le compte de tiers : Analyse menée pour chacune de ces opérations afin de déterminer si le groupe agit pour son propre compte (principal) ou en tant que mandataire (agent). Antérieurement, la marge était reconnue en chiffre d'affaires.
- Les compensations payées aux passagers sont présentées en charges. Cette position comptable a été déterminée par l'ensemble des compagnies aériennes (à travers IATA).

Les principaux changements induits par la norme IFRS 16 sont les suivants :

- Capitalisation des contrats de location d'avions remplissant les critères de capitalisation définis par la norme IFRS 16. La durée de location correspond à la période non résiliable de chaque contrat sauf si le groupe est raisonnablement certain d'exercer les options de renouvellement prévues contractuellement. Ceci peut être le cas, par exemple, si des travaux importants d'aménagement des cabines ont été effectués alors que la durée résiduelle de location est significativement plus faible que la durée d'amortissement des aménagements des cabines. Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer la dette de loyer correspond, pour chaque avion, au taux implicite induit principalement par les éléments contractuels. La majeure partie des contrats de location d'avions étant libellés en USD, à compter du 1^{er} janvier 2018, le groupe a mis en place une couverture naturelle de son chiffre d'affaires en USD par la dette de location en USD permettant de limiter la volatilité du résultat de change induit par la réévaluation de sa dette de location. La norme IFRS 9 n'étant pas d'application rétrospective, l'information comparative au titre de 2017 intègre les impacts de change liés à cette volatilité sur la dette en USD sur la ligne « autres produits et charges financiers »
- Capitalisation des contrats de location de biens immobiliers : Sur la base des analyses, le groupe a identifié des contrats de location au sens de la norme pour les espaces loués dans ses hubs, les locations de bâtiments propres à l'activité maintenance, les salons dédiés dans les aéroports en dehors des hubs et les locations de bâtiments de bureaux. La durée de location correspond à la période non résiliable complétée le cas échéant des options de renouvellement dont l'exercice par le groupe est raisonnablement certain. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyer est déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat.
- Comptabilisation des locations d'autres actifs : Sur la base des analyses effectuées, les principaux contrats de locations identifiées correspondent aux véhicules, à certains contrats de pools de pièces détachées et à des contrats de location de moteurs. La durée de capitalisation des loyers location correspond à la période non résiliable du contrat complétée le cas échéant des options de renouvellement dont l'utilisation par le groupe est raisonnablement certaine. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer le droit d'utilisation et la dette de loyer est déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat.

- Comptabilisation de la maintenance des avions loués : Dans le cadre de la mise en place de la norme IFRS 16, le groupe a revu la comptabilisation des coûts de maintenance et des obligations contractuelles de maintenance lors de la restitution de ses avions loués. Dès lors, les opérations de maintenance des avions loués sont comptabilisées de la façon suivante :
 - Enregistrement d'un passif de restitution lors de la livraison de l'avion lorsque les travaux ne sont pas dépendant de l'utilisation de l'appareil pour les coûts de maintenance à réaliser lorsque l'avion doit être restitué au loueur. La contrepartie de ce passif de restitution est alors comptabilisée dans la valeur comptable du droit d'utilisation de l'avion à l'origine. Celui-ci est amorti sur la durée du contrat de location.
 - Enregistrement d'un passif de restitution pour les coûts de restitution : Il correspond à la valorisation du potentiel d'heures de vol que les avions loués doivent avoir au moment de leur restitution aux loueurs en intégrant la durée estimée du contrat de location de l'avion tel que défini par IFRS 16 et non plus une probabilité statistique tel qu'appliqué précédemment. Pour chaque avion, le niveau des potentiels à la restitution est dépendant du contrat signé.
 - Identification des composants correspondant aux potentiels des avions loués, présentés avec les droits d'utilisation. Le premier composant enregistré correspondra à la contrepartie du passif de restitution enregistré au commencement du contrat. Lorsque des événements de maintenance auront lieu, les coûts encourus pour la reconstitution des potentiels seront capitalisés. Ces potentiels sont amortis sur la durée d'utilisation du potentiel d'heures de vol. Cela permet ainsi de mieux refléter le fait que les droits d'utilisation incluent des composants qui peuvent avoir des durées d'utilisation différentes.

Les comptes consolidés au 30 juin 2017 ont été retraités afin de permettre la comparaison. La situation du bilan retraité au 1^{er} janvier ainsi qu'au 31 décembre 2017 est également présentée.

Les impacts de ces trois nouvelles normes sont résumés ci-après :

