



# **Rapport financier semestriel**

## **janvier-juin 2017**

Société anonyme au capital de 300 219 278 euros

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

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

RCS Paris 552 043 002

## SOMMAIRE

Gouvernement d'entreprise .....	4
Le Conseil d'administration .....	4
Le Comité exécutif groupe .....	6
Bourse et actionnariat .....	7
Faits marquants .....	9
Stratégie .....	10
Activités .....	14
Activité passage réseaux .....	14
Activité cargo .....	16
Activité maintenance .....	17
Transavia .....	17
Flotte Air France-KLM .....	18
Perspectives et événements post clôture .....	20
Facteurs de risques .....	21
Parties liées .....	21
Commentaires sur les comptes .....	22
Indicateurs financiers .....	27
<b>Etats financiers consolidés semestriels résumés</b> .....	<b>30</b>
Compte de résultat consolidé .....	32
Etat du résultat global consolidé .....	34
Bilan consolidé .....	35
Variation des capitaux propres consolidés .....	37
Tableau des flux de trésorerie consolidé .....	38
<b>Notes aux Etats financiers consolidés</b> .....	<b>41</b>
1. Description de l'activité .....	42
2. Règles et méthodes comptables .....	42
2.1. Principes comptables .....	42
2.2. Méthodes d'évaluation spécifiques à l'établissement des données financières consolidées intermédiaires .....	43
2.3. Utilisation d'estimations .....	43
3. Retraitement des comptes 2016 .....	44
4. Événements significatifs .....	44
4.1. Intervenues au cours de la période .....	44
4.2. Postérieures à la clôture .....	44
5. Evolution du périmètre de consolidation .....	44
6. Informations sectorielles .....	45
6.1. Informations par secteur d'activité .....	46
6.2. Informations par secteur géographique .....	47
7. Charges externes .....	49
8. Frais de personnel et effectifs .....	50
9. Amortissements, dépréciations et provisions .....	51
10. Autres produits et charges .....	51
11. Autres produits et charges non courants .....	52

12. Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers .....	53
13. Impôts.....	54
13.1. Charge d'impôt.....	54
13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère) .....	55
14. Résultat net – part du groupe par action .....	55
14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action .....	55
14.2 Instruments non dilutifs .....	56
14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture .....	56
15. Immobilisations corporelles .....	56
16. Actifs de retraite et provisions retraite .....	57
17. Capitaux propres – propriétaire de la société mère .....	58
17.1. Répartition du capital et des droits de vote.....	58
17.2. Réserves et résultat .....	58
18. Provisions .....	59
18.1. Provisions .....	59
18.2. Passifs éventuels .....	60
19. Dettes financières .....	61
20. Dette nette .....	62
21. Engagements de locations .....	63
21.1 Locations financement .....	63
21.2 Locations opérationnelles.....	63
22. Commandes de matériels aéronautiques .....	63
23. Parties liées .....	64
 <b>Information et contrôle</b>	
Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2017.....	65
Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2017 .....	65

# Gouvernement d'entreprise

## Le Conseil d'administration

### Composition du Conseil d'administration

Au 30 juin 2017, le Conseil d'administration comprenait quinze membres, dont :

- treize administrateurs nommés par l'Assemblée générale parmi lesquels :
  - ✓ deux proposés par l'État français<sup>(1)</sup> ;
  - ✓ deux représentants des salariés actionnaires<sup>(2)</sup> ;
- un représentant des salariés nommé par le Comité de Groupe Français<sup>(3)</sup> ; et
- un représentant de l'État nommé par arrêté ministériel<sup>(4)</sup>.

Par ailleurs, au 30 juin 2017, le Conseil d'administration comprenait onze administrateurs de nationalité française et quatre administrateurs néerlandais.

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

Le Conseil d'administration comptait, au 30 juin 2017, six femmes parmi les administrateurs, soit une proportion de 42,9%<sup>(5)</sup>, et se conformait à cette date aux dispositions de la loi n° 2011-103 du 27 janvier 2011 relatives à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils d'administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle.

Au cours du premier semestre 2017, la composition du Conseil d'administration a connu les évolutions présentées dans le tableau ci-dessous.

### Evolutions intervenues dans la composition du Conseil d'administration au cours du premier semestre 2017 :

Dates	Évènements	Fonction au sein du Conseil
16 mai 2017	Ratification de la cooptation de Jean-Marc Janailac par l'Assemblée générale	Président du Conseil d'administration
16 mai 2017	Renouvellement du mandat de Maryse Aulagnon par l'Assemblée générale	Administrateur indépendant
16 mai 2017	Renouvellement du mandat d'Isabelle Bouillot par l'Assemblée générale	Administrateur indépendant
16 mai 2017	Nomination de Leni M.T. Boeren par l'Assemblée générale	Administrateur indépendant
16 mai 2017	Fin du mandat de Peter Hartman	Vice-Président du Conseil d'administration
16 mai 2017	Fin du mandat d'Antoine Santero	Administrateur représentant les salariés
1 <sup>er</sup> juin 2017	Nomination de Karim Belabbas par le Comité de Groupe Français	Administrateur représentant les salariés

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

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

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

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

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

## **Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2017**

<b>Administrateurs (âge au 30 Juin 2017)</b>	<b>Fonctions au sein du Conseil d'administration</b>	<b>Date d'entrée au Conseil d'Air France - KLM</b>	<b>Date d'échéance du mandat</b>	<b>Principale fonction actuelle</b>
<b>Jean-Marc Janailac</b> (64 ans)	Président-directeur général d'Air France - KLM	04/07/2016	AG 2019	Président-directeur général d'Air France - KLM
<b>Maryse Aulagnon</b> (68 ans)	Administrateur indépendant Président du Comité d'audit	08/07/2010	AG 2021	Président d'Affine
<b>Leni M.T. Boeren</b> (53 ans)	Administrateur indépendant	16/05/2017	AG 2021	Président du Conseil de surveillance de Transtrend BV (Pays-Bas) et membre du Conseil de surveillance de Tata Steel Nederland BV (Pays-Bas)
<b>Isabelle Bouillot</b> (68 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	16/05/2013	AG 2021	Président de China Equity Links
<b>Jean-Dominique Comolli</b> (69 ans)	Administrateur nommé par l'Assemblée générale sur proposition de l'État Membre des Comités de nomination et de gouvernance et de rémunération	14/12/2010	AG 2019	Administrateur civil honoraire
<b>Anne-Marie Couderc</b> (67 ans)	Administrateur indépendant Président du Comité de nomination et de gouvernance et membre du Comité d'audit	19/05/2016	AG 2020	Administrateur de sociétés
<b>Jaap de Hoop Scheffer</b> (69 ans)	Administrateur indépendant Président du Comité de rémunération	07/07/2011	AG 2019	Professeur à l'Université de Leyde (Pays-Bas)
<b>Isabelle Parize</b> (60 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de rémunération	27/03/2014	AG 2018	Président-directeur général de Douglas Holding AG (Allemagne)
<b>Hans N.J. Smits</b> (67 ans)	Administrateur Membre du Comité de rémunération	19/05/2016	AG 2020	Président du Conseil de surveillance de KLM NV (Pays- Bas)
<b>Patrick Vieu</b> (52 ans)	Administrateur nommé par l'Assemblée générale sur proposition de l'État	21/05/2015	AG 2019	Conseiller du Vice-Président du Conseil général de l'environnement et du développement durable
<b>Alexander R. Wynaendts</b> (56 ans)	Administrateur indépendant Membre du Comité de nomination et de gouvernance	19/05/2016	AG 2020	Président du Directoire d'Aegon NV (Pays-Bas)
<b>Solenne Lepage</b> (45 ans)	Administrateur représentant l'État Membre du Comité d'audit	21/03/2013	Mai 2019	Directeur des Participations Transports à l'Agence des Participations de l'État
<b>Louis Jobard</b> (57 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre du Comité d'audit	20/05/2014	AG 2018	Commandant de Bord B777
<b>François Robardet</b> (59 ans)	Administrateur représentant les salariés actionnaires Membre des Comités d'audit et de rémunération	06/12/2016	AG 2018	Cadre Air France
<b>Karim Belabbas</b> (43 ans)	Administrateur représentant les salariés	01/06/2017	AG 2019	Technicien support masse et centrage aux Opérations au sol du HUB CDG

# Le Comité exécutif Groupe

## Composition du Comité exécutif du Groupe au 30 juin 2017

Présidé par le Président-directeur général d'Air France - KLM, le Comité exécutif groupe est composé de douze membres et d'un secrétaire:

— le Président-directeur général d'Air France - KLM, le Directeur général d'Air France, le Président du Directoire de KLM, et le Directeur général adjoint des opérations aériennes de KLM ;

— huit responsables des fonctions Groupe.

<b>Membres au 30 juin 2017</b>	<b>Âge au 30 juin 2017</b>	<b>Secteur</b>	<b>Expérience professionnelle en lien avec la</b>
<b>Jean-Marc Janaillac</b> Président-directeur général d'Air France – KLM Président du Conseil d'administration d'Air France	64 ans	Service public Tourisme Transport Transport aérien	9 ans 2 ans 10 ans 8 ans
<b>Pieter Elbers</b> Président du Directoire de KLM	47 ans	Transport aérien	24 ans
<b>Franck Terner</b> Directeur général d'Air France	57 ans	Transport aérien	34 ans
<b>Patrick Alexandre</b> Directeur général adjoint Commercial Ventes & Alliances, Air France - KLM	62 ans	Transport aérien	35 ans
<b>Pieter Bootsma</b> Directeur général adjoint Stratégie Commerciale, Air France - KLM	47 ans	Transport aérien	21 ans
<b>Anne Brachet</b> Directeur général adjoint Engineering & Maintenance, Air France - KLM	53 ans	Transport aérien	21 ans
<b>Adeline Challon-Kemoun</b> Directeur général adjoint Marketing, Digital & Communication, Air France - KLM	50 ans	Vente Media/Communication Transport aérien	10 ans 14 ans 5 ans
<b>René de Groot</b> Directeur général adjoint des Opérations aériennes de KLM	48 ans	Transport aérien	26 ans
<b>Marcel de Nooijer</b> Directeur général adjoint Cargo, Air France - KLM	48 ans	Transport aérien	21 ans
<b>Frédéric Gagey</b> Directeur général adjoint Économie et Finances, Air France - KLM	61 ans	Service public Transport aérien	7 ans 23 ans
<b>Jean-Christophe Lalanne</b> Directeur général adjoint Systèmes d'Information, Air France - KLM	55 ans	Industrie, SSII Transport aérien	20 ans 12 ans
<b>Jérôme Nanty</b> Secrétaire général d'Air France – KLM Directeur général adjoint Ressources Humaines, Air France – KLM Secrétaire général et Directeur général adjoint en charge de la transformation Air France	56 ans	Banque Transport Transport aérien	22 ans 3 ans 11 mois
<b>Alexandre Boissy</b> Secrétaire du Comité exécutif Air France - KLM Directeur de cabinet du Président-directeur général	43 ans	Transport aérien	18 ans

# Bourse et actionnariat

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Le groupe fait partie de l'indice CAC Mid 60. Le groupe fait également partie des principaux indices de développement durable et des indices d'actionnariat salarié. Pour la douzième année consécutive, Air France-KLM est intégré dans les indices Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI World et DJSI Europe) et est classé leader du secteur « Compagnies aériennes » par RobecoSAM. De plus, pour la septième année, le Groupe a été classé leader du secteur « Transports ».

## Évolution boursière

Sur le premier semestre 2017, l'action Air France – KLM a progressé de 142%.

	janvier-juin 2017	janvier-juin 2016
Cours le plus haut ( <i>En euros</i> )	12,55	8,84
Cours le plus bas ( <i>En euros</i> )	4,78	5,48
Nombre de titres en circulation	300 219 278	300 219 278
Capitalisation boursière à la fin de la période ( <i>En milliards d'euros</i> )	3,75	1,7

## Évolution du capital

Au 30 juin 2017, le capital d'Air France-KLM se compose de 300 219 278 actions d'une valeur nominale d'un euro.

Période close le	30 juin 2017	30 juin 2016
Nombre d'actions en circulation	300 219 278	300 219 278
Nombre de droits de vote théoriques	377 461 421	373 737 570
Nombre de droits de vote exerçables	375 195 795	368 471 572
Montant du capital (en euros)	300 219 278	300 219 278

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

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

## Actionnariat

Période close le	% du capital		% des droits de vote théoriques		% des droits de vote exerçables	
	30/06/2017	31/12/ 2016	30/06/ 2017	31/12/ 2016	30/06/2017	31/12/2016
Nombre d'actions en circulation/droits de vote	300 219 278	300 219 278	377 461 421	371 373 828	375 195 795	373 639 451
État	17,6%	17,6%	28,0%	27,0%	28,1%	28,2%
Salariés (FCPE)	6,0%	6,3%	9,5%	10,2%	9,6%	9,6%
Autocontrôle	0,4%	0,4%	0,6%	-	-	-

Au 30 juin 2017, Air France-KLM est détenu à plus de 50% par des intérêts européens - Etats membres de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

# Titres donnant accès au capital

## **Obligations Convertibles et/ou Échangeables en Actions Air France - KLM Nouvelles ou Existantes (OCEANE) 2,03% 2023**

En mars 2013, la Société Air France-KLM a émis 53 398 058 Obligations Convertibles et/ou Échangeables en Actions Air France-KLM Nouvelles ou Existantes (OCEANE) pour un montant total de 550 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 10,30 euros et un ratio d'attribution d'une action pour une obligation. La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 15 février 2023. Le coupon annuel est de 2,03%, payable à terme échu le 15 février de chaque année. Tout porteur d'obligation pourra, à son gré, demander le remboursement anticipé de ses obligations le 15 février 2019, au pair majoré des intérêts courus. Au 30 juin 2017, 11 526 obligations ont été converties en actions existantes, portant ainsi le nombre d'obligations restant en circulation à 53 386 532 obligations.

