

**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<sup>er</sup> janvier 2018 – 30 juin 2018**

# Groupe Air France-KLM

## Table des matières

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité).....	- 3 -
ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ (non audité).....	- 4 -
BILAN CONSOLIDÉ (non audité).....	- 5 -
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non audité).....	- 7 -
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (non audité).....	- 8 -
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ.....	- 11 -
2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2017.....	- 11 -
3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS.....	- 17 -
3.1. Intervenues au cours de la période.....	- 17 -
3.2. Postérieures à la clôture.....	- 17 -
4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES.....	- 18 -
4.1. Principes comptables.....	- 18 -
4.2. Méthodes d'évaluation spécifiques à l'établissement des données financières consolidées intermédiaires.....	- 19 -
4.3. Utilisation d'estimations.....	- 20 -
4.4. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière.....	- 20 -
5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION.....	- 20 -
6. INFORMATIONS SECTORIELLES.....	- 21 -
6.1. Informations par secteur d'activité.....	- 22 -
6.2. Informations par secteur géographique.....	- 23 -
7. CHARGES EXTERNES.....	- 24 -
8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	- 25 -
9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS.....	- 25 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES.....	- 26 -
11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS.....	- 26 -
12. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	- 27 -
13. IMPÔTS.....	- 28 -
13.1. Charge d'impôt.....	- 28 -
13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère).....	- 28 -
14. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION.....	- 29 -
14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action.....	- 29 -
14.2 Instruments non dilutifs.....	- 29 -
14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture.....	- 29 -
15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION.....	- 30 -
16. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISIONS RETRAITE.....	- 30 -
17. CAPITAUX PROPRES – PROPRIETAIRES DE LA SOCIETE MERE.....	- 31 -
17.1. Répartition du capital et des droits de vote.....	- 31 -
17.2. Réserves et résultat.....	- 31 -
18. PASSIFS DE RESTITUTION ET AUTRES PROVISIONS.....	- 32 -
18.1. Passifs de restitution et autres provisions.....	- 32 -
18.2. Passifs éventuels.....	- 33 -
19. DETTES FINANCIERES ET DETTES DE LOYERS.....	- 34 -
20. DETTE NETTE.....	- 36 -
21. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES.....	- 37 -
22. PARTIES LIEES.....	- 38 -

# Groupe Air France-KLM

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (non audité)

<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<i>Notes</i>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
			<b>Retraité (*)</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>6</b>	<b>12 432</b>	<b>12 332</b>
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>12 432</b>	<b>12 332</b>
Charges externes	<b>7</b>	(7 299)	(7 088)
Frais de personnel	<b>8</b>	(3 812)	(3 725)
Impôts et taxes		(87)	(83)
Autres produits et charges	<b>10</b>	436	504
<b>EBITDA</b>		<b>1 670</b>	<b>1 940</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	<b>9</b>	(1 442)	(1 387)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>228</b>	<b>553</b>
Cessions de matériels aéronautiques		(4)	19
Autres produits et charges non courants	<b>11</b>	(23)	(11)
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>201</b>	<b>561</b>
Coût de l'endettement financier brut	<b>12</b>	(236)	(298)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>12</b>	20	20
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(216)</b>	<b>(278)</b>
Autres produits et charges financiers	<b>12</b>	(74)	374
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(89)</b>	<b>657</b>
Impôts	<b>13</b>	(68)	(205)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(157)</b>	<b>452</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		(1)	7
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(158)</b>	<b>459</b>
Résultat net des activités non poursuivies		-	(8)
<b>Résultat net</b>		<b>(158)</b>	<b>451</b>
<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	<b>14</b>	(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	<b>14</b>	(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	<b>14</b>	-	(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.

# Groupe Air France-KLM

## ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE (non audité)

<i>En millions d'euros</i>		
Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	2018	2017
		Retraité (*)
<b>Résultat net</b>	<b>(158)</b>	<b>451</b>
<b>Couverture des flux de trésorerie</b>		
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)
<b>Variation de la réserve de conversion</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>
<b>Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global</b>	<b>(94)</b>	<b>117</b>
<b><i>Total des autres éléments recyclables du résultat global</i></b>	<b><i>232</i></b>	<b><i>(235)</i></b>
<b>Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies</b>	<b>192</b>	<b>1 077</b>
<b>Juste valeur des instruments de capitaux réévalués par le résultat global</b>	<b>(38)</b>	<b>6</b>
<b>Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(34)</b>	<b>(265)</b>
<b><i>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</i></b>	<b><i>120</i></b>	<b><i>818</i></b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>	<b>352</b>	<b>583</b>
<b>Résultat global</b>	<b>194</b>	<b>1 034</b>
- 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.

