

**EXERCICE 2011****2011 : UNE ANNEE DIFFICILE**

- ▶ L'environnement économique et les crises géopolitiques ont pesé sur l'activité
- ▶ Un niveau de recette unitaire insuffisant pour absorber la hausse de la facture carburant
- ▶ Chiffre d'affaires en hausse de 4,5% à 24,36 milliards d'euros
- ▶ Résultat d'exploitation en perte de 353 millions d'euros
- ▶ Résultat net de -809 millions d'euros

**EXERCICE SUR NEUF MOIS (AVRIL-DECEMBRE 2011)**

- ▶ Chiffre d'affaires en hausse de 4,1% à 19,04 milliards d'euros
- ▶ Résultat d'exploitation positif de 50 millions d'euros

**LE PLAN DE TRANSFORMATION A TROIS ANS (2012-2014) A ETE LANCE**

- ▶ Réduction de l'endettement net de deux milliards d'euros à fin 2014
- ▶ Forte amélioration de la productivité de l'ensemble du groupe
- ▶ Retour à l'équilibre de l'activité moyen-courrier à fin 2014

Le Conseil d'administration de la société Air France-KLM, réuni le 7 mars 2012 sous la présidence de Jean-Cyril Spinetta, a arrêté les comptes annuels de l'exercice 2011. Il a pris la décision de ne pas verser de dividende.

Commentant les résultats, le Président a dit : « L'année 2011 a été difficile pour le groupe en raison d'une conjoncture incertaine combinée à une forte augmentation du prix du pétrole. Par ailleurs, les économies de certains pays dans lesquels nous sommes très présents commercialement ont été touchées par différentes crises dont les conséquences se font encore sentir. Cette situation rend encore plus nécessaire la réussite du plan de transformation présenté le 11 janvier dernier. L'ensemble des chantiers annoncés a d'ores et déjà été lancé et les mesures immédiates, notamment le gel des salaires pour 2012 et 2013, sont pour l'essentiel déjà mises en œuvre. Notre objectif est une réduction de l'ordre de 10% des coûts unitaires hors carburant. La direction générale du groupe Air France-KLM tout comme celles d'Air France et de KLM ainsi que leurs équipes sont mobilisées pour la réussite du plan qui permettra à notre groupe de rester un acteur majeur du transport aérien. »

**Chiffres clés**

Le changement de date de clôture du 31 mars au 31 décembre a eu pour conséquence de réduire l'exercice fiscal à neuf mois (avril-décembre 2011). Pour favoriser la compréhension de l'activité, le groupe a choisi de présenter l'activité et les résultats sur l'année civile 2011 avec une comparaison sur l'année civile 2010. Les données sur neuf mois sont disponibles à la fin du communiqué.

| (En millions d'euros sauf le résultat par action en euro) | Trimestre au 31 décembre |        |           | Exercice au 31 décembre (12 mois pro forma) |        |           |
|---|--------------------------|--------|-----------|---|--------|-----------|
|   | 2011                     | 2010   | Variation | 2011  | 2010   | Variation |
| Chiffre d'affaires  | 6 028                    | 5 919  | 1,8%      | 24 363                                      | 23 310 | 4,5%      |
| EBITDAR <sup>1</sup>                                      | 466                      | 708    | (34,2)%   | 2 192                                       | 2 501  | (12,4)%   |
| Résultat d'exploitation courant                           | (202)                    | 81     | ns        | (353)                                       | 28     | ns        |
| Résultat d'exploitation ajusté <sup>2</sup>               | (127)                    | 152    | ns        | (65)  | 302    | ns        |
| Résultat net part du groupe                               | (259)                    | (46)   | ns        | (809)                                       | 289    | ns        |
| Résultat net retraité <sup>3</sup>                        | (309)                    | (32)   | ns        | (709)                                       | (405)  | ns        |
| Résultat net par action                                   | (0,88)                   | (0,16) | ns        | (2,73)                                      | 0,98   | ns        |
| Résultat net par action dilué                             | (0,88)                   | (0,16) | ns        | (2,73)                                      | 0,89   | ns        |

<sup>1</sup> Résultat d'exploitation avant amortissements, provisions et loyers opérationnels

<sup>2</sup> Résultat d'exploitation ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%)

<sup>3</sup> Résultat net retraité : définition dans le document de référence 2010-11 page 133. Tableau de réconciliation disponible dans la présentation des résultats.