Impact sur le compte de résultat consolidé

En millions d'euros Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2017	Comptes publiés	Impacts IFRS 9	Impact IFRS 15	Impacts IFRS 16 – capitalisation des contrats	Impacts IFRS 16 – maintenance des avions loués	Comptes retraités
Chiffre d'affaires	12 314	-	18	-	-	12 332
Charges externes	(7 148)	-	(38)	95	3	(7 088)
Frais de personnel	(3 727)	-	-	2	-	(3 725)
Impôts et taxes	(83)	-	-	-	-	(83)
Autres produits et charges	388	-	-	(3)	119	504
EBITDAR	1 744	-	(20)	94	122	1 940
Loyers opérationnels (avions)	(562)	-	-	562	-	-
EBITDA	1 182	-	(20)	656	122	1 940
Amortissements, dépréciations et provisions	(829)	-	(3)	(443)	(112)	(1,387)
Résultat d'exploitation courant	353	-	(23)	213	10	553
Résultat des activités opérationnelles	361	-	(23)	213	10	561
Coût de l'endettement financier net	(113)	-	-	(165)	-	(278)
Autres produits et charges financiers	1	44	-	316	13	374
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	249	44	(23)	364	23	657
Impôts	(96)	1	7	(110)	(7)	(205)
Résultat net des entreprises intégrées	153	45	(16)	254	16	452
Résultat net des activités poursuivies	160	45	(16)	254	16	459
Résultat net des activités non poursuivies	(8)	-	-	-	-	(8)
Résultat net	152	45	(16)	254	16	451
Résultat par action (basic)	0,46	0,15	(0,05)	0,85	0,05	1,46
Résultat par action (dilué)	0,42	0,13	(0,05)	0,72	0,04	1,27

Impact sur l'état du résultat global consolidé

En millions d'euros Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2017	Comptes publiés	Impacts IFRS 9	Impacts IFRS 15 & 16	Comptes retraités
Résultat net	152	45	254	451
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	(1)	1	-	-
Couverture des flux de trésorerie	(331)	(20)	-	(351)
Variation de la réserve de conversion	-	(1)	-	(1)
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	115	2	-	117
Total des autres éléments recyclables du résultat global	(217)	(18)	-	(235)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	1 077	-	-	1 077
Juste valeur des instruments de capitaux réévalués par les OCI	-	6	-	6
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	(264)	(1)	-	(265)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global	813	5	-	818
Total des autres éléments du résultat global, après impôt	596	(13)	-	583
Résultat global	748	32	254	1 034
• Propriétaires de la société mère	745	33	254	1 032
• Participations ne donnant pas le contrôle	3	(1)	-	2

Impact sur le bilan consolidé

Seuls les comptes impactés par les normes IFRS 9, IFRS 15 et IFRS 16 sont présentés ci-après.

En millions d'euros Bilan au 31 décembre 2017	Comptes publiés	Impacts IFRS 9	Impact IFRS 15	Impacts IFRS 16 – capitalisation des contrats	Impacts IFRS 16 – maintenance des avions loués	Comptes retraités
Actif						
Immobilisations aéronautiques	9 921	32	-	(79)	(240)	9 634
Autres immobilisations corporelles	1 492	-	-	(74)	-	1 418
Droits d'utilisation	-	-	-	4 717	1 198	5 915
Impôts différés actifs	234	(10)	38	80	80	422
Créances clients	2 136	-	28	-	-	2 164
Autres débiteurs	1 263	(1)	23	(55)	12	1 242
Passif						
Passif de restitution et autres provisions (court et long terme)	2 198	-	(109)	-	1 199	3 288
Dettes financières (court et long terme)	7 442	(4)	-	(141)	-	7 297
Dettes de location (court et long terme)	-	-	-	5 146	-	5 146
Titres de transport émis et non utilisés	2 889	-	128	-	-	3 017
Autres créditeurs	3 100	-	147	(2)	-	3 245
Capitaux propres	3 015	25	(77)	(414)	(149)	2 400
• Propriétaires de la société mère	3 002	25	(77)	(413)	(149)	2 388
• Participations ne donnant pas le contrôle	13	-	-	(1)	-	12

En millions d'euros Bilan au 1^{er} janvier 2017	Comptes publiés	Impacts IFRS 9	Impact IFRS 15	Impacts IFRS 16 – capitalisation des contrats	Impacts IFRS 16 – maintenance des avions loués	Comptes retraités
Actif						
Immobilisations aéronautiques	9 119	(26)	-	(94)	(241)	8 758
Autres immobilisations corporelles	1 480	-	-	(80)	-	1 400
Droits d'utilisation	-	-	-	4 651	1 154	5 805
Impôts différés actifs	176	6	32	289	86	589
Créances clients	1 868	-	26	-	-	1 894
Autres débiteurs	1 105	(1)	23	(52)	5	1 080
Passif						
Passif de restitution et autres provisions (court et long terme)	2 327	-	(106)	(1)	1 174	3 394
Dettes financières (court et long terme)	8 452	(4)	-	(175)	-	8 273
Dettes de location (court et long terme)	-	-	-	5 656	-	5 656
Impôts différés passifs	(12)	-	(5)	-	-	(17)
Titres de transport émis et non utilisés	2 517	-	122	-	-	2 639
Autres créditeurs	2 775	-	146	1	(7)	2 915
Capitaux propres	1 296	(17)	(76)	(767)	(163)	273
• Propriétaires de la société mère	1 284	(17)	(76)	(766)	(163)	262
• Participations ne donnant pas le contrôle	12	-	-	(1)	-	11

Impact sur le tableau des flux de trésorerie

En millions d'euros Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2017	Comptes publiés	Impacts IFRS 9	Impact IFRS 15	Impacts IFRS 16 – capitalisation des contrats	Impacts IFRS 16 – maintenance des avions loués	Comptes retraités
Résultat net	152	45	(16)	254	16	451
Autres éléments de la capacité d'autofinancement	834	(45)	(4)	237	110	1 132
Capacité d'autofinancement	986	-	(20)	491	126	1 583
Variation du besoin en fonds de roulement	826	-	20	5	(5)	846
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	1 812	-	-	496	121	2 429
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	(1 399)	-	-	-	(121)	(1 520)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement	(119)	-	-	(495)	-	(614)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	(21)	-	-	(1)	-	(22)
Variation de la trésorerie nette	273	-	-	-	-	273
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	3 933	-	-	-	-	3 933
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	4 206	-	-	-	-	4 206

3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1. Intervenues au cours de la période

Depuis le 22 février 2018, dix organisations syndicales d'Air France ont lancé un mouvement de grève. Au cours du premier semestre 2018, celui-ci s'est traduit par quinze jours de grève. L'impact sur le « résultat d'exploitation courant » sur le premier semestre 2018 est estimé à (335) millions d'euros.

