

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

**1<sup>er</sup> janvier 2014 – 30 juin 2014**

# 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>2014</b>	<b>2013</b> <b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>6</b>	<b>12 005</b>	<b>12 222</b>
Autres produits de l'activité		9	1
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>12 014</b>	<b>12 223</b>
Charges externes	<b>7</b>	(7 616)	(7 883)
Frais de personnel	<b>8</b>	(3 687)	(3 839)
Impôts et taxes		(93)	(97)
Amortissements	<b>9</b>	(764)	(768)
Dépréciations et provisions	<b>9</b>	(34)	(74)
Autres produits et charges	<b>10</b>	(27)	(10)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>(207)</b>	<b>(448)</b>
Cessions de matériels aéronautiques		(5)	(4)
Autres produits et charges non courants	<b>11</b>	(117)	(10)
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>(329)</b>	<b>(462)</b>
Coût de l'endettement financier brut	<b>12</b>	(223)	(240)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>12</b>	39	39
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(184)</b>	<b>(201)</b>
Autres produits et charges financiers	<b>12</b>	(120)	(89)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(633)</b>	<b>(752)</b>
Impôts	<b>13</b>	34	72
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(599)</b>	<b>(680)</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	<b>14</b>	(11)	(78)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(610)</b>	<b>(758)</b>
Résultat net des activités non poursuivies	<b>15</b>	(4)	(38)
<b>Résultat net</b>		<b>(614)</b>	<b>(796)</b>
- Propriétaires de la société mère		<b>(614)</b>	<b>(799)</b>
- Participations ne donnant pas le contrôle		-	3
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros) - de base et dilué	<b>16</b>	(2,07)	(2,70)
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros) - de base et dilué	<b>16</b>	(2,06)	(2,57)
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros) - de base et dilué	<b>16</b>	(0,01)	(0,13)

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

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

# Groupe Air France-KLM

## ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE (non audité)

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
		<b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
<b>Résultat net</b>	<b>(614)</b>	<b>(796)</b>
<b>Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente</b>		
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global	(34)	194
Variation de la juste valeur transférée en résultat	9	-
<b>Couverture de juste valeur</b>		
Partie efficace de la variation de juste valeur portée en autres éléments du résultat global	12	(23)
<b>Couverture des flux de trésorerie</b>		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global	116	58
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(55)	(55)
<b>Variation de la réserve de conversion</b>	<b>(1)</b>	<b>2</b>
<b>Impôt différé sur les éléments recyclables du résultat global</b>	<b>(42)</b>	<b>1</b>
<b>Eléments recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts</b>	<b>-</b>	<b>7</b>
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>	<b>5</b>	<b>184</b>
<b>Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies</b>	<b>(829)</b>	<b>(154)</b>
<b>Impôt différé sur les éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>215</b>	<b>32</b>
<b>Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies des sociétés mises en équivalence</b>	<b>-</b>	<b>(2)</b>
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(614)</b>	<b>(124)</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>	<b>(609)</b>	<b>60</b>
<b>Résultat global</b>	<b>(1 223)</b>	<b>(736)</b>
- Propriétaires de la société mère	(1 219)	(737)
- Participations ne donnant pas le contrôle	(4)	1

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

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

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité)

<b>Actif</b> <i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>30 juin 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b> <b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
Goodwill		245	237
Immobilisations incorporelles		986	896
Immobilisations aéronautiques	<b>17</b>	9 235	9 391
Autres immobilisations corporelles	<b>17</b>	1 765	1 819
Titres mis en équivalence		159	177
Actifs de pension	<b>18</b>	1 819	2 454
Autres actifs financiers <sup>(**)</sup>		1 885	1 963
Impôts différés		502	434
Autres débiteurs		130	113
<b>Actif non courant</b>		<b>16 726</b>	<b>17 484</b>
Actifs détenus en vue de la vente	<b>19</b>	26	91
Autres actifs financiers <sup>(**)</sup>		790	1 031
Stocks et en-cours		563	511
Créances clients		2 284	1 775
Créances d'impôt société		49	23
Autres débiteurs		948	822
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 298	3 684
<b>Actif courant</b>		<b>7 958</b>	<b>7 937</b>
<b>Total actif</b>		<b>24 684</b>	<b>25 421</b>

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

<sup>(\*\*)</sup> Dont :

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b>
Dépôts liés aux dettes financières	720	780
Valeurs mobilières de placements	735	951

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

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (non audité) (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b> <i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>30 juin 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b> <b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
Capital	<i>20.1</i>	300	300
Primes d'émission et de fusion		2 971	2 971
Actions d'autocontrôle		(87)	(85)
Réserves et résultat	<i>20.2</i>	(2 160)	(941)
<b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b>		<b>1 024</b>	<b>2 245</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		44	48
<b>Capitaux propres</b>		<b>1 068</b>	<b>2 293</b>
Provisions et avantages du personnel	<i>18 - 21</i>	3 212	3 102
Dettes financières	<i>22</i>	8 101	8 596
Impôts différés		16	178
Autres créiteurs		348	397
<b>Passif non courant</b>		<b>11 677</b>	<b>12 273</b>
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	<i>19</i>	-	58
Provisions	<i>21</i>	617	670
Dettes financières	<i>22</i>	2 072	2 137
Dettes fournisseurs		2 409	2 369
Titres de transport émis et non utilisés		3 454	2 371
Programme de fidélisation		753	755
Dettes d'impôt société		2	2
Autres créiteurs		2 555	2 327
Concours bancaires		77	166
<b>Passif courant</b>		<b>11 939</b>	<b>10 855</b>
<b>Total passif</b>		<b>23 616</b>	<b>23 128</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>24 684</b>	<b>25 421</b>

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

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

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (non auditée)

<i>En millions d'euros</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
<b>Au 31 décembre 2012 (retraité) <sup>(*)</sup></b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(85)</b>	<b>406</b>	<b>3 592</b>	<b>48</b>	<b>3 640</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	186	186	-	186
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	11	11	-	11
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	(15)	(15)	-	(15)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	(123)	(123)	(2)	(125)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	3	3	-	3
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>(2)</b>	<b>60</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	(799)	(799)	3	(796)
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	<b>(737)</b>	<b>(737)</b>	<b>1</b>	<b>(736)</b>
Rémunération fondée sur des actions OCEANE	-	-	-	-	1	1	-	1
Titres d'autocontrôle	-	-	-	1	-	1	-	1
Distribution de dividendes	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)
<b>Au 30 juin 2013 (retraité) <sup>(*)</sup></b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(84)</b>	<b>(260)</b>	<b>2 927</b>	<b>40</b>	<b>2 967</b>
<b>Au 31 décembre 2013 (retraité) <sup>(*)</sup></b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(85)</b>	<b>(941)</b>	<b>2 245</b>	<b>48</b>	<b>2 293</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(24)	(24)	-	(24)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	22	22	-	22
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	8	8	-	8
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	(610)	(610)	(4)	(614)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	<b>(605)</b>	<b>(605)</b>	<b>(4)</b>	<b>(609)</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	(614)	(614)	-	(614)
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	<b>(1 219)</b>	<b>(1 219)</b>	<b>(4)</b>	<b>(1 223)</b>
Titres d'autocontrôle	-	-	-	(2)	-	(2)	-	(2)
<b>Au 30 juin 2014</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(87)</b>	<b>2 160</b>	<b>1 024</b>	<b>44</b>	<b>1 068</b>

