

# Résultats annuels 2009-10

20 mai 2010

# Agenda

Introduction

Pierre-Henri Gourgeon

Activité

Peter Hartman

Résultats

Philippe Calavia

Stratégie  
et perspectives

Pierre-Henri Gourgeon

# Les faits marquants de l'exercice

## Environnement

- ✦ Redressement de la demande de transport aérien plus tardif qu'attendu
- ✦ Retour du prix du pétrole à des niveaux élevés (+30\$ au cours de l'année)
- ✦ Affaiblissement de l'euro par rapport aux autres devises au T4

## Air France-KLM

- ✦ Forte réactivité du groupe :
  - Réduction des capacités
  - Adaptation de l'activité passage
  - Restructuration du cargo
  - Réduction des effectifs
  - Réduction des coûts et des investissements
  - Deux émissions obligataires réussies
- ✦ Maintien d'une situation financière satisfaisante grâce à une bonne gestion des liquidités
- ✦ Succès de la JV transatlantique

## Les résultats du 4<sup>ème</sup> trimestre

### ✦ Passage :

- Une demande plus soutenue sur la fin du trimestre
- Stabilité du chiffre d'affaires malgré une baisse des capacités de 3,4%

### ✦ Cargo :

- Continuation de la tendance positive
- Forte hausse du chiffre d'affaires malgré une baisse des capacités de 12,2%

✦ Retour à un cash flow opérationnel légèrement positif

✦ Impact négatif de 173 m€ des couvertures carburant

✦ Stabilisation de la dette

## Les chiffres clés

	4 <sup>ème</sup> trimestre 2009-10		Exercice 2009-10	
★ Chiffre d'affaires :	5,02 Md€	(-0,8%)	20,99 Md€	(-15,0%)
★ EBITDAR :	77 m€	(+24,2%)	1 111 m€	(-51,2%)
★ Résultat d'exploitation :	-497 m€	(ns)	-1 285 m€	(ns)
★ Résultat d'exploitation hors couvertures antérieures à 2009 :	-324 m€	(ns)	-648 m€	(ns)
★ Résultat net :	-691 m€	(ns)	-1 559 m€	(ns)
★ Résultat net (hors provisions Plan de Départ Volontaire) :	-594 m€	(ns)	-1 462 m€	(ns)

AIRFRANCE KLM

# Activité

Peter Hartman

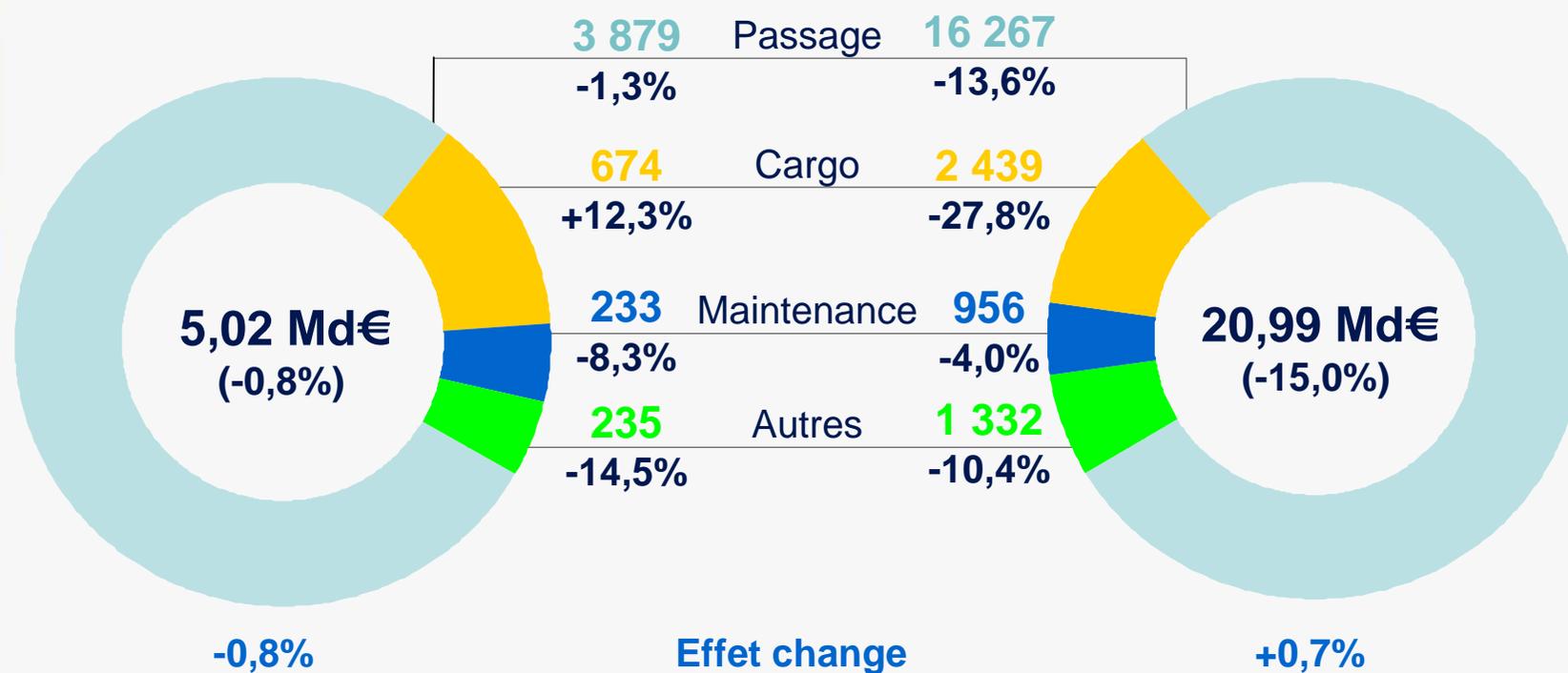
# Chiffre d'affaires

Janvier-Mars 2010

Millions d'€

Exercice 2009-10

Millions d'€



# Passage : une demande un peu plus soutenue sur la fin du trimestre

- ✦ Trafic en hausse malgré la baisse des capacités
- ✦ Croissance des recettes unitaires, en particulier en long-courrier
- ✦ Hausse significative de la facture carburant, dont 142 m€ de pertes sur couvertures carburant
- ✦ Une perte d'exploitation comparable à l'an dernier

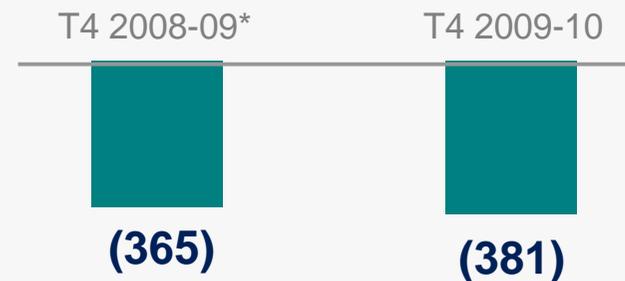
## Recette unitaire par SKO

Cts d'€



## Résultat d'exploitation

Millions d'€

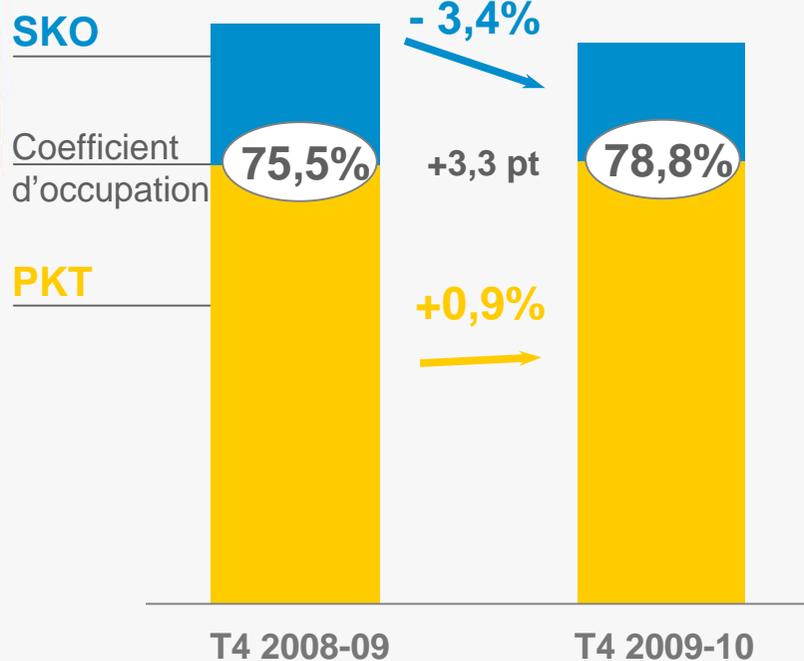


\*Retraité IFRIC 13

# Poursuite de l'amélioration du coefficient d'occupation au 4ème trimestre

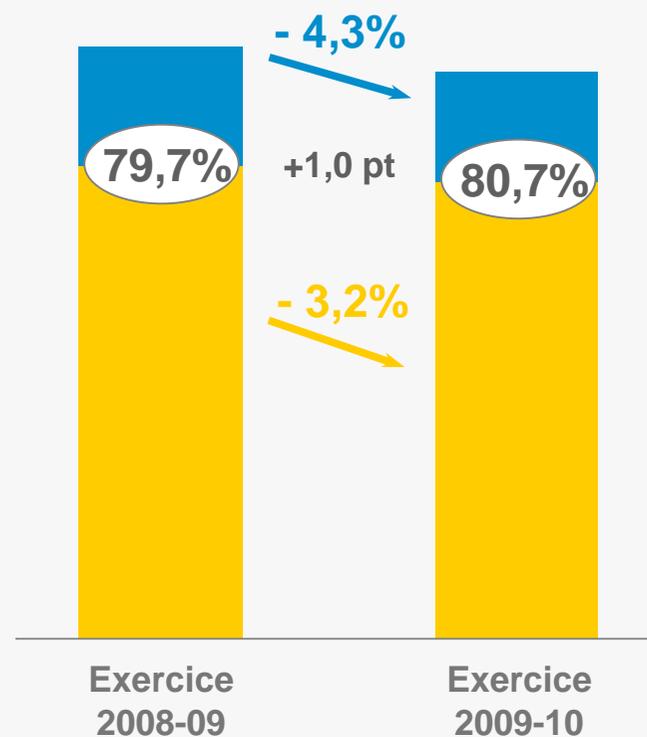
T4 2009-10

15,6 millions de passagers (-0,4%)



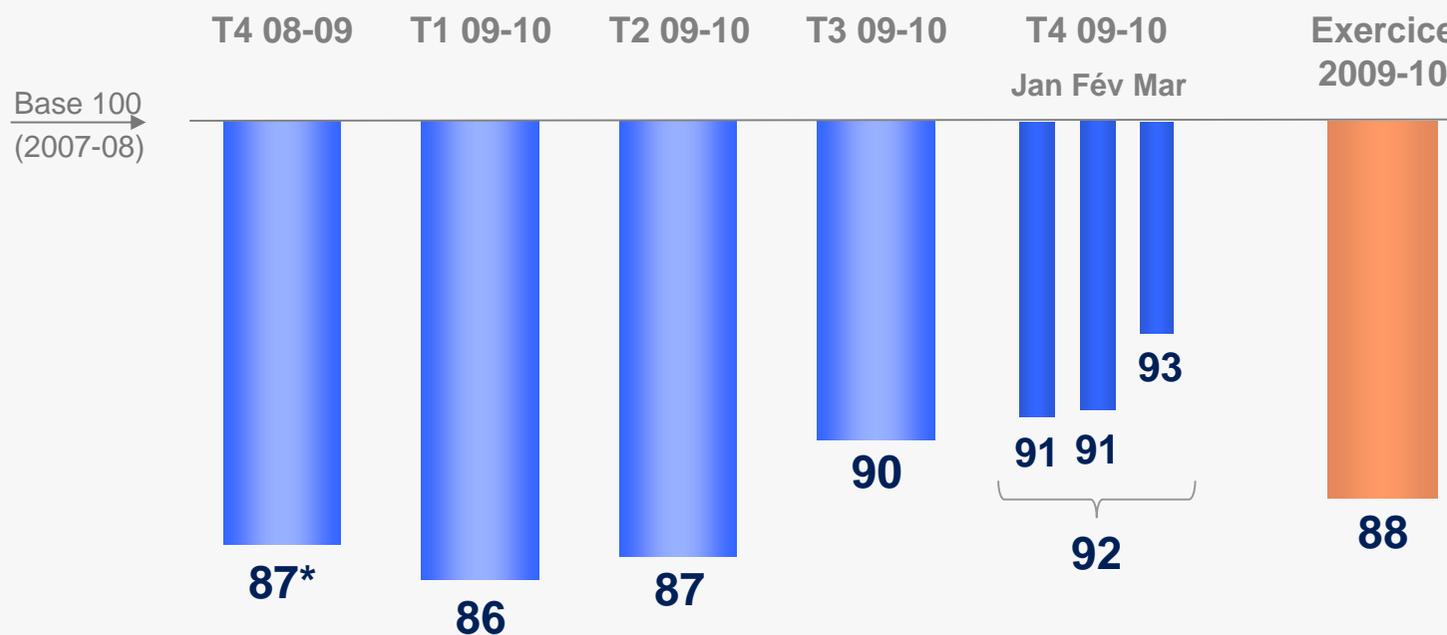
Exercice 2009-10

71,4 millions de passagers (-4,1%)