3.2. Postérieurs à la clôture

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

4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1. Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés résumés et référentiel comptable

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2017 ont été établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2018 sont établis conformément au référentiel IFRS, tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés résumés. Ils sont présentés selon les dispositions de la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire » et doivent être lus en liaison avec les états financiers consolidés annuels clos le 31 décembre 2017.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2018 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2017, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1^{er} janvier 2018.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 31 juillet 2018.

Évolution du référentiel comptable

• Normes IFRS, amendements applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2018

- Norme IFRS 9 « Instruments financiers » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cette norme remplace la norme IAS 39 du même nom ;
- Norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cette norme remplace les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires », IAS 11 « Contrats de construction » et IFRIC 13 « Programmes de fidélisation de la clientèle » ;
- Amendement à la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cet amendement apporte des clarifications en ce qui concerne l'identification des obligations de prestation, la distinction agent / principal, les licences de propriété intellectuelle et les dispositions transitoires ;
- Amendement à la norme IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cet amendement clarifie le champ d'application en cas de classement des obligations d'information ;
- IFRIC 22 « Transactions en monnaies étrangères et contrepartie anticipée » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cette interprétation de la norme IAS 21 « Effets des variations des cours des monnaies étrangères » clarifie la comptabilisation des transactions en monnaie étrangère incluant des paiements ou encaissements d'avance.

• Normes IFRS, amendements applicables par anticipation pour les états financiers 2018

- Norme IFRS 16 « Contrats de location » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. Cette norme remplace la norme IAS 17 du même nom. Le Groupe a décidé d'adopter cette norme à compter du 1^{er} janvier 2018.

• Normes IFRS, amendements applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2019

- Amendement à la norme IFRS 9 « Instruments financiers » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. Cet amendement traite des clauses de remboursement anticipé dites « symétriques ».

- Textes potentiellement applicables au groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union européenne

- IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. Cette interprétation de la norme IAS 12 « Impôt sur le résultat » clarifie le traitement de toute situation d'incertitude concernant l'acceptabilité d'un traitement fiscal relatif à l'impôt sur le résultat ;
- Amendement à la norme IAS 28 « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. Cet amendement est lié à l'évaluation des « autres intérêts » dans une entité associée ou une coentreprise qui ne seraient pas comptabilisés par mise en équivalence ;
- Amendement à la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. Cet amendement précise les conséquences fiscales des paiements relatifs à des instruments financiers classés en capitaux propres ;
- Amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. Cet amendement clarifie le traitement comptable de l'acquisition d'un intérêt dans une activité conjointe ;
- Amendement à la norme IAS 23 « Coûts d'emprunt » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. Cet amendement précise les coûts d'emprunts éligibles à la capitalisation ;
- Amendement à la norme IAS 19 « Avantages du personnel » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019. Cet amendement porte sur les conséquences d'une modification, réduction ou liquidation de régime sur la détermination du coût des services rendus et de l'intérêt net.

4.2. Méthodes d'évaluation spécifiques à l'établissement des données financières consolidées intermédiaires

Saisonnalité de l'activité

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

Impôt sur le résultat

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

Avantages au personnel

Les engagements nets sur régimes à prestations définies sont réévalués sur la base des taux d'actualisation et des justes valeurs des actifs de couverture à la date d'arrêté intermédiaire. L'impact net de ces réévaluations est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Des taux d'actualisation bas peuvent conduire le groupe à revoir d'autres hypothèses actuarielles afin de conserver une cohérence globale du jeu d'hypothèses.

4.3. Utilisation d'estimations

L'établissement des données financières consolidées intermédiaires, en conformité avec les IFRS, 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 données financières consolidées concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en note 4 de l'annexe des comptes consolidés du 31 décembre 2017, concernent :

- la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés,
- le programme de fidélisation Flying Blue,
- les instruments financiers,
- les immobilisations corporelles et incorporelles,
- les actifs de retraite et les provisions retraite,
- les passifs restitution et autres provisions,
- les impôts différés actifs.

L'application de la norme IFRS 16 « contrats de location » a conduit le Groupe à émettre des hypothèses et des estimations afin de déterminer la valeur des droits d'utilisation et de la dette de loyer. Celles-ci sont principalement liées au taux d'intérêt implicite pour les contrats de location d'avions et aux taux marginal d'endettement pour les autres contrats de location. Le Groupe exerce également son jugement afin de qualifier les éventuelles options de renouvellement comme raisonnablement certaines ou pas.

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

Les comptes consolidés de la période ont été établis en tenant compte des paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture. En ce qui concerne les actifs non courants, les hypothèses sont fondées sur une croissance limitée.