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

Actif		30 juin	31 décembre	1er janvier
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2017</b>
			<b>Retraité (*)</b>	<b>Retraité (*)</b>
Goodwill		216	216	218
Immobilisations incorporelles		1 162	1 122	1 066
Immobilisations aéronautiques	<b>15</b>	10 081	9 634	8 758
Autres immobilisations corporelles	<b>15</b>	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	<b>16</b>	688	590	1 462
Autres actifs financiers		1 372	1 242	1 064
Impôts différés		258	422	589
Autres débiteurs		301	239	448
<b>Actif non courant</b>		<b>21 380</b>	<b>21 099</b>	<b>21 102</b>
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	<b>20</b>	4 074	4 674	3 938
<b>Actif courant</b>		<b>9 499</b>	<b>9 058</b>	<b>7 608</b>
<b>Total actif</b>		<b>30 879</b>	<b>30 157</b>	<b>28 710</b>

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

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

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>	1er Janvier
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2017</b>
			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)
<b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b>		<b>2 581</b>	<b>2 388</b>	<b>262</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		13	12	11
<b>Capitaux propres</b>		<b>2 594</b>	<b>2 400</b>	<b>273</b>
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 &amp; 20</i>	5 951	5 919	7 271
Dettes de loyers	<i>19 &amp; 20</i>	4 016	4 153	4 624
Impôts différés		42	11	(17)
Autres créditeurs		235	361	284
<b>Passif non courant</b>		<b>15 591</b>	<b>15 652</b>	<b>17 229</b>
Passifs de restitution et autres provisions	<i>18</i>	147	282	446
Dettes financières	<i>19 &amp; 20</i>	688	1 378	1 002
Dettes de loyers	<i>19 &amp; 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
<b>Passif courant</b>		<b>12 694</b>	<b>12 105</b>	<b>11 208</b>
<b>Total passif</b>		<b>28 285</b>	<b>27 757</b>	<b>28 437</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>30 879</b>	<b>30 157</b>	<b>28 710</b>

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

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

# Groupe Air France-KLM

## 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
<b>Au 31 décembre 2016</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(67)</b>	<b>600</b>	<b>(2 520)</b>	<b>1 284</b>	<b>12</b>	<b>1 296</b>
<b>1ère application d'IFRS 9, IFRS 15 et IFRS 16</b>	-	-	-	-	-	<b>(1 022)</b>	<b>(1 022)</b>	<b>(2)</b>	<b>(1 024)</b>
<b>Au 1er janvier 2017 - Retraité (*)</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(67)</b>	<b>600</b>	<b>(3 542)</b>	<b>262</b>	<b>10</b>	<b>272</b>
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	<b>812</b>	-	<b>812</b>
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	(2)	<b>(2)</b>	1	<b>(1)</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>582</b>	<b>582</b>	<b>1</b>	<b>583</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	450	<b>450</b>	1	<b>451</b>
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>1 032</b>	<b>1 032</b>	<b>2</b>	<b>1 034</b>
<b>Au 30 juin 2017- Retraité (*)</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(67)</b>	<b>600</b>	<b>(2 510)</b>	<b>1 294</b>	<b>12</b>	<b>1 306</b>
<b>Au 31 décembre 2017- Retraité (*)</b>	<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(67)</b>	<b>600</b>	<b>(2 713)</b>	<b>2 388</b>	<b>12</b>	<b>2 400</b>
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	<b>158</b>	-	<b>158</b>
(incluant les impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global)	-	-	-	-	-	(1)	<b>(1)</b>	-	<b>(1)</b>
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	(1)	<b>(1)</b>	-	<b>(1)</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>352</b>	<b>352</b>	-	<b>352</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(159)	<b>(159)</b>	1	<b>(158)</b>
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>193</b>	<b>193</b>	<b>1</b>	<b>194</b>
<b>Au 30 juin 2018</b>	<b>428 634 035</b>	<b>429</b>	<b>4 139</b>	<b>(67)</b>	<b>600</b>	<b>(2 520)</b>	<b>2 581</b>	<b>13</b>	<b>2 594</b>

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

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

# Groupe Air France-KLM

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

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	Notes	2018	2017
<i>En millions d'euros</i>			Retraité <sup>(*)</sup>
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)
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>1 313</b>	<b>1 583</b>
(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
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>		<b>833</b>	<b>846</b>
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)</b>		<b>2 146</b>	<b>2 429</b>
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)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(1 485)</b>	<b>(1 520)</b>
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)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>(1 270)</b>	<b>(614)</b>
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)
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>(601)</b>	<b>273</b>
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.