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

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

# Groupe Air France-KLM

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE 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>2014</b>	<b>2013</b> <b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
Résultat net des activités poursuivies		(610)	(758)
Résultat net des activités non poursuivies	<b>15</b>	(4)	(38)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		805	848
Dotations nettes aux provisions financières		34	8
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(3)	3
Résultat sur cessions de filiales et participations		3	(9)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(25)	111
Résultat de change non réalisé		117	(54)
Pertes de valeur	<b>11</b>	106	29
Résultats des sociétés mises en équivalence		11	78
Impôts différés	<b>13</b>	(52)	(88)
Autres éléments non monétaires		(168)	(58)
<b>Sous-total</b>		<b>214</b>	<b>72</b>
<b><i>Dont activités non poursuivies</i></b>		<b>(6)</b>	<b>(4)</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		(40)	(20)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(473)	(551)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		47	281
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 116	1 254
Variation du besoin en fond de roulement des activités non poursuivies		20	8
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>		<b>884</b>	<b>1 044</b>
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(37)	(18)
Investissements corporels et incorporels		(835)	(633)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		5	26
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		60	159
Dividendes reçus		10	7
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		218	54
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement des activités non poursuivies		(20)	(2)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(599)</b>	<b>(407)</b>
Emission de nouveaux emprunts		1 145	1 214
Remboursement d'emprunts		(1 386)	(663)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(299)	(311)
Nouveaux prêts		(18)	(71)
Remboursements des prêts		47	66
Dividendes distribués		-	(2)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>(511)</b>	<b>233</b>
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(77)	(18)
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>(303)</b>	<b>852</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture		3 518	3 160
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture		3 221	4 010
Variation de la trésorerie nette des activités non poursuivies		(6)	2

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

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

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

**1<sup>er</sup> janvier – 30 juin 2014**



# 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.

L'activité principale est le transport aérien de passagers. Les activités du groupe incluent également le transport aérien de fret, la maintenance aéronautique et toute autre activité en relation avec le transport aérien notamment l'avitaillement et le transport aérien à la demande.

La société anonyme Air France-KLM, domiciliée au 2 rue Robert Esnault-Pelterie 75007 Paris – France, est l'entité consolidante du groupe Air France-KLM. Air France-KLM est coté à Paris (Euronext) et Amsterdam (Euronext).

La monnaie de présentation, qui est également la monnaie fonctionnelle du groupe est l'euro.

## 2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2013

### 2.1. Application anticipée de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes »

L'IASB a publié le 20 mai 2013 une nouvelle interprétation relative au traitement des taxes prélevées par une autorité publique, applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Le groupe a décidé de l'appliquer par anticipation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. L'impact réside essentiellement en une allocation différente de la charge lors des clôtures intermédiaires (31 mars, 30 juin et 30 septembre). Les comptes consolidés au 31 décembre 2013 ne sont pas affectés de façon significative par l'application de cette interprétation.

Les comptes consolidés au 30 juin 2013 ont été retraités afin de permettre la comparaison.

Conformément à tout nouveau texte, l'application a été faite de manière rétrospective.

L'application anticipée de l'interprétation IFRIC 21 a eu les impacts suivants :

- dans le compte de résultat consolidé du premier semestre 2013, une charge supplémentaire de 6 millions d'euros a été enregistrée dans les comptes d'impôts et taxes, entraînant un impact de (0,02) euros sur le résultat net par actions propriétaires de la société mère.
- dans le bilan consolidé, 3 millions d'euros ont été retraités dans les réserves consolidées au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

### 2.2. Présentation des comptes du groupe CityJet en activité non poursuivie

Le 20 décembre 2013, Air France a reçu de la société Intro Aviation GmbH une offre ferme d'achat de CityJet et de sa filiale VLM. Les instances représentatives du personnel des sociétés concernées ont été informées et consultées afin de permettre la finalisation de la cession. Le groupe CityJet, qui a toujours agi sous sa propre marque, est constitué par les seules compagnies aériennes du groupe qui opèrent :

- en dehors du schéma d'ensemble court/moyen courrier défini par le plan Transform 2015
- essentiellement sur la base de London City qui s'avère non complémentaire aux activités du groupe
- avec peu de liens opérationnels ou peu de « métiers » intégrés au regard du reste de l'entreprise (maintenance, systèmes d'informations...).

Cette unité représente une composante identifiable, d'un degré d'intégration au groupe limité et néanmoins majeure en terme de métier.

L'ensemble des éléments présentés ci-dessus a déclenché le traitement de ce groupe en activité non poursuivie à compter du 31 décembre 2013, telle que définie dans la norme IFRS 5.

Les comptes consolidés au 30 juin 2013 ont donc été retraités afin de permettre la comparaison.

Le détail du résultat net des activités non poursuivies est donné en note 15.

La cession de l'ensemble CityJet et VLM a été réalisée le 30 avril 2014 (voir note 5).

# Groupe Air France-KLM

## 3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

### 3.1. Intervenues au cours de la période

Le 19 février 2014, les sociétés Air France-KLM et GOL Linhas Aéreas Inteligentes ont signé un partenariat stratégique exclusif renforçant leur coopération commerciale entre le Brésil et l'Europe. Dans le cadre de cet accord, Air France-KLM a pris une participation de 1,5% dans le capital de GOL Linhas Aéreas Inteligentes ainsi qu'un droit d'exclusivité long terme.

Le 5 juin 2014, Air France-KLM a émis un emprunt obligataire de 600 millions d'euros. Le groupe a parallèlement procédé à un échange partiel des obligations émises en 2009, tel que décrit dans la note 22.

Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2014, le groupe a poursuivi la revue stratégique de son activité tout cargo, différents scénarii étant actuellement à l'étude. Après avoir fortement réduit son exploitation à Paris CDG au cours des dernières années, le groupe a décidé de réduire sa flotte d'avions tout cargo à Schiphol (Pays-Bas) soit par un rapprochement avec un tiers, soit par une restructuration interne. Les impacts liés à ces réflexions sont décrits en note 11.