Air France - KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call si le cours de l'action excède 130% du nominal soit 13,39€ incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en action Air France - KLM. Ce niveau est proche du cours actuel de l'action Air France - KLM suite à la récente hausse du cours de l'action.



# Faits marquants 2017

## Saison été 2017 : 53 nouvelles liaisons

Pour la saison été 2017 (du 26 mars au 28 octobre 2017), Air France - KLM repart à l'offensive sur ses marchés et poursuit sa croissance en ouvrant 53 nouvelles liaisons, chiffre record pour le Groupe. Il augmente son offre de 2,9% par rapport à la saison été précédente, avec une croissance portée par l'activité passage réseaux long-courrier (+2%), l'activité passage réseaux moyen- et court-courrier (+2,7%) et l'activité *low-cost* de Transavia (+10,2%).

Sur son réseau long-courrier, Air France - KLM dessert neuf nouvelles liaisons. Elle renforce l'offre vers les États-Unis, le Mexique et les marchés africains en croissance. Elle permet une croissance de l'offre vers Cuba et vers l'Iran et elle consolide sa position en Asie.

Sur son réseau moyen et court-courrier, avec une offre en croissance, le Groupe démontre une fois de plus son agilité sur le réseau européen et enrichit son offre avec 25 nouvelles liaisons cet été. Au départ des *hubs* de Paris-Charles de Gaulle et d'Amsterdam-Schiphol, l'offre répond à la stratégie offensive : la croissance de la flotte du Groupe combinée à une utilisation plus intensive de ses avions, lui permettent de proposer de nouvelles destinations en Europe durant la période de forte demande estivale. Au départ de Paris-Orly et des régions de France, sur le réseau HOP! Air France, dix vols quotidiens seront proposés vers Montpellier, cinquième Navette au départ de Paris-Orly après Toulouse, Bordeaux, Marseille et Nice. En complément, l'offre sera aussi renforcée vers la Corse. L'île de Beauté sera desservie au départ de 16 villes des régions françaises.

Transavia, l'activité *low-cost* d'Air France - KLM, activité en forte croissance, poursuit son développement au départ de la France et des Pays-Bas. Au départ de Paris-Orly, Transavia renforce son offre vers Israël et le Maroc. Au départ d'Amsterdam-Schiphol, Transavia développe de nouveaux marchés vers les pays de l'Est de l'Europe.

## Air France - KLM progresse dans le classement Fortune's World's Most Admired Companies et atteint la 2e place dans sa catégorie

Air France - KLM progresse dans le classement *Fortune's World's Most Admired Companies 2017* et atteint la deuxième place dans la catégorie « compagnies aériennes ».

Les décideurs économiques sondés ont notamment relevé d'excellentes performances en matière d'innovation, de qualité des produits et services ou encore de responsabilité sociale et environnementale.

Air France - KLM se classe depuis 2010 parmi les compagnies aériennes de référence et confirme son excellence en gagnant encore un rang cette année : 5<sup>e</sup> position en 2015, 3<sup>e</sup> position en 2016 et 2<sup>e</sup> position en 2017.

## Nouvelle décision de la Commission européenne à l'encontre d'opérateurs de fret aérien pour des pratiques considérées comme anticoncurrentielles entre décembre 1999 et février 2006

La Commission européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre de onze opérateurs de fret aérien, dont Air France, KLM et Martinair, pour des pratiques dans ce secteur du fret aérien considérées comme anticoncurrentielles entre décembre 1999 et février 2006.

Cette nouvelle décision intervient après l'annulation le 16 décembre 2015 par le Tribunal de l'Union Européenne de la décision initiale de la Commission européenne du 9 novembre 2010 relative à ces mêmes pratiques et prise à l'encontre des mêmes opérateurs. Cette première décision avait été annulée dans son intégralité parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées.

Le montant total des amendes imposées au niveau du Groupe Air France - KLM est de 325 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Air France - KLM a déposé un recours contre elle devant le Tribunal de l'Union Européenne.

Ces amendes ont été provisionnées en totalité depuis 2010.

En tout état de cause, Air France - KLM confirme son engagement de se conformer strictement aux règles de concurrence en veillant en permanence à l'efficacité du dispositif de prévention mis en œuvre au sein des entités du Groupe dans le cadre de sa politique générale de conformité.

## Air France-KLM Martinair Cargo, «Meilleure compagnie aérienne de l'année pour l'innovation»

À l'occasion du 60<sup>e</sup> anniversaire de l'Association Nationale des Agents du fret aérien (Anama), Air France-KLM Martinair Cargo a été reconnue «Meilleure compagnie aérienne de l'année pour l'innovation» lors d'une cérémonie tenue à Milan le 23 mai dernier, devant plus de 450 professionnels.

Ce prestigieux prix salue toutes les innovations digitales du Groupe Air France-KLM dans l'industrie du fret aérien. Au cours de l'année passée, les équipes italiennes Air France-KLM Martinair Cargo ont réussi à déployer, promouvoir, vendre et mettre en œuvre myCargo, le nouveau portail en ligne qui offre des solutions sur mesure aux clients du fret. Cette plate-forme web est désormais disponible sur tous les marchés desservis par Air France-KLM Martinair Cargo et permet aux clients d'accéder aux horaires, aux produits, aux taux de marché et conditions locales, ainsi qu'aux solutions de suivi et notifications de livraison.

# Stratégie

## Les ambitions du groupe Air France - KLM

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

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

Enfin, l'expertise d'Air France - KLM dans le domaine du cargo permet de soutenir les activités aériennes du Groupe en contribuant de manière significative à leur équilibre financier.

## Les atouts du groupe Air France - KLM

### Une présence forte sur tous les grands marchés

Le groupe Air France - KLM dispose du réseau le plus étendu entre l'Europe et le reste du monde. En incluant les vols opérés par Delta dans le cadre de la *joint-venture* transatlantique, en 2017 Air France et KLM desserviront 134 destinations long-courrier dans le monde, dont 41 en Afrique, 26 en Amérique du Nord, 22 en Asie-Pacifique, douze dans les Caraïbes, trois dans l'Océan indien, quatorze en Amérique latine, seize au Moyen-Orient.

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

### Des hubs coordonnés

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

L'efficacité des *hubs* dépend largement de la qualité des infrastructures aéroportuaires : nombre de pistes utilisables en parallèle, fluidité de la circulation et facilité de correspondance entre les terminaux. Le Groupe porte une attention particulière à l'excellence de ses opérations, et KLM a reçu en 2016 la récompense *FlightStats* de la compagnie la plus ponctuelle au niveau mondial.

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

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

La stratégie de portefeuille de marques a été renforcée ces dernières années ; la marque *low-cost* Transavia, déjà principale *low-cost* aux Pays-Bas, est devenue – grâce à un fort développement en France en 2016 – la première compagnie *low-cost* à Paris-Orly. Au global, Transavia offre désormais un large éventail de plus de 100 destinations.

Le programme de fidélité « Flying Blue » établit un trait d'union entre l'ensemble de ces marques, les *miles* « Flying Blue » étant utilisables sur les vols Air France ou KLM, ainsi que sur les vols Transavia. « Flying Blue » a reçu cinq récompenses lors des Freddie Awards 2016, dont le titre de « meilleur programme de l'année » pour la 4<sup>e</sup> fois consécutive.

### Un portefeuille de clients équilibré

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

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

L'accélération du développement de Transavia – Pays-Bas, qui a transporté près de 13,3 millions de passagers en 2016, contre 10,8 millions en 2015, permet au Groupe de compléter son portefeuille de produits pour devenir la compagnie *low-cost* préférée des clients.

### Une flotte performante

Air France - KLM poursuit une politique de renouvellement et de modernisation de sa flotte. Ainsi, en 2016 le Groupe a procédé à la sortie des derniers MD-11 Cargo de KLM, des derniers B747-400 d'Air France, et à la réception du premier B787-9 d'Air France. KLM a par ailleurs renforcé sa flotte de B787-9 qui comptait huit appareils à la fin 2016 et KLM Cityhopper a débuté le retrait de ses Fokker 70 avec l'introduction de quatre Embraer 175.

2017 verra la poursuite du retrait de la flotte de KLM Cityhopper des Fokker 70, remplacés par huit Embraer 175, l'introduction chez Air France de deux A320 *Sharklets* en renouvellement de deux A320 de première génération. À plus long terme, la modernisation de la flotte du Groupe s'exprimera par le retrait des B747-400 de KLM remplacés par des B787 et la mise en service des premiers A350-900 prévue en 2019 au sein d'Air France.

Pour sa part, Transavia verra sa flotte de base augmenter de neuf appareils en 2017, après une croissance de dix avions en 2016.

Par ailleurs, avec un important investissement sur le renouvellement de ses cabines, le Groupe offre un meilleur confort à ses passagers, réalise de substantielles économies de carburant et respecte ses engagements en matière de développement durable en limitant les émissions sonores pour les riverains et les émissions de gaz à effet de serre.

## La stratégie du groupe Air France - KLM

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

### Reprendre l'offensive

Air France - KLM prévoit une croissance profitable de l'activité long-courrier comprise entre 2% et 3% par an jusqu'en 2020, en s'appuyant sur plusieurs leviers. Sur le plan des recettes le Groupe poursuivra sa politique d'alliances et d'intégration commerciale avec ses partenaires, tout en investissant dans ses outils actuels. Sur le plan des coûts, les actions engagées pour améliorer la compétitivité d'Air France et de KLM seront poursuivies. Air France connaîtra en particulier le développement d'une nouvelle compagnie aérienne adaptée aux situations d'hyper concurrence et positionnée sur des lignes structurellement déficitaires ou fermées au cours des dernières années.

#### — Création d'une nouvelle compagnie aérienne aux côtés d'Air France, compétitive, innovante et porteuse de croissance pour le *hub* de Paris-Charles de Gaulle

Cette nouvelle compagnie constituera la réponse du Groupe aux compagnies du Golfe qui se développent sur des marchés clés où Air France - KLM souhaite continuer à croître. Ce projet de reconquête est baptisé « Boost ».

Cette compagnie sera centrée sur les marchés hyper-compétitifs et permettra au Groupe d'être offensif en ouvrant de nouvelles lignes, en ouvrant à nouveau des lignes fermées car non rentables, et en conservant au sein du Groupe des lignes menacées. Cette nouvelle compagnie proposera une offre simple, moderne et innovante, dont le positionnement ne sera pas *low-cost*. Elle proposera à ses clients des destinations mixtes business et loisirs, avec des standards comparables à ceux d'Air France en termes de qualité de produit et de professionnalisme des équipes.

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

Elle comptera dix avions long-courriers d'ici 2020 et exploitera environ 30% de lignes nouvellement créées. Elle comportera également une activité moyen-courrier d'alimentation du *hub* de CDG, et opérera avec des pilotes d'Air France sur la base du volontariat, avec des règles d'utilisation adaptées à son positionnement concurrentiel. S'agissant du personnel navigant commercial, une filière spécifique sera créée afin de permettre d'opérer cette nouvelle compagnie au niveau de coûts du marché. Les activités au sol, assurées par Air France, seront elles aussi optimisées en tirant profit de la digitalisation. Le cadre social de cette nouvelle compagnie fait l'objet de négociations avec les partenaires sociaux en début d'année 2017.

### — Approfondissement des alliances

Air France - KLM renforcera son intégration commerciale avec ses principaux partenaires, pour bénéficier d'une position de marché élargie, pour tirer profit d'une mise en commun des réseaux de distribution, et pouvoir proposer une offre mondiale à ses clients sur chaque marché. Le Groupe travaillera ainsi au renforcement de sa *joint-venture* transatlantique avec ses différents partenaires et ceux de Delta Air Lines, en Europe et en Amérique du Nord.

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

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

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

### — Développement des marchés point-à-point au départ des marchés domestiques français et néerlandais

L'activité point-à-point, c'est-à-dire les vols court- et moyen-courrier est actuellement exploitée par Transavia, HOP!, Air France et KLM.

Transavia, la compagnie *low-cost* du Groupe, aura comme priorité de se développer sur ses marchés domestiques français et néerlandais. En France, Transavia se renforcera sur certaines routes face aux compagnies *low-cost* et au TGV, et se développera sur les lignes européennes, au départ d'Orly et de la province.

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

Concernant les opérations au sol à Paris-Orly et dans les escales françaises, Air France redéfinira un modèle opérationnel, escale par escale, pour concilier l'évolution des métiers et de l'activité.

### — Renforcement de la croissance de l'activité maintenance

Le secteur de la maintenance aéronautique, avec une croissance prévisionnelle de 4,1% au niveau mondial sur les dix prochaines années, permettra à l'activité maintenance de poursuivre son développement et de consolider le leadership d'Air France - KLM sur ce secteur. À cet égard, Air France - KLM dispose d'un carnet de commandes représentant près de cinq années de chiffres d'affaires. La croissance d'Air France - KLM s'exprimera tout particulièrement au travers des activités moteurs et équipements, domaines de haute technologie industrielle à forte valeur ajoutée. Le développement des flottes mondiales d'avions de nouvelle génération offre des relais de croissance importants et AFI KLM E&M pourra capitaliser sur l'introduction au sein des flottes du Groupe des B787 et des A350 pour développer un rôle majeur sur cette ligne de produits. Enfin, Air France - KLM poursuit l'élargissement de son portefeuille de partenariats sur tous les continents, afin d'être présent au plus près de ses clients.