# Remontée progressive de la recette unitaire...

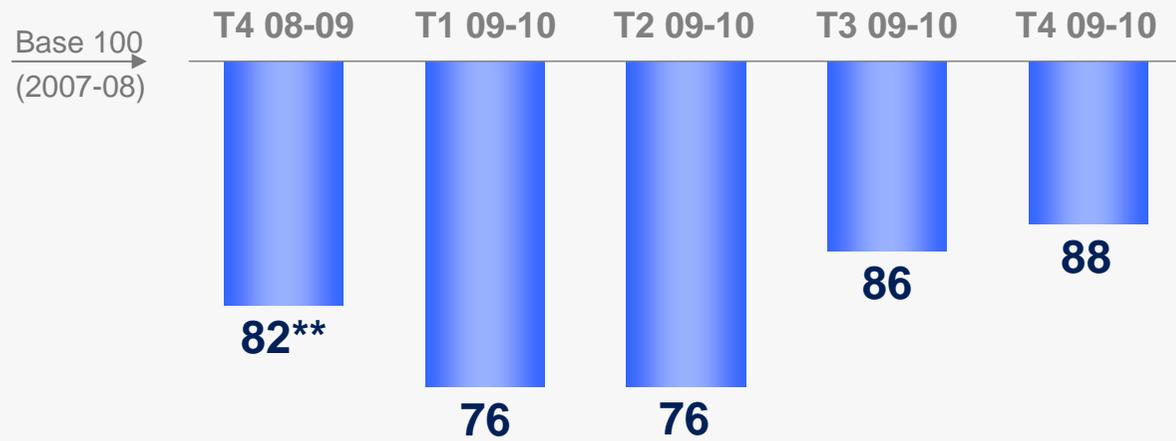
## Recette unitaire par SKO hors change comparée à 2007-08



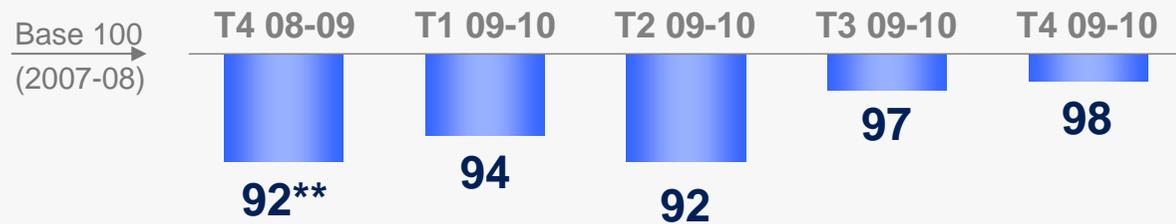
\* Hors effet des nouvelles règles de péremption du programme Flying Blue

... particulièrement en long-courrier

### Recette unitaire par SKO classe avant\*



### Recette unitaire par SKO classe arrière\*



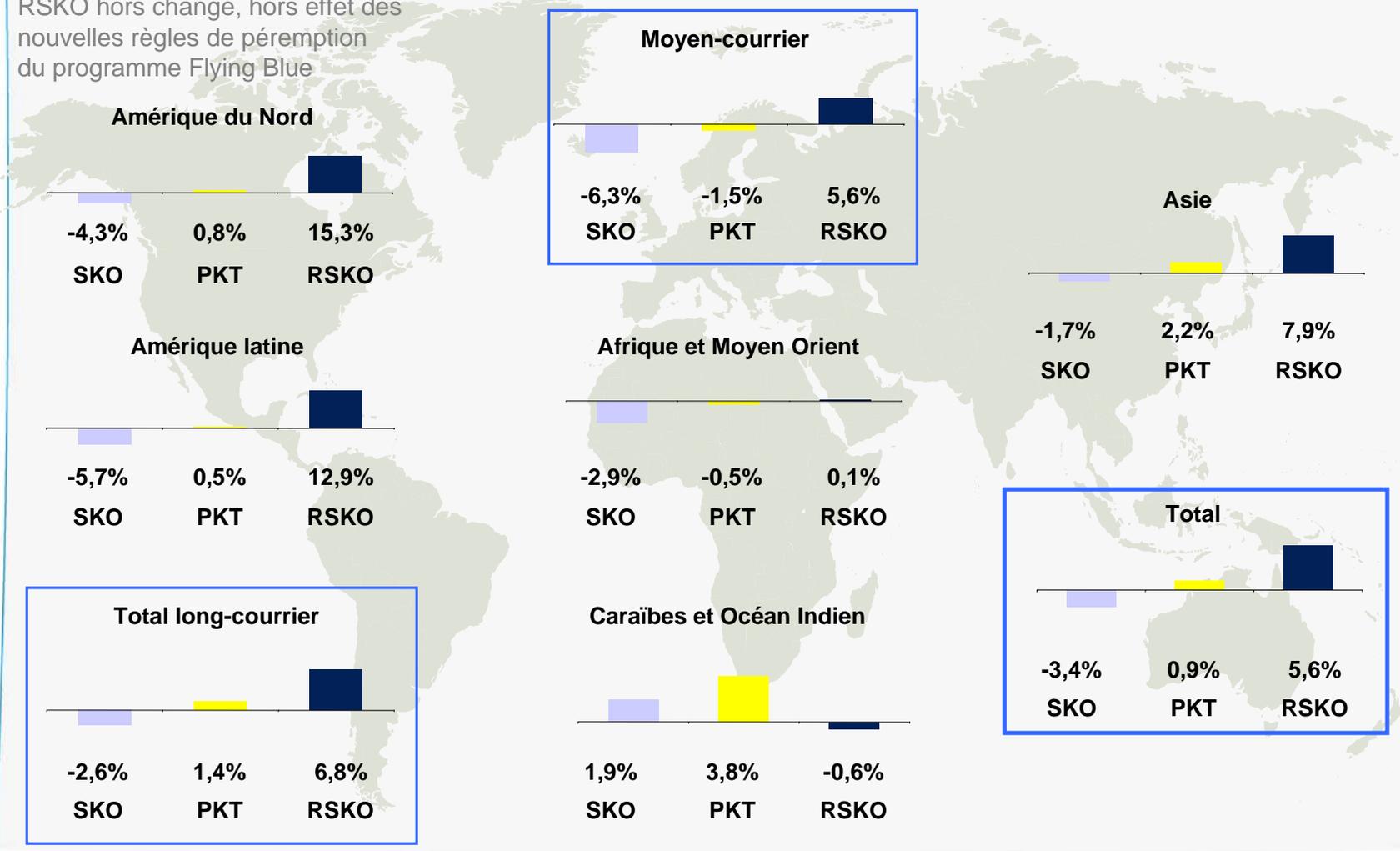
\* Hors change, comparée à 2007-08

\*\* Hors effet des nouvelles règles de péremption du programme Flying Blue

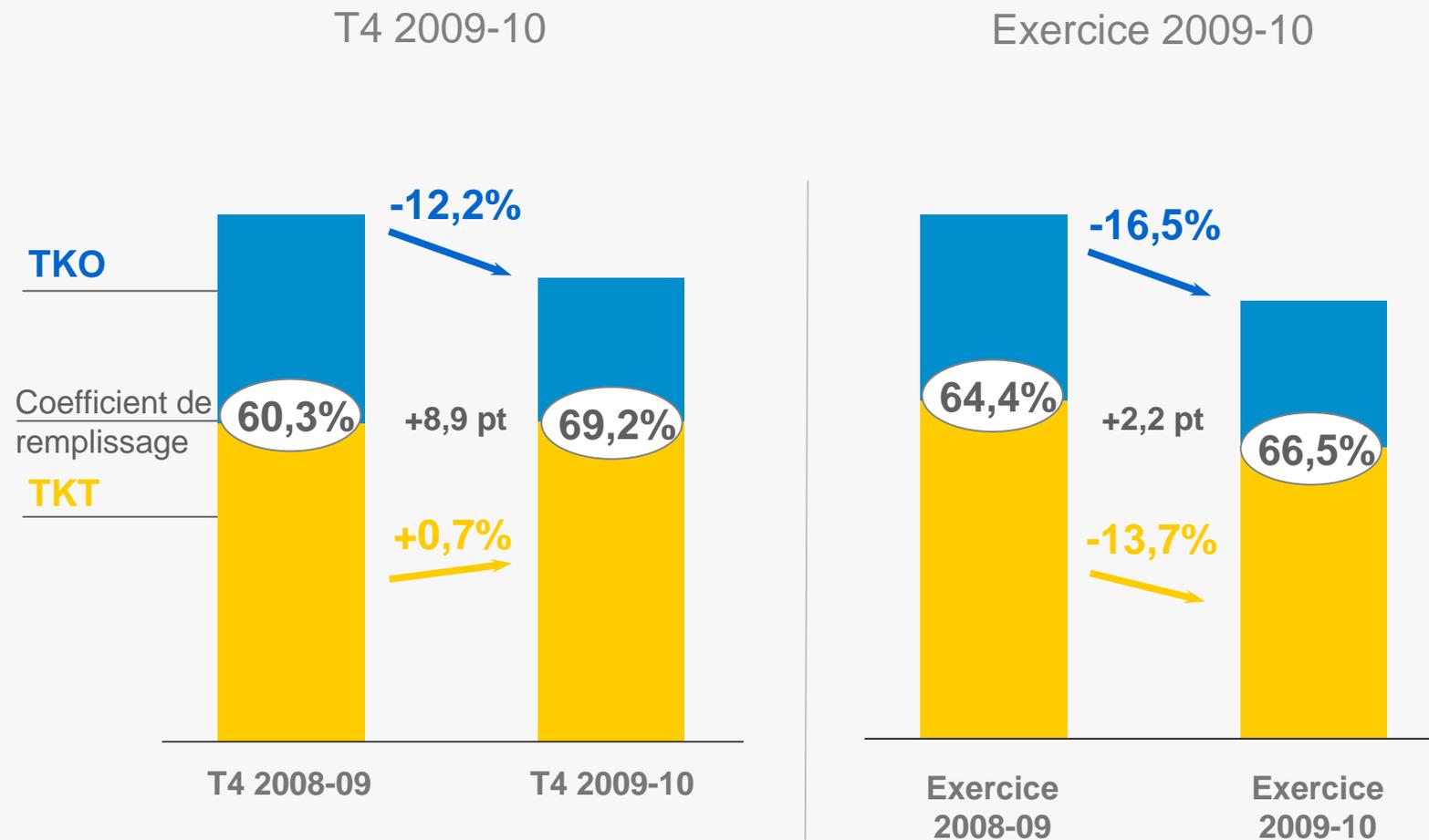
# Des recettes en amélioration sur l'ensemble des réseaux

T4 2009-10

RSKO hors change, hors effet des nouvelles règles de péremption du programme Flying Blue



# Cargo : très forte amélioration du coefficient de remplissage au 4<sup>ème</sup> trimestre



# La restructuration du cargo commence à porter ses fruits

## ★ Forte hausse des recettes unitaires :

- ▶ Augmentations tarifaires et surcharges carburant
- ▶ Hausse du coefficient de remplissage
- ▶ Un remplissage des soutes significativement supérieur au niveau d'avant la crise