## Trimestre au 31 décembre 2011

### Des volumes satisfaisants mais faiblesse de la recette unitaire

L'activité passage a enregistré une hausse du trafic de 6,6% pour des capacités en augmentation de 6,0%. Ces variations bénéficient d'un effet de base favorable (grèves et intempéries en 2010) mais également du lancement de la base de Marseille en octobre dernier et de la reprise des capacités de Martinair par KLM depuis novembre ; le coefficient d'occupation s'est établi à 81,8% (+0,4 point). La recette unitaire au siège kilomètre offert (RSKO) est en baisse de 2,6% après un effet de change défavorable de 0,5%. Le chiffre d'affaires passage progresse de 3,2% à 4,68 milliards d'euros. Après une facture pétrolière en augmentation de 252 millions d'euros, le résultat d'exploitation s'établit à -224 millions d'euros (+12 millions d'euros au 31 décembre 2010).

Depuis le milieu de l'année 2011, le cargo enregistre un ralentissement au niveau mondial. Cela s'est traduit pour cette activité du groupe par une baisse du trafic de 4,7% pour des capacités en diminution de 0,5% ; le recul du coefficient de remplissage s'élève à 2,9 points à 67,5%. Le « yield » (RTKT) a été préservé mais du fait de la baisse du coefficient de remplissage, la recette à la tonne kilomètre offerte (RTKO) est en baisse de 3,8%. Le chiffre d'affaires s'élève à 802 millions d'euros (830 millions d'euros un an plus tôt) et le résultat d'exploitation est à l'équilibre (+60 millions d'euros au 31 décembre 2010).

L'activité maintenance a dégagé un résultat d'exploitation de 43 millions d'euros (36 millions d'euros au 31 décembre 2010) pour un chiffre d'affaires tiers de 273 millions d'euros (+3,4%). Les autres activités dont l'activité loisirs et l'activité catering ont réalisé un chiffre d'affaires de 269 millions d'euros (-6,3%) et un résultat d'exploitation négatif de 21 millions d'euros (-27 millions d'euros au 31 décembre 2010).

Au total, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 6,03 milliards d'euros (+1,8%) au trimestre octobre-décembre 2011.

### Une baisse du coût unitaire hors carburant

Les charges d'exploitation progressent de 6,7% et de 2,7% hors carburant. Mesuré à l'équivalent siège kilomètre offert (ESKO), le coût unitaire augmente de 3,0% mais il baisse de 1,7% à prix du carburant et change constants pour une production en ESKO en hausse de 3,5%.

La principale variation des charges d'exploitation est due à la facture carburant qui augmente de 273 millions d'euros pour atteindre 1,62 milliard d'euros (+20,1%) sous les effets combinés d'une augmentation des volumes de 2%, d'un effet de change défavorable de 4% et d'une hausse du prix du carburant après couverture de 13%. Les charges de personnel sont en légère augmentation à 1,87 milliard d'euros (+1,4%).

L'EBITDAR s'élève à 466 millions d'euros (708 millions d'euros un an plus tôt). Le résultat d'exploitation est négatif de 202 millions d'euros (+81 millions d'euros au 31 décembre 2010). Le résultat d'exploitation ajusté est négatif de 127 millions d'euros donnant une marge opérationnelle ajustée négative de 2,1%.

Le coût de l'endettement financier net s'élève à 98 millions d'euros (91 millions au 31 décembre 2010). Le poste « autres produits et charges financiers » présente un solde positif de 50 millions d'euros (-73 millions d'euros un an plus tôt) dont une variation positive de la valeur des instruments de couverture de 76 millions d'euros.

Le résultat net part du groupe s'établit à -259 millions d'euros (-46 millions d'euros au 31 décembre 2010). Le résultat net retraité des éléments non récurrents est négatif de 309 millions d'euros contre un montant négatif de 32 millions d'euros un an plus tôt. Par action, le résultat net, comme le résultat net dilué, est négatif de 0,88 euro (-0,16 euro au trimestre octobre-décembre 2010).

## Exercice au 31 décembre 2011 (12 mois pro forma)

Conformément aux prévisions communiquées en novembre 2011, le résultat d'exploitation sur la période de neuf mois est positif mais son niveau (50 millions d'euros) ne permet pas d'absorber les pertes réalisées au trimestre janvier-mars 2011.

L'activité passage a enregistré une hausse de 6,9% du trafic et de 6,6% des capacités, hausses en partie dues à des effets de base favorables dont la fermeture du ciel européen en avril 2010. Le coefficient d'occupation gagne ainsi 0,3 point à 82,0%. Dans l'activité cargo, le trafic a baissé de 1,2% pour une augmentation de 2,4% des capacités, amenant un recul du coefficient de remplissage de 2,4 points à 66,4%. Dans ces deux activités, les recettes unitaires sont en baisse ou stables (-1,2% au SKO et +0,1% à la TKO) et leur niveau est insuffisant pour absorber la très forte hausse de la facture carburant.