## Enrichir la Relation Client pour créer davantage de valeur

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

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

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

L'amélioration de la Relation Client passe également par l'innovation dans le domaine de la distribution ; Air France - KLM tirera parti des nouveaux outils de distribution pour établir une plus grande proximité avec ses clients et proposer des offres adaptées, tout en réduisant les coûts.

## Renforcer la Performance Opérationnelle et la compétitivité

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

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

Les *hubs* de Paris-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol occupent une place centrale dans la stratégie d'Air France - KLM et de ses partenaires. Le Groupe va renforcer ses actions afin d'en améliorer la Performance Opérationnelle et de soutenir la performance

économique des activités long-courrier et moyen-courrier au départ et à l'arrivée des *hubs*, en poursuivant par exemple les programmes d'excellence opérationnelle mis en place par Air France et pour KLM, avec des leviers additionnels tels que l'autonomie des employés ou en s'inspirant des pratiques des partenaires du Groupe.

Le *hub* de Paris-Charles de Gaulle sera par ailleurs redynamisé, dans le cadre du projet « Boost », par le lancement de la nouvelle compagnie sur le réseau moyen-courrier, avec une offre simple, moderne et innovante.

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

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

Les objectifs de réduction des coûts unitaires – supérieurs à 1,5% par an sur la période 2017-2020 – visent à donner au Groupe la flexibilité nécessaire pour financer les investissements liés au plan de croissance de l'activité et concernent l'ensemble des postes de coûts.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre du projet « *Trust Together* » vise à permettre de garantir la flexibilité financière du Groupe. Air France - KLM poursuivra ses efforts d'amélioration de sa compétitivité, en confirmant les objectifs de compétitivité de « *Perform 2020* » et en améliorant le coût d'utilisation et de financement de sa flotte. L'objectif de réduction des coûts unitaires sur la période 2017-2020 est supérieur à 1,5% par an.

Le Groupe appliquera par ailleurs une stricte discipline des dépenses d'investissement, en visant chaque année un *free cash-flow* positif et en maîtrisant ses investissements. Pour 2017 et 2018, le niveau d'investissements prévu est compris entre 1,7 et 2,2 milliards d'euros par an. La maîtrise du ratio d'endettement restera la priorité, avec un objectif à fin 2020 de dette nette ajustée sur EBITDAR inférieur à 2,5x en milieu de cycle.

# Activités

## Activité réseaux

Réseaux	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2017	Variation	Variation à données comparables	2017	Variation	Variation à données comparables
Capacité (millions d'ESKO)	82 076	+3,9%		156 936	+2,8%	
Chiffre d'affaires total (m€)	5 749	+5,5%	+4,7%	10 790	+3,3%	+2,6%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 520	+6,2%	+5,4%	10 334	+3,7%	+3,1%
Recette Unitaire par ESKO (cts€)	6,72	+2,2%	+1,3%	6,58	+0,9%	+0,3%
Coût unitaire par ESKO (cts€)	6,23	-0,2%	-1,6%	6,39	+0,0%	-1,6%
Résultat d'exploitation (m€)	409	+138	+162	309	+106	+200

Comme annoncé lors de la présentation des résultats annuels 2016, il a été décidé de modifier le reporting de l'activité Cargo à partir de 2017 pour l'inclure aux résultats de l'activité passage réseaux.

En conséquence, le segment réseaux est constitué par les deux activités : passage et cargo.

Pendant le premier semestre 2017, le trafic soutenu et la bonne performance de la recette unitaire de l'activité passage réseaux ont conduit à l'amélioration du résultat d'exploitation, en hausse de 200 millions d'euros à taux de change constant.

## Activité réseaux passage

Réseaux passage	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2017	Variation	Variation à données comparables	2017	Variation	Variation à données comparables
Passagers (en milliers)	21 861	+6,0%		40 333	+4,4%	
Capacité (millions de SKO)	72 716	+4,2%		138 802	+3,1%	
Trafic (millions de PKT)	63 022	+6,6%		119 375	+4,8%	
Coefficient occupation	86,7%	+2,0 pt		86,0%	+1,4 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	5 243	+6,1%	+5,2%	9 780	+3,9%	+3,3%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 050	+6,7%	+5,8%	9 399	+4,4%	+3,7%
Recette unitaire au SKO (cts €)	6,94	+2,4%	+1,5%	6,77	+1,2%	+0,6%
Recette unitaire au PKT (cts €)	8,01	+0,1%	-0,8%	7,87	-0,4%	-1,1%

Le deuxième trimestre confirme l'amélioration de la performance de la recette unitaire passage pour les deux compagnies. En hausse, elle atteint un niveau de 1,5% à taux de change constant.

Au niveau régional, toutes les régions ont contribué à l'amélioration de la tendance dirigée par un fort redressement de l'Asie avec une recette unitaire en hausse de 8,6% à taux de change constant et une bonne performance de l'Amérique Latine qui présente une hausse de 13,6% à taux de change constant.

## Activité passage réseaux par réseau

Semestre au 30 juin 2017	Offre en SKO <i>(En millions)</i>		Trafic en PKT <i>(En millions)</i>		Taux d'occupation <i>(En %)</i>		Nbre de passagers <i>(En millions)</i>		Chiffre d'affaires Passage régulier <i>(En M€)</i>	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
<b>Long-Courrier</b>	<b>110 868</b>	<b>107 756</b>	<b>96 730</b>	<b>92 373</b>	<b>86,98%</b>	<b>85,7%</b>	<b>12 872</b>	<b>12 324</b>	<b>6 250</b>	<b>5 972</b>
Amérique du nord	30 493	28 997	26 782	25 176	87,8%	86,8%	3 747	3 525	1 906	1 830
Amérique latine	16 324	16 670	14 599	14 513	89,4%	87,1%	1 524	1 513	827	764
Asie/Pacifique	29 676	29 051	26 537	25 003	89,4%	86,1%	3 027	2 873	1 552	1 426
Afrique/Moyen-Orient	18 777	18 083	15 166	14 560	80,8%	80,5%	2 705	2 619	1 225	1 209
Caraïbes/Océan Indien	15 598	14 955	13 645	13 121	87,5%	87,7%	1 870	1 794	740	743
<b>Court et Moyen-Courrier</b>	<b>27 934</b>	<b>26 887</b>	<b>22 646</b>	<b>21 537</b>	<b>81,1%</b>	<b>80,1%</b>	<b>27 462</b>	<b>26 300</b>	<b>3 149</b>	<b>3 031</b>
<b>Total</b>	<b>138 802</b>	<b>134 643</b>	<b>119 375</b>	<b>113 910</b>	<b>86,0%</b>	<b>84,6%</b>	<b>40 333</b>	<b>38 624</b>	<b>9 399</b>	<b>9 003</b>

## Activité cargo

Cargo	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2017	Variation	Variation à données comparables	2017	Variation	Variation à données comparables
Tonnage (milliers)	286	+1,4%		558	+0,0%	
Capacité (milliers de TKO)	3 624	+1,7%		7 019	+0,3%	
Trafic (millions de TKT)	2 144	+2,7%		4 188	+1,6%	
Coefficient d'occupation	59,2%	+0,7 pt		59,7%	+0,8 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	506	-0,2%	-0,5%	1 010	-2,5%	-3,0%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	470	+1,1%	0,5%	935	-2,3%	-3,0%
Recette unitaire par TKO (cts€)	12,94	-0,8%	-1,3%	13,31	-2,5%	-3,2%
Recette unitaire par TKT (cts€)	21,87	-1,9%	-2,4%	22,31	-3,8%	-4,5%

Sur le deuxième trimestre, l'amélioration de la performance du Cargo provient de l'augmentation du trafic, en hausse de 2,7% et du coefficient d'occupation en hausse de 0,7 point. La variation de la recette unitaire continue de s'améliorer comparé aux précédents trimestres, confirmant un retournement de tendance graduel.

## Activité maintenance

Maintenance	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2017	Variation	Variation à données comparables	2017	Variation	Variation à données comparables
Chiffre d'affaires total (m€)	992	-0,8%		2 041	+1,7%	
Chiffre d'affaires externe (m€)	440	+1,1%	-0,8%	900	+3,9%	1,7%
Résultat d'exploitation (m€)	53	-4	-7	89	-6	-12
Marge d'exploitation (%)	5,3%	-0,4 pt	-0,7 pt	4,4%	-0,4 pt	-0,7 pt

Sur la période, le carnet de commande de la maintenance a enregistré une augmentation de 10% pour atteindre un record de 9,7 milliards de dollars. Il atteint son objectif de croissance de 10% en 2017, avec des nouveaux contrats sur les moteurs et les composants.



# Transavia

Transavia	Deuxième trimestre		Premier semestre	
	2017	Variation	2017	Variation
Passagers ( <i>en milliers</i> )	4 361	+15,9%	6 812	+20,4%
Capacité ( <i>millions de SKO</i> )	8 218	+13,7%	12 966	+18,5%
Trafic ( <i>millions de PKT</i> )	7 389	+15,7%	11 534	+19,5%
Coefficient d'occupation	89,9%	+1,5 pt	89,0%	+0,8 pt
Chiffre d'affaires total ( <i>m€</i> )	408	+26,3%	605	+25,3%
Chiffre d'affaires passagers réguliers ( <i>m€</i> )	408	+26,7%	596	+25,5%
Recette unitaire au SKO ( <i>cts €</i> )	4,95	+11,0%	4,59	+5,8%
Recette unitaire au PKT ( <i>cts €</i> )	5,49	+8,9%	5,15	+4,7%
Coût unitaire au SKO ( <i>cts €</i> )	4,54	-1,8%	4,93	-2,0%
Résultat d'exploitation ( <i>m€</i> )	34	+46	-43	+32

Transavia est en bonne voie pour des résultats positifs en 2017. Une forte croissance de la capacité, en hausse de 13,7%, une augmentation du coefficient d'occupation de 1,5 point et un revenu unitaire en hausse de 11,0%, ainsi que la diminution des coûts unitaires de 4,2%, à taux de change et prix du carburant constants ont conduit à un résultat d'exploitation positif au deuxième trimestre.

# Flotte Air France - KLM

La flotte du groupe Air France - KLM, au 30 juin 2017, comprend 555 avions dont 544 avions en exploitation contre respectivement 552 et 534 avions au 31 décembre 2016.

La flotte principale en exploitation comprend 412 avions (402 avions au 31 décembre 2016). Elle se répartit en 168 avions long-courriers (168 au 31 décembre 2016), six avions cargo (huit avions au 31 décembre 2016) et 238 avions moyen-courriers (228 au 31 décembre 2016) dont 70 avions dans la flotte du groupe Transavia (63 avions au 31 décembre 2016). La flotte régionale en exploitation comprend 132 avions (132 avions au 31 décembre 2016).

Au 30 juin 2017, l'âge moyen de la flotte en exploitation est de 11,0 ans, dont 11,7 ans pour la flotte long-courrier, 10,8 ans pour la flotte moyen-courrier, 14,3 ans pour la flotte cargo et 10,4 ans pour la flotte régionale. Au 30 juin 2017, la flotte totale du Groupe est détenue à hauteur de 36,2% en propriété (36,1 au 31 décembre 2016), de 21,3% en crédit-bail (21,4% au 31 décembre 2016) et de 42,5% en location opérationnelle (42,5% au 31 décembre 2016).

Le nombre d'avions en commande ferme au 30 juin 2017, hors locations opérationnelles, s'élève à 70 appareils, après la livraison de quatorze appareils en propriété du groupe au cours des six premiers mois de l'année. Le nombre d'options s'élève à 53 appareils (56 au 31 décembre 2016).

Évolution du portefeuille de commandes du groupe Air France-KLM	31 décembre 2016	Livraisons au cours de la période <sup>(1)</sup>	Nouvelles commandes <sup>(2)</sup>	Conversion d'options <sup>(3)</sup>	30 juin 2017
<b>Flotte principale</b>	69	9	-	-	<b>60</b>
<b>Flotte régionale</b>	13	5	-	2	<b>10</b>
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>14</b>	-	2	<b>70</b>

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

(2) Chez KLM, une commande 787-9 a été convertie en 787-10.

(3) Deux commandes Embraer 190 contre deux options Embraer 175

Évolution du portefeuille d'options du groupe Air France - KLM	31 décembre 2016	Exercice au cours de la période <sup>(1)</sup>	Options annulées ou expirées	Nouvelles options	30 juin 2017
Flotte principale	47	-	-	-	<b>47</b>
Flotte régionale	9	2	1	-	<b>6</b>
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	-	<b>53</b>

(1) Cf. note (3) ci-dessus.

## Gestion de flotte

Au cours du premier semestre 2017,

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

- La nouvelle cabine « Best » équipe les 44 B777 concernés ;
- Un 777-300ER (KLM) et un 787-9 (AF) ont été livrés, tandis que cinq longs courriers ont été retirés (trois 747-400 chez KLM et deux A340 chez AF) ;

En moyen-courrier, neuf B737-800 ont été livrés à Transavia, cinq pour Transavia Pays-Bas (dont un en location) et quatre pour Transavia France. Un A320 d'Air France a été réformé à 25 ans.