### 3.2. Postérieurs à la clôture

Il ne s'est produit aucun événement postérieur à la clôture ayant un impact significatif sur les états financiers.

## 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 2013 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 2014 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 2013.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2014 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2013, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 24 juillet 2014.

#### Évolution du référentiel comptable

L'interprétation IFRIC 21 « Droits ou Taxes » a été appliquée par anticipation et pour la première fois par le groupe à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, tel que décrit en note 2.1.

Les normes IFRS 10 « Etats financiers consolidés », IFRS 11 « Partenariats », IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités » et IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises » sont appliquées par le groupe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Cette mise en application n'a pas d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2014.

Les amendements aux normes IAS 32 « Présentation - Compensation des actifs et des passifs financiers », IAS 36 « Informations à fournir sur la valeur recouvrable des actifs non financiers » et IAS 39 « Novation des

# Groupe Air France-KLM

dérivés et maintien de la comptabilité de couverture » n'ont pas d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2014.

Les textes potentiellement applicables au groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union Européenne sont décrits ci-dessous. Ils seront applicables de manière obligatoire, sous réserve de leur approbation par l'Union Européenne :

- L'amendement à la norme IAS 19 « Avantages du personnel », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015,
- L'amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016,
- L'amendement à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles » et IAS 38 « Immobilisations incorporelles », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016,
- La norme IFRS 15 « Produits provenant de contrats avec les clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

## 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.

## 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'arrêt 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 2013, concernent :

- la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés,
- les immobilisations corporelles et incorporelles,
- les instruments financiers,
- les impôts différés actifs,
- le programme de fidélisation Flying Blue,
- les provisions (y compris les avantages du personnel).

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.

# Groupe Air France-KLM

Ainsi, les comptes consolidés de l'exercice ont été établis en tenant compte du contexte de crise économique et financière qui s'est développée depuis 2008 et sur la base de paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture. Les effets immédiats de la crise ont été pris en compte, notamment dans la valorisation des actifs courants et des passifs. En ce qui concerne les actifs à plus long terme, i.e. 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.

## 5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- 1<sup>er</sup> semestre clos le 30 juin 2014

### Acquisition

Le 30 juin 2014, les sociétés Air France Industrie US et Sabena technics sont parvenues à un accord à l'issue duquel le groupe Air France-KLM acquiert 100% du capital de Barfield, spécialiste américain du support équipements dans le domaine de la maintenance.

Conformément aux dispositions prévues par les normes IFRS 3 et IFRS 10, la société Barfield a été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition et intégrée globalement dans les comptes du groupe à compter de sa date d'acquisition. Le goodwill afférent s'élève à 7 millions d'euros.

### Cession

Le 30 avril 2014, le groupe a cédé à la société Intro Aviation GmbH ses filiales CityJet et VLM, compagnies aériennes régionales irlandaise et belge auparavant détenues à 100%.

Ces deux entités ayant été revalorisées à leur valeur de cession dans le cadre de leur classement en tant qu'activité non poursuivie en 2013 (voir notes 2, 15 et 19), le résultat de cession n'a pas eu d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2014.

- 1<sup>er</sup> semestre clos le 30 juin 2013

### Acquisition

Dans le cadre de la constitution de *HOP!*, le groupe a acquis la compagnie Airlinair. Cette opération a été réalisée de la façon suivante :

- la cession, en date du 28 février 2013, des parts détenues dans Financière LMP (39,86%), société mère qui détenait Airlinair (voir note 11),
- l'acquisition, en date du 28 février 2013, de 100% des parts Airlinair pour un montant de 17 millions d'euros. Le goodwill relatif à cette opération ressortait à 3 millions d'euros.

### Cession

Le groupe a cédé, le 15 mai 2013, sa filiale italienne Servair Airchef, spécialisée dans le catering (restauration aérienne).

# 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 :

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

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

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

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

Les résultats alloués aux secteurs d'activité correspondent à ceux qui sont affectables de façon directe et indirecte. Les montants répartis dans les secteurs d'activité correspondent principalement 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**

Suite à une décision de la direction générale de réorganiser les secteurs de vente du groupe, la présentation des activités par origine des ventes est ventilée en 8 zones géographiques depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 (contre 6 zones auparavant) :

- France métropolitaine
- Benelux
- Europe (hors France et Benelux) et Afrique du Nord
- 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. L'information au 30 juin 2013 a été retraitée afin de permettre la comparaison.

# Groupe Air France-KLM

- **Activité par zone de destination**

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

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

## 6.1. Utilisation Informations par secteur d'activité

- **Semestre clos le 30 juin 2014**

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 168	1 354	1 615	908	-	14 045
Chiffre d'affaires intersecteurs	(691)	(10)	(1 039)	(300)	-	(2 040)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>9 477</b>	<b>1 344</b>	<b>576</b>	<b>608</b>	-	<b>12 005</b>
Résultat d'exploitation courant	(123)	(79)	52	(57)	-	(207)
Résultat des activités opérationnelles	(120)	(198)	49	(60)	-	(329)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(15)	-	1	3	-	(11)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(304)	(304)
Impôts	-	-	-	-	34	34
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(135)</b>	<b>(198)</b>	<b>50</b>	<b>(57)</b>	<b>(270)</b>	<b>(610)</b>

- **Semestre clos le 30 juin 2013 (retraité)**

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 294	1 421	1 633	925	-	14 273
Chiffre d'affaires intersecteurs	(724)	(16)	(1 012)	(299)	-	(2 051)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>9 570</b>	<b>1 405</b>	<b>621</b>	<b>626</b>	-	<b>12 222</b>
Résultat d'exploitation courant	(351)	(100)	57	(54)	-	(448)
Résultat des activités opérationnelles	(361)	(115)	53	(39)	-	(462)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(79)	-	1	-	-	(78)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(290)	(290)
Impôts	-	-	-	-	72	72
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(440)</b>	<b>(115)</b>	<b>54</b>	<b>(39)</b>	<b>(218)</b>	<b>(758)</b>

# Groupe Air France-KLM

## 6.2. Utilisation par secteur géographique

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

- Semestre clos le 30 juin 2014

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux) Afrique du Nord	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles, Caraïbes Guyane, Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	2 872	853	2 196	408	198	813	1 159	554	9 053
Autres recettes passage	169	81	85	22	3	45	8	11	424
<b>Total passage</b>	<b>3 041</b>	<b>934</b>	<b>2 281</b>	<b>430</b>	<b>201</b>	<b>858</b>	<b>1 167</b>	<b>565</b>	<b>9 477</b>
Transport de fret	188	123	377	71	26	244	150	75	1 254
Autres recettes fret	24	9	18	5	1	11	17	5	90
<b>Total fret</b>	<b>212</b>	<b>132</b>	<b>395</b>	<b>76</b>	<b>27</b>	<b>255</b>	<b>167</b>	<b>80</b>	<b>1 344</b>
Maintenance	360	185	13	-	-	-	18	-	576
Autres	230	326	3	32	-	-	-	17	608
<b>Total</b>	<b>3 843</b>	<b>1 577</b>	<b>2 692</b>	<b>538</b>	<b>228</b>	<b>1 113</b>	<b>1 352</b>	<b>662</b>	<b>12 005</b>