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

4.4. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière

Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté

Il correspond au flux de trésorerie libre d'exploitation diminué des remboursements des dettes de loyers.

5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2018**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2018.

- **Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2017**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2017.

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

Réseau : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Depuis fin 2017, l'activité de Joon contribue à la performance des revenus de ce secteur. Ils incluent également les commissions versées par les partenaires de l'alliance SkyTeam, les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information, ainsi que les 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 cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs et aux transports de marchandises effectués pour le groupe par des compagnies aériennes tiers.

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

Transavia : Les revenus de ce secteur proviennent de l'activité de transport « low cost » de passagers réalisée par Transavia.

Autres : Les revenus de ce secteur proviennent de diverses prestations fournies par le groupe, non couvertes par les quatre autres secteurs précités.

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 principalement à l'EBITDA, au résultat d'exploitation courant et au résultat des activités opérationnelles. Les autres éléments du compte de résultat sont regroupés dans la colonne « non répartis ».

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

Information par secteur géographique

- **Activité par zone d'origine des ventes**

Les activités du groupe par origine des ventes sont ventilées en huit zones géographiques :

- France métropolitaine
- Benelux
- Europe (hors France et Benelux)
- Afrique
- Moyen-Orient, Golfe, Inde (MEGI)
- Asie-Pacifique
- Amérique du Nord
- Antilles, Caraïbes, Guyane, Océan Indien, Amérique du Sud (CILA)

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

- **Activité par zone de destination**

Les activités du groupe par zones de destination sont ventilées en sept secteurs géographiques :

- France métropolitaine
- Europe (hors France) et Afrique du Nord
- Antilles, Caraïbes, Guyane et Océan Indien
- Afrique (hors Afrique du Nord), Moyen-Orient
- Amérique du Nord, Mexique
- Amérique du Sud (hors Mexique)
- Asie et Nouvelle Calédonie

6.1. Informations par secteur d'activité

- **Période close au 30 juin 2018**

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 806	2 082	689	120	-	13 697
Chiffre d'affaires intersecteurs	(20)	(1 141)	(1)	(103)	-	(1 265)
Chiffre d'affaires externe	10 786	941	688	17	-	12 432
EBITDA	1 301	235	116	18	-	1 670
Résultat d'exploitation courant	150	72	3	3	-	228
Résultat des activités opérationnelles	120	76	3	2	-	201
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	2	-	(4)	-	(1)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(290)	(290)
Impôts	-	-	-	-	(68)	(68)
Résultat net des activités poursuivies	121	78	3	(2)	(358)	(158)

• **Période close au 30 juin 2017 (Retraité)**

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 840	2 031	606	119	-	13 596
Chiffre d'affaires intersecteurs	(22)	(1 141)	(1)	(100)	-	(1 264)
Chiffre d'affaires externe	10 818	890	605	19	-	12 332
EBITDA	1 629	214	83	14	-	1 940
Résultat d'exploitation courant	469	106	(20)	(2)	-	553
Résultat des activités opérationnelles	479	106	(23)	(1)	-	561
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	1	-	6	-	7
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	96	96
Impôts	-	-	-	-	(205)	(205)
Résultat net des activités poursuivies	479	107	(23)	5	(109)	459

6.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Période close au 30 juin 2018

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Réseau	3 012	1 144	2 306	469	263	932	1 434	670	10 230
Autres recettes réseau	201	87	100	31	9	67	38	23	556
Total réseau	3 213	1 231	2 406	500	272	999	1 472	693	10 786
Transport Transavia	290	337	40	1	4	1	2	1	676
Transavia - autres recettes	5	-	-	-	-	-	7	-	12
Total Transavia	295	337	40	1	4	1	9	1	688
Maintenance	505	377	13	-	-	1	45	-	941
Autres	4	13	-	-	-	-	-	-	17
Total	4 017	1 958	2 459	501	276	1 001	1 526	694	12 432

- Période close au 30 juin 2017 (Retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Réseau	2 903	1 100	2 286	533	279	1 004	1 538	667	10 310
Autres recettes réseau	188	101	79	19	18	50	32	21	508
Total réseau	3 091	1 201	2 365	552	297	1 054	1 570	688	10 818
Transport Transavia	230	303	53	1	4	1	3	1	596
Transavia - autres recettes	4	-	-	-	-	-	5	-	9
Total Transavia	234	303	53	1	4	1	8	1	605
Maintenance	491	337	13	-	-	-	49	-	890
Autres	4	15	-	-	-	-	-	-	19
Total	3 820	1 856	2 431	553	301	1 055	1 627	689	12 332

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Période close au 30 juin 2018

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Réseau	865	2 273	788	1 332	2 110	1 058	1 804	10 230
Transport Transavia	10	616	-	50	-	-	-	676
Total	875	2 889	788	1 382	2 110	1 058	1 804	10 906

- Période close au 30 juin 2017 (Retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Réseau	927	2 230	804	1 410	2 126	992	1 821	10 310
Transport Transavia	10	562	-	24	-	-	-	596
Total	937	2 792	804	1 434	2 126	992	1 821	10 906

7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		Retraité
Carburant avions	2 245	2 280
Affrètements aéronautiques	276	256
Redevances aéronautiques	906	932
Commissariat	375	388
Achat d'assistance en escale	980	856
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 183	1 185
Frais commerciaux et de distribution	510	466
Autres frais	824	725
Total	7 299	7 088
<i>Hors carburant</i>	5 054	4 808

Le poste « achat d'assistance en escale » comprend les compensations payées aux passagers. Cette position comptable a été déterminée par l'ensemble des compagnies aériennes (à travers IATA).