En cargo, deux 747-400BCF de Martinair ont été vendus ;

La flotte régionale poursuit son renouvellement : cinq E175 sont entrés chez KLM-cityhopper et un ATR72-600 chez HOP!. Parallèlement, sept avions sont sortis (quatre Fokker 70, deux ATR anciens, un CRJ100).

Au total, le premier semestre 2017 est marqué par une meilleure adaptation de la flotte aux besoins de l'exploitation : avec trois avions supplémentaires en flotte au 30 juin 2017 par rapport au 31 décembre 2016, la flotte en service passe de 534 à 544 avions, soit dix avions supplémentaires (tableau ci-après).

## La flotte AFKL au 30 juin 2017

Type d'avion	AF (incl. HOP!)	KL (incl. KLC & Martinair)	Transavia France	Transavia NL	Propriété	Crédit- bail	Location d'exploit- ation	Total	En service	Écart 31/12/16
<b>B747-400</b>		16			16			16	15	-2
<b>B777-300</b>	43	13			9	25	22	56	56	1
<b>B777-200</b>	25	15			19	10	11	40	40	
<b>B787-9</b>	2	8				2	8	10	10	2
<b>A380-800</b>	10				1	4	5	10	10	
<b>A340-300</b>	10				5	5		10	9	-1
<b>A330-300</b>		5					5	5	5	
<b>A330-200</b>	15	8			5	6	12	23	23	
<b>Long-courrier</b>	<b>105</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>52</b>	<b>63</b>	<b>170</b>	<b>168</b>	<b>0</b>
<b>B737-900</b>		5			1	1	3	5	5	
<b>B737-800</b>		27	29	33	17	12	60	89	89	9
<b>B737-700</b>		18		8	3	8	15	26	26	
<b>A321</b>	20				10	1	9	20	20	
<b>A320</b>	42				4	3	35	42	42	1
<b>A319</b>	38				19	6	13	38	38	
<b>A318</b>	18				11	7		18	18	
<b>Moyen-courrier</b>	<b>118</b>	<b>50</b>	<b>29</b>	<b>41</b>	<b>65</b>	<b>38</b>	<b>135</b>	<b>238</b>	<b>238</b>	<b>10</b>
<b>ATR72-600</b>	6						6	6	6	1
<b>ATR72-500</b>	4				1	2	1	4	4	-1
<b>ATR42-500</b>	11				5	2	4	11	11	-1
<b>CRJ1000</b>	14				14			14	14	
<b>CRJ700</b>	11				11			11	11	
<b>Embraer 190</b>	10	30			5	14	21	40	40	
<b>Embraer 175</b>		9			5	4		9	9	5
<b>Embraer 170</b>	15				8	2	5	15	15	
<b>Embraer 145</b>	18				14	4		18	13	-2
<b>Embraer 135</b>	4				4			4		
<b>Fokker 70</b>		9			9			9	9	-2
<b>Régional</b>	<b>93</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>76</b>	<b>28</b>	<b>37</b>	<b>141</b>	<b>132</b>	<b>0</b>
<b>B747-400ERF</b>		3			3			3	3	
<b>B747-400BCF</b>		1					1	1	1	
<b>B777-F</b>	2				2			2	2	
<b>Cargo</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>0</b>
<b>Total AF-KLM</b>	<b>318</b>	<b>167</b>	<b>29</b>	<b>41</b>	<b>201</b>	<b>118</b>	<b>236</b>	<b>555</b>	<b>544</b>	<b>10</b>

# Perspectives et événements post clôture

## Perspectives

---

### Objectifs financiers de moyen-terme

L'objectif de réduction des coûts unitaires pour 2017 est compris entre 1% et 1,5 %, à change, carburant et charges de retraites constants.

Concernant son bilan, le Groupe maintient une stricte discipline d'investissement, avec un objectif de *cash-flow libre* avant cessions positif.

Le Groupe poursuit la réduction de son endettement net, avec un objectif de ratio dette nette ajustée / EBITDAR inférieur à 2,5 en milieu du cycle à fin 2020.

## Evènements post clôture

---

A la suite de son Conseil d'Administration du 27 juillet 2017, le groupe a annoncé une nouvelle étape majeure dans le renforcement de ses partenariats stratégiques avec la création d'une *joint-venture* globale entre Air France-KLM, Delta Air Lines (Delta) et Virgin Atlantic, et l'intensification de son partenariat avec China Eastern Airlines (CEA). Ces deux alliances commerciales vont être consolidées par des liens capitalistiques :

Air France-KLM prendra une participation de 31% dans le capital de Virgin Atlantic – détenu à 49% par Delta – pour un montant d'environ 220 millions de GBP ;

Delta et China Eastern prendront chacun une participation de 10% dans le capital d'Air France-KLM dans le cadre d'augmentations de capital réservées pour un montant total de 751 millions d'euros.

La création de la joint-venture globale est soumise à l'approbation des autorités réglementaires compétentes.

La réalisation des augmentations de capital réservées sera soumise au vote des actionnaires d'Air France-KLM lors d'une Assemblée Générale Extraordinaire convoquée pour le 4 septembre 2017.

# Facteurs de risques

En complément des facteurs de risques décrits dans le document de référence 2016 déposé le 31 mars 2017 à l'AMF, les risques suivants ont été identifiés :

## **Attentats, menaces d'attentats, instabilités géopolitiques**

La poursuite de la situation d'instabilité géopolitique et des attentats terroristes dans de nombreux pays pourrait avoir un effet négatif tant sur le trafic « passage » du groupe et par conséquent, sur ses recettes, que sur le niveau des charges opérationnelles.

## **BREXIT : décision du Royaume-Uni de sortir de l'Union Européenne**

A moyen-terme, le ralentissement économique probable au Royaume-Uni et dans une moindre mesure sur la zone euro pourrait avoir un impact sur les activités du groupe et donc sur ses résultats financiers.

# Parties liées

Les informations concernant les parties liées font l'objet de la Note 23 aux comptes consolidés.

# Commentaires sur les comptes

## Résultats consolidés semestriels au 30 juin 2017

Par rapport au 31 décembre 2016, le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM au 30 juin 2017 n'enregistre pas de changement significatif. Les mouvements intervenus sont décrits en note 5 de l'annexe.

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>30 juin 2017</b>	<b>30 juin 2016</b>	<b>Variation (en %)</b>
Chiffre d'affaires	12 314	11 820	4,2
EBITDAR	1 744	1 522	14,6
EBITDA	1 182	994	18,9
Résultat d'exploitation courant	353	218	61,9
Résultat des activités opérationnelles	361	119	203,4
Résultat net des activités poursuivies	160	-111	na
Résultat net des activités non poursuivies	-8	2	na
Résultat net – propriétaires de la société-mère	151	-114	na
Résultat net par action de base (En €)	0,46	-0,43	na

### Chiffre d'affaires

Au premier semestre 2017, le chiffre d'affaires s'établit à 12,31 milliards d'euros, contre 11,82 milliards d'euros en 2016, en hausse de 4,2% en nominal et de 3,5% à taux de change constant.

## Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation augmentent de 3,1% à 12,0 milliards d'euros. Pour une production mesurée en ESKO en hausse de 3,8%, le coût unitaire à l'ESKO (équivalent siège-kilomètre offert) est en baisse de 1,0% à change, prix du carburant et charges de retraite constants (voir page 30 pour le détail du calcul du coût unitaire).

A 7,1 milliards d'euros, les charges externes sont en hausse de 1,8% (7,0 milliards d'euros un an plus tôt).

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>30 juin 2017</b>	<b>30 juin 2016</b>	<b>Variation (En %)</b>	<b>Variation à change constant (En %)</b>
Carburant avions	2 280	2 263	0,8	-2,2
Affrètements aéronautiques	202	215	-6,0	-7,1
Redevances aéronautiques	932	914	2,0	1,3
Commissariat	388	215	80,5	79,8
Achats d'assistance en escale	856	750	14,1	13,8
Achats et consommation d'entretien aéronautique	1 240	1 246	-0,5	-2,8
Frais commerciaux et de distribution	468	463	1,1	0,2
Autres frais	782	953	-17,9	-17,7
<b>Total</b>	<b>7 148</b>	<b>7 019</b>	<b>1,8</b>	

Les principales variations sont les suivantes :

- **carburant avions** : La facture carburant baisse de 2,2% à change constant grâce à une meilleure efficacité carburant (43 millions d'euros) et surtout à une baisse du prix après couverture de 94 millions d'euros et une augmentation liée à un effet volume de 89 millions d'euros.
- **affrètements aéronautiques** : le coût des affrètements aéronautiques représente la location de capacités d'avions auprès d'autres compagnies aériennes. Leur diminution s'explique d'une part par l'arrêt des accords entre Air France et Cityjet, d'autre part par la grève des pilotes Air France en 2016.
- **redevances aéronautiques** : les redevances aéronautiques versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports ont augmenté en ligne avec la hausse des capacités.
- **commissariat** : les dépenses de commissariat correspondent aux prestations fournies à bord des avions du groupe Air France-KLM pour son propre compte. La forte augmentation de ce poste s'explique essentiellement par la comptabilisation des dépenses auprès de Servair, à la suite de la perte du contrôle de Servair le 30 décembre 2016 (dépenses auparavant éliminées en intra-groupe et comptabilisées en « autres frais »).
- **achats d'assistance en escale** : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. L'augmentation de ce poste s'explique essentiellement par la comptabilisation des dépenses auprès de Servair et Cobalt, à la suite de la perte du contrôle de Servair et de Cobalt le 30 décembre 2016 (dépenses auparavant éliminées en intra-groupe et comptabilisées en « autres frais »).
- **achats et consommation d'entretien aéronautique** : ils comprennent les frais de maintenance des avions du groupe et les achats pour l'activité tiers.
- **autres frais** : les autres frais comprennent principalement les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires. La baisse de ce poste s'explique essentiellement par la perte du contrôle de Servair et Cobalt le 30 décembre 2016 (cf. commissariat et achats d'assistance en escale).
- Les **frais de personnel** ressortent à 3,73 milliards d'euros contre 3,71 milliards au 30 juin 2016, soit une augmentation de 0,6% en nominal. A charge de retraite et périmètre constants, ils sont en hausse de 48 millions d'euros (1,3%) dont 22 millions d'euros dus à l'augmentation de l'intéressement.
- Les **impôts et taxes** s'élèvent à 83 millions d'euros contre 88 millions d'euros au 30 juin 2016.
- Les **autres produits et charges** (388 millions d'euros au 30 juin 2017 contre 515 millions d'euros au 30 juin 2016) comprennent :
  - ✓ la capitalisation des coûts de maintenance et des développements informatiques pour un montant de 390 millions d'euros au 30 juin 2017 contre 442 millions au 30 juin 2016 ;
  - ✓ les couvertures du change, pour 29 millions d'euros au 30 juin 2017 contre 95 millions d'euros au 30 juin 2016 ;
  - ✓ une charge de 10 millions d'euros de quotas de CO2 (10 millions d'euros un an plus tôt).

## EBITDAR

L'**EBITDAR** s'élève à **1 744 millions d'euros** (1 522 millions d'euros au 30 juin 2016).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>1er semestre 2017</b>	<b>1er semestre 2016 retraité</b>	<b>Variation (En%)</b>
Réseaux	1 486	1 307	13,7
Maintenance	170	193	-11,4
Transavia	82	20	x 4,1
Autres	5	2	x 2,5
<b>Total</b>	<b>1 744</b>	<b>1 522</b>	<b>14,6</b>

## Loyers opérationnels (avions)

Ils s'établissent à 562 millions d'euros, en augmentation de 6,4% sous l'influence du change euro/dollar et de la livraison de nouveaux avions en location opérationnelle. Hors change, ils augmentent de 3,9% du fait de l'entrée de nouveaux avions en location opérationnelle chez KLM.

## EBITDA

L'**EBITDA** s'élève à **1 182 millions d'euros** (994 millions d'euros au 30 juin 2016).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>1<sup>er</sup> semestre 2017</b>	<b>1<sup>er</sup> semestre 2016 retraité</b>	<b>Variation (en %)</b>
Réseaux	1 005	849	18,4
Maintenance	170	193	-11,4
Transavia	1	-50	Na
Autres	5	2	x 2,5
<b>Total</b>	<b>1 182</b>	<b>994</b>	<b>18,9</b>

## Amortissements, dépréciations et provisions

Ils ressortent à 829 millions d'euros contre 776 millions d'euros au 30 juin 2016.



## Résultat d'exploitation

Le **résultat d'exploitation courant** ressort à 353 millions d'euros (218 millions d'euros au 30 juin 2016).

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

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2017		30 juin 2016 retraité	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation courant
Réseaux	10 790	309	10 449	203
Maintenance	900	89	866	95
Transavia	605	-43	483	-75
Autres	19	-2	22	-5
<b>Total</b>	<b>12 314</b>	<b>353</b>	<b>11 820</b>	<b>218</b>

## Résultat des activités opérationnelles

Le **résultat des activités opérationnelles** s'élève à 361 millions d'euros contre 119 millions d'euros au 30 juin 2016. Les éléments non courants qui ressortent à 8 millions d'euros au 30 juin 2017 se composent :

- Du résultat de cession de matériels aéronautiques pour un montant de 19 millions d'euros
- Des autres produits et charges non courants à hauteur de 11 millions d'euros (cf. note 11) incluant principalement :
  - ✓ des provisions et des coûts de restructuration pour un montant de 16 millions d'euros
  - ✓ un ajustement de la provision pour amende cargo pour un montant de 11 millions d'euros
  - ✓ un produit suite à un changement de plan de retraite des pilotes de KLM de 15 millions d'euros

## Coût de l'endettement financier net

Le **coût de l'endettement financier net** ressort à 113 millions d'euros contre 134 millions d'euros au 30 juin 2016. La baisse du coût de l'endettement net est directement liée à la diminution de la dette financière brute.