## ★ Résultat d'exploitation en forte amélioration

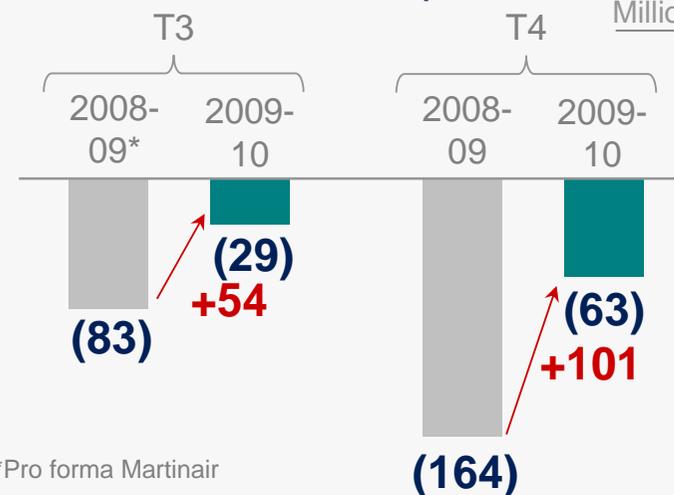
### Recette unitaire par TKO

Cts d'€



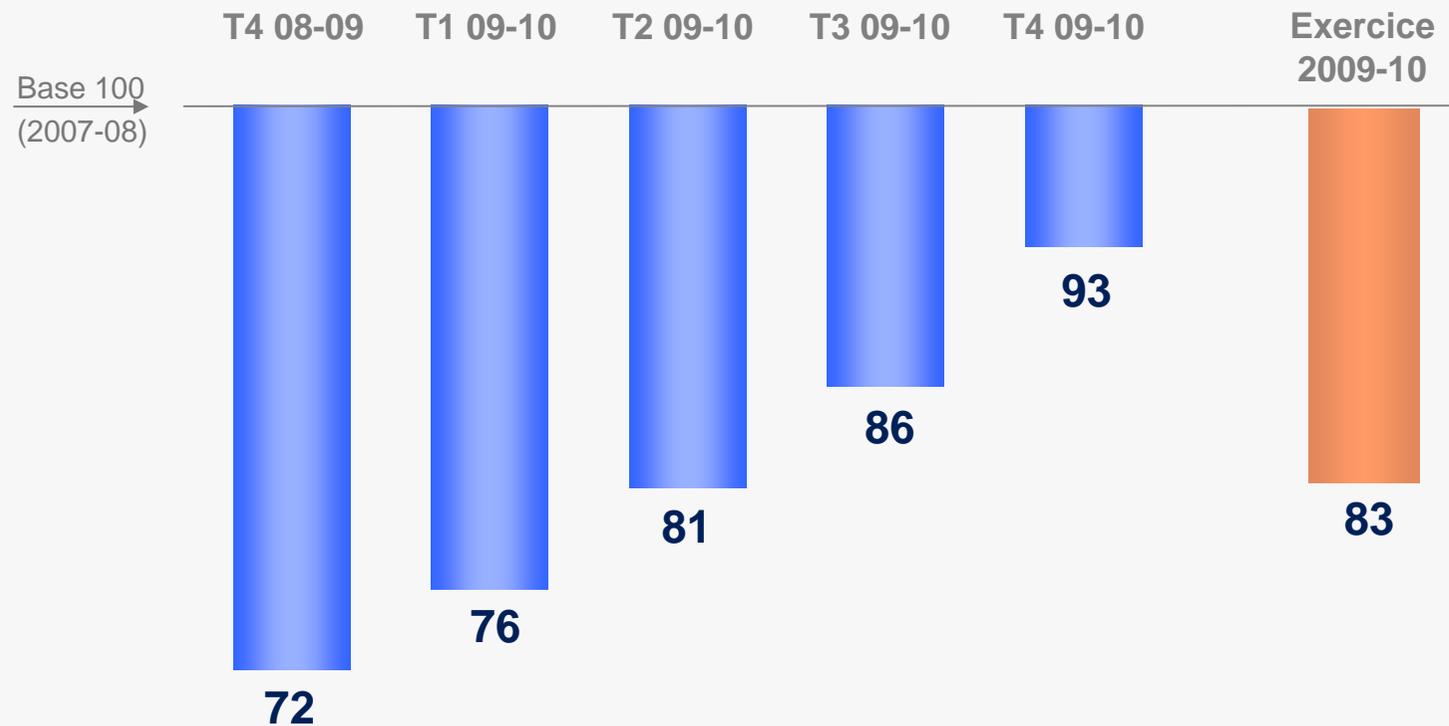
### Résultat d'exploitation

Millions d'€



# Amélioration très nette des recettes unitaires

Recette unitaire par TKO\*



\* Hors change, comparée à 2007-08

# Maintenance et autres activités

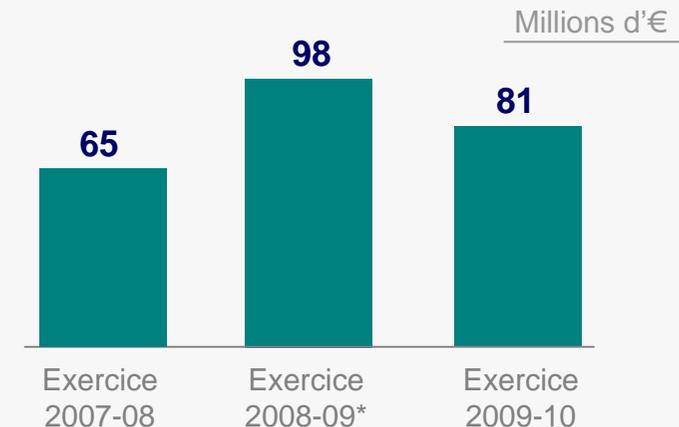
## ★ Maintenance :

- ▶ Relativement peu affecté par la crise
- ▶ Légère réduction des volumes d'activité pour compte tiers
- ▶ Concurrence accrue

## ★ Autres activités :

- ▶ Loisir : amélioration du résultat d'exploitation, malgré les pertes sur couvertures carburant
- ▶ Catering : maintien du résultat d'exploitation

### Résultat d'exploitation maintenance



### Résultat d'exploitation des autres activités



\*Pro forma Martinair

AIRFRANCE KLM

# Résultats

Philippe Calavia

# Résultats du 4<sup>ème</sup> trimestre

Janvier-mars 2010

Millions d'€

	<b>T4 2009-10</b>	<b>T4 2008-09 Pro forma*</b>	<b>Variation en %</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5 021</b>	<b>5 060</b>	<b>(0,8)</b>
Charges d'exploitation	(5 518)	(5 595)	(1,4)
EBITDAR	77	62	24,2
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>(497)</b>	<b>(535)</b>	<b>ns</b>
<i>Résultat d'exploitation ajusté**</i>	<i>(435)</i>	<i>(474)</i>	<i>ns</i>
Produits et charges non courants	(261)	(50)	
Dont provision plan de départ volontaire	(148)		
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>(758)</b>	<b>(585)</b>	<b>ns</b>
Coût de l'endettement financier net	(91)	(47)	ns
Autres produits et charges financiers	(94)	(96)	ns
Impôts	249	244	ns
Autres	3	6	-
<b>Résultat net, part du groupe</b>	<b>(691)</b>	<b>(479)</b>	<b>ns</b>

\* Retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13 et pro forma Martinair

\*\* Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

# Charges d'exploitation sur le 4<sup>ème</sup> trimestre

Janvier-mars 2010

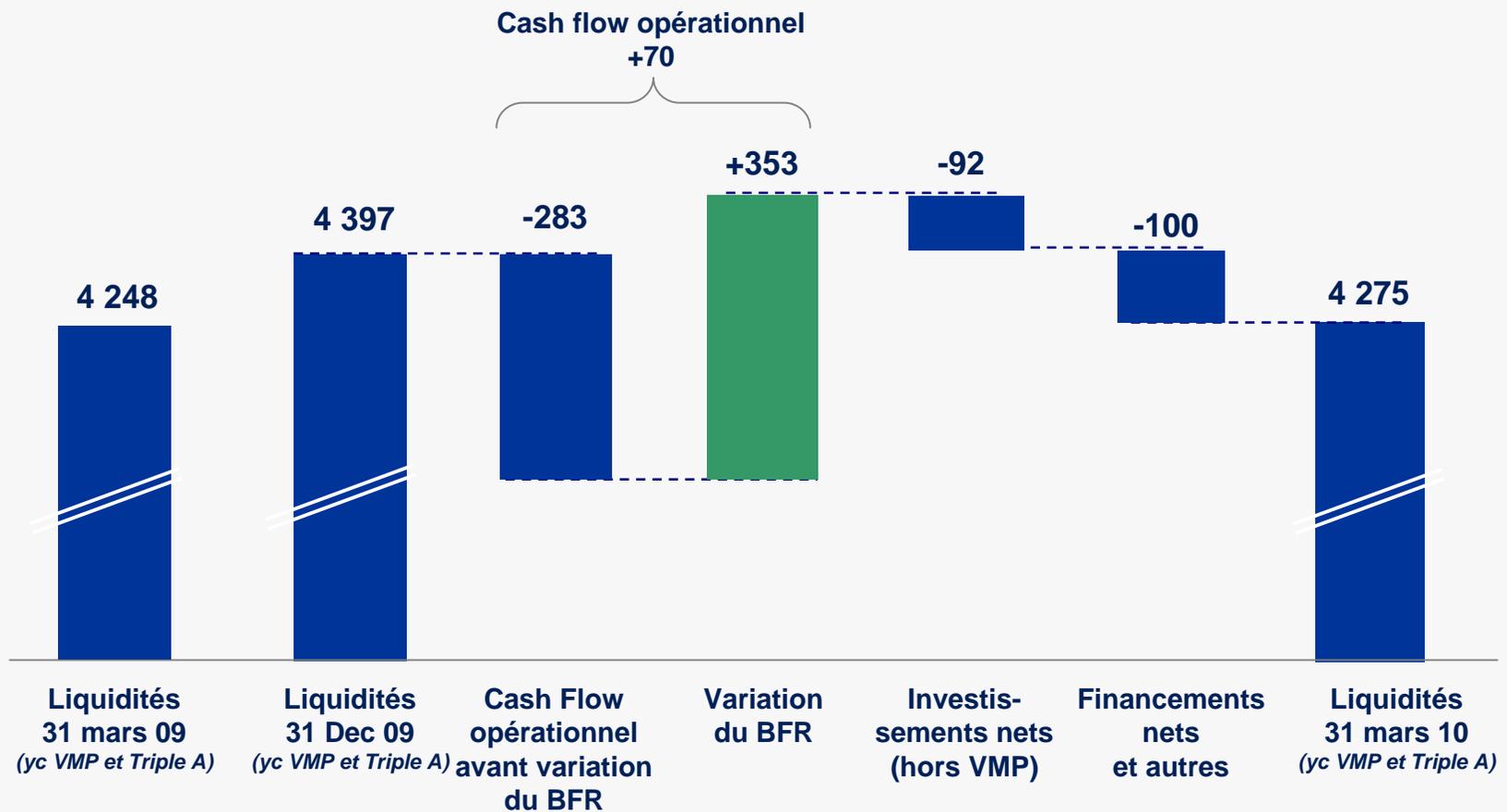
Millions d'€

		ESKO	
	<b>Chiffre d'affaires</b>		-5,1%
	<b>Charges d'exploitation hors carburant</b>		-0,8%
			-4,1%
Carburant	1 240		+9,3%
Charges de personnel	1 843		-0,8%*
Coûts avions (amortissement et provisions, frais de maintenance, loyers opérationnels et affrètements)	969		-5,5%
Redevances aéronautiques	394		-6,2%
Frais commerciaux	203		-1,0%
Prestations en escale	311		-5,2%
Autres	558		-16,0%
<b>Total charges d'exploitation</b>	<b>5 518</b>		<b>-1,4%</b>