- Semestre clos le 30 juin 2013 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux) Afrique du Nord	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles, Caraïbes Guyane, Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	2 916	797	2 169	408	209	845	1 172	595	9 111
Autres recettes passage	187	101	75	21	3	40	19	13	459
<b>Total passage</b>	<b>3 103</b>	<b>898</b>	<b>2 244</b>	<b>429</b>	<b>212</b>	<b>885</b>	<b>1 191</b>	<b>608</b>	<b>9 570</b>
Transport de fret	200	133	370	78	25	257	160	86	1 309
Autres recettes fret	27	-	18	6	1	19	18	7	96
<b>Total fret</b>	<b>227</b>	<b>133</b>	<b>388</b>	<b>84</b>	<b>26</b>	<b>276</b>	<b>178</b>	<b>93</b>	<b>1 405</b>
Maintenance	372	222	10	-	-	-	17	-	621
Autres	202	322	53	32	-	-	-	17	626
<b>Total</b>	<b>3 904</b>	<b>1 575</b>	<b>2 695</b>	<b>545</b>	<b>238</b>	<b>1 161</b>	<b>1 386</b>	<b>718</b>	<b>12 222</b>

# Groupe Air France-KLM

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

- Semestre clos le 30 juin 2014

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	947	2 145	700	1 218	2 498	1 545	9 053
Transport de fret	2	23	71	241	506	411	1 254
<b>Total</b>	<b>949</b>	<b>2 168</b>	<b>771</b>	<b>1 459</b>	<b>3 004</b>	<b>1 956</b>	<b>10 307</b>

- Semestre clos le 30 juin 2013 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	962	2 150	685	1 196	2 504	1 614	9 111
Transport de fret	3	23	72	285	535	391	1 309
<b>Total</b>	<b>965</b>	<b>2 173</b>	<b>757</b>	<b>1 481</b>	<b>3 039</b>	<b>2 005</b>	<b>10 420</b>

## 7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013 Retraité
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Carburant avions	3 189	3 390
Affrètements aéronautiques	209	231
Locations opérationnelles	430	465
Redevances aéronautiques	891	894
Commissariat	283	289
Achat d'assistance en escale	682	697
Achats d'entretien	643	636
Frais commerciaux et de distribution	437	434
Autres frais	852	847
<b>Total</b>	<b>7 616</b>	<b>7 883</b>
<i>Hors carburant avions</i>	4 427	4 493



# Groupe Air France-KLM

## 8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### 8.1. Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Salaires et traitements	2 649	2 736
Charges de retraite à cotisations définies	284	290
Charges de retraite à prestations définies	196	211
Autres charges sociales	573	596
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	1	2
Autres	(16)	4
<b>Total</b>	<b>3 687</b>	<b>3 839</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.

Le poste « autres » comprend notamment :

- le crédit d'impôt CICE,
- la capitalisation des frais de personnel sur les travaux d'entretien des avions et des moteurs.

### 8.2. Effectifs moyens de la période

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	2014	2013
		<b>Retraité</b>
Personnel navigant technique	8 089	8 153
Personnel navigant commercial	21 470	21 866
Personnel au sol	65 126	67 465
<b>Total</b>	<b>94 685</b>	<b>97 484</b>

## 9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	42	36
Immobilisations aéronautiques	604	602
Autres immobilisations corporelles	118	130
	<b>764</b>	<b>768</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	(2)	-
Créances	-	3
Provisions	36	71
	<b>34</b>	<b>74</b>
<b>Total</b>	<b>798</b>	<b>842</b>

# Groupe Air France-KLM

## 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Exploitation conjointe de lignes et fret	(28)	(39)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	12	39
Autres	(11)	(10)
<b>Total</b>	<b>(27)</b>	<b>(10)</b>

## 11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Dépréciation de l'UGT Cargo	(106)	-
Dépréciation d'actifs immobilisés destinés à être cédés	(4)	-
Charges de restructuration	(7)	(4)
Résultat sur cession de filiales et participations	(3)	9
Autres	3	(15)
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(117)</b>	<b>(10)</b>

- **Semestre clos le 30 juin 2014**

Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2014, le groupe a poursuivi la revue stratégique de son activité tout cargo, différents scénarii étant actuellement à l'étude. Après avoir fortement réduit son exploitation à Paris CDG au cours des dernières années, le groupe a décidé de réduire sa flotte d'avions tout cargo à Schiphol (Pays-Bas) soit par un rapprochement avec un tiers, soit par une restructuration interne. Cette décision constitue un indice de perte de valeur et a conduit le groupe à tester la valeur de l'unité génératrice de trésorerie (UGT) cargo au 30 juin 2014. A l'issue de ce test, une provision pour perte de valeur a été constatée pour ramener la valeur nette comptable des actifs aéronautiques de l'UGT cargo à leur valeur de marché estimée d'après des valeurs d'évaluateurs. Elle s'élève à 106 millions d'euros.

- **Semestre clos le 30 juin 2013 (retraité)**

Au 30 juin 2013, le poste « résultat sur cession de filiales et participations » incluait :

- le résultat de cession des parts détenues dans Financière LMP (39,86%) (voir note 5),
- le résultat de cession des parts détenues dans Servair Airchef (50%) (voir note 5).

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Produits des valeurs mobilières de placement	13	13
Autres produits financiers	26	26
<b>Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>39</b>	<b>39</b>
Intérêts sur emprunts	(134)	(143)
Intérêts sur contrat de location-financement	(36)	(40)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	4	5
Autres charges financières	(57)	(62)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(223)</b>	<b>(240)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(184)</b>	<b>(201)</b>
Résultat de change	(111)	34
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	26	(115)
Dotation nette aux provisions	(34)	(2)
Autres produits et charges financiers divers	(1)	(6)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(120)</b>	<b>(89)</b>

Le coût de l'endettement financier brut inclut au 30 juin 2014 un montant de 25 millions d'euros relatif à la différence entre le taux d'intérêt facial et le taux effectif (après séparation de la composante capitaux propres) des OCEANES (17 millions d'euros au 30 juin 2013).

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,26% pour le semestre clos le 30 juin 2014 (3,86% pour le semestre clos le 30 juin 2013).

Au 30 juin 2014, le résultat de change inclut notamment un ajustement de la valeur de la trésorerie bloquée au Venezuela afin de tenir compte du risque de conversion.

La variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers constatée au 30 juin 2014 est due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant pour (19) millions d'euros, des dérivés de change pour 22 millions d'euros et du swap sur l'Océane 2005 pour 23 millions d'euros.

Au 30 juin 2013, la variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers était principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant.

Au 30 juin 2014, la ligne "Dotation nette aux provisions" comprend une perte de valeur de 21 millions d'euros sur les titres Alitalia – résultant de la conversion des obligations souscrites en décembre 2013 dans le cadre de la restructuration financière d'Alitalia – afin de ramener cette participation à sa juste valeur.

# Groupe Air France-KLM

## 13. IMPÔTS

### 13.1. Charge d'impôt

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>(18)</b>	<b>(16)</b>
Variation des différences temporaires	(1)	15
Impact de la CVAE	2	2
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	51	71
<b>(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies</b>	<b>52</b>	<b>88</b>
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>72</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.

Au 30 juin 2014, le groupe a reconnu un produit d'impôt différé actif de 77 millions d'euros au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandais. Par ailleurs, le groupe a décidé, dans le cadre de ses réflexions sur son activité tout cargo à Schiphol, de ramener à zéro la valeur des actifs d'impôts différés sur les déficits fiscaux pré-acquisition de Martinair. Ceci s'est traduit par une charge d'impôt différé de 26 millions d'euros.

En France, les déficits sont indéfiniment reportables. Les lois de finance rectificatives 2011 et 2012 ont toutefois introduit une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année (montant limité à 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros). Ces mesures ont pour effet le rallongement de la période de récupération. Elles ont conduit le groupe à limiter, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2011, la reconnaissance des actifs d'impôt différé au titre des déficits reportables du groupe fiscal Air France-KLM. La limitation des actifs d'impôts différés au 30 juin 2014 a eu un impact de (123) millions d'euros sur la charge d'impôt, contre (170) millions d'euros au 30 juin 2013.

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

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
<b>Autocontrôle</b>	<b>(2)</b>	<b>-</b>
<b>OCEANE</b>	<b>-</b>	<b>37</b>
<b>Eléments recyclables du résultat global</b>	<b>(42)</b>	<b>1</b>
<i>Actifs disponibles à la vente</i>	1	(8)
<i>Instruments dérivés</i>	(43)	9
<b>Eléments non recyclables du résultat global</b>	<b>212</b>	<b>32</b>
<i>Retraites</i>	212	32
<b>Total</b>	<b>168</b>	<b>70</b>

# Groupe Air France-KLM

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

- **Semestre clos le 30 juin 2014**

Suite à la dilution de sa participation au cours du dernier trimestre 2013, le groupe ne détient plus de titres mis en équivalence Alitalia, désormais comptabilisés en autres actifs financiers.

- **Semestre clos le 30 juin 2013**

La « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence » comprenait pour l'essentiel la quote-part de résultat de (65) millions d'euros du groupe Alitalia. Cette quote-part avait été calculée en utilisant un résultat estimé pour le deuxième trimestre, le Conseil d'administration d'Alitalia ayant arrêté les comptes au 30 juin 2013 ne s'étant réuni qu'au mois d'août.

## 15. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES

<i>En millions d'euros</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Chiffre d'affaires	38	79
Résultat d'exploitation courant	(5)	(9)
Eléments non courant	1	(29)
Résultat des activités opérationnelles	(4)	(38)
Résultat financier	-	-
Résultat avant impôt	(4)	(38)
Impôt	-	-
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>(4)</b>	<b>(38)</b>

Au 30 juin 2014, la ligne « résultat net des activités non poursuivies » comprend le résultat réalisé par l'ensemble CityJet et VLM préalablement à sa cession, intervenue le 30 avril 2014 (voir notes 2 et 5). Il inclut également le produit de cession de ces deux sociétés qui s'élève à 1 million d'euros. Il est comptabilisé en « Eléments non courants » du résultat net des activités non poursuivies.

Au 30 juin 2013, dans le cadre de l'évaluation des compagnies régionales CityJet et VLM, le groupe avait enregistré en tant qu'éléments non courants une provision de 29 millions d'euros destinée à ramener à zéro la valeur de l'actif net de l'ensemble CityJet et VLM (voir notes 2 et 19).

## 16. RESULTAT NET – PART DU GROUPE 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 :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		<b>Retraité</b>
Résultat net - propriétaires de la société mère	(614)	(799)
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(610)	(761)
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	(4)	(38)

Le groupe ne versant pas de dividendes aux actionnaires prioritaires, ils ne présentent aucun écart avec les résultats apparaissant dans les états financiers. Sur les périodes présentées, les résultats étant des pertes, les résultats retenus pour le calcul des résultats dilués par action sont égaux aux résultats retenus pour le calcul des résultats de base par action.

# Groupe Air France-KLM

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

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	2014	2013
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions		-
- d'autres actions propres achetées	(3 063 384)	(3 071 876)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>296 039 474</b>	<b>296 030 982</b>
Conversion des OCEANE	-	-
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>296 039 474</b>	<b>296 030 982</b>

## 17. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2014			31 décembre 2013		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	8 935	(5 435)	3 500	8 862	(5 335)	3 527
Avions en location financement	6 730	(2 718)	4 012	6 732	(2 489)	4 243
Actifs en cours de construction	485	-	485	400	-	400
Autres	2 211	(973)	1 238	2 163	(942)	1 221
<b>Immobilisations aéronautiques</b>	<b>18 361</b>	<b>(9 126)</b>	<b>9 235</b>	<b>18 157</b>	<b>(8 766)</b>	<b>9 391</b>
Terrains et constructions	2 770	(1 657)	1 113	2 828	(1 668)	1 160
Installations et matériels	1 353	(981)	372	1 331	(949)	382
Actifs en cours de construction	110	-	110	95	-	95
Autres	891	(721)	170	882	(700)	182
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	<b>5 124</b>	<b>(3 359)</b>	<b>1 765</b>	<b>5 136</b>	<b>(3 317)</b>	<b>1 819</b>
<b>Total</b>	<b>23 485</b>	<b>(12 485)</b>	<b>11 000</b>	<b>23 293</b>	<b>(12 083)</b>	<b>11 210</b>

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement s'élève à 4 521 millions d'euros au 30 juin 2014 (contre 4 769 millions d'euros au 31 décembre 2013).

## 18. ACTIFS DE RETRAITE

- **Semestre clos le 30 juin 2014**

Les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies du 1<sup>er</sup> semestre 2014 sont les suivants :

	30 juin 2014	31 décembre 2013
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	2,45%	3,00%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	3,10%	3,65%

# Groupe Air France-KLM

L'impact de la variation des taux d'actualisation sur les engagements a été calculé en utilisant la sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies aux variations du taux d'actualisation telle que mentionnée dans la note 31.1 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2013.