## Autres produits et charges financiers

Les autres produits et charges financiers s'élèvent à 1 million d'euros contre -44 millions d'euros au 30 juin 2016. Elles s'analysent comme suit :

- ✓ un gain de change de 104 millions d'euros (perte de 119 millions d'euros au 30 juin 2016), qui inclut principalement un gain de change latent sur les provisions maintenance en dollars de 87 millions d'euros ainsi qu'un gain de change latent sur la dette en yen de 30 millions d'euros.

Au 30 juin 2016, la perte de change incluait notamment une perte de change latente sur la dette en yen de 116 millions d'euros.

- ✓ une charge financière nette relative à la valorisation des instruments dérivés d'un montant de 78 millions d'euros (produit de 58 millions d'euros au 30 juin 2016), qui s'explique principalement par la variation de la juste valeur des instruments financiers due aux dérivés carburant pour 53 millions d'euros et aux dérivés de change pour 44 millions d'euros ;
- ✓ l'impact de la désactualisation des provisions long terme pour un montant de -28 millions d'euros (-27 millions d'euros au 30 juin 2016) ;
- ✓ D'autres éléments financiers d'un montant global positif de 3 millions d'euros au 30 juin 2017. Au 30 juin 2016, la reprise nette des provisions financières s'élevait à 47 millions d'euros, le groupe ayant repris une provision de 41 millions d'euros couvrant les intérêts de retard sur l'amende infligée dans le cadre du litige en matière de législation anti trust dans le secteur du fret aérien, la Commission Européenne n'ayant pas fait appel avant le 29 février 2016 de la décision du tribunal de l'Union Européenne.

## Résultat net – Propriétaire de la société-mère

---

L'**impôt** ressort à -96 millions d'euros contre une charge de 53 millions d'euros au 30 juin 2016. Le taux d'impôt apparent s'élève à 38,3%.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** s'élève à 7 millions d'euros au 30 juin 2017 (+1 million d'euros au 30 juin 2016).

Le **résultat des activités non poursuivies** s'élève à -8 millions d'euros au 30 juin 2017 contre un profit de 2 millions d'euros au 30 juin 2016. Il comprend uniquement l'ajustement de prix sur la cession de Servair ainsi que l'ajustement de la valeur des titres conservés (voir note 15).

Le **résultat net consolidé – part du groupe** est positif à 151 millions d'euros (-114 millions d'euros au 30 juin 2016).

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de -216 millions d'euros pour le premier trimestre 2017 et +368 millions d'euros pour le deuxième trimestre 2017.

Par action, le résultat net – part du groupe de base est positif de 0,46 euros au 30 juin 2017 contre -0,43 euros au 30 juin 2016.

## Investissements et financements du groupe

---

Les investissements corporels et incorporels nets réalisés au cours du premier semestre 2017 s'élèvent à 1 144 millions d'euros contre 1 056 millions d'euros au 30 juin 2016. Les investissements nets dans la flotte se sont élevés à 486 millions d'euros, les investissements au sol à 83 millions d'euros, les pièces de rechange et modifications aéronautiques à 231 millions d'euros, la capitalisation des frais de maintenance à 221 millions d'euros et les investissements incorporels à 123 millions d'euros.

Le **cash-flow opérationnel** des activités poursuivies s'élève à 1 812 millions d'euros contre 1 429 millions d'euros au 30 juin 2016. La variation s'analyse comme suit :

- ✓ une amélioration de la capacité d'autofinancement des activités poursuivies avant plans de départ volontaires, qui ressort à 1 059 millions d'euros au 30 juin 2017 contre 809 millions d'euros au 30 juin 2016, en ligne avec l'amélioration de l'EBITDA
- ✓ une diminution des sorties de trésorerie liées aux plans de départs volontaires, qui ressortent à 73 millions d'euros au 30 juin 2017 contre 173 millions d'euros au 30 juin 2016
- ✓ la variation du besoin en fonds de roulement des activités poursuivies qui passe de 793 millions d'euros au 30 juin 2016 à 826 millions d'euros au 30 juin 2017.

La **dette nette** s'est élevée à 2,96 milliards d'euros au 30 juin 2017, contre 3,66 milliards d'euros au 31 décembre 2016.

Le Groupe conserve un niveau satisfaisant de liquidité, avec une liquidité nette de 4,90 milliards d'euros au 30 juin 2017 et des lignes de crédit disponibles de 1,8 milliards d'euros.

Au 30 juin 2017, les **capitaux propres**, part du groupe, se sont élevés à 2,03 milliards d'euros, en amélioration de 0,75 milliard d'euros au cours du semestre.

## Résultats sociaux de la société Air France-KLM

---

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Ses produits proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et des prestations de services facturées à Air France et KLM. Ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux ainsi que le personnel mis à disposition par Air France et KLM. Le résultat d'exploitation ressort positif à 14 million d'euros.

Le **résultat net** ressort négatif à 37 millions d'euros, essentiellement en raison des frais financiers sur les emprunts obligataires. Aucun dividende n'a été versé au titre de 2016.

# Indicateurs financiers

## Résultat d'exploitation ajusté et marge d'exploitation ajustée

Dans le cadre de pratiques communément admises en matière d'analyse financière du secteur du transport aérien, les locations opérationnelles sont capitalisées 7 fois pour le calcul des capitaux employés et du niveau d'endettement. En conséquence, le résultat d'exploitation courant est ajusté de la partie des locations opérationnelles assimilées à des charges financières, soit 34% de ces loyers, pourcentage résultant du taux de capitalisation des locations opérationnelles. Il en résulte une marge d'exploitation ajustée qui, en permettant d'éliminer les impacts comptables des différents modes de financement des avions, favorise une meilleure comparabilité de la rentabilité des différentes compagnies aériennes.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2017	Au 30 juin 2016
Résultat d'exploitation courant	353	218
Part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers	191	180
<b>Résultat d'exploitation courant ajusté</b>	<b>544</b>	<b>398</b>
Chiffre d'affaires	12 314	11 820
<b>Marge d'exploitation ajustée</b>	<b>4,4%</b>	<b>3,4%</b>

## Résultat net retraité

Le **résultat net retraité** correspond au résultat net corrigé des éléments exceptionnels ou non récurrents.

<i>(En millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2017	Au 30 juin 2016
Résultat net – part du groupe	151	-114
Résultat net des activités non poursuivies	8	-2
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers (instruments dérivés et titres)	28	-129
Résultat de change non réalisé	-100	122
Produits et charges non courants	-8	99
Dépréciation des titres disponibles à la vente	-	-
<b>Résultat net – part du groupe, retraité</b>	<b>79</b>	<b>-24</b>
<b>Résultat net – part du groupe, retraité par action (en euros)</b>	<b>0,22</b>	<b>-0,12</b>

## Ratios de couverture

### ➤ Ratio dette nette/EBITDA

	30 juin 2017 12 mois glissants	31 décembre 2016
Dette nette (en M€)	2 956	3 665
EBITDA (en M€)	2 901	2 714
<b>Dette nette/EBITDA</b>	<b>1,0x</b>	<b>1,4x</b>

➤ **Ratio EBITDA/coût de l'endettement financier net**

	<b>30 juin 2017 12 mois glissants</b>	<b>31 décembre 2016</b>
EBITDA (en M€)	2 901	2 714
Coût de l'endettement financier net (en M€)	238	260
<b>EBITDA/coût de l'endettement financier net</b>	<b>12,2x</b>	<b>10,4x</b>

➤ **Ratio dette nette ajustée/EBITDAR**

La dette nette ajustée correspond à la dette nette à laquelle sont ajoutés les loyers opérationnels avion multipliés par sept. Dans le cadre du plan « *Trust Together* », le Groupe s'est fixé un objectif sur le ratio dette nette ajustée / EBITDAR qui doit être d'environ 2,5 en milieu de cycle de l'exercice 2020.

	<b>30 juin 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
Dette nette (en M€)	2 956	3 665
Locations opérationnels x 7, 12 mois glissants (en M€)	7 756	7 511
<b>Dette nette ajustée (en M€)</b>	<b>10 717</b>	<b>11 166</b>
EBITDAR, 12 mois glissants (en M€)	4 009	3 787
<b>Ratio dette nette ajustée/EBITDAR</b>	<b>2,7x</b>	<b>2,9x</b>

> **Ratio EBITDAR/Coût de l'endettement financier net ajusté**

Le coût de l'endettement financier net ajusté comprend la quote-part des locations opérationnelles correspondant aux frais financiers (34%).

	<b>30 juin 2017 12 mois glissants</b>	<b>31 décembre 2016</b>
<b>EBITDAR (en M€)</b>	<b>4 009</b>	<b>3 787</b>
Coût de l'endettement financier net (en M€)	238	260
Quote-part des locations opérationnelles correspondant à des frais financiers (34%) (en M€)	377	365
<b>Coût de l'endettement financier net ajusté (en M€)</b>	<b>615</b>	<b>625</b>
<b>EBITDAR/frais financiers nets ajustés</b>	<b>6,5x</b>	<b>6,1x</b>

## Retour sur capitaux employés (ROCE)

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

Les capitaux employés sont calculés selon une méthode additive en identifiant les postes du bilan correspondant aux capitaux employés. Les capitaux employés sur l'année sont obtenus en prenant la moyenne des capitaux employés sur les bilans d'ouverture et de clôture, à laquelle sont ajoutés les capitaux employés correspondant aux avions en location opérationnelle (7 fois le montant des loyers au cours de l'année) ;

Le résultat ajusté après impôt correspond à la somme du résultat d'exploitation ajusté de la part correspondant aux frais financiers dans les locations opérationnelles (34%), des dividendes reçus, et de la part dans le résultat des entreprises mises en équivalence. Les titres Alitalia ont été retirés du calcul afin de raisonner à périmètre constant.

<i>(En millions d'euros)</i>	30 juin 2017	30 juin 2016	30 juin 2016	30 juin 2015
Ecart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 309	1 238	1 238	1 270
Immobilisations aéronautiques	9 632	9 192	9 192	8 843
Autres immobilisations corporelles	1 455	1 494	1 494	1 720
Titres mis en équivalence hors actions Alitalia	294	73	73	131
Autres actifs financiers hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	203	204	204	200
Provisions hors retraite, litige cargo et restructuration	(1 628)	(1 558)	(1 558)	(1 510)
Besoin en fonds de roulement hors valeur de marché des instruments dérivés	(6 136)	(5 897)	(5 897)	(5 923)
Capitaux employés au bilan	5 129	4 746	4 746	4 731
<b>Capitaux employés moyens au bilan</b>	<b>4 938</b>		<b>4 739</b>	
Capitaux employés correspondant aux avions en location opérationnelle (loyers opérationnels x 7)	7 756		7 343	
<b>Capitaux employés moyens (A)</b>	<b>12 694</b>		<b>12 082</b>	
Résultat d'exploitation ajusté des locations opérationnelles	1 561		1 592	
Dividendes reçus	(2)		(2)	
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-		(16)	
Charge d'impôt reconnue dans le résultat net retraité	(293)		(165)	
<b>Résultat ajusté après impôt (B)</b>	<b>1 266</b>		<b>1 409</b>	
<b>ROCE (B/A)</b>	<b>10,0%</b>		<b>11,7%</b>	

## Coût net à l'ESKO

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

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

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

	S1 2017	S1 2016
Chiffre d'affaires (en M€)	12 314	11 820
Résultat d'exploitation courant (en M€)	353	218
Coût d'exploitation total (en M€)	-11 961	-11 602
Activité passage réseaux – autres recettes (en M€)	381	406
Activité cargo – autres recettes (en M€)	75	79
Chiffre d'affaires externe de l'activité maintenance (en M€)	900	866
Transavia – autres recettes (en M€)	9	8
Chiffre d'affaires externe des autres activités (en M€)	19	22
<b>Coût net (en M€)</b>	<b>10 577</b>	<b>10 221</b>
Capacités produites, exprimées en ESKO	169 900	163 678
<b>Coût net à l'ESKO (en centimes d'€ par ESKO)</b>	<b>6,22</b>	<b>6,24</b>
<b>Variation brute</b>		<b>-0,3%</b>
Effet change sur les coûts nets (en M€)		168
<b>Variation à change constant</b>		<b>-1,9%</b>
Effet prix du carburant (en M€)		-94
<b>Variation à change et prix du carburant constants</b>		<b>-1,0%</b>
Variation des charges liées aux retraites** (en M€)		-8
<b>Coût net à l'ESKO à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants (en centimes d'€ par ESKO)</b>	<b>6,22</b>	<b>6,28</b>
Variation à change, prix du carburant et charges liées aux retraites constants		-1,0%

# **ETATS FINANCIERS CONSOLIDES SEMESTRIELS RESUMES (NON AUDITES)**

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

**1<sup>er</sup> janvier 2017 – 30 juin 2017**

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ (NON AUDITES)