\* Hors impact fonds de pension

# Cash flow opérationnel positif sur le trimestre

Millions d'€



# Résultats de l'exercice

Millions d'€

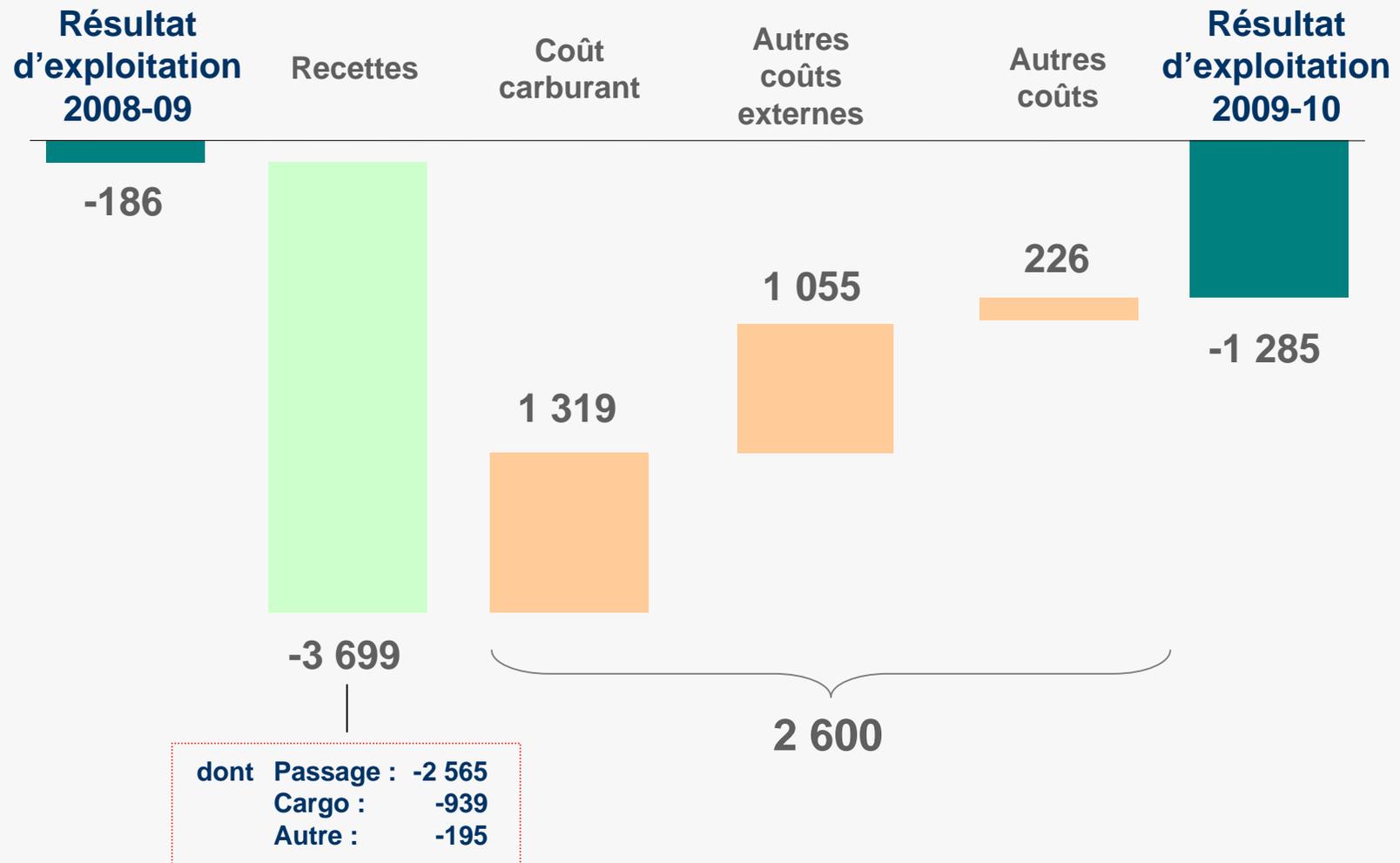
	<b>Exercice 2009-10</b>	<b>Exercice 2008-09 Pro forma*</b>	<b>Variation %</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>20 994</b>	<b>24 693</b>	<b>(15,0)</b>
Charges d'exploitation	(22 279)	(24 879)	(10,5)
EBITDAR	1 111	2 275	(51,2)
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>(1 285)</b>	<b>(186)</b>	<b>ns</b>
<i>Résultat d'exploitation ajusté**</i>	<i>(1 040)</i>	<i>45</i>	<i>ns</i>
Produits et charges non courants	(347)	(71)	
Dont provision plan de départ volontaire	(148)		
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>(1 632)</b>	<b>(257)</b>	<b>ns</b>
Coût de l'endettement financier net	(304)	(103)	ns
Autres produits et charges financiers	(193)	(917)	ns
Impôts	586	457	ns
Autres	(16)	9	ns
<b>Résultat net, part du groupe</b>	<b>(1 559)</b>	<b>(811)</b>	<b>ns</b>

\*Pro forma Martinair

\*\*Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

# De fortes réductions des coûts qui limitent l'impact de la chute des recettes

Millions d'€



# Charges d'exploitation de l'exercice

Avril 2009-mars 2010

Millions d'€

		ESKO		
	<b>Chiffre d'affaires</b>		<b>-15,0%</b>	
	<b>Coûts d'exploitation hors carburant</b>		<b>-6,8%</b>	
			<b>-6,7%</b>	
Carburant	4 725	<b>-32,4%*</b>	<b>-21,8%</b>	
Charges de personnel	7 388		<b>-2,6%**</b>	<b>-0,5%</b>
Coûts avions (amortissement et provisions, frais de maintenance, loyers opérationnels et affrètements)	3 948		<b>-7,6%</b>	
Redevances aéronautiques	1 707		<b>-6,9%</b>	
Frais commerciaux	854		<b>-16,5%</b>	
Prestations en escale	1 281		<b>-9,0%</b>	
Autres	2 376		<b>-17,4%</b>	
<b>Total charges d'exploitation</b>	<b>22 279</b>		<b>-10,5%</b>	