8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Salaires et traitements	2 608	2 550
Autres charges sociales	525	526
Charges de retraite à cotisations définies	319	290
Charges de retraite à prestations définies	119	132
Coûts du personnel intérimaire	115	88
Charges d'intéressement	94	79
Autres	32	60
Total	3 812	3 725

Le groupe verse des cotisations pour un régime de retraite multi-employeurs en France, la CRPN (Caisse de Retraite du Personnel Navigant). Ce plan multi-employeur étant assimilé à un plan d'Etat, il est comptabilisé en tant que régime à cotisations définies en « charges de retraite à cotisations définies ».

Effectifs moyens de la période

Période du 1^{er} janvier au 30 juin	2018	2017
Pilotes	7 870	7 719
Personnel navigant commercial	21 897	21 154
Personnel au sol	51 377	51 637
Personnel intérimaire	3 125	2 683
Total	84 269	83 193

9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	79	68
Immobilisations aéronautiques	585	615
Autres immobilisations corporelles	95	96
Droits d'utilisation	615	582
	1 374	1 361
Dépréciations et provisions		
Stocks	(3)	4
Créances	22	-
Provisions	49	22
	68	26
Total	1 442	1 387

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Production capitalisée	460	510
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(21)	(39)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	(25)	27
Autres	22	6
Total	436	504

11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Cession de Cobalt	-	2
Charges de restructuration	(22)	(16)
Changement sur plans de retraite aux Pays-Bas	-	15
Amende Cargo	(1)	(12)
Autres produits et charges non courants	(23)	(11)

- **Période close au 30 juin 2018**

Charges de restructuration

Au 30 juin 2018, ce poste comprend principalement une nouvelle provision relative à un plan de départ volontaire concernant le personnel navigant de KLM.

- **Période close au 30 juin 2017**

Charges de restructuration

Au 30 juin 2017, ce poste comprend principalement une dotation complémentaire sur le plan de départ volontaire d'Air France et les coûts liés à la fermeture de la base de Transavia à Munich depuis octobre 2017.

Ajustement du plan de retraite des pilotes KLM

En 2016, le Conseil d'administration du plan de pension des pilotes de KLM avait décidé de couvrir la réversion en ajoutant 2 années supplémentaires de cotisation. En 2017, le Ministère des Finances Néerlandais a refusé la validation de ce changement sans l'approbation formelle de tous les conjoints. En conséquence, le taux de cotisation a été revu à la baisse, passant de 1,28% à 1,11% à partir du 1^{er} juillet 2017. L'impact s'est traduit par un profit de €15 millions.

Amende cargo

La provision pour amende cargo a été ajustée pour un montant net de (12) millions d'euros.

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

<i>En millions d'euros</i>		
Période du 1^{er} janvier au 30 juin	2018	2017
Produits des valeurs mobilières de placement	2	6
Autres produits financiers	18	14
Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie	20	20
Intérêts sur dettes financières	(73)	(101)
Intérêts sur dettes de loyers	(146)	(169)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	7	7
Autres charges financières	(24)	(35)
Coût de l'endettement financier brut	(236)	(298)
Coût de l'endettement financier net	(216)	(278)
Résultat de change	(78)	467
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat	64	(32)
Dotation nette aux provisions	(3)	9
Autres produits et charges financiers divers	(57)	(70)
Autres produits et charges financiers	(74)	374

Résultat de change

Au 30 juin 2018, le résultat de change comprend principalement une perte de change latente sur les passifs de restitution des avions loués en dollars US de 55 millions d'euros ainsi qu'une perte de change latente sur la dette en yen de 36 millions d'euros.

Au 30 juin 2017, le résultat de change comprenait principalement un gain de change latent de 447 millions d'euros sur du change en dollars US, incluant des dettes de loyers en dollars US de 312 millions d'euros, des passifs de restitution des avions loués en dollars US de 135 millions d'euros ainsi qu'un gain de change latent sur la dette en yen de 30 millions d'euros.

Instruments financiers et variation de juste valeur des titres couverts

Au 30 juin 2018, ce poste comprend principalement un gain dû à la variation de juste valeur des actions Amadeus pour un montant de 16 millions d'euros et à un gain sur la juste valeur des instruments financiers pour 48 millions d'euros incluant une variation des dérivés de change de 31 millions d'euros.

Au 30 juin 2017, ce poste comprenait principalement une charge financière nette relative à la valorisation des instruments dérivés d'un montant de (29) millions d'euros qui s'explique principalement par la variation de la juste valeur des instruments financiers due aux dérivés carburant pour (17) millions d'euros et aux dérivés de change pour (25) millions d'euros.

Autres produits et charges financiers divers

Aux 30 juin 2018 et 2017, le montant des autres produits et charges financiers divers comprend notamment les effets de désactualisation des provisions long terme pour un montant de (56) millions d'euros ((63) millions d'euros au 30 juin 2017).