Le chiffre d'affaires total s'élève à 24,36 milliards d'euros (+4,5%). Les charges d'exploitation augmentent de 6,2% à 24,72 milliards d'euros ; cette augmentation est limitée à 3,0% hors carburant. Pour une production mesurée en ESKO en hausse de 5,1%, le coût unitaire à l'ESKO progresse de 1,2% mais diminue de 2,2% à prix du carburant et change constants grâce aux 546 millions d'euros d'économies réalisées dans le cadre du plan Challenge 12.

Le plan d'économies Challenge 12, lancé en avril 2007, est arrivé à son terme. Au total, le groupe a réalisé 2,9 milliards d'euros d'économies qui ont permis :

- ▶ de limiter l'augmentation mécanique des coûts liée à la croissance de l'activité, l'inflation et les hausses de prix négociées ou imposées,
- ▶ de réaliser une réduction effective de 5% du coût unitaire hors carburant mesuré à l'équivalent siège kilomètre offert.

Le résultat d'exploitation est en perte de 353 millions d'euros après une augmentation de 904 millions de la facture carburant (+28 millions au 31 décembre 2010). Le résultat d'exploitation ajusté est négatif de 65 millions d'euros (+302 millions au 31 décembre 2010) et la marge opérationnelle ajustée est de -0,3%.

Le résultat net part du groupe est négatif de 809 millions d'euros (+289 millions d'euros au 31 décembre 2010 après 1,03 milliard d'euros de plus-value sur Amadeus et un montant de provisions de 255 millions d'euros). Le résultat net retraité des éléments non récurrents est négatif de 709 millions d'euros (-405 millions d'euros un an plus tôt). Par action, le résultat net et le résultat dilué est de -2,73 euros (0,98 et 0,89 euro respectivement au 31 décembre 2010).

## Situation financière au 31 décembre 2011

Les investissements nets des cessions se sont élevés à 1,26 milliard d'euros (1,0 milliard d'euros au 31 décembre 2010). Le cash flow opérationnel s'élève à 934 millions d'euros grâce notamment à une forte amélioration du besoin en fonds de roulement. La trésorerie s'élevait à 2,9 milliards d'euros après constitution d'un nantissement de 393 millions d'euros dans le cadre de l'opération de swap sur l'OCEANE 2020. Le groupe dispose de lignes de crédit de 1,85 milliard d'euros.

Les capitaux propres s'élèvent à 6,09 milliards d'euros et la dette nette à 6,51 milliards d'euros (7,03 milliards d'euros et 6,06 milliards d'euros respectivement au 31 décembre 2010). Le ratio d'endettement<sup>1</sup> passe ainsi de 0,86 au 31 décembre 2010 à 1,07 un an plus tard.

En février 2012, Air France a placé avec succès, dans le cadre d'un placement privé, un bloc de 33,6 millions d'actions d'Amadeus représentant 7,5 % du capital de la société. Le produit net de la cession s'élève à 467 millions d'euros.

## Perspectives

Au début du mois de janvier dernier, le groupe a présenté Transform 2015, le plan de transformation à trois ans (2012-2014) destiné à restaurer sa rentabilité grâce à une réduction de l'ordre de 10% du coût unitaire hors carburant et à réduire son endettement de deux milliards d'euros. A ce jour, le groupe a déjà engagé tous les chantiers nécessaires à la réalisation de ce plan :

- La croissance de l'offre a été revue à la baisse. Alors qu'en 2011, elle a été en hausse de 4,7% à périmètre constant, elle sera limitée entre 1% et 2% sur les trois prochaines années.
- En conséquence de la faible croissance de l'offre, les investissements ont été revus à la baisse et particulièrement les investissements dans la flotte qui seront, avant opération de cession-bail, au maximum de 700 millions d'euros en 2012, 600 millions en 2013 et 300 millions en 2014 contre 1,2 milliard d'euros en 2011.
- Les mesures d'économies d'application immédiate sont déjà mises en œuvre pour l'essentiel et plus particulièrement les mesures salariales avec le gel des augmentations générales des salaires en 2012 et 2013 chez Air France et la modération salariale chez KLM, la réduction des frais généraux et l'adaptation du réseau. Ces mesures devraient générer plus d'un milliard d'euros d'économies sur les

---

<sup>1</sup> Voir mode de calcul page 134 du document de référence 2010-11. Tableau de réconciliation disponible dans la présentation des résultats.

trois ans : 280 millions en 2012, 390 millions en 2013 et 400 millions en 2014. Par ailleurs, le groupe ne relâche pas ses efforts permanents d'économies.