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

Les deux éléments cumulés ont eu pour impact :

- Une diminution de 717 millions d'euros des « actifs de pension »
- Une augmentation de 113 millions d'euros des « provisions pour avantages du personnel ».

## 19. ACTIFS ET PASSIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE

### • Semestre clos le 30 juin 2014

Le poste « Actifs détenus en vue de la vente » correspond à la juste valeur de 4 appareils destinés à être cédés, pour un montant total de 26 millions d'euros.

### • Exercice clos le 31 décembre 2013

Au 31 décembre 2013, les postes « Actifs détenus en vue de la vente » et « Passifs liés à des actifs détenus en vue de la vente » correspondaient, pour respectivement 34 millions d'euros et 58 millions d'euros, aux actifs et passifs du groupe CityJet en cours de cession (voir notes 2, 5 et 15).

Le poste « Actifs détenus en vue de la vente » comprenait également la juste valeur de six appareils destinés à être cédés, pour un montant total de 57 millions d'euros, dont deux Boeing B747 cargo représentant 51 millions d'euros au sein du groupe Air France.

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

### 20.1. Répartition du capital et des droits de vote

Au 30 juin 2014, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

	30 juin 2014		31 décembre 2013	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	7%	7%	7%	7%
Actions détenues par le groupe	1%	-	1%	-
Public	76%	77%	76%	77%
<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).

### 20.2. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2014	31 décembre 2013
		Retraité
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	412	734
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies	(1 803)	(1 193)
Réserves sur instruments dérivés	(17)	(47)
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	631	655
Autres réserves	(839)	667
Résultat net – Propriétaires de la société mère	(614)	(1 827)

## Groupe Air France-KLM

---

<b>Total</b>	<b>(2 160)</b>	<b>(941)</b>
--------------	----------------	--------------

---



# Groupe Air France-KLM

## 21. PROVISIONS ET AVANTAGES DU PERSONNEL

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2014			31 décembre 2013		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour avantages du personnel	1 963	-	1 963	1 853	-	1 853
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	605	182	787	606	148	754
Provision pour restructuration	-	347	347	-	442	442
Provisions pour litiges avec les tiers	452	26	478	439	35	474
Autres provisions pour risques et charges	192	62	254	204	45	249
<b>Total</b>	<b>3 212</b>	<b>617</b>	<b>3 829</b>	<b>3 102</b>	<b>670</b>	<b>3 772</b>

### 21.1. Provisions

#### 21.1.1. Avantages du personnel

Voir note 18.

#### 21.1.2. 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.

#### 21.1.3 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 30 juin 2014, les procédures ouvertes dans la plupart de ces Etats ont donné lieu à des accords transactionnels (Plea Agreements) conclus entre les trois sociétés du Groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui ont mis fin à ces procédures.

En Europe, par décision en date du 9 novembre 2010, la Commission Européenne a imposé des amendes à 14 opérateurs de fret aérien dont Air France, KLM et Martinair, principalement pour des pratiques d'entente concernant la surcharge fuel.

A ce titre, des amendes pour un montant total de 340 millions d'euros ont été imposées aux sociétés du Groupe.

En sa qualité de société mère du Groupe, la société Air France-KLM a été déclarée conjointement et solidairement responsable des pratiques anticoncurrentielles commises par Air France et KLM.

L'ensemble des sociétés du Groupe a formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union européenne les 24 et 25 janvier 2011. L'affaire est actuellement pendante devant le Tribunal.

## **Groupe Air France-KLM**

Les recours n'étant pas suspensifs, les sociétés du Groupe ont choisi, comme elles en avaient la possibilité, de ne pas effectuer immédiatement le paiement des amendes, mais de constituer des garanties bancaires jusqu'au prononcé d'une décision définitive par les juridictions communautaires.

Le 2 décembre 2013, l'autorité de la concurrence Suisse (COMCO) a imposé une amende de 3,2 millions d'euros aux compagnies Air France et KLM. Le 12 février 2014, les compagnies du Groupe ont interjeté appel de cette décision devant le Tribunal Administratif Fédéral.

En Corée du Sud, le 29 novembre 2010, Air France-KLM, Air France et KLM, ont été sanctionnées d'une amende de 8,8 millions d'euros, dont le montant total a été ramené à 8,4 millions d'euros payée en janvier 2011. Les trois sociétés ont formé un recours devant la Cour d'Appel de Séoul en décembre 2010.

Par une décision du 16 mai 2012, la 6<sup>ème</sup> chambre de la Cour d'Appel de Séoul a confirmé les sanctions prononcées en première instance mais elle a mis hors de cause la société holding Air France-KLM pour les pratiques postérieures au 15 septembre 2004, date de sa transformation en société holding. En revanche, l'appel formé par Air France et par KLM a été rejeté. Cette décision de rejet fait l'objet d'un pourvoi formé par Air France et KLM au mois de juin 2012 devant la Cour Suprême qui devrait statuer dans un délai de 1 à 2 ans. Son arrêt est attendu au second semestre 2014.

Depuis le 2 décembre 2013 et l'amende prononcée par les autorités Suisse de la Concurrence, les compagnies du Groupe ne sont plus exposées à des procédures antitrust à raison des allégations de pratiques concertées dans le fret aérien.

Le montant total des provisions constituées au 30 juin 2014 s'élève à 374 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

### **21.1.4. Autres provisions**

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrat à l'heure de vol dans le cadre de l'activité maintenance du groupe, 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.

## **21.2. Passifs éventuels**

Le groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour lesquelles des provisions n'ont pas été constituées dans ses états financiers.

### **21.2.1. Litiges en matière de législation anti-trust dans le dans le secteur du fret aérien**

Ces litiges n'ont pas donné lieu à la constitution de provision, le groupe n'étant pas en mesure, à ce stade, d'en apprécier le risque financier.

A la suite de l'ouverture en février 2006 de l'enquête de plusieurs autorités de la concurrence et de la décision de la Commission Européenne du 9 novembre 2010, des actions civiles individuelles ou collectives (« class actions ») 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. Les compagnies du Groupe s'opposent vigoureusement à ces actions civiles.

#### ***Etats-Unis***

Aux Etats-Unis, le Groupe a conclu au mois de juillet 2010, une transaction (Settlement Agreement) avec les représentants de l'action collective mettant ainsi fin à toutes réclamations et actions devant les tribunaux à raison de pratiques illicites en matière de fret aérien aux Etats-Unis.

En ce qui concerne les entités qui ont fait le choix de l'exclusion de l'action collective, une quote-part des fonds versés par le Groupe correspondant à la proportion du chiffre d'affaires réalisé sur la période considérée avec ces entités, comparée au chiffre d'affaires total d'Air France, KLM et de Martinair sur cette même période, a été transférée sur un compte séquestre particulier. Les entités ayant choisi de s'exclure de l'action collective sont libres d'engager des actions civiles individuelles contre Air France, KLM et Martinair.