\* Hors impact couvertures carburant

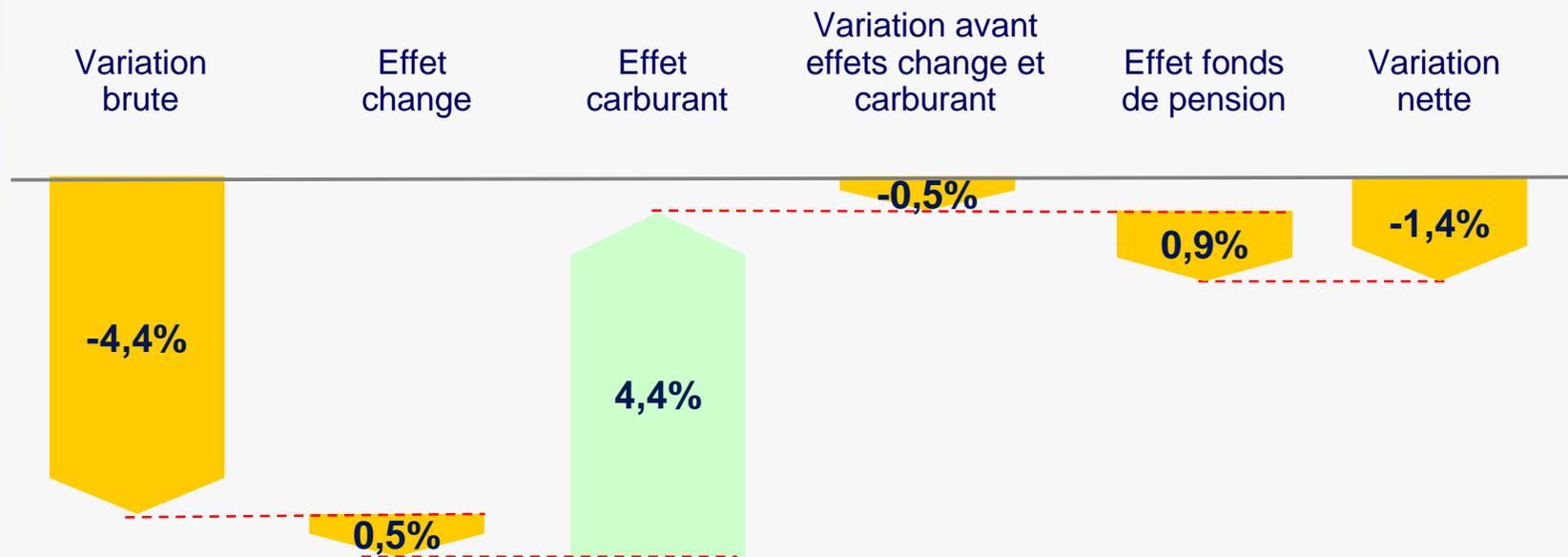
\*\* Hors impact fonds de pension

# Bonne maîtrise des coûts unitaires

Avril 2009-mars 2010

Coût unitaire à l'ESKO : 6,25 cts €

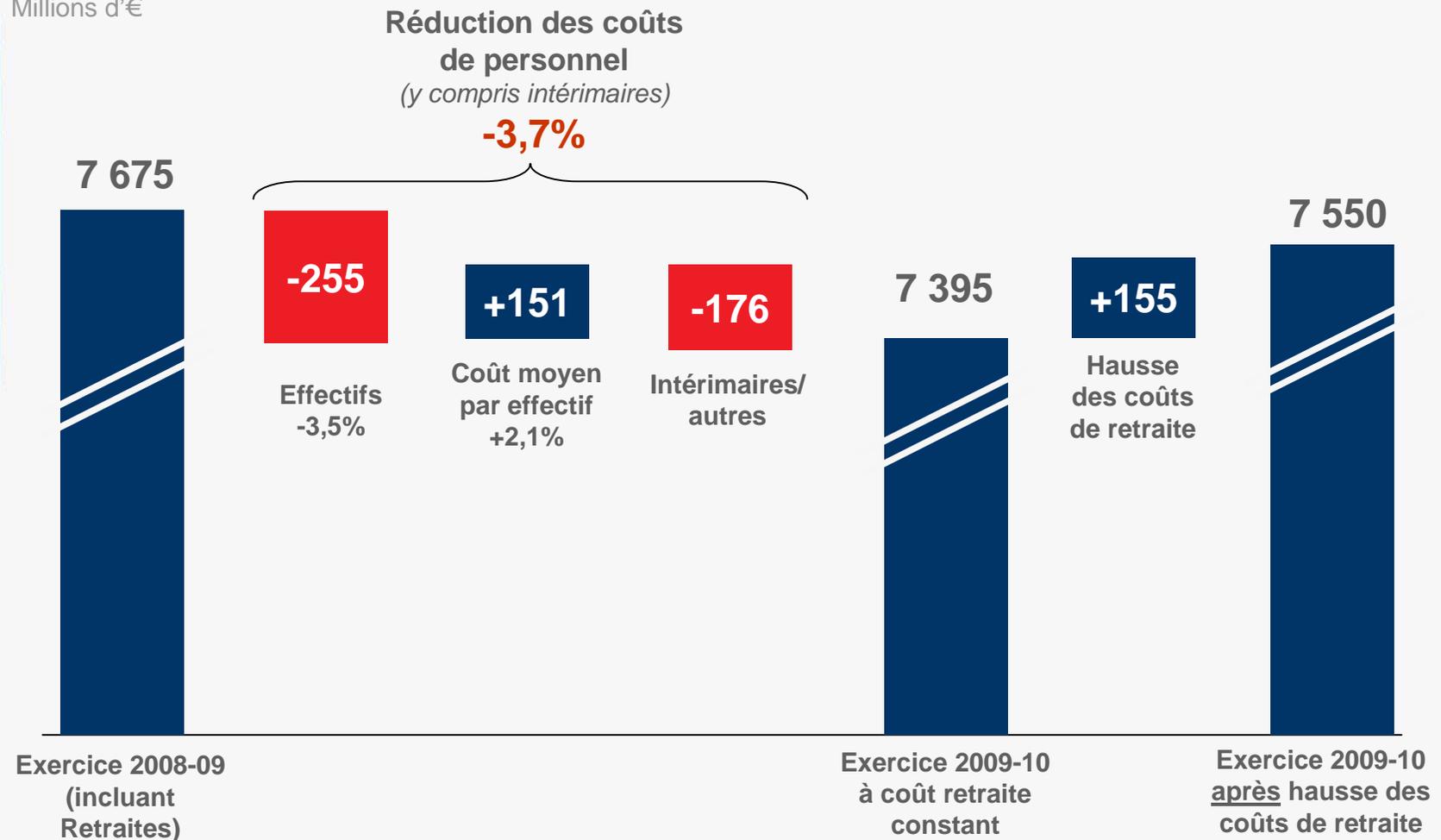
Capacité en ESKO : -6,7%



# Analyse des coûts de personnel

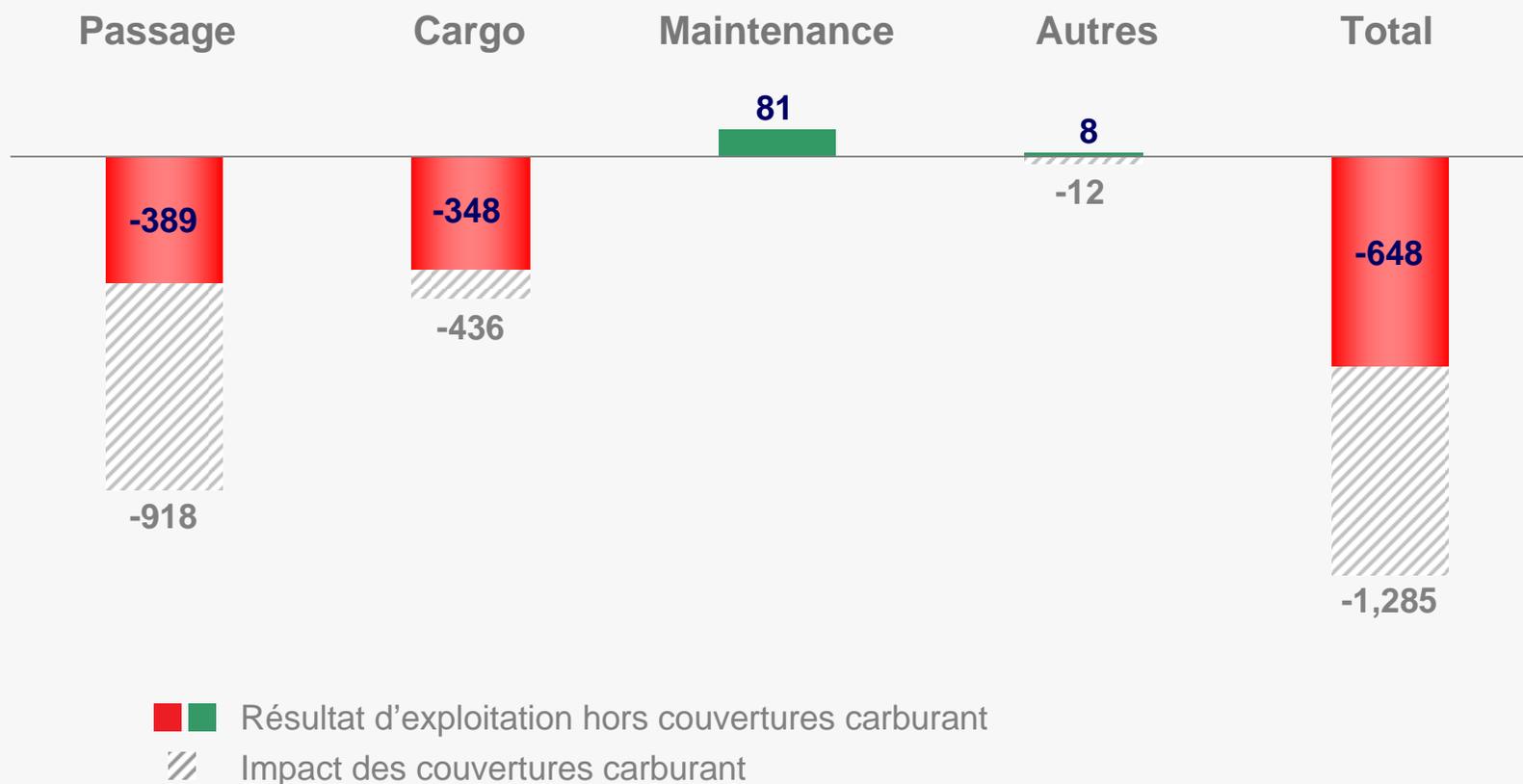
Coûts de personnel  
y compris intérimaires

Millions d'€



# Impact des couvertures carburant sur les résultats par métier

Résultat d'exploitation  
Exercice 2009-10  
€ millions



# « Challenge 12 » : un objectif légèrement dépassé

Avril 2009-Mars 2010

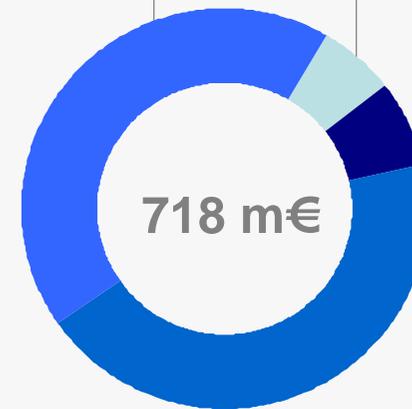
- + **190 m€** d'économies réalisées au 4<sup>ème</sup> trimestre
- + Un objectif de **700 m€** pour l'année 2009-10
- + Un réalisé de **718 m€**

Répartition des économies sur l'exercice 2009-10

Process et productivité : 43%

Flotte : 6%

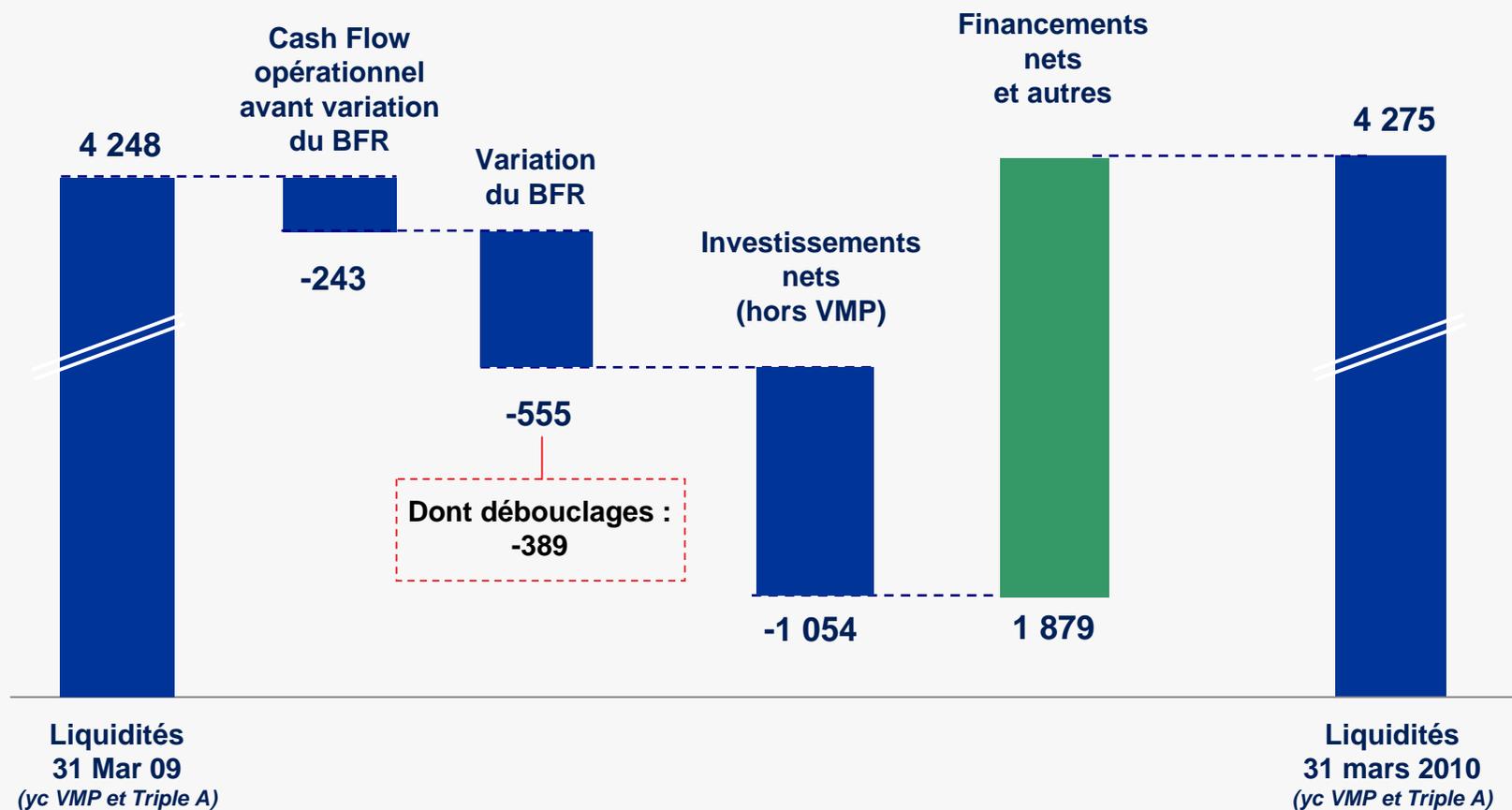
Coûts de distribution : 7%



Achats : 44%

# Une situation de liquidités stable

Millions d'€

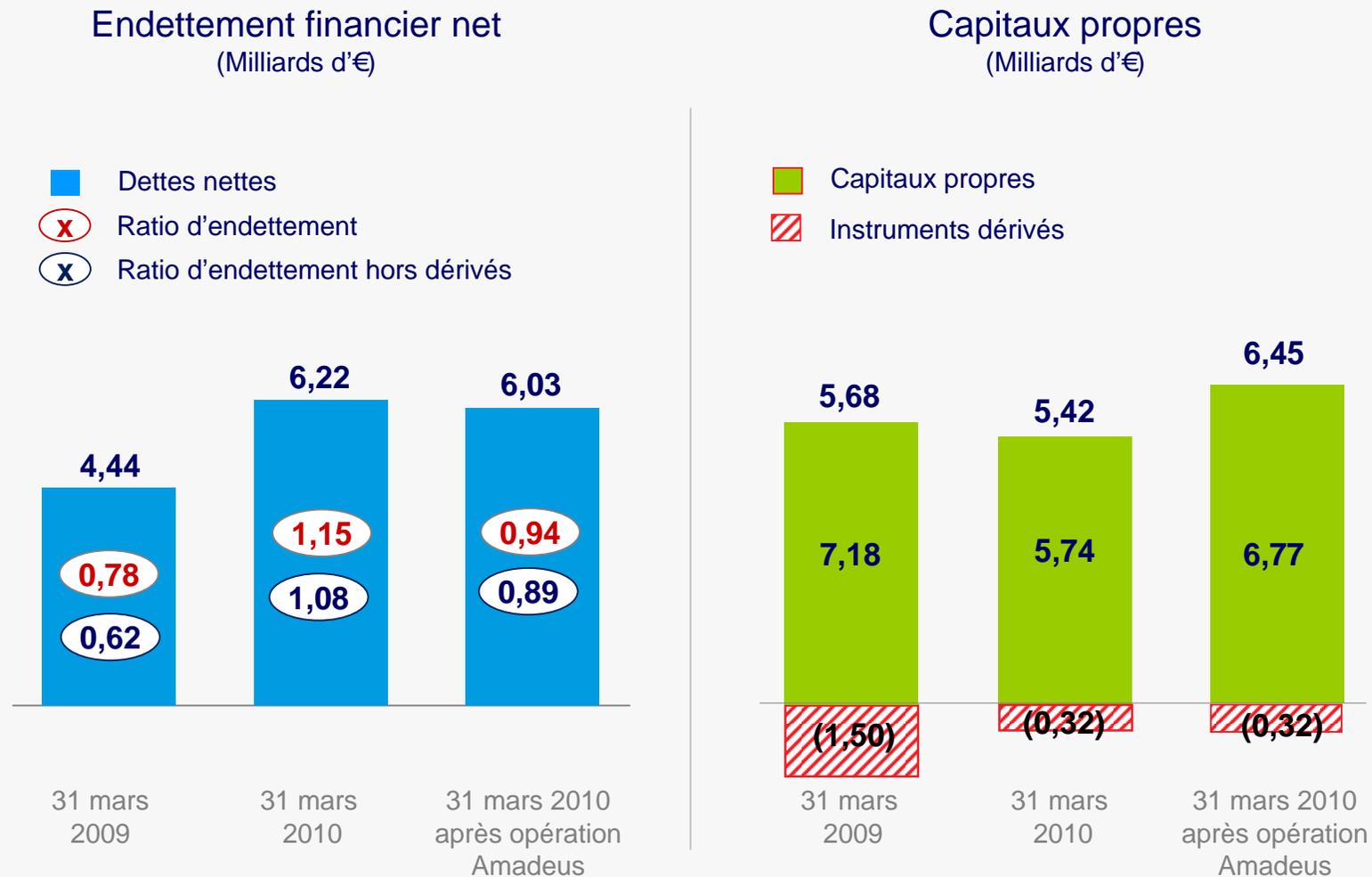


# Impact de l'opération Amadeus

- ✦ **Produit de cession : 195 m€**
  - ▶ Rachat des actions de classe B : 60 m€
  - ▶ Vente de titres mis sur le marché : 135 m€
  