- Le plan de transformation a été lancé. La première étape se déroule jusqu'à la fin du mois de mars avec pour objectif des accords de cadrage et de méthode avec les organisations syndicales chez Air France et chez KLM. Ces accords définiront la méthode de travail, les objectifs d'amélioration de la productivité retenue pour chaque métier ainsi que les mesures pour y parvenir. L'objectif est d'aboutir à la fin du mois de juin à la signature de nouveaux accords collectifs permettant une amélioration de 20% de l'efficacité économique par rapport à 2011 chez Air France et une stabilité des coûts salariaux chez KLM.

Pour l'exercice 2012, la conjoncture économique reste toujours incertaine tandis que le prix du pétrole s'établit en euros à des niveaux records. Ainsi la facture pétrolière devrait augmenter de 1,1 milliard d'euros<sup>1</sup>. En conséquence, le résultat d'exploitation du premier semestre devrait être inférieur à celui de l'an dernier. En revanche, le second semestre devrait enregistrer l'impact positif des premières mesures du plan à trois ans. Par ailleurs, le Conseil d'administration a fixé un objectif de dette nette maximum de 6,5 milliards d'euros à la fin de l'exercice 2012.

## Informations pratiques

Les procédures d'audit sur les comptes consolidés ont été effectuées. Le rapport de certification sera émis après finalisation des procédures requises pour les besoins du dépôt du document de référence.

La présentation des résultats sera disponible sur [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com) le 8 mars à 9.00 heures.

### Informations pratiques

Une réunion d'analystes se tiendra le 8 mars 2012 à 15 heures à l'Académie Diplomatique Internationale, 4<sup>bis</sup> avenue Hoche - 75008 Paris.

- ▶ audio-web conférence  
Pour se connecter, composer le 00 33 (0)1 70 99 32 12 (mot de passe : AKH)
- ▶ La retransmission vidéo de la présentation sera disponible sur le site [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com) (mot de passe: AKH FY)
- ▶ pour la réécoute, composer le +33 (0)1 70 99 35 29 (code : **911990**)

---

<sup>1</sup> sur la base des courbes à terme au 2 mars 2012 et une parité euro/dollar de 1,32 en 2012

## Informations sectorielles

### Activité passage

|  | Trimestre au 31 décembre |        |           | Exercice au 31 décembre<br>(12 mois pro forma) |         |           |
|--|--------------------------|--------|-----------|--|---------|-----------|
|  | 2011                     | 2010   | Variation | 2011   | 2010    | Variation |
| Trafic (en millions de PKT)                                  | 54 080                   | 50 754 | 6,6%      | 217 169  | 203 114 | 6,9%      |
| Offre (en millions de SKO)                                   | 66 149                   | 62 318 | 6,0%      | 264 895  | 248 532 | 6,6%      |
| Coefficient d'occupation                                     | 81,8%                    | 81,4%  | 0,4 pt    | 82,0%  | 81,7%   | 0,3 pt    |
| Chiffre d'affaires total (M€)                                | 4 684                    | 4 538  | 3,2%      | 18 834   | 17 910  | 5,2%      |
| Chiffre d'affaires passage régulier (M€)                     | 4 461                    | 4 333  | 3,0%      | 17 998   | 17 090  | 5,3%      |
| Recette unitaire au PKT (cts €)                              | 8,25                     | 8,55   | (3,2)%    | 8,29   | 8,43    | (1,6)%    |
| Recette unitaire au PKT hors change                          | -                        | -      | (2,7)%    | -  | -       | (1,0)%    |
| Recette unitaire au SKO (cts €)                              | 6,74                     | 6,96   | (2,6)%    | 6,80   | 6,89    | (1,2)%    |
| Recette unitaire au SKO hors change                          | -                        | -      | (2,1)%    | -  | -       | (0,7)%    |
| Coût unitaire au SKO (cts €)                                 | 6,99                     | 6,85   | 2,1%      | 6,86   | 6,83    | 0,4%      |
| Coût unitaire au SKO à change et prix du carburant constants | -                        | -      | (2,4)%    | -  | -       | (2,7)%    |
| Résultat d'exploitation (M€)                                 | (224)                    | 12     | ns        | (375)  | (58)    | ns        |