# Groupe Air France-KLM

## *Pays-Bas*

- a) Une société dénommée Equilib a engagé deux procédures en responsabilité pour le compte de 184 groupes d'expéditeurs de fret aérien auprès du Tribunal d'Amsterdam en vue d'obtenir des dommages et intérêts dont le montant reste à déterminer. La décision du Tribunal de suspendre la procédure dans l'attente de la décision du juge communautaire ayant été invalidée par la Cour d'Appel d'Amsterdam, les compagnies du Groupe ont déposé leurs conclusions en défense le 2 avril 2014 dans la première procédure. La seconde procédure sera introduite au second semestre 2014.

Dans le cadre de ces actions, les compagnies du Groupe ont appelé en garantie l'ensemble des autres compagnies aériennes auxquelles la Commission Européenne a infligé une sanction pécuniaire. Ces appels en garantie ont été initialement suspendus par le Tribunal d'Amsterdam dans l'attente de la décision du juge communautaire. Afin de faire coïncider l'examen des appels en garantie avec la procédure principale à laquelle elles sont parties, les compagnies du Groupe ont demandé à la Cour d'Appel d'invalidier, de la même façon qu'elle l'a fait dans la procédure principale, la décision du Tribunal de les suspendre. La Cour d'Appel a annulé la suspension des appels en garantie dans un arrêt du 4 février 2014.

- b) Une seconde entité dénommée East West Debt (EWD) a également engagé au nom de 8 expéditeurs de fret une procédure similaire à l'encontre tant des compagnies du Groupe que de deux autres transporteurs aériens européens.

La Cour d'Appel d'Amsterdam ayant invalidé de la même façon la mesure de suspension qui avait été décidée par le Tribunal d'Amsterdam en première instance, la procédure a repris son cours et Air France, KLM et Martinair vont déposer leurs conclusions en défense le 6 août 2014.

Cette action a également donné lieu à la mise en cause par les compagnies du Groupe des autres transporteurs aériens sanctionnés par la Commission Européenne dans le cadre d'appels en garantie.

- c) Une troisième entité dénommée Stichting Cartel Compensation (SCC) agissant pour le compte de 877 expéditeurs de fret a déposé une assignation tant à l'encontre des compagnies du Groupe que de plusieurs autres transporteurs aériens européens et asiatiques auxquels SCC réclame des dommages et intérêts. La procédure a été engagée devant le Tribunal d'Amsterdam le 2 avril 2014.

Le 25 juin 2014, les compagnies du Groupe ont demandé la suspension de la procédure et l'autorisation d'appeler en garantie les autres compagnies aériennes sanctionnées par la Commission Européenne et cinq autres compagnies asiatiques.

- d) Le 9 mai 2014, la Chambre de Commerce international chinoise (CCOIC) agissant pour le compte de certains de ses membres (dont le nombre reste à déterminer) a engagé une procédure similaire devant le Tribunal d'Amsterdam à l'encontre de KLM, Martinair et British Airways en vue d'obtenir des dommages et intérêts. La procédure sera engagée devant le Tribunal d'Amsterdam le 24 septembre 2014.

## *Royaume-Uni*

Au Royaume-Uni, une procédure civile devant la *High Court* a été introduite contre British Airways par deux importateurs de fleurs.

British Airways a appelé en garantie l'ensemble des autres compagnies aériennes sanctionnées par la Commission Européenne dont les sociétés du Groupe. British Airways n'a ni chiffré ni justifié de son propre préjudice. La procédure d'appel en garantie a été suspendue par la juridiction saisie.

Au total, 565 plaignants sont à ce-jour parties à la procédure principale.

## *Australie*

Dans le contexte d'une procédure de *class action* initiée en 2007 contre sept compagnies aériennes (hors Groupe Air France-KLM) devant la *Federal Court* en Australie, Air France, KLM et Martinair ont fait l'objet, en 2011, d'appel en garantie de la part de Singapore Airlines, Cathay Pacific, Lufthansa, Air New Zealand et British Airways. En mars 2014, les compagnies du Groupe ont conclu une transaction (*Settlement Agreement*) avec les compagnies qui les ont appelées en garantie (à l'exception d'Air New Zealand) et les représentants de la *class action*, mettant ainsi fin à toutes réclamations et actions devant les tribunaux concernant le fret aérien au départ et à destination de l'Australie entre le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et le 11 janvier 2007. La *Federal Court* a approuvé la transaction le 6 juin 2014. Les compagnies du Groupe ont également conclu un accord (*Release Deed*) avec Air New Zealand mettant fin à son appel en garantie contre les compagnies du Groupe.

# Groupe Air France-KLM

## *Norvège*

Le 25 mai 2012, une action civile a été introduite devant un Tribunal Norvégien par une société dénommée Marine Harvest contre les compagnies du Groupe ainsi que Lufthansa et SAS au motif d'un prétendu surcoût causé par les pratiques anticoncurrentielles. Les compagnies du Groupe ont appelé en garantie les autres transporteurs aériens sanctionnés par la Commission Européenne. Le 20 février 2014, le tribunal a prononcé la suspension de la procédure principale et des appels en garantie jusqu'à l'issue des recours contre la décision de la Commission Européenne.

## *Corée du Sud*

En janvier 2014, le groupe LG a introduit une action civile devant un tribunal de Séoul contre douze compagnies, y compris Air France et KLM. Le 4 avril 2014, Air France et KLM ont déposé leurs conclusions en défense.

### **21.2.2. Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du passage**

#### *Canada*

Une class action a été réinitiiée 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 en vue d'augmenter les tarifs par un ajustement des surcharges carburant sur les routes transatlantiques en provenance du Canada et sollicitent l'attribution de dommages et intérêts. Air France et KLM contestent toute participation à une telle entente et entendent demander au Tribunal de débouter les plaignants de leurs demandes. La Cour saisie ne s'est pas encore prononcée sur la certification de la class action et n'a donc pas encore autorisé la conduite de cette procédure.

### **21.2.3 Autres litiges**

#### *a) Pretory*

La société Air France, en tant que personne morale, a été mise en examen le 20 juillet 2006 des chefs de travail dissimulé et de complicité d'abus de biens sociaux dans le cadre d'une information judiciaire ouverte contre les dirigeants de Pretory, société avec laquelle Air France avait conclu, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, un contrat pour la mise à disposition d'agents de sécurité à bord de certains vols. Malgré les réquisitions de non-lieu du Ministère Public, la société Air France a été renvoyée devant le Tribunal correctionnel de Paris du seul chef de travail dissimulé par une ordonnance du juge d'instruction en date du 7 février 2012.