# Groupe Air France-KLM

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<i>Notes</i>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<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
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation (**)</b>	<i>20</i>	<b>658</b>	<b>1 163</b>
<hr/>			
<b>Remboursements des dettes de loyers</b>	<i>D</i>	<b>(517)</b>	<b>(505)</b>
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté (**)</b>		<b>141</b>	<b>658</b>

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

(<sup>(\*)</sup>) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

(<sup>(\*\*)</sup>) Voir note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

**NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

# Groupe Air France-KLM

## 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2018
- IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients » : cette norme est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

# Groupe Air France-KLM

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<sup>er</sup> 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.

## Groupe Air France-KLM

- 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<sup>er</sup> janvier ainsi qu'au 31 décembre 2017 est également présentée.

# Groupe Air France-KLM

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 <sup>er</sup> 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
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>12 314</b>	-	<b>18</b>	-	-	<b>12 332</b>
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
<b>EBITDAR</b>	<b>1 744</b>	-	<b>(20)</b>	<b>94</b>	<b>122</b>	<b>1 940</b>
Loyers opérationnels (avions)	(562)	-	-	562	-	-
<b>EBITDA</b>	<b>1 182</b>	-	<b>(20)</b>	<b>656</b>	<b>122</b>	<b>1 940</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	(829)	-	(3)	(443)	(112)	(1,387)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>353</b>	-	<b>(23)</b>	<b>213</b>	<b>10</b>	<b>553</b>
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>361</b>	-	<b>(23)</b>	<b>213</b>	<b>10</b>	<b>561</b>
Coût de l'endettement financier net	(113)	-	-	(165)	-	(278)
Autres produits et charges financiers	1	44	-	316	13	374
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>	<b>249</b>	<b>44</b>	<b>(23)</b>	<b>364</b>	<b>23</b>	<b>657</b>
Impôts	(96)	1	7	(110)	(7)	(205)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>	<b>153</b>	<b>45</b>	<b>(16)</b>	<b>254</b>	<b>16</b>	<b>452</b>
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>160</b>	<b>45</b>	<b>(16)</b>	<b>254</b>	<b>16</b>	<b>459</b>
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>(8)</b>	-	-	-	-	<b>(8)</b>
<b>Résultat net</b>	<b>152</b>	<b>45</b>	<b>(16)</b>	<b>254</b>	<b>16</b>	<b>451</b>
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

# Groupe Air France-KLM

## Impact sur l'état du résultat global consolidé

En millions d'euros Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin 2017	Comptes publiés	Impacts IFRS 9	Impacts IFRS 15 & 16	Comptes retraités
<b>Résultat net</b>	<b>152</b>	<b>45</b>	<b>254</b>	<b>451</b>
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
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>	<b>(217)</b>	<b>(18)</b>	<b>-</b>	<b>(235)</b>
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)
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>813</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>818</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>	<b>596</b>	<b>(13)</b>	<b>-</b>	<b>583</b>
<b>Résultat global</b>	<b>748</b>	<b>32</b>	<b>254</b>	<b>1 034</b>
• 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
<b>Actif</b>						
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
<b>Passif</b>						
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

# Groupe Air France-KLM

En millions d'euros <b>Bilan au 1<sup>er</sup> janvier 2017</b>	Comptes publiés	Impacts IFRS 9	Impact IFRS 15	Impacts IFRS 16 – capitalisation des contrats	Impacts IFRS 16 – maintenance des avions loués	Comptes retraités
<b>Actif</b>						
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
<b>Passif</b>						
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
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propriétaires de la société mère</li> <li>• Participations ne donnant pas le contrôle</li> </ul>	1 284	(17)	(76)	(766)	(163)	262
	12	-	-	(1)	-	11



# Groupe Air France-KLM

## Impact sur le tableau des flux de trésorerie

En millions d'euros Période du 1 <sup>er</sup> 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
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>986</b>	<b>-</b>	<b>(20)</b>	<b>491</b>	<b>126</b>	<b>1 583</b>
Variation du besoin en fonds de roulement	826	-	20	5	(5)	846
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>	<b>1 812</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>496</b>	<b>121</b>	<b>2 429</b>
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>	<b>(1 399)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(121)</b>	<b>(1 520)</b>
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>	<b>(119)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(495)</b>	<b>-</b>	<b>(614)</b>
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	(21)	-	-	(1)	-	(22)
<b>Variation de la trésorerie nette</b>	<b>273</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>273</b>
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.