- ✦ **Fonds propres : + 1 029 m€**
  - ▶ Plus-value nette de cession\* : 280 m€
  - ▶ Valeur de la participation restante (15,2%) : 749 m€
  
- ✦ **Participation restante valorisée chaque trimestre au prix du marché**

\*Après retraitements liés à la déconsolidation

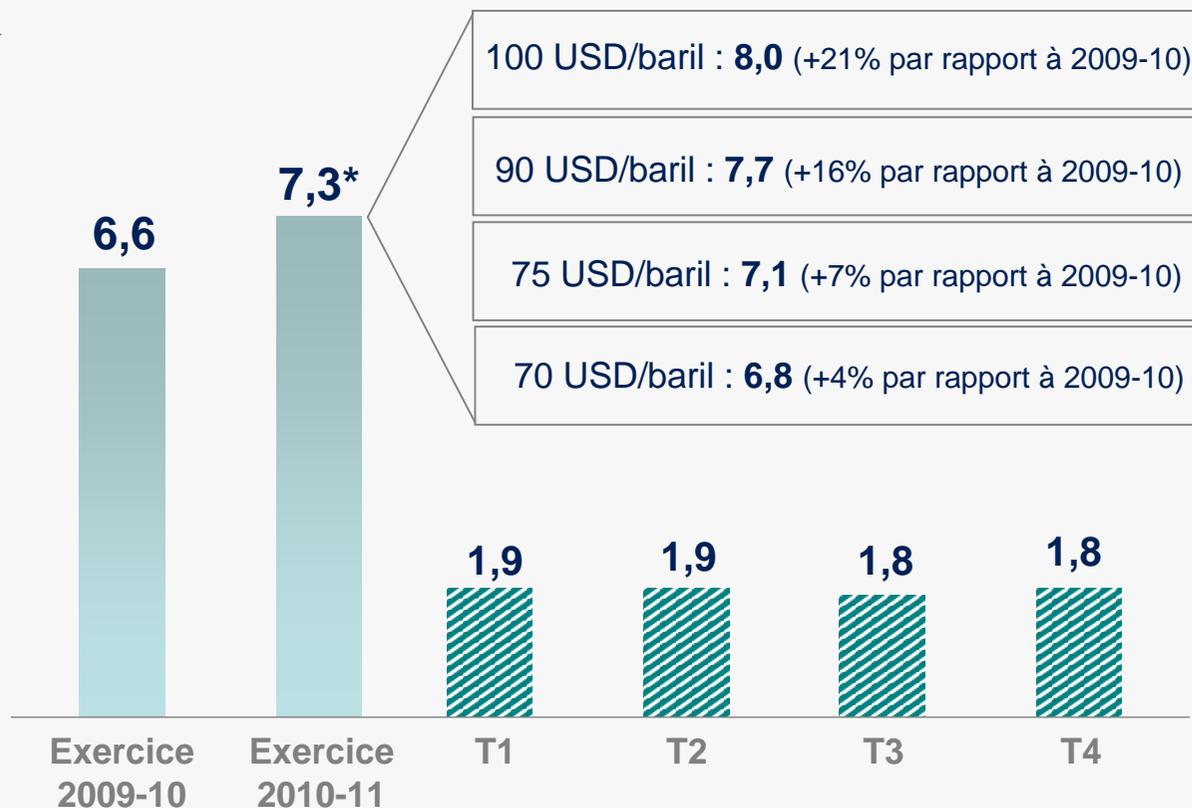
# Un ratio d'endettement ramené en dessous de 1 après l'opération Amadeus



# Une facture carburant 2010-11 attendue en hausse par rapport à 2009-10

Coût carburant après couverture

Milliards de \$



	Exercice 2009-10	Exercice 2010-11
Pourcentage de consommation couverte	53%	58%
Prix du marché (USD/baril)	70	82*

\* Courbe à terme au 14 mai 2010

AIRFRANCE KLM

# Perspectives

Pierre-Henri Gourgeon

## Un contexte en amélioration

- ✦ Le transport aérien a été deux fois plus affecté par la crise que l'économie dans son ensemble
- ✦ Cependant l'environnement montre des signes d'amélioration :
  - ▶ Les comportements des consommateurs et des entreprises retrouvent graduellement leurs tendances passées
  - ▶ La reprise de la demande de transport est significative sans pour autant retrouver les niveaux d'avant la crise
- ✦ Les actions lancées par Air France-KLM en 2009 commencent à porter leurs fruits

## Notre plan de route pour accompagner la reprise

- ✦ Contrôler l'évolution des capacités et des investissements
- ✦ Réduire nos coûts
- ✦ Répondre aux attentes de nos clients en adaptant notre modèle économique
- ✦ Développer la JV transatlantique et renforcer SkyTeam et les autres partenariats stratégiques

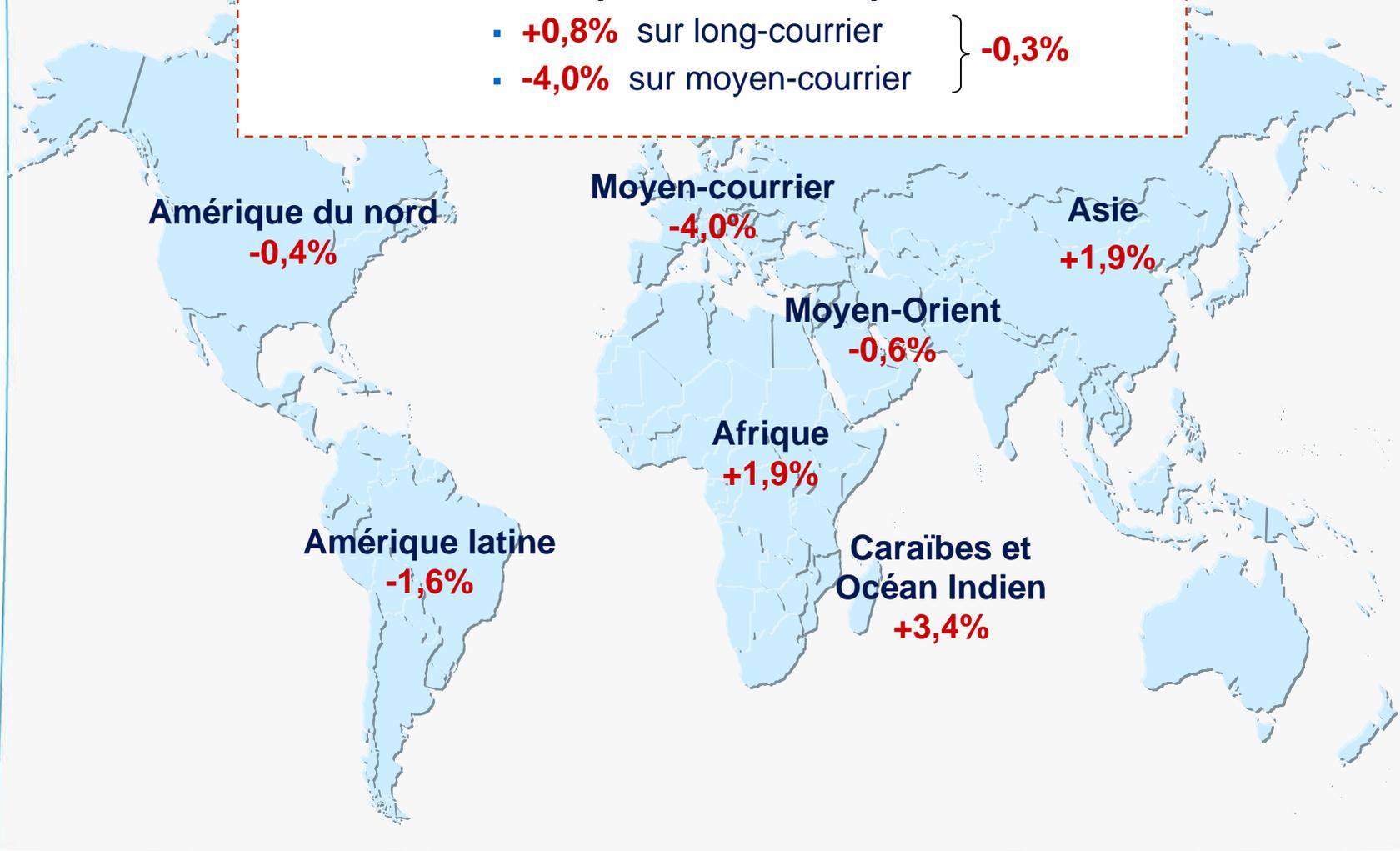
## Faible progression des capacités sur l'année

- ✦ Une croissance des capacités limitée, pour soutenir le rétablissement des recettes unitaires...
  - ▶ +1% en passage
  - ▶ Stable en cargo
  
- ✦ ...tout en conservant une capacité de rebond
  - ▶ Augmentation du taux d'utilisation des avions
  - ▶ Prolongation de locations opérationnelles
  - ▶ Effectifs navigants disponibles
  