13. IMPÔTS

13.1. Charge d'impôt

La charge d'impôts courants et d'impôts différés se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
(Charge) / produit d'impôt courant	(7)	(16)
Variation des différences temporaires	-	(96)
Impact de la CVAE	2	2
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	(63)	(95)
(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies	(61)	(189)
Total	(68)	(205)

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.

- **Groupe fiscal français**

En France, les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année existe à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. L'horizon de recouvrabilité des impôts différés actifs sur pertes fiscales est de 7 ans, en cohérence avec la visibilité opérationnelle du groupe.

La dernière loi de Finances (votée en 2017) prévoit une baisse progressive du taux d'impôt sur les sociétés de 34,43% à 25,83% applicable au groupe fiscal français à compter de l'année 2022.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, les déficits fiscaux peuvent être reportables sur une durée de 9 ans, sans limitation dans le montant de récupération imputable chaque année.

13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère)

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
Période du 1^{er} janvier au 30 juin		
Éléments recyclables du résultat global	(94)	117
Actifs disponibles à la vente	-	(2)
Gains et pertes liés aux couvertures de trésorerie	(94)	119
Éléments non recyclables du résultat global	(34)	(265)
Retraites	(34)	(265)
Total	(128)	(148)

14. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

Les résultats utilisés pour le calcul des différents résultats par action sont les suivants :

- **Résultats retenus pour le calcul du résultat de base par action**

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
Exercice clos au 30 juin		
Résultat net - propriétaires de la société mère	(159)	450
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(159)	458
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	-	(8)
Coupons sur titres subordonnés	(12)	(12)
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(171)	438
Résultat net de base des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(171)	446
Résultat net de base des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	-	(8)

Les titres subordonnés étant considérés comme des actions préférentielles, les coupons sont intégrés dans le montant du résultat de base par action.

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

Période du 1er janvier au 30 juin	2018	2017
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	428 634 035	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(29 956)	(32 783)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	427 487 659	299 070 075
Conversion des OCEANE	-	53 386 532
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	427 487 659	352 456 607

14.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 30 juin 2018.

14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

Aucun instrument n'a été émis postérieurement à la clôture.

15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2018			31 décembre 2017		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	10 420	(6 284)	4 136	9 881	(6 295)	3 586
Avions en location financement	5 524	(1 817)	3 707	5 858	(2 065)	3 793
Actifs en cours de construction	929	-	929	989	-	989
Autres	2 110	(801)	1 309	2 021	(755)	1 266
Immobilisations aéronautiques	18 983	(8 902)	10 081	18 749	(9 115)	9 634
Terrains et constructions	2 647	(1 856)	791	2 639	(1 811)	828
Installations et matériels	1 264	(993)	271	1 251	(977)	274
Actifs en cours de construction	216	-	216	156	-	156
Autres	957	(792)	165	943	(783)	160
Autres immobilisations corporelles	5 084	(3 641)	1 443	4 989	(3 571)	1 418
Total	24 067	(12 543)	11 524	23 738	(12 686)	11 052
Avions y compris les modifications de cabines			4 656			4 990
Terrains et construction			685			682
Autres			224			243
Total droits d'utilisation			5 565			5 915

Au 1^{er} janvier 2018, Air France a prolongé la durée de vie de sa flotte de B777-200 à vingt-cinq ans. Cette durée de vie était précédemment de vingt ans, cette décision entraîne une diminution de dépréciation de 33 millions d'euros au premier semestre 2018

16. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISIONS RETRAITE

Au 30 juin 2018, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	30 juin 2018	31 décembre 2017
Zone euro – durée 10 à 15 ans	1,45%	1,25%
Zone euro – durée 15 ans et plus	2,00%	1,90%

Le taux de durée dix à quinze ans concerne essentiellement les régimes situés en France tandis que le taux de durée quinze ans et plus concerne essentiellement le régime du personnel au sol KLM situés aux Pays-Bas.

L'impact de la variation des taux d'actualisation sur les engagements a été calculé en utilisant les analyses de sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies. Celles-ci sont mentionnées dans la note 30.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2017.

Sur la même période, la juste valeur des fonds de couverture a augmenté.

L'ensemble des éléments cumulés ont eu pour impact :

- Une augmentation de 98 millions d'euros du poste « actifs de retraite » du bilan (position nette active des plans),
- Une diminution de 61 millions d'euros du poste « provisions retraite » (position nette passive des plans).

17. CAPITAUX PROPRES – PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE

17.1. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2018, le capital social est composé de 428 634 035 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote. Cependant depuis le 3 avril 2016, tout porteur détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

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

<i>En pourcentage (%)</i>	30 juin 2018		31 décembre 2017	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	14	23	14	23
Delta Airlines	9	7	9	7
China Eastern Airlines	9	7	9	7
Salariés et anciens salariés	4	7	4	7
Public	64	56	64	56
Total	100	100	100	100

La ligne « Salariés et anciens salariés » regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés dans des Fonds Communs de Placement d'Entreprise (FCPE).