<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>Notes</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>6</b>	<b>12 314</b>	<b>11 820</b>
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>12 314</b>	<b>11 820</b>
Charges externes	<b>7</b>	(7 148)	(7 019)
Frais de personnel	<b>8</b>	(3 727)	(3 706)
Impôts et taxes		(83)	(88)
Autres produits et charges	<b>10</b>	388	515
<b>EBITDAR</b>		<b>1 744</b>	<b>1 522</b>
Loyers opérationnels (avions)		(562)	(528)
<b>EBITDA</b>		<b>1 182</b>	<b>994</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	<b>9</b>	(829)	(776)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>353</b>	<b>218</b>
Cessions de matériels aéronautiques		19	8
Autres produits et charges non courants	<b>11</b>	(11)	(107)
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>361</b>	<b>119</b>
Coût de l'endettement financier brut	<b>12</b>	(133)	(162)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>12</b>	20	28
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(113)</b>	<b>(134)</b>
Autres produits et charges financiers	<b>12</b>	1	(44)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>249</b>	<b>(59)</b>
Impôts	<b>13</b>	(96)	(53)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>153</b>	<b>(112)</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		7	1
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>160</b>	<b>(111)</b>
Résultat net des activités non poursuivies		(8)	2
<b>Résultat net</b>		<b>152</b>	<b>(109)</b>
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		1	5
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		151	(114)
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	<b>14</b>	0,46	(0,43)
- dilué		0,42	(0,43)
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	<b>14</b>	0,49	(0,43)
- dilué		0,45	(0,43)
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	<b>14</b>	(0,03)	0,01
- dilué		(0,02)	0,01

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

## ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE (NON AUDITES)

En millions d'euros

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	2017	2016
<b>Résultat net</b>	<b>152</b>	<b>(109)</b>
<b>Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente</b>		
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global	(1)	(4)
<b>Couverture des flux de trésorerie</b>		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global	(374)	221
Variation de la juste valeur transférée en résultat	43	510
<b>Variation de la réserve de conversion</b>	<b>-</b>	<b>5</b>
<b>Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global</b>	<b>115</b>	<b>(225)</b>
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>	<b>(217)</b>	<b>507</b>
<b>Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies</b>	<b>1 077</b>	<b>(1 829)</b>
<b>Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(264)</b>	<b>429</b>
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>813</b>	<b>(1 400)</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>	<b>596</b>	<b>(893)</b>
<b>Résultat global</b>	<b>748</b>	<b>(1 002)</b>
- Propriétaires de la société mère	745	(1 001)
- Participations ne donnant pas le contrôle	3	(1)

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

## BILAN CONSOLIDÉ (NON AUDITES)

<b>Actif</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Goodwill		217	218
Immobilisations incorporelles		1 092	1 066
Immobilisations aéronautiques	<b>15</b>	9 632	9 119
Autres immobilisations corporelles	<b>15</b>	1 455	1 480
Titres mis en équivalence		294	292
Actifs de retraite	<b>16</b>	2 503	1 462
Autres actifs financiers		1 126	1 064
Impôts différés		266	176
Autres débiteurs		180	448
<b>Actif non courant</b>		<b>16 765</b>	<b>15 325</b>
Autres actifs financiers		404	130
Stocks et en-cours		623	566
Créances clients		2 079	1 868
Autres débiteurs		1 023	1 105
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>20</b>	4 217	3 938
<b>Actif courant</b>		<b>8 346</b>	<b>7 607</b>
<b>Total actif</b>		<b>25 111</b>	<b>22 932</b>

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

## BILAN CONSOLIDÉ (NON AUDITES) (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b>		<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Capital	<b>17.1</b>	300	300
Primes d'émission et de fusion		2 971	2 971
Actions d'autocontrôle		(67)	(67)
Titres subordonnés		600	600
Réserves et résultat	<b>17.1</b>	(1 775)	(2 520)
<b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b>		<b>2 029</b>	<b>1 284</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		15	12
<b>Capitaux propres</b>		<b>2 044</b>	<b>1 296</b>
Provisions retraite	<b>16</b>	2 144	2 119
Autres provisions	<b>18</b>	1 601	1 673
Dettes financières	<b>20</b>	6 640	7 431
Impôts différés		307	(12)
Autres créditeurs		319	284
<b>Passif non courant</b>		<b>11 011</b>	<b>11 495</b>
Provisions	<b>18</b>	609	654
Dettes financières	<b>19 &amp; 20</b>	1 618	1 021
Dettes fournisseurs		2 263	2 359
Titres de transport émis et non utilisés		3 957	2 517
Programme de fidélisation (Blue Biz et Fréquence Plus)		811	810
Autres créditeurs		2 787	2 775
Concours bancaires	<b>20</b>	11	5
<b>Passif courant</b>		<b>12 056</b>	<b>10 141</b>
<b>Total passif</b>		<b>23 067</b>	<b>21 636</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>25 111</b>	<b>22 932</b>

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

# VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS (NON AUDITES)

<i>En millions d'euros</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
<b>Au 31 décembre 2015</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(85)</b>	<b>600</b>	<b>(3 561)</b>	<b>225</b>	<b>48</b>	<b>273</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	(8)	(8)	-	(8)
Gain/perte lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	508	508	2	510
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	(1 392)	(1 392)	(8)	(1 400)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	5	5	-	5
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>(887)</b>	<b>(887)</b>	<b>(6)</b>	<b>(893)</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(114)	(114)	5	(109)
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>(1 001)</b>	<b>(1 001)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1 002)</b>
Titres d'autocontrôle	-	-	-	1	-	-	1	-	1
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	-	-	(5)	(5)
<b>Au 30 juin 2016</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(84)</b>	<b>600</b>	<b>(4 562)</b>	<b>(775)</b>	<b>42</b>	<b>(733)</b>
<b>Au 31 décembre 2016</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(67)</b>	<b>600</b>	<b>(2 520)</b>	<b>1 284</b>	<b>12</b>	<b>1 296</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	(3)	(3)	-	(3)
Gain/perte lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	(214)	(214)	-	(214)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	811	811	2	813
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Autres éléments du résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>594</b>	<b>594</b>	<b>2</b>	<b>596</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	151	151	1	152
<b>Résultat global</b>	-	-	-	-	-	<b>745</b>	<b>745</b>	<b>3</b>	<b>748</b>
<b>Au 30 juin 2017</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(67)</b>	<b>600</b>	<b>(1 775)</b>	<b>2 029</b>	<b>15</b>	<b>2 044</b>

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

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ (NON AUDITES)

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin	Notes	2017	2016
Résultat net des activités poursuivies		160	(111)
Résultat net des activités non poursuivies		(8)	2
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		829	781
Dotations nettes aux provisions financières		19	(21)
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(19)	(59)
Résultat sur cessions de filiales et participations		(2)	(7)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		76	(129)
Ecart de change non réalisé		(100)	122
Résultats des sociétés mises en équivalence		(7)	(1)
Impôts différés		80	33
Pertes de valeur		-	2
Autres éléments non monétaires		(42)	33
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>986</b>	<b>645</b>
<i>Dont activités non poursuivies (D)</i>		-	9
(Augmentation) / diminution des stocks		(54)	(76)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(292)	(238)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		(31)	33
Variation des autres débiteurs et créditeurs		1 203	1 074
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>		<b>826</b>	<b>793</b>
Variation du besoin en fonds de roulement des activités non poursuivies (D)		-	2
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)</b>		<b>1 812</b>	<b>1 440</b>
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		-	(4)
Investissements corporels et incorporels (B)		(1 208)	(1 152)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		2	4
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)		64	96
Dividendes reçus		1	3
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(258)	681
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement des activités non poursuivies		-	(5)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(1 399)</b>	<b>(377)</b>
Emission de nouveaux emprunts		324	686
Remboursement d'emprunts		(90)	(720)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(302)	(241)
Nouveaux prêts		(76)	(32)
Remboursement des prêts		26	20
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		(1)	(1)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement des activités non poursuivies		-	(6)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>(119)</b>	<b>(294)</b>

Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)	(21)	(23)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants des activités non poursuivies (nets de la trésorerie acquise ou cédée)	-	(1)
<b>Variation de la trésorerie nette</b>	<b>273</b>	<b>745</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture (dont trésorerie des activités non poursuivies)	3 933	3 073
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture (dont trésorerie des activités non poursuivies)	4 206	3 819
Variation de la trésorerie nette des activités non poursuivies	-	(1)
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)	(9)	(22)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)	(153)	(165)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)	9	19

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

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>Notes</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<i>En millions d'euros</i>			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<b>A</b>	1 812	1 440
Investissements corporels et incorporels	<b>B</b>	(1 208)	(1 152)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<b>C</b>	64	96
Flux net de trésorerie des activités non poursuivies provenant de l'exploitation	<b>D</b>	-	(11)
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies</b>	<b>20</b>	<b>668</b>	<b>373</b>

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



**NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS  
(NON AUDITES)**

# 1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

Le terme « Air France-KLM » utilisé ci-après fait référence à la société holding régie par le droit français. Le terme « groupe » concerne l'ensemble économique composé d'Air France-KLM et de ses filiales. Le groupe dont le siège social est situé en France, constitue un des plus grands groupes aériens mondiaux.

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

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

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

## 2. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

### 2.1. 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 2016 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 2017 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 2016.

Les états financiers consolidés résumés au 30 juin 2017 sont établis selon les principes et méthodes comptables appliqués par le groupe aux états financiers consolidés de l'exercice 2016, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Les principaux impacts qualitatifs relatifs à la mise en œuvre des normes IFRS 9, 15 et 16 ont été décrits dans la Note 4.1 de la partie 5 du Document de Référence 2016 « Principes comptables ».

Les états financiers consolidés résumés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 27 juillet 2017.

#### **Evolution du référentiel comptable**

- **Normes IFRS, amendements applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2018**
  - ✓ Norme IFRS 9 « Instruments financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2018,
  - ✓ Norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2018. Cette norme remplacera les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires », IAS 11 « Contrats de construction » et IFRIC 13 « Programmes de fidélisation de la clientèle »,
  
- **Textes potentiellement applicables au groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union européenne**
  - ✓ Norme IFRS 16 « Contrats de location », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2019,
  - ✓ Amendement à la norme IFRS 2 « Paiement fondé sur des actions », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2018,
  - ✓ Amendement à la norme IFRS 15 Clarification relative à la norme « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2018,
  - ✓ Amendement à la norme IAS 7 « Etat des flux de trésorerie », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2017,
  - ✓ Amendement à la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2017,

- ✓ Amendement à la norme IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2017,
- ✓ IFRIC 22 « Transactions en monnaies étrangères et contrepartie anticipée », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2018.
- ✓ L'amendement IAS 12 « Impôts sur le résultat », n'a pas généré d'impact significatif sur les comptes du groupe au 30 juin 2017.

## 2.2. 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 1er avril et le 30 septembre. Ce phénomène est d'amplitude variable selon les années. Conformément aux normes IFRS, le chiffre d'affaires et les charges attachées sont reconnus sur leur période de réalisation.

- **Impôt sur le résultat**

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

- **Avantages au personnel**

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

## 2.3. Utilisation d'estimations

L'établissement des données financières consolidées intermédiaires, en conformité avec les IFRS, conduit la direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux données financières consolidées concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe, décrites en note 2 de l'annexe des comptes consolidés du 31 décembre 2016, concernent :

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

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.

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

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

### **3. RETRAITEMENT DES COMPTES 2016**

#### **Introduction du métier passage réseaux**

Dans le cadre du repositionnement stratégique du métier cargo, le Groupe a progressivement mis en place un nouveau modèle visant à optimiser la vente de la capacité des soutes et des combis des avions passage et à réduire la flotte d'avions tout cargo. En 2017, la capacité des soutes des avions passage devrait être supérieure à 85 % de la capacité totale du cargo. La flotte tout cargo se compose de deux B777 et de quatre B747, en réduction de 24% sur l'exercice 2016 et de plus de 50% depuis 2013.

A l'exception de la flotte tout cargo, l'intérêt commercial de l'activité passage détermine l'utilisation des avions sur le réseau du groupe, en particulier en ce qui concerne la sélection et la fréquence des destinations ainsi que des types avion utilisés. Dans ce contexte, l'activité cargo est considérée comme une activité complémentaire de l'activité passage contribuant à la rentabilité et à la performance contribuant à la rentabilité et à la performance des lignes, ces deux activités formant un ensemble plus large appelé « Réseau ». C'est la performance de cet ensemble qui est désormais suivie par le Comité Exécutif.

En conséquence, le métier réseau constitue désormais un unique segment le réseau. La note 6 « Information par secteur géographique » a été retraitée en conséquence.

### **4. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS**

#### **4.1. Intervenues au cours de la période**

##### **Litiges en matière de législation anti-trust dans les secteurs du fret aérien**

La Commission européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre de onze opérateurs de fret aérien, dont Air France, KLM et Martinair, pour des pratiques dans le secteur du fret aérien considérées comme anticoncurrentielles entre décembre 1999 et février 2006.

Cette nouvelle décision intervient après l'annulation le 16 décembre 2015 par le Tribunal de l'Union Européenne de la décision initiale de la Commission européenne du 9 novembre 2010 relative à ces mêmes pratiques et prise à l'encontre des mêmes opérateurs. Cette première décision avait été annulée dans son intégralité parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées.

Le montant total des amendes imposées au niveau de Groupe Air France-KLM est de 325 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017.