- ✦ Bonne tendance de réservations

# Des développements ciblés à l'été 2010

## Evolution des capacités du Groupe à l'été 2010

- **+0,8%** sur long-courrier
  - **-4,0%** sur moyen-courrier
- } **-0,3%**

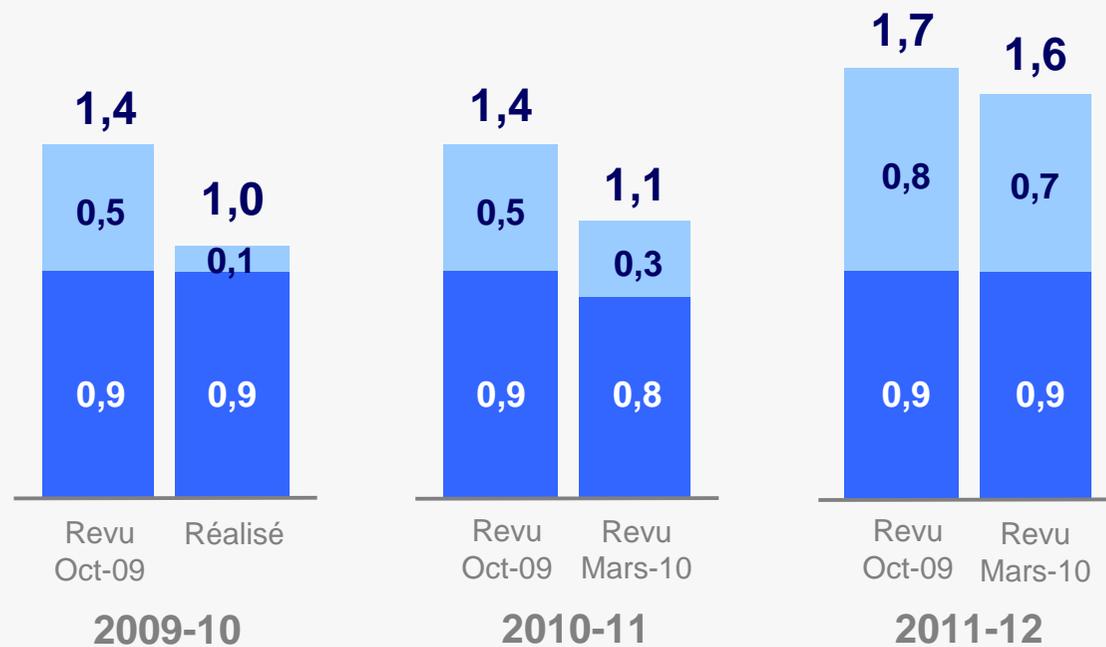


# Nouvel ajustement du plan d'investissement

Milliards d'€

- Flotte : investissements nets des cessions
- Autres investissements

**- 400 millions d'euros** sur les 2 prochaines années  
pour un total de **- 4,5 milliards d'euros** sur 3 ans



## Notre plan de route pour accompagner la reprise

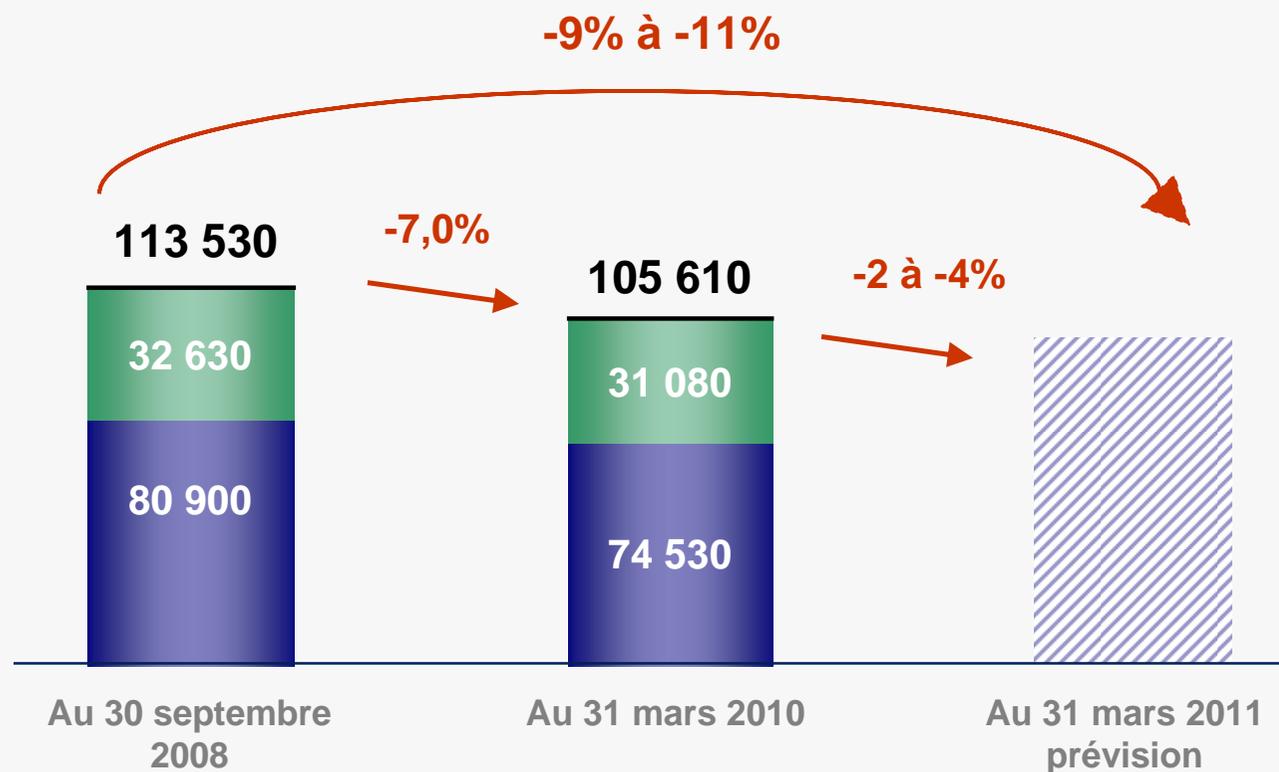
- ✦ Contrôler l'évolution des capacités et des investissements
- ✦ Réduire nos coûts
- ✦ Répondre aux attentes de nos clients en adaptant notre modèle économique
- ✦ Développer la JV transatlantique et renforcer SkyTeam et les autres partenariats stratégiques

# Effectifs : une adaptation significative depuis le début de la crise...

Équivalent employés temps plein (fin de mois)

■ Personnel sol (y/c intérimaires)

■ Personnel navigant

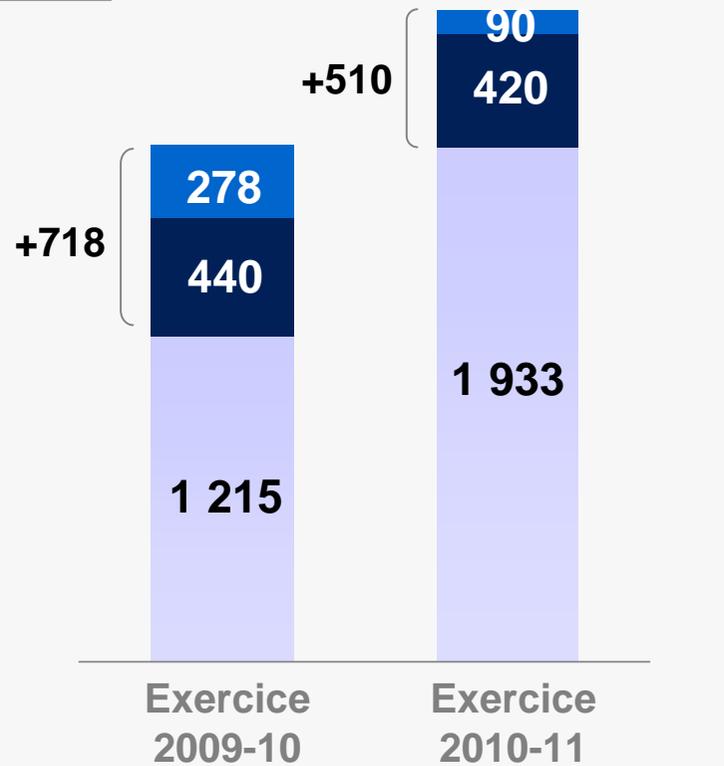


## ... réalisée à travers de nouvelles mesures

- ✦ Maintien du gel des embauches
- ✦ Réduction des effectifs par des départs naturels non remplacés
- ✦ Accélération de la réduction chez Air France grâce au Plan de Départ Volontaire
  - ▶ Plan de 1 684 équivalents plein temps
  - ▶ Départs réalisés avant le 31 décembre 2010
  - ▶ Provision de 148 m€ passée au 31 mars 2010
  - ▶ Payback un peu inférieur à 2 ans

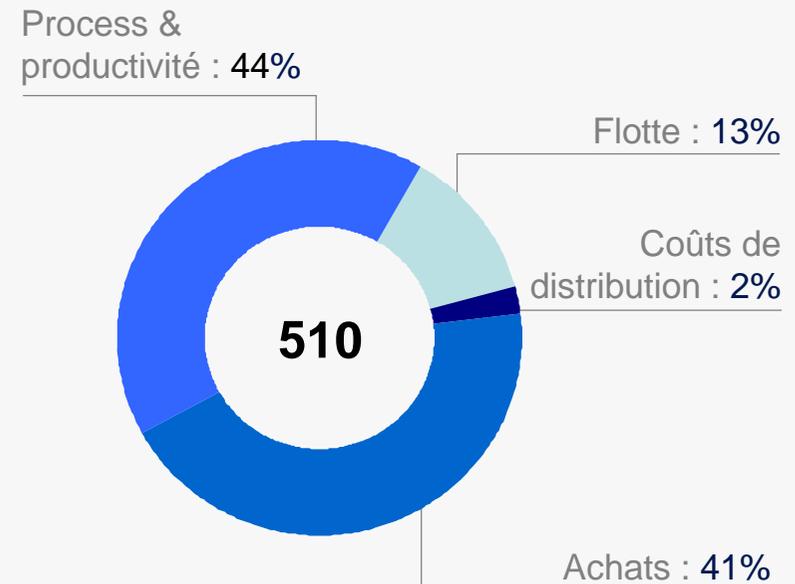
# Renforcement de « Challenge 12 »

Millions d'€



- Économies cumulées des années passées
- Plan initial pour l'exercice
- Renforcement du plan

## Répartition des économies sur l'exercice 2010-11



## Notre plan de route pour accompagner la reprise

- ✦ Contrôler l'évolution des capacités et des investissements
- ✦ Réduire nos coûts
- ✦ Répondre aux attentes de nos clients en adaptant notre modèle économique
- ✦ Développer la JV transatlantique et renforcer SkyTeam et les autres partenariats stratégiques

# Succès des nouvelles classes long-courriers

## **PREMIUM VOYAGEUR**

- ✦ Premier avion équipé en octobre 2009
- ✦ 37 avions équipés au 1er mai 2010
- ✦ 76 avions équipés à la fin 2010
- ✦ 70% des clients recommandent le produit à leurs proches
- ✦ Une recette par passager 2,2 fois supérieure à la classe économique sur les premiers mois

Economy  
Comfort

- ✦ Flotte entièrement équipée début décembre 2009
- ✦ Bon niveau de satisfaction des clients
- ✦ Progression des recettes plus rapide que prévu

# La transformation du moyen courrier lancée comme prévu

## Repositionnement du produit

- ✦ Nouveau produit bien accueilli par les entreprises sous contrat
- ✦ Lancement réussi sur les lignes Air France le 1er avril 2010
- ✦ Engagements dynamiques en 'premium eco'

## Économies de coûts et gains de productivité

- ✦ Réduction des effectifs dans les escales sécurisée par le plan de départ volontaire
- ✦ 23 avions équipés du nouveau siège au 1er mai 2010, la totalité de la flotte concernée à la fin 2010
- ✦ Économies sur les prestations à bord mises en œuvre au 1er avril 2010

## Ajustement des réseaux

- ✦ Poursuite de la restructuration du programme mise en œuvre à l'hiver 2009-10

# Restructuration de l'activité cargo en avance sur le plan de marché

- ✦ L'amélioration des résultats du semestre montre le succès des actions de restructuration mises en oeuvre
  - Intégration de Martinair
  - Baisse de 40% des capacités tout cargo
  - Des soutes mieux remplies qu'avant la crise
  - Adaptation de la politique et de l'organisation commerciale
  
- ✦ Confirmation du positionnement stratégique retenu, de « transporteur mixte à dominante soute & combis »
  - Des avions passagers aux larges soutes et aux coûts bas, qui répondent à la majorité des besoins, complétés par des avions tout cargo
  - Une flotte tout cargo limitée à 14 avions
  
- ✦ Objectif de réduction des pertes des 2/3 en 2010-11

## Notre plan de route pour accompagner la reprise

- ✦ Contrôler l'évolution des capacités et des investissements
- ✦ Réduire nos coûts
- ✦ Répondre aux attentes de nos clients en adaptant notre modèle économique
- ✦ Développer la JV transatlantique et renforcer SkyTeam et les autres partenariats stratégiques

# Mise en œuvre rapide de la JV transatlantique



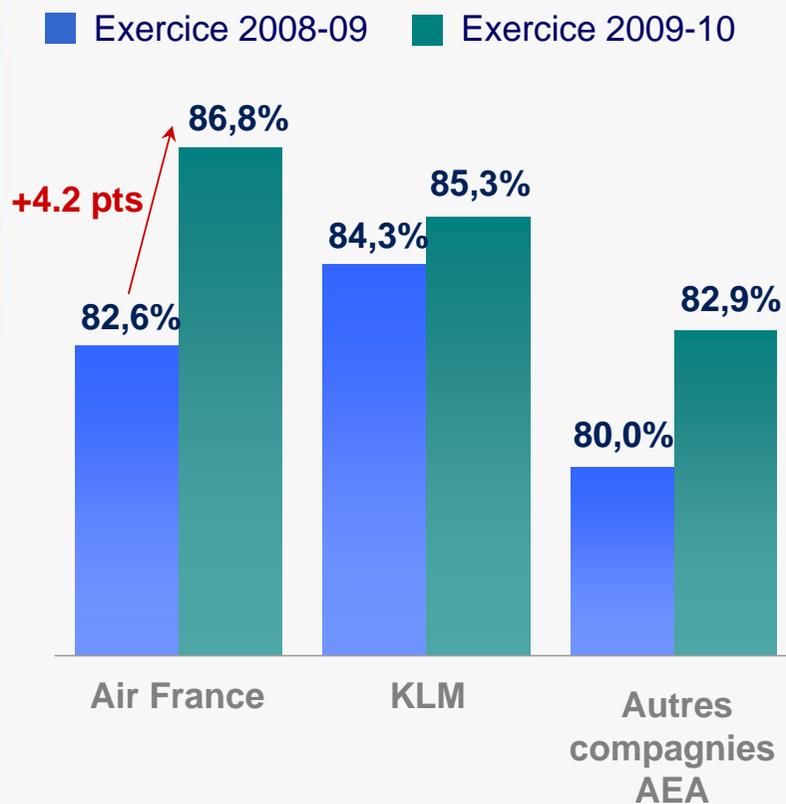
- ✦ Réallocation de lignes entre les trois opérateurs
- ✦ Réductions de capacité (-11% sur le 'bundle' transatlantique)
- ✦ Une seule équipe de revenue management
- ✦ Intégration des équipes de vente
- ✦ Signature de contrats communs avec 4 000 entreprises et 1 400 agences de voyage