17.2. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	30 juin 2018	31 décembre 2017
			Retraité
Réserve légale		70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies		(1 227)	(1 386)
Réserves sur instruments dérivés		531	227
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente		(29)	56
Autres réserves		(1 706)	(1 807)
Résultat net – Propriétaires de la société mère		(159)	127
Total		(2 520)	(2 713)

18. PASSIFS DE RESTITUTION ET AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2018			31 décembre 2017		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Passifs de restitution des avions loués	2 748	19	2 767	2 542	72	2 614
Provision pour restructuration	-	61	61	-	159	159
Provisions pour litiges avec les tiers	379	44	423	384	23	407
Autres provisions pour risques et charges	79	23	102	80	28	108
Total	3 206	147	3 353	3 006	282	3 288

18.1. Passifs de restitution et autres provisions

18.1.1. Passifs de restitution des avions loués

Les passifs de restitution des avions loués sont constitués lors de la livraison de l'avion. Ils couvrent :

- Les coûts des travaux non dépendants de l'utilisation de l'appareil. Ceux-ci devront être réalisés lorsque l'avion sera restitué au loueur.
- La valorisation du potentiel d'heures de vol que les avions loués doivent avoir au moment de leur restitution aux loueurs en intégrant la durée estimée du contrat de location de l'avion tel que défini par IFRS 16. Pour chaque avion, le niveau des potentiels à la restitution est dépendant du contrat signé.

18.1.2. Provision pour restructuration

Aux 30 juin 2018 et au 31 décembre 2017, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France, de ses filiales régionales, de KLM et de Martinair.

18.1.3. 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, dans le cadre de contrôles fiscaux, 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.

18.1.4. Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du fret aérien

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1^{er} janvier 2009, ont été 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.

Au 31 décembre 2017, la plupart des procédures ouvertes dans ces Etats avaient donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui avaient mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de Groupe Air France-KLM est de 325 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit de 15 millions par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017. Le Groupe a maintenu une provision pour le montant total des amendes.

En Suisse, Air France et KLM ont interjeté appel devant le Tribunal Administratif Fédéral de la décision de l'autorité de concurrence leur ayant imposé une amende de 3 millions d'euros. Ce montant est entièrement provisionné par le Groupe.

18.1.5. Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrats déficitaires, des provisions pour la quote-part des émissions de CO2 non couvertes par l'allocation de quotas gratuits et des provisions pour démantèlement de bâtiments.

18.2. Passifs éventuels

Le Groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour la plupart desquelles il n'a pas constitué de provisions dans ses états financiers, en conformité avec les règles comptables applicables. En effet, à ce stade des procédures, le Groupe n'est pas en mesure d'apprécier de manière fiable les risques financiers liés à la plupart de ces litiges. Les provisions constatés par Air France, KLM et Martinair sont décrites dans le paragraphe 18.2.1.

18.2.1. Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du fret aérien

A la suite de l'ouverture en février 2006 des enquêtes de plusieurs autorités de la concurrence et de la décision de la Commission Européenne de 2010, plusieurs actions civiles individuelles ou collectives ont été engagées par des transitaires et des expéditeurs de fret aérien dans plusieurs pays à l'encontre d'Air France, de KLM et de Martinair ainsi que des autres opérateurs de fret devant différentes juridictions.

Dans le cadre de ces actions, les transitaires et expéditeurs de fret aérien sollicitent l'attribution de dommages et intérêts pour compenser un prétendu surcoût causé par les pratiques anti-concurrentielles alléguées.

Selon les actions concernées, Air France, KLM et/ou Martinair sont soit assignées directement (en particulier aux Pays-Bas, Norvège, Corée et Etats-Unis), soit mises en cause dans le cadre d'appel en garantie par les autres opérateurs de fret assignés (par exemple au Royaume-Uni). Lorsque Air France, KLM et/ou Martinair font l'objet d'assignation, elles mettent également en cause les autres transporteurs dans le cadre d'appels en garantie.

Même si des montants significatifs ont pu être mentionnés dans les médias, les dommages et intérêts demandés à l'encontre des défendeurs pris globalement (et non individuellement) n'ont pas été quantifiés ou n'ont pas été chiffrés avec précision; de même la décision de la Commission Européenne à laquelle les demandeurs se réfèrent n'est pas encore définitive.

Les compagnies du groupe et les autres transporteurs impliqués dans ces actions s'opposent vigoureusement à ces actions civiles.

18.2.2. Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du passage

Canada

Une class action a été réinitée en 2013 par des plaignants dans le ressort de l'Ontario à l'encontre de sept transporteurs aériens incluant Air France et KLM. Les plaignants allèguent l'existence d'une entente dans le secteur du passage sur les routes transatlantiques en provenance et en direction du Canada et sollicitent l'attribution de dommages et intérêts. Air France et KLM contestent toute participation à une telle entente.

18.2.3. Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

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

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.

En 2011, Air France et Airbus en tant que personnes morales ont été mis en examen pour homicides involontaires et encourrent des peines d'amendes prévues par la loi. Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

Enquête du Department of Justice US concernant United States Postal Service

En mars 2016, le *Department of Justice US* (DOJ) a informé Air France et KLM d'une enquête civile relative aux contrats conclus avec *United States Postal Service* pour le transport international de courrier. En septembre 2016, une demande d'information (*Civil Information Demand*) du DOJ relative à ces contrats a été reçue. Le DOJ a indiqué que ses investigations portent sur des violations potentielles au titre du *False Claims Act*. Air France et KLM coopèrent avec le DOJ.