#### **4.2. Postérieurs à la clôture**

A la suite de son Conseil d'Administration du 27 juillet 2017, le groupe a annoncé une nouvelle étape majeure dans le renforcement de ses partenariats stratégiques avec la création d'une joint-venture globale entre Air France-KLM, Delta Air Lines (Delta) et Virgin Atlantic, et l'intensification de son partenariat avec China Eastern Airlines (CEA). Ces deux alliances commerciales vont être consolidées par des liens capitalistiques :

Air France-KLM prendra une participation de 31% dans le capital de Virgin Atlantic – détenu à 49% par Delta – pour un montant d'environ 220 millions de GBP ;

Delta et China Eastern prendront chacun une participation de 10% dans le capital d'Air France-KLM dans le cadre d'une augmentation de capital réservé pour un montant total de 751 millions d'euros.

La création de la joint-venture globale est soumise à l'approbation des autorités réglementaires compétentes.

La réalisation des augmentations de capital réservées sera soumise au vote des actionnaires d'Air France-KLM lors de leur prochaine Assemblée Générale Exceptionnelle convoquée pour le 4 septembre 2017.

## 5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

### - Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2017

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

### - Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2016

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 30 juin 2016.

## 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 :

**Réseaux** : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseaux et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les commissions versées par les partenaires de l'alliance SkyTeam, les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information, ainsi que les opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs.

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

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

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

Les résultats alloués aux secteurs d'activité correspondent à ceux qui sont affectables de façon directe et indirecte. Les montants répartis dans les secteurs d'activité correspondent principalement à l'EBITDAR, l'EBITDA, au résultat d'exploitation courant et au résultat des activités opérationnelles. Les autres éléments du compte de résultat sont regroupés dans la colonne « non répartis ».

Les transactions inter-secteurs sont effectuées et valorisées à des conditions normales de marché.

### Information par secteur géographique

#### • **Activité par zone d'origine des ventes**

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

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

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

#### • **Activité par zone de destination**

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

- France métropolitaine
- Europe (hors France) et Afrique du Nord

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

## 6.1. Informations par secteur d'activité

- Période close au 30 juin 2017

<i>En millions d'euros</i>	Réseaux	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 812	2 041	606	120	-	13 579
Chiffre d'affaires intersecteurs	(22)	(1 141)	(1)	(101)	-	(1 265)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>10 790</b>	<b>900</b>	<b>605</b>	<b>19</b>	<b>-</b>	<b>12 314</b>
EBITDAR	1 486	170	82	6	-	1 744
EBITDA	1 005	170	1	6	-	1 182
Résultat d'exploitation courant	309	89	(43)	(2)	-	353
Résultat des activités opérationnelles	318	89	(45)	(1)	-	361
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	2	-	5	-	7
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(112)	(112)
Impôts	-	-	-	-	(96)	(96)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>318</b>	<b>91</b>	<b>(45)</b>	<b>4</b>	<b>(208)</b>	<b>160</b>

- Période close au 30 juin 2016 (Retraité)

<i>En millions d'euros</i>	Réseaux	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	10 475	2 006	483	324	-	13 288
Chiffre d'affaires intersecteurs	(26)	(1 140)	-	(302)	-	(1 468)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>10 449</b>	<b>866</b>	<b>483</b>	<b>22</b>	<b>-</b>	<b>11 820</b>
EBITDAR	1 307	193	20	2	-	1 522
EBITDA	849	193	(50)	2	-	994
Résultat d'exploitation courant	203	95	(75)	(5)	-	218
Résultat des activités opérationnelles	111	91	(75)	(8)	-	119
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(3)	2	-	2	-	1
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(178)	(178)
Impôts	-	-	-	-	(53)	(53)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>108</b>	<b>93</b>	<b>(75)</b>	<b>(6)</b>	<b>(231)</b>	<b>(111)</b>

## 6.2. Informations par secteur géographique

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

- Période close au 30 juin 2017

<i>En millions d'euros</i>	France métro- politaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen- Orient Golfe  Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane  Océan Indien  Amérique du Sud (CILA)	Total
Réseaux	2 904	1 100	2 297	535	280	1 007	1 541	670	10 334
Autres recettes réseaux	187	89	53	15	15	48	31	18	456
<b>Total passage réseaux</b>	<b>3 091</b>	<b>1 189</b>	<b>2 350</b>	<b>550</b>	<b>295</b>	<b>1 055</b>	<b>1 572</b>	<b>688</b>	<b>10 790</b>
Transport Transavia	230	303	53	1	4	1	3	1	596
Transavia - autres recettes	4	-	-	-	-	-	5	-	9
<b>Total Transavia</b>	<b>234</b>	<b>303</b>	<b>53</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>605</b>
Maintenance	505	333	13	-	-	-	49	-	900
Autres	5	14	-	-	-	-	-	-	19
<b>Total</b>	<b>3 835</b>	<b>1 839</b>	<b>2 416</b>	<b>551</b>	<b>299</b>	<b>1 056</b>	<b>1 629</b>	<b>689</b>	<b>12 314</b>

• Période close au 30 juin 2016 (Retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métro- politaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen- Orient Golfe  Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane  Océan Indien  Amérique du Sud (CILA)	Total
Réseaux	2 896	976	2 358	517	239	887	1 521	568	9 962
Autres recettes réseaux	192	70	79	30	4	60	34	18	487
<b>Total passage réseaux</b>	<b>3 088</b>	<b>1 046</b>	<b>2 437</b>	<b>547</b>	<b>243</b>	<b>947</b>	<b>1 555</b>	<b>586</b>	<b>10 449</b>
Transport Transavia	172	263	33	3	-	1	2	1	475
Transavia - autres recettes	4	-	-	-	-	-	4	-	8
<b>Total Transavia</b>	<b>176</b>	<b>263</b>	<b>33</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>483</b>
Maintenance	506	291	15	-	-	-	54	-	866
Autres	6	14	2	-	-	-	-	-	22
<b>Total</b>	<b>3 776</b>	<b>1 614</b>	<b>2 487</b>	<b>550</b>	<b>243</b>	<b>948</b>	<b>1 615</b>	<b>587</b>	<b>11 820</b>

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

- Période close au 30 juin 2017

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Réseaux	930	2 235	806	1 413	2 131	994	1 825	10 334
Transport Transavia	10	562	-	24	-	-	-	596
<b>Total</b>	<b>940</b>	<b>2 797</b>	<b>806</b>	<b>1 437</b>	<b>2 131</b>	<b>994</b>	<b>1 825</b>	<b>10 930</b>

- Période close au 30 juin 2016(Retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Réseaux	931	2 114	814	1 426	2 055	940	1 682	9 962
Transport Transavia	9	456	-	10	-	-	-	475
<b>Total</b>	<b>940</b>	<b>2 570</b>	<b>814</b>	<b>1 436</b>	<b>2 055</b>	<b>940</b>	<b>1 682</b>	<b>10 437</b>



## 7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Carburant avions	2 280	2 263
Affrètements aéronautiques	202	215
Redevances aéronautiques	932	914
Commissariat	388	215
Achat d'assistance en escale	856	750
Achats et consommations d'entretien aéronautique	1 240	1 246
Frais commerciaux et de distribution	468	463
Autres frais	782	953
<b>Total</b>	<b>7 148</b>	<b>7 019</b>
<i>Hors carburant</i>	<i>4 868</i>	<i>4 756</i>

## 8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Salaires et traitements	2 552	2 589
Charges de retraite à cotisations définies	290	278
Charges de retraite à prestations définies	132	136
Autres charges sociales	526	528
Coûts du personnel intérimaire	88	72
Autres	124	103
<b>Total</b>	<b>3 727</b>	<b>3 706</b>

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

La ligne « Autres » inclut, au 30 juin 2017, un montant de €79 millions d'euros de charges d'intéressement (contre 54 millions d'euros au 30 juin 2016).

### Effectifs moyens de la période

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Pilotes	7 719	7 702
Personnel navigant commercial	21 154	20 748
Personnel au sol	51 637	53 807
Personnel intérimaire	2 683	2 228
<b>Total</b>	<b>83 193</b>	<b>84 485</b>

## 9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	68	62
Immobilisations aéronautiques	625	605
Autres immobilisations corporelles	99	103
	<b>792</b>	<b>770</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	4	-
Créances	-	(10)
Provisions	33	16
	<b>37</b>	<b>6</b>
<b>Total</b>	<b>829</b>	<b>776</b>

## 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Production capitalisée	390	442
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(39)	(26)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	29	95
Autres	8	4
<b>Total</b>	<b>388</b>	<b>515</b>

## 11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Charges de restructuration	(16)	(163)
Changement sur plans de retraite aux Pays-Bas	15	-
Amende Cargo	(12)	-
Résultat sur cession de slots (créneaux d'atterrissages / décollages)	-	49
Résultat sur cession de titres disponibles à la vente	2	-
Résultat sur cession de filiales et participations	-	7
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(11)</b>	<b>(107)</b>

- Période close au 30 juin 2017

### **Charges de restructuration**

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

### **Ajustement du plan de retraite des pilotes KLM**

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

### **Amende cargo**

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

- Période close au 30 juin 2016

### **Charges de restructuration**

Au 30 juin 2016, ce poste comprenait essentiellement :

- Une provision de 149 millions d'euros relative au plan de départs volontaires annoncé par Air France en février 2016.
- Une provision de 5 millions d'euros au titre de divers plans de départs volontaires initiés au sein des établissements Air France localisés à l'étranger.
- Une provision complémentaire de 9 millions d'euros au titre des plans de restructuration de KLM.

### **Cession de slots (créneaux d'atterrissages / décollages)**

Au cours du premier semestre 2016, le groupe avait transféré à deux autres compagnies aériennes deux paires de slots à Londres Heathrow. Le montant comptabilisé au 30 juin 2016 au titre de cette opération s'élevait à 49 millions d'euros.

### **Cession de filiales et participations**

Au 30 juin 2016, ce poste comprenait l'impact du reclassement en « titres disponibles à la vente » d'une participation antérieurement mise en équivalence.

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
Produits des valeurs mobilières de placement	6	5
Autres produits financiers	14	23
<b>Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>20</b>	<b>28</b>
Intérêts sur emprunts	(79)	(98)
Intérêts sur contrat de location-financement	(27)	(28)
Intérêts intercalaires capitalisés et autres éléments non monétaires	7	5
Autres charges financières	(34)	(41)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(133)</b>	<b>(162)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(113)</b>	<b>(134)</b>
Résultat de change	104	(119)
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres couverts	(78)	58
Dotation nette aux provisions	3	47
Autres produits et charges financiers divers	(28)	(30)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>1</b>	<b>(44)</b>

### **Coût de l'endettement financier brut**

Le coût de l'endettement financier brut inclut au 30 juin 2017 un montant de 10 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 (13 millions d'euros au 30 juin 2016).

### **Résultat de change**

Au 30 juin 2017, le résultat de change comprend principalement un gain de change latent sur les provisions maintenance en dollars US de 87 millions d'euros ainsi qu'un gain de change latent sur la dette en yen de 30 millions d'euros.

Au 30 juin 2016, le résultat de change incluait principalement une perte de change latente sur la dette en yen de 116 millions d'euros.

### **Instruments financiers**

Au 30 juin 2017, ce poste comprend principalement une charge financière nette relative à la valorisation des instruments dérivés d'un montant de 78 millions d'euros (produit de 58 millions d'euros au 30 juin 2016), qui s'explique principalement par la variation de la juste valeur des instruments financiers due aux dérivés carburant pour 53 millions d'euros et aux dérivés de change pour 44 millions d'euros.

Au 30 juin 2016, ce poste comprenait principalement de la variation de la juste valeur des instruments financiers due aux dérivés carburant pour 72 millions d'euros et à des primes payées pour des options d'achat de carburant pour un montant de (13) millions d'euros.

### **Dotation nette aux provisions**

Au 30 juin 2016, le groupe avait repris une provision de 41 millions d'euros couvrant les intérêts de retard sur l'amende infligée dans le cadre du litige en matière de législation anti trust dans le secteur du fret aérien, la Commission Européenne n'ayant pas fait appel avant le 29 février 2016 de la décision du tribunal de l'Union Européenne.

### **Autres produits et charges financiers divers**

Au 30 juin 2017 et 2016, le montant des autres produits et charges financiers divers comprend notamment les effets de désactualisation des provisions long terme pour un montant de -28 millions d'euros (-27 millions d'euros au 30 juin 2016).

## **13. IMPÔTS**

### **13.1. Charge d'impôt**

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>(16)</b>	<b>(16)</b>
Variation des différences temporaires	13	(3)
Impact de la CVAE	2	2
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	(95)	(36)
<b>(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies</b>	<b>(80)</b>	<b>(37)</b>
<b>Total</b>	<b>(96)</b>	<b>(53)</b>

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

- **Groupe fiscal français**

En France, les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année existe à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. L'horizon de recouvrabilité des impôts différés actifs sur pertes fiscales est de 7 ans, en cohérence avec la visibilité opérationnelle du groupe. La Loi de Finances 2017, votée en décembre 2016, prévoit une baisse du taux d'impôt sur les sociétés de 34,43% à 28,92% applicable au groupe fiscal français à compter de l'année 2020.