# Groupe Air France-KLM

## 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2019. Cette norme remplace la norme IAS 17 du même nom. Le Groupe a décidé d'adopter cette norme à compter du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2019. Cet amendement traite des clauses de remboursement anticipé dites « symétriques ».

# Groupe Air France-KLM

- 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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'arrêt 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.

# Groupe Air France-KLM

## 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2017**

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

# Groupe Air France-KLM

## 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.

# Groupe Air France-KLM

- **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)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>10 786</b>	<b>941</b>	<b>688</b>	<b>17</b>	<b>-</b>	<b>12 432</b>
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)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>121</b>	<b>78</b>	<b>3</b>	<b>(2)</b>	<b>(358)</b>	<b>(158)</b>

- **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)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>10 818</b>	<b>890</b>	<b>605</b>	<b>19</b>	<b>-</b>	<b>12 332</b>
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)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>479</b>	<b>107</b>	<b>(23)</b>	<b>5</b>	<b>(109)</b>	<b>459</b>

# Groupe Air France-KLM

## 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
<b>Total réseau</b>	<b>3 213</b>	<b>1 231</b>	<b>2 406</b>	<b>500</b>	<b>272</b>	<b>999</b>	<b>1 472</b>	<b>693</b>	<b>10 786</b>
Transport Transavia	290	337	40	1	4	1	2	1	676
Transavia - autres recettes	5	-	-	-	-	-	7	-	12
<b>Total Transavia</b>	<b>295</b>	<b>337</b>	<b>40</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>688</b>
Maintenance	505	377	13	-	-	1	45	-	941
Autres	4	13	-	-	-	-	-	-	17
<b>Total</b>	<b>4 017</b>	<b>1 958</b>	<b>2 459</b>	<b>501</b>	<b>276</b>	<b>1 001</b>	<b>1 526</b>	<b>694</b>	<b>12 432</b>

- 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
<b>Total réseau</b>	<b>3 091</b>	<b>1 201</b>	<b>2 365</b>	<b>552</b>	<b>297</b>	<b>1 054</b>	<b>1 570</b>	<b>688</b>	<b>10 818</b>
Transport Transavia	230	303	53	1	4	1	3	1	596
Transavia - autres recettes	4	-	-	-	-	-	5	-	9
<b>Total Transavia</b>	<b>234</b>	<b>303</b>	<b>53</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>605</b>
Maintenance	491	337	13	-	-	-	49	-	890
Autres	4	15	-	-	-	-	-	-	19
<b>Total</b>	<b>3 820</b>	<b>1 856</b>	<b>2 431</b>	<b>553</b>	<b>301</b>	<b>1 055</b>	<b>1 627</b>	<b>689</b>	<b>12 332</b>

# Groupe Air France-KLM

## 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
<b>Total</b>	<b>875</b>	<b>2 889</b>	<b>788</b>	<b>1 382</b>	<b>2 110</b>	<b>1 058</b>	<b>1 804</b>	<b>10 906</b>

- 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
<b>Total</b>	<b>937</b>	<b>2 792</b>	<b>804</b>	<b>1 434</b>	<b>2 126</b>	<b>992</b>	<b>1 821</b>	<b>10 906</b>

## 7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
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
<b>Total</b>	<b>7 299</b>	<b>7 088</b>
<i>Hors carburant</i>	<i>5 054</i>	<i>4 808</i>

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).



# Groupe Air France-KLM

## 8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2018	2017
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
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
<b>Total</b>	<b>3 812</b>	<b>3 725</b>

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

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	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
<b>Total</b>	<b>84 269</b>	<b>83 193</b>

## 9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

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

# Groupe Air France-KLM

## 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

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

## 11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

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

- **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<sup>er</sup> 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.

# Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Produits des valeurs mobilières de placement	2	6
Autres produits financiers	18	14
<b>Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
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)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(236)</b>	<b>(298)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(216)</b>	<b>(278)</b>
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)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(74)</b>	<b>374</b>

### *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).

# Groupe Air France-KLM

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

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

- **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>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>Eléments recyclables du résultat global</b>	<b>(94)</b>	<b>117</b>
Actifs disponibles à la vente	-	(2)
Gains et pertes liés aux couvertures de trésorerie	(94)	119
<b>Eléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(34)</b>	<b>(265)</b>
Retraites	(34)	(265)
<b>Total</b>	<b>(128)</b>	<b>(148)</b>

# Groupe Air France-KLM

## 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>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Exercice clos au 30 juin</b>		
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

<b>Période du 1er janvier au 30 juin</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- 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)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>427 487 659</b>	<b>299 070 075</b>
Conversion des OCEANE	-	53 386 532
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>427 487 659</b>	<b>352 456 607</b>

### 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.

# Groupe Air France-KLM

## 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
<b>Immobilisations aéronautiques</b>	<b>18 983</b>	<b>(8 902)</b>	<b>10 081</b>	<b>18 749</b>	<b>(9 115)</b>	<b>9 634</b>
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
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	<b>5 084</b>	<b>(3 641)</b>	<b>1 443</b>	<b>4 989</b>	<b>(3 571)</b>	<b>1 418</b>
<b>Total</b>	<b>24 067</b>	<b>(12 543)</b>	<b>11 524</b>	<b>23 738</b>	<b>(12 686)</b>	<b>11 052</b>
Avions y compris les modifications de cabines			4 656			4 990
Terrains et construction			685			682
Autres			224			243
<b>Total droits d'utilisation</b>			<b>5 565</b>			<b>5 915</b>

Au 1<sup>er</sup> 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).

# Groupe Air France-KLM

## 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>	<b>30 juin 2018</b>		<b>31 décembre 2017</b>	
	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
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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

### 17.2. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>30 juin 2018</b>	<b>31 décembre 2017</b>
			<b>Retraité</b>
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
<b>Total</b>		<b>(2 520)</b>	<b>(2 713)</b>

# Groupe Air France-KLM

## 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
<b>Total</b>	<b>3 206</b>	<b>147</b>	<b>3 353</b>	<b>3 006</b>	<b>282</b>	<b>3 288</b>

### 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<sup>er</sup> 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.



## **Groupe Air France-KLM**

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.

# Groupe Air France-KLM

## 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
<b>Total - Dettes Financières</b>	<b>5 951</b>	<b>688</b>	<b>6 639</b>	<b>5 919</b>	<b>1 378</b>	<b>7 297</b>
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	-	-	-
<b>Total - Dettes de loyers</b>	<b>4 016</b>	<b>922</b>	<b>4 938</b>	<b>4 153</b>	<b>993</b>	<b>5 146</b>

# Groupe Air France-KLM

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

# Groupe Air France-KLM

## 20. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2018</b>	<b>31 décembre 2017</b>
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
<b>Dettes financières (I)</b>	<b>11 109</b>	<b>11 958</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie	4 074	4 674
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois <sup>(1)</sup>	73	73
Trésorerie nantie <sup>(1)</sup>	265	269
Obligations Triple A <sup>(1)</sup>	450	379
Autres	-	(2)
Concours bancaires courant	(9)	(6)
<b>Liquidités nettes (II)</b>	<b>4 853</b>	<b>5 387</b>
<b>Dettes nettes (I-II)</b>	<b>6 256</b>	<b>6 571</b>

(1) Inclus en "autres actifs financiers"

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2018</b>	<b>31 décembre 2017</b>
<b>Dettes nettes à l'ouverture</b>	<b>6 571</b>	<b>9 044</b>
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
<b>Dettes nettes à la clôture</b>	<b>6 256</b>	<b>6 571</b>

# Groupe Air France-KLM

## 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>	<b>30 juin 2018</b>	<b>31 décembre 2017</b>
2 <sup>nd</sup> 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
<b>Total</b>	<b>5 861</b>	<b>6 342</b>

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

Le nombre d'appareils en commande ferme (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.

# Groupe Air France-KLM

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	2 <sup>ème</sup> semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
<b><u>Flotte long courrier – passage</u></b>								
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	-	-	-	-	-	-	-
<b><u>Flotte moyen courrier</u></b>								
A320	au 30 juin 2018	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2017	-	1	-	-	-	-	1
B737	au 30 juin 2018	-	2	-	-	-	-	2
	au 31 décembre 2017	-	5	-	-	-	-	5
<b><u>Flotte régionale</u></b>								
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
<b>Total</b>	<b>au 30 juin 2018</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>49</b>
	<b>au 31 décembre 2017</b>	<b>-</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>63</b>

## 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.