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

19. DETTES FINANCIERES ET DETTES DE LOYERS

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2018			31 décembre 2017		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	558	-	558	544	-	544
Emprunts obligataires	1 124	-	1 124	1 124	500	1 624
Emprunts de location	3 201	523	3 724	3 133	648	3 781
Autres emprunts	1 068	132	1 200	1 118	154	1 272
Intérêts courus non échus	-	33	33	-	76	76
Total - Dettes Financières	5 951	688	6 639	5 919	1 378	7 297
Dettes de loyers - avions	3 020	784	3 804	3 177	822	3 999
Dettes de loyers - terrains et constructions	787	99	886	761	123	884
Dettes de loyers - autres	208	22	230	215	48	263
Intérêts courus non échus	1	17	18	-	-	-
Total - Dettes de loyers	4 016	922	4 938	4 153	993	5 146

Valeurs de marché

Les passifs financiers ayant une valeur de marché différente de leur valeur comptable sont les suivants :

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2018		31 décembre 2017	
	Valeur comptable	Valeur de marché	Valeur comptable	Valeur de marché
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	558	521	544	521
Emprunts obligataires	1 124	1 595	1 628	1 701
Total	1 682	2 116	2 172	2 222

20. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2018	31 décembre 2017
Dettes financières	6 639	7 297
Dettes de loyers	4 938	5 146
Intérêts courus non échus	(50)	(76)
Dépôts	(428)	(428)
Impact des dérivés devise / dettes	10	19
Dettes financières (I)	11 109	11 958
Trésorerie et équivalent trésorerie	4 074	4 674
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois ⁽¹⁾	73	73
Trésorerie nantie ⁽¹⁾	265	269
Obligations Triple A ⁽¹⁾	450	379
Autres	-	(2)
Concours bancaires courant	(9)	(6)
Liquidités nettes (II)	4 853	5 387
Dette nette (I-II)	6 256	6 571

(1) Inclus en "autres actifs financiers"

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2018	31 décembre 2017
Dette nette à l'ouverture	6 571	9 044
Flux de trésorerie libre d'exploitation	(658)	(1 639)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	3	8
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	(9)	(9)
Nouvelles dettes de loyers (nouveaux contrats et renouvellements)	194	991
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global	74	-
Variation de la conversion	66	(575)
Augmentation de capital	-	(747)
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE	-	16
Reclassement	-	(524)
Autre	15	6
Dette nette à la clôture	6 256	6 571

21. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

Les échéances des engagements de commandes fermes en vue d'achat de matériels aéronautiques s'analysent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2018	31 décembre 2017
2 nd semestre année N (6 mois)	310	-
Année N+1	1 193	966
Année N+2	817	968
Année N+3	1 433	950
Année N+4	832	1 401
Au-delà de l'année N+4	1 276	2 057
Total	5 861	6 342

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 (hors location opérationnelle) en vue d'achat au 30 juin 2018 diminue de 14 unités par rapport au 31 décembre 2017 et s'élève à 49 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 16 appareils et par la commande de 2 appareils.

Flotte long-courrier (passage)

Le groupe a réceptionné 3 Boeing 787.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 5 Boeing 737 et 1 A320.

Le Groupe a passé une commande ferme de deux Boeing B737.

Flotte régionale

Le groupe a réceptionné 5 Embraer 175 et 2 Embraer 190.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	2 ^{ème} semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
<u>Flotte long courrier – passage</u>								
A350	au 30 juin 2018	-	3	3	7	5	10	28
	au 31 décembre 2017	-	-	3	3	7	15	28
B787	au 30 juin 2018	2	6	2	6	2	1	19
	au 31 décembre 2017	-	5	4	4	6	3	22
B777	au 30 juin 2018	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2017	-	-	-	-	-	-	-
<u>Flotte moyen courrier</u>								
A320	au 30 juin 2018	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2017	-	1	-	-	-	-	1
B737	au 30 juin 2018	-	2	-	-	-	-	2
	au 31 décembre 2017	-	5	-	-	-	-	5
<u>Flotte régionale</u>								
EMB 175	au 30 juin 2018	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2017	-	5	-	-	-	-	5
EMB 170	au 30 juin 2018	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2017	-	-	-	-	-	-	-
EMB 190	au 30 juin 2018	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2017	-	2	-	-	-	-	2
Total	au 30 juin 2018	2	11	5	13	7	11	49
	au 31 décembre 2017	-	18	7	7	13	18	63

22. PARTIES LIEES

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

Information et contrôle

Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2018

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2018 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Frédéric Gagey

Directeur général

Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2018

Période du 1^{er} janvier 2018 au 30 juin 2018

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

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

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1^{er} janvier 2018 au 30 juin 2018, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

I. Conclusion sur les comptes

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

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

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 2 de l'annexe des comptes semestriels consolidés résumés concernant la première application de la norme IFRS 16 « contrats de location »

qui entraîne la capitalisation des contrats de location, notamment concernant les avions, remplissant les critères de capitalisation définis par la norme, de la norme IFRS 15 « produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients » dont l'application impacte en particulier les modalités de reconnaissance du chiffre d'affaires et de de la norme IFRS 9 « instruments financiers » qui porte notamment sur le classement et l'évaluation des actifs financiers ainsi que sur la comptabilisation des couvertures.

II. Vérification spécifique

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

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 1^{er} août 2018

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés

Jean-Paul Vellutini
Associé

Eric Jacquet
Associé

Pascal Colin
Associé

Guillaume Troussicot
Associé