Par jugement en date du 9 juillet 2013, la société Air France a été condamnée à 0,15 million d'euros d'amende. La société a immédiatement interjeté appel de ce jugement qu'elle estime infondé.

#### *b) Actionnaires minoritaires de KLM*

En décembre 2012, deux actionnaires minoritaires de KLM ont déposé devant la chambre commerciale du Tribunal d'Amsterdam une requête tendant à obtenir une expertise concernant la politique de dividendes de KLM sur la période 2004-2005 à 2010-2011. Cette requête fait suite à une précédente procédure qui avait été engagée en janvier 2008 contre KLM et Air France-KLM par ces minoritaires en vue d'obtenir le versement d'un dividende plus élevé au titre de l'année 2007-2008. Cette dernière procédure a donné lieu en juillet 2013 à une décision définitive de rejet des demandes par la Cour Suprême des Pays-Bas.

Saisie de la requête des minoritaires, la chambre commerciale du Tribunal a cependant fait droit à la demande d'expertise sur la période considérée. L'objet de l'enquête sera de déterminer les conditions dans lesquelles Air France-KLM en tant qu'actionnaire prioritaire, le directoire et le conseil de surveillance de KLM ont décidé d'appliquer l'article 32 des statuts de KLM. Ce texte précise que l'actionnaire prioritaire peut décider d'affecter aux réserves une partie des profits après consultation des organes de direction et de surveillance de KLM. La société KLM s'est pourvue en cassation devant la Cour Suprême contre cette décision.

#### *c) Vol AF447 Rio-Paris*

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

## Groupe Air France-KLM

L'ensemble de ces procédures tend à obtenir le versement de dommages et intérêts en réparation des préjudices subis par les ayants droit des passagers décédés dans l'accident.

Aux Etats-Unis, l'ensemble des procédures engagées tant contre Air France que contre le constructeur de l'avion et les équipementiers, ont été consolidées devant la District Court for the Northern District of California.

Ce Tribunal, par jugement en date du 4 octobre 2010 a débouté les ayants droit des victimes de leurs demandes sur le fondement du « forum non conveniens » et les a renvoyés à mieux se pourvoir en France.

Au plan pénal, Air France et Airbus personnes morales ont été mis en examen pour homicides involontaires les 17 et 18 mars 2011 par les juges d'instruction en charge de l'information judiciaire et encourent des peines d'amendes prévues par la loi. Le risque financier lié à ces amendes n'est pas significatif.

Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

Au plan civil, 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.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 21.1, 21.2, 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.

## 22. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2014</b>			<b>31 décembre 2013</b>		
	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Total</b>
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	568	-	568	552	-	552
OCEANE	859	644	1 503	1 478	-	1 478
Emprunts obligataires	1 706	-	1 706	1 200	741	1 941
Emprunts location financement	3 529	628	4 157	3 808	599	4 407
Autres emprunts	1 439	714	2 153	1 558	653	2 211
Intérêts courus non échus	-	86	86	-	144	144
<b>Total</b>	<b>8 101</b>	<b>2 072</b>	<b>10 173</b>	<b>8 596</b>	<b>2 137</b>	<b>10 733</b>

### Obligataire 2021

Le 5 juin 2014, Air France-KLM a émis un emprunt obligataire de 600 millions d'euros à échéance juin 2021 (obligataire 2021) et portant intérêt au taux de 3,875%.

Le 18 juin 2014, à l'issue d'une offre de rachat des obligations émises en 2009, lancée par une banque, une partie de ces dernières (94 millions d'euros en nominal) a été échangée contre 1 094 titres de l'obligataire 2021.

La valeur d'échange de cette opération, intérêts courus compris, s'est élevée à 109 millions d'euros. Elle n'a pas eu d'impact au compte de résultat dans la mesure où il n'y a pas eu de modification substantielle sur la partie échangée de l'obligation 2009.

Cette opération d'échange a permis au Groupe de rallonger la maturité de sa dette sans impact significatif sur le résultat financier.

### Valeurs de marché

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2014</b>		<b>31 décembre 2013</b>	
	<b>Valeur comptable</b>	<b>Valeur de marché</b>	<b>Valeur comptable</b>	<b>Valeur de marché</b>
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	568	275	552	248
OCEANE	1 503	1 815	1 478	1 733
Emprunts obligataires	1 706	1 831	1 941	2 055
<b>Total</b>	<b>3 777</b>	<b>3 921</b>	<b>3 971</b>	<b>4 036</b>

# Groupe Air France-KLM

## 23. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

### 23.1. Locations financement

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b>
Avions	4 113	4 353
Constructions	550	584
Autres	126	133
<b>Total</b>	<b>4 789</b>	<b>5 070</b>

### 23.2. Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 5 203 millions d'euros au 30 juin 2014, contre 5 431 millions d'euros au 31 décembre 2013.

## 24. 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 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b>
2 <sup>nd</sup> semestre N (6 mois)	119	-
N + 1	495	381
N + 2	671	436
N + 3	548	616
N + 4	973	536
Au-delà de N+4	3 908	4 759
<b>Total</b>	<b>6 714</b>	<b>6 728</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 en vue d'achat au 30 juin 2014 diminue de 1 unité par rapport au 31 décembre 2013 et s'élève à 63 appareils. Les évolutions du carnet de commande s'expliquent par la livraison de 3 appareils et le transfert de 2 options en commande ferme au cours de la période.

#### **Flotte long-courrier (passage)**

Le groupe a reçu 1 Airbus A380. Par ailleurs, 2 Boeing B777 en option ont été transformés en commande ferme.

#### **Flotte moyen-courrier**

Le groupe a réceptionné 2 Boeing B737.

#### **Flotte régionale**

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

# Groupe Air France-KLM

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	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>								
A380	au 30 juin 2014	-	-	-	-	2	-	2
	au 31 décembre 2013	-	1	-	-	-	2	3
A350	au 30 juin 2014	-	-	-	-	2	23	25
	au 31 décembre 2013	-	-	-	-	2	23	25
B787	au 30 juin 2014	-	-	2	5	3	15	25
	au 31 décembre 2013	-	-	-	3	5	17	25
B777	au 30 juin 2014	-	3	4	-	-	-	7
	au 31 décembre 2013	-	-	3	2	-	-	5
<b><u>Flotte moyen courrier</u></b>								
A320	au 30 juin 2014	-	-	3	-	-	-	3
	au 31 décembre 2013	-	-	-	3	-	-	3
B737	au 30 juin 2014	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2013	-	2	-	-	-	-	2
<b><u>Flotte régionale</u></b>								
CRJ 1000	au 30 juin 2014	-	1	-	-	-	-	1
	au 31 décembre 2013	-	-	1	-	-	-	1

## 25. 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.