- **Groupe fiscal néerlandais**

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

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin</b>		
<b>Éléments recyclables du résultat global</b>	<b>115</b>	<b>(225)</b>
Actifs disponibles à la vente	(2)	-
Instruments dérivés	117	(225)
<b>Éléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(264)</b>	<b>429</b>
Retraites	(264)	429
<b>Total</b>	<b>(149)</b>	<b>204</b>

## 14. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

### 14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

#### Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

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

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Exercice clos au 30 juin</b>		
Résultat net - propriétaires de la société mère	151	(114)
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	159	(116)
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	(8)	2
Coupons sur titres subordonnés	(12)	(12)
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	139	(126)
Résultat net de base des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	147	(128)
Résultat net de base des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	(8)	2

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

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

Période du 1er janvier au 30 juin	2017	2016
<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'autres actions propres achetées	(32 783)	(3 033 162)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>299 070 075</b>	<b>296 069 696</b>
Conversion des OCEANE	53 386 532	-
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>352 456 607</b>	<b>296 069 696</b>

## **14.2 Instruments non dilutifs**

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 30 juin 2017.

## **14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture**

A la suite de son Conseil d'Administration du 27 juillet 2017, le groupe a annoncé une nouvelle étape majeure dans le renforcement de ses partenariats stratégiques avec la création d'une *joint-venture* globale entre Air France-KLM, Delta Air Lines (Delta) et Virgin Atlantic, et l'intensification de son partenariat avec China Eastern Airlines (CEA). Ces deux alliances commerciales vont être consolidées par des liens capitalistiques :

- Air France-KLM prendra une participation de 31% dans le capital de Virgin Atlantic – détenu à 49% par Delta – pour un montant de 220 millions de GBP ;
- Delta et China Eastern prendront chacun une participation de 10% dans le capital d'Air France-KLM dans le cadre d'une augmentation de capital réservé pour un montant total de 750 millions d'euros.

La création de la *joint-venture* globale est soumise à l'approbation des autorités réglementaires compétentes.

La réalisation des augmentations de capital réservées sera soumise au vote des actionnaires d'Air France-KLM lors de leur prochaine Assemblée Générale Exceptionnelle convoquée pour le 4 septembre 2017.



## 15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2017			31 décembre 2016		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	9 020	(5 739)	3 281	8 873	(5 807)	3 066
Avions en location financement	6 759	(2 678)	4 081	6 656	(2 635)	4 021
Actifs en cours de construction	784	-	784	616	-	616
Autres	2 463	(977)	1 486	2 391	(975)	1 416
<b>Immobilisations aéronautiques</b>	<b>19 026</b>	<b>(9 394)</b>	<b>9 632</b>	<b>18 536</b>	<b>(9 417)</b>	<b>9 119</b>
Terrains et constructions	2 739	(1 836)	903	2 721	(1 782)	939
Installations et matériels	1 212	(951)	261	1 212	(938)	274
Actifs en cours de construction	133	-	133	115	-	115
Autres	930	(772)	158	921	(769)	152
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	<b>5 014</b>	<b>(3 559)</b>	<b>1 455</b>	<b>4 969</b>	<b>(3 489)</b>	<b>1 480</b>
<b>Total</b>	<b>24 040</b>	<b>(12 953)</b>	<b>11 087</b>	<b>23 505</b>	<b>(12 906)</b>	<b>10 599</b>

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement s'élève à 4 391 millions d'euros au 30 juin 2017 (contre 4 356 millions d'euros au 31 décembre 2016).

## 16. ACTIFS DE RETRAITE ET PROVISIONS RETRAITE

Au 30 juin 2017, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	30 juin 2017	31 décembre 2016
Zone euro – duration 10 à 15 ans	1,50%	1,50%
Zone euro – duration 15 ans et plus	2,10%	1,90%

L'impact de la variation des taux d'actualisation sur les engagements a été calculé en utilisant les analyses de sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies. Celles-ci sont mentionnées dans la note 31.2 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2016.

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

L'ensemble des éléments cumulés ont eu pour impact :

- Une augmentation de 1 080 millions d'euros du poste « actifs de retraite » du bilan (position nette active des plans),
- Une augmentation de 2 millions d'euros du poste « provisions retraite » (position nette passive des plans).

### **KLM plan de retraite – Pays-Bas**

#### ***Personnel navigant commercial***

Le nouveau plan de retraite relatif au personnel navigant commercial de la compagnie KLM devrait être mis en place en tant que régime collectif à cotisation définies au troisième trimestre 2017. Ceci entraînerait la décomptabilisation de l'actif de retraite et l'enregistrement d'un impact significatif en compte de résultat sur la base des hypothèses actuarielles actuelles. Cette charge serait comptabilisée dans le compte de résultat en « autres produits et charges non courants ». Le montant ne pourra être évalué qu'à la date du changement de plan.

### **Personnel navigant technique**

Pour rappel, la baisse des taux d'actualisation au cours de l'exercice 2016 a provoqué la baisse du ratio de couverture. Cette baisse du ratio aurait pu amener KLM à devoir verser une cotisation exceptionnelle très significative sans possibilité d'étalement. En décembre 2016, KLM et le syndicat des pilotes VNV sont parvenus à un accord de financement concernant l'indexation de l'exercice 2017. Cet accord prévoit que KLM et le syndicat des pilotes doivent trouver un accord sur un nouveau plan de retraite sans risque avant octobre 2017 et que KLM pourrait supporter une cotisation d'un maximum de 94 millions d'euros en fonction du futur accord. Un accord sur un plan de retraite « dé-risqué » pourrait conduire à la décomptabilisation en 2017 de l'actif de retraite relatif au régime des pilotes KLM. Au 30 juin 2017, aucun accord n'a été trouvé.

## **17. CAPITAUX PROPRES – PROPRIETAIRE DE LA SOCIETE MERE**

### **17.1. Répartition du capital et des droits de vote**

Au 30 juin 2017, le capital social est composé de 300 219 278 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote. Cependant depuis le 3 avril 2016, tout porteur détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

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

<i>En pourcentage (%)</i>	<b>30 juin 2017</b>		<b>31 décembre 2016</b>	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
Etat français	18	28	18	27
Salariés et anciens salariés	6	10	6	10
Actions détenues par le groupe	-	-	-	-
Public	76	62	76	63
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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

### **17.2. Réserves et résultat**

<i>En millions d'euros</i>	<b>Notes</b>	<b>30 juin 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
Réserve légale		70	70
Réserves distribuables		15	176
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies		(2 283)	(3 094)
Réserves sur instruments dérivés		(164)	102
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente		204	161
Autres réserves		232	(727)
Résultat net – Propriétaires de la société mère		151	792
<b>Total</b>		<b>(1 775)</b>	<b>(2 520)</b>

## 18. PROVISIONS

En millions d'euros	30 juin 2017			31 décembre 2016		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	1 046	316	1 362	1 073	316	1 389
Provision pour restructuration	-	221	221	-	277	277
Provisions pour litiges avec les tiers	390	48	438	424	8	432
Autres provisions pour risques et charges	165	24	189	176	53	229
<b>Total</b>	<b>1 601</b>	<b>609</b>	<b>2 210</b>	<b>1 673</b>	<b>654</b>	<b>2 327</b>

### 18.1. Provisions

#### 181.1. Provision pour restructuration

Aux 30 juin 2017 et au 31 décembre 2016, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France, de ses filiales régionales, de KLM et de Martinair.

#### 181.2. 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.

#### 18.1.3. 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 31 décembre 2016, la plupart des procédures ouvertes dans ces Etats avaient donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui avaient mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

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

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

#### 18.1.4. 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.

## 18.2. Passifs éventuels

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Canada

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

### 18.2.3. Autres litiges

#### Vol AF447 Rio-Paris

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

Les dommages et intérêts versés aux ayants droit des passagers décédés dans l'accident sont couverts par la police d'assurance responsabilité civile d'Air France.

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

### Enquête du Department of Justice US concernant United States Postal Service

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

Hormis les points indiqués aux paragraphes 32.1, 32.2, le groupe n'a pas connaissance de litige, procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

## 19. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2017			31 décembre 2016		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	589	-	589	600	-	600
OCEANE	516	-	516	507	-	507
Emprunts obligataires	1 131	500	1 631	1 646	-	1 646
Emprunts location financement	3 382	784	4 166	3 567	696	4 263
Autres emprunts	1 022	284	1 306	1 111	236	1 347
Intérêts courus non échus	-	50	50	-	89	89
<b>Total</b>	<b>6 640</b>	<b>1 618</b>	<b>8 258</b>	<b>7 431</b>	<b>1 021</b>	<b>8 452</b>

### Valeurs de marché

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

<i>En millions d'euros</i>	30 juin 2017		31 décembre 2016	
	Valeur comptable	Valeur de marché	Valeur comptable	Valeur de marché
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	589	521	600	289
OCEANE	516	706	507	559
Emprunts obligataires	1 631	1 574	1 646	1 686
<b>Total</b>	<b>2 736</b>	<b>2 801</b>	<b>2 753</b>	<b>2 534</b>

## 20. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Dettes financières courantes et non courantes <sup>(1)</sup>	8 258	8 452
Autres dépôts liés aux locations financières	(337)	(336)
Couvertures de juste valeur sur les dettes	(12)	(49)
Intérêts courus non échus	(50)	(89)
<b>Dettes financières (I)</b>	<b>7 859</b>	<b>7 978</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie <sup>(2)</sup>	4 217	3 938
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	81	53
Trésorerie nantie	258	50
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	361	298
Autres	(3)	(11)
Concours bancaires courant <sup>(3)</sup>	(11)	(5)
<b>Liquidités nettes (II)</b>	<b>4 903</b>	<b>4 323</b>
<b>Dettes nettes (I-II)</b>	<b>2 956</b>	<b>3 655</b>

(1) Bilan Passif : dettes financières

(2) Bilan Actif : trésorerie et équivalent trésorerie

(3) Bilan Passif : concours bancaires

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin</b>	<b>31 décembre</b>
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Dettes nettes à l'ouverture</b>	<b>3 655</b>	<b>4 307</b>
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies <sup>(1)</sup>	(668)	(347)
Flux de trésorerie libre d'exploitation des activités non poursuivies	-	(33)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	-	(364)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées <sup>(2)</sup>	-	18
Variation non monétaire de la dette	-	(64)
Variation de la conversion	(76)	73
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE	10	21
Reclassement	(2)	2
Variation de périmètre	-	(19)
Autre	37	61
<b>Dettes nettes à la clôture</b>	<b>2 956</b>	<b>3 655</b>

(1) Tableau des flux de trésorerie : cas-flow libre d'exploitation

(2) Tableau des flux de trésorerie: prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées

## 21. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

### 21.1 Locations financement

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>30 juin 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
Avions	4 090	4 164
Constructions	405	432
Autres	6	7
<b>Total</b>	<b>4 501</b>	<b>4 603</b>

### 21.2 Locations opérationnelles

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 4 940 millions d'euros au 30 juin 2017, contre 5 559 millions d'euros au 31 décembre 2016.

## 22. 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 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
2 <sup>nd</sup> semestre année N (6 mois)	444	-
Année N+1	1 095	1 053
Année N+2	1 072	1 134
Année N+3	1 271	1 151
Année N+4	1 249	1 362
Au-delà de l'année N+4	1 911	3 402
<b>Total</b>	<b>7 042</b>	<b>8 102</b>

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

Le nombre d'appareils en commande ferme (hors location opérationnelle) en vue d'achat au 30 juin 2017 diminue de 12 unités par rapport au 31 décembre 2016 et s'élève à 70 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 14 appareils et par la commande de 2 appareils.

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

Le groupe a réceptionné 1 Boeing 787.

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

Le groupe a réceptionné 8 Boeing 737.

## Flotte régionale

Le groupe a réceptionné 5 Embraer 175.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	2 <sup>ème</sup> semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	Total
<b>Flotte long courrier – passage</b>								
A350	au 30 juin 2017	-	-	3	6	6	13	28
	au 31 décembre 2016	-	-	-	3	6	19	28
B787	au 30 juin 2017	1	5	5	4	5	3	23
	au 31 décembre 2016	-	2	5	5	4	8	24
B777	au 30 juin 2017	1	-	-	-	-	-	1
	au 31 décembre 2016	-	1	-	-	-	-	1
<b>Flotte moyen courrier</b>								
A320	au 30 juin 2017	2	1	-	-	-	-	3
	au 31 décembre 2016	-	2	1	-	-	-	3
B737	au 30 juin 2017	-	5	-	-	-	-	5
	au 31 décembre 2016	-	8	5	-	-	-	13
<b>Flotte régionale</b>								
EMB 175	au 30 juin 2017	3	5	-	-	-	-	8
	au 31 décembre 2016	-	8	5	-	-	-	13
EMB 170	au 30 juin 2017	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2016	-	-	-	-	-	-	-
EMB 190	au 30 juin 2017	-	2	-	-	-	-	2
	au 31 décembre 2016	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>au 30 juin 2017</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>70</b>
	<b>au 31 décembre 2016</b>	<b>-</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>82</b>

## 23. PARTIES LIEES

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



# Information et contrôle

## Attestation du responsable du rapport financier semestriel au 30 juin 2017

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes résumés pour le premier semestre de l'exercice 2017 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes semestriels, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Jean-Marc Janailac

Président-directeur général

## Rapport des Commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2017

Période du 1<sup>er</sup> janvier 2017 au 30 juin 2017

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

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

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier 2017 au 30 juin 2017, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

### **I. Conclusion sur les comptes**

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

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

## II. **Vérification spécifique**

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

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 28 juillet 2017

### Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit  
*Département de KPMG S.A.*

Deloitte & Associés

Jean-Paul Vellutini  
*Associé*

Eric Jacquet  
*Associé*

Pascal Pincemin  
*Associé*

Guillaume Troussicot  
*Associé*

**Document réalisé par  
la Direction des Relations Investisseurs d’Air France-KLM**