Une contribution de 50 m€ au résultat d'exploitation dès la première année

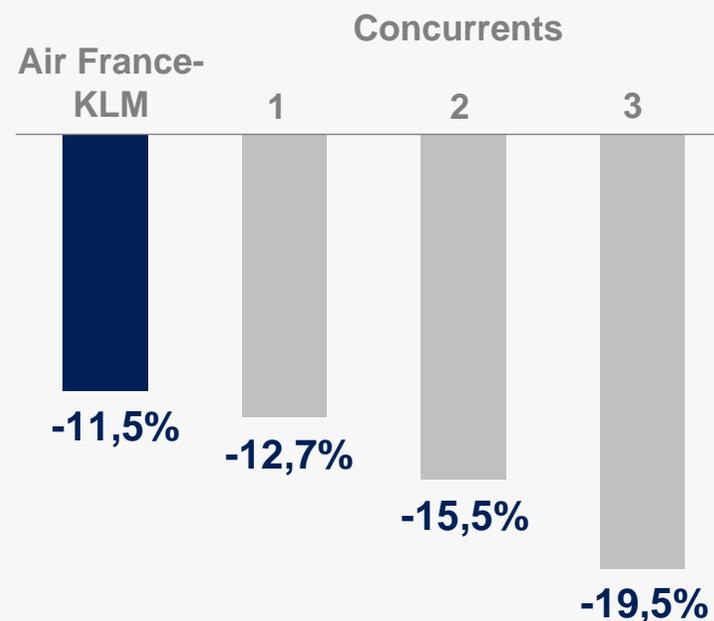
# La JV transatlantique : un effet significatif sur les remplissages et sur la RSKO

Coefficient d'occupation sur l'Atlantique nord



Source : AEA

Évolution de la RSKO sur l'Atlantique Nord, Avril-Décembre 2009



Source : AEA

# SkyTeam se développe en Asie

- ✦ SkyTeam, première alliance en Chine
- ✦ China Southern, première compagnie domestique chinoise
- ✦ Choix de SkyTeam par China Eastern
  - Basée à Shanghai
  - Renforcée par sa fusion récente avec Shanghai Airlines
  - 25 destinations supplémentaires en Chine
- ✦ Les membres chinois de SkyTeam représentent 40% du trafic des compagnies chinoises
- ✦ Entrée de Vietnam Airlines en juin 2010

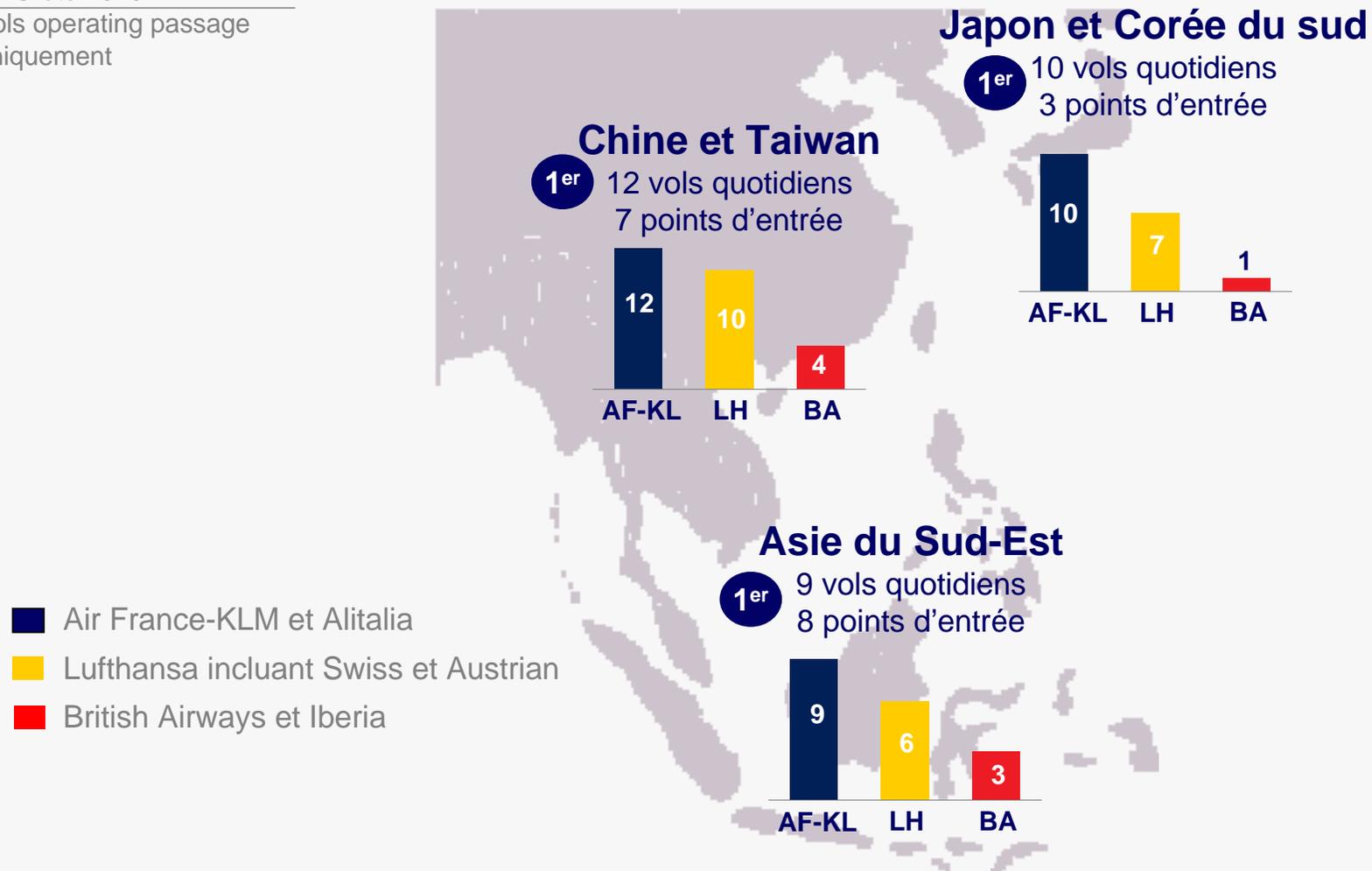
Membres de SkyTeam en Asie



# Air France-KLM, premier groupe européen vers toutes les régions d'Asie

OAG été 2010

Vols operating passage uniquement



# Nouveaux accords de partenariat stratégiques

## En Asie :

- ✦ Mise en œuvre d'une JV entre Air France et China Southern à l'hiver 2010-11, en complément de la JV entre KLM et China Southern
- ✦ Préparation d'une JV avec China Eastern
- ✦ Code share avec Vietnam Airlines

## Et ailleurs : accords de code share

- ✦ Aeroflot : 6 destinations supplémentaires en Russie
- ✦ GOL : 8 destinations supplémentaires au Brésil

# Impact du plan de réduction des coûts et des actions stratégiques sur 2010-11

## ✦ Réduction des coûts : 700-750 m€

- ▶ Challenge 12 : 510 m€
- ▶ Adaptations des métiers : 200-250 m€

## ✦ Recettes supplémentaires : 180-220 m€

- ▶ Premium Voyageur et Economy Comfort : 70 m€
- ▶ Repositionnement du produit moyen-courrier : 80 m€
- ▶ JV transatlantique : 50 m€

## ✦ Amélioration continue de la performance



Amélioration du résultat d'exploitation :  
entre 900 m€ et 1 Md d'€

# Une forte mobilisation du groupe

- ✦ Nous sortons de la crise avec :
  - ▶ Un business model et des produits passage adaptés aux évolutions des demandes des clients
  - ▶ Un outil cargo restructuré
  - ▶ La flotte long-courrier la plus jeune parmi les grands opérateurs européens
  - ▶ Une situation financière solide
  - ▶ Des salariés motivés et investis
  
- ✦ Les évolutions stratégiques décidées en 2009 nous permettent de redevenir profitables même dans un environnement économique peu porteur
  
- ✦ Nous avons toutes les capacités pour profiter d'une reprise économique plus forte
  
- ✦ A terme, notre objectif est de revenir à notre stratégie de croissance rentable

## Blocage de l'espace aérien européen

- ✦ Arrêt quasi-total de l'exploitation entre le 16 et le 19 avril
- ✦ Impact sur l'exercice 2010-11 :
  - Une perte de revenus de 260 m€
  - Un impact immédiat sur le résultat d'exploitation estimé à 160 m€
- ✦ Négociations en cours avec les autorités sur la compensation des pertes
- ✦ Collaboration active avec les autorités pour définir une nouvelle approche de la gestion du risque de cendres volcaniques

## Perspectives pour l'année en cours

Maintien de l'objectif d'équilibre opérationnel, hors impact des couvertures carburant antérieures à 2009, et sous réserve de l'impact définitif de la fermeture de l'espace aérien européen

# Annexes

# Calcul de l'endettement financier net

Millions d'€

	<b>31 mars 10</b>	<b>31 mars 09</b>
Dettes financières courantes & non courantes	10 932	9 137
Dépôts sur avions en crédit bail	(471)	(496)
Couvertures de change sur dette	39	51
<b>= Dettes financières brutes</b>	<b>10 500</b>	<b>8 692</b>
Trésorerie & équivalent trésorerie	3 751	3 748
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	343	430
Dépôts triple A	297	352
Concours bancaires courants	(116)	(282)
<b>= Trésorerie nette</b>	<b>4 275</b>	<b>4 248</b>
<b>Endettement financier net</b>	<b>6 225</b>	<b>4 444</b>
<b>Capitaux propres consolidés</b>	<b>5 418</b>	<b>5 676</b>
<b>Endettement net / fonds propres</b>	<b>1.15</b>	<b>0,78</b>
<b><i>Endettement net / fonds propres hors dérivés</i></b>	<b><i>1.08</i></b>	<b><i>0,62</i></b>

# Réconciliation des résultats du T4 2008-09 et de l'exercice 2008-09

Millions d'€	T4 2008-09	Exercice 2008-09
Chiffre d'affaires publié	5 014	23 970
Impact IFRIC 13	38	0
Impact Martinair	8	723
<b>Chiffre d'affaires retraité et pro forma</b>	<b>5 060</b>	<b>24 693</b>
Total des charges d'exploitation publié	5 588	24 099
Impact Martinair	7	780
<b>Total des charges d'exploitation retraité et pro forma</b>	<b>5 595</b>	<b>24 879</b>
Résultat d'exploitation publié	(574)	(129)
Impact IFRIC 13	38	0
Impact Martinair	1	(57)
<b>Résultat d'exploitation publié et pro forma</b>	<b>(535)</b>	<b>(186)</b>
Résultat avant IS des sociétés intégrées publié	(766)	(1 204)
Impact IFRIC 13	38	0
Impact Martinair	0	(73)
<b>Résultat avant IS des sociétés intégrées retraité et pro forma</b>	<b>(728)</b>	<b>(1 277)</b>
Impôt publié	255	439
Impact IFRIC 13	(11)	0
Impact Martinair	0	18
<b>Impôt retraité et pro forma</b>	<b>244</b>	<b>457</b>
Résultat net part du groupe publié	(505)	(814)
Impact IFRIC 13	27	0
Impact Martinair	(1)	3
<b>Résultat net part du groupe retraité et pro forma</b>	<b>(479)</b>	<b>(811)</b>

# Résultat net retraité

Millions d'€

	T4 2009-10	T4 2008-09*	Exercice 2009-10	Exercice 2008-09**
Résultat net part du groupe	(691)	(479)	(1 559)	(811)
Impôt sur les sociétés	(249)	(244)	(586)	(457)
<b>= Résultat net part du groupe avant impôt sur les sociétés</b>	<b>(940)</b>	<b>(723)</b>	<b>(2 145)</b>	<b>(1 268)</b>
Éléments non récurrents***	261	50	346	71
Part non monétaire de la valeur des instruments de couverture	(19)	(222)	(8)	333
<b>= Résultat net part du groupe retraité avant impôt sur les sociétés</b>	<b>(698)</b>	<b>(895)</b>	<b>(1 807)</b>	<b>(864)</b>
Impôt sur les sociétés	221	285	575	286
<b>Résultat net part du groupe retraité</b>	<b>(477)</b>	<b>(610)</b>	<b>(1 232)</b>	<b>(578)</b>

\* Retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13 et pro forma Martinair

\*\* Pro forma Martinair

\*\*\* Éléments non récurrents : charges et produits comptabilisé entre le résultat d'exploitation courant et le résultat des activités opérationnelles

# Ventilation du résultat d'exploitation par métier

Avril 2009-Mars 2010

Millions d'€

- Exercice 2008-09 pro forma Martinair
- Exercice 2009-10