### Activité cargo

|  | Trimestre au 31 décembre |       |           | Exercice au 31 décembre<br>(12 mois pro forma) |        |           |
|--|--------------------------|-------|-----------|--|--------|-----------|
|  | 2011                     | 2010  | Variation | 2011   | 2010   | Variation |
| Trafic (en millions de TKT)                                    | 2 850                    | 2 989 | (4,7)%    | 11 294   | 11 439 | (1,3)%    |
| Offre (en millions de TKO)                                     | 4 222                    | 4 244 | (0,5)%    | 17 013   | 16 613 | 2,4%      |
| Coefficient de remplissage                                     | 67,5%                    | 70,4% | (2,9) pts | 66,4%  | 68,9%  | (2,5) pts |
| Chiffre d'affaires total (M€)                                  | 802                      | 830   | (3,4)%    | 3 143  | 3 064  | 2,6 %     |
| Chiffre d'affaires transport de fret (M€)                      | 756                      | 790   | (4,3)%    | 2 977  | 2 904  | 2,5 %     |
| Recette unitaire à la TKT (cts €)                              | 26,52                    | 26,40 | 0,4%      | 26,37  | 25,39  | 3,7%      |
| Recette unitaire à la TKT hors change                          | -                        | -     | 0,0%      | -  | -      | 5,2%      |
| Recette unitaire à la TKO (cts €)                              | 17,90                    | 18,60 | (3,8)%    | 17,50  | 17,48  | 0,1%      |
| Recette unitaire à la TKO hors change                          | -                        | -     | (4,2)%    | -  | -      | 1,5%      |
| Coût unitaire à la TKO (cts €)                                 | 17,63                    | 16,92 | 4,2%      | 17,59  | 17,12  | 2,7%      |
| Coût unitaire à la TKO à change et prix du carburant constants | -                        | -     | (2,2)%    | -  | -      | (2,1)%    |
| Résultat d'exploitation (M€)                                   | 0                        | 60    | ns        | (60)   | 15     | ns        |

### Activité maintenance

Au cours du trimestre octobre-décembre 2011, l'activité maintenance a réalisé un chiffre d'affaires tiers de 273 millions d'euros (+3,4%) et a dégagé un résultat d'exploitation de 43 millions d'euros (36 millions d'euros au 31 décembre 2010). Sur l'exercice, le chiffre d'affaires s'est élevé à 1,04 milliard d'euros (+1,1% après un effet de change défavorable de 4%). Le résultat d'exploitation s'élève à 110 millions d'euros (118 millions au 31 décembre 2010). Les activités à forte valeur ajoutée moteurs et équipements ont été dynamiques.

### Autres activités

Les autres activités comprennent principalement les activités loisirs du groupe Transavia et de Martinair jusqu'en novembre 2011 et l'activité catering de Servair. Au cours du trimestre octobre-décembre 2011, les autres activités ont réalisé un chiffre d'affaires de 269 millions d'euros contre 287 millions d'euros un an plus tôt et ont dégagé un résultat d'exploitation de -21 millions d'euros (-27 millions d'euros au 31 décembre 2010).

Sur l'exercice, le chiffre d'affaires des autres activités est stable à 1,35 milliard d'euros (1,31 milliard d'euros au 31 décembre 2010). L'activité loisirs a souffert des événements qui ont touché des pays touristiques. Pour un chiffre d'affaires quasiment stable à 911 millions d'euros (912 millions d'euros au 31 décembre 2010), elle a dégagé un résultat d'exploitation négatif de 33 millions d'euros (-61 millions un an plus tôt).

L'activité catering, principalement Servair, a réalisé un chiffre d'affaires total de 955 millions d'euros dont 376 millions de chiffre d'affaires tiers (878 millions d'euros et 327 millions d'euros respectivement au 31

décembre 2010). Le résultat d'exploitation progresse fortement à 25 millions d'euros (9 millions d'euros au 31 décembre 2010).

### Chiffres clés sur la période du 1<sup>er</sup> avril-31 décembre

| (En millions d'euros sauf le résultat par action en euro) | Exercice 9 mois au 31 décembre |        |           | Exercice 31 mars 2011 publié |
|---|--------------------------------|--------|-----------|------------------------------|
|   | 2011                           | 2010   | Variation |                              |
| Chiffre d'affaires  | 19 037                         | 18 289 | 4,1%      | 23 615                       |
| EBITDAR <sup>1</sup>                                      | 1 987                          | 2 424  | (18,3)%   | 2 629                        |
| Résultat d'exploitation courant                           | 50                             | 525    | (90,5)%   | 122                          |
| Résultat d'exploitation ajusté <sup>2</sup>               | 268                            | 737    | (63,6)%   | 405                          |
| Résultat net part du groupe                               | (442)                          | 980    | ns        | 613                          |
| Résultat net retraité <sup>3</sup>                        | (403)                          | 73     | ns        | (234)                        |
| Résultat net par action                                   | (1,50)                         | 3,32   | ns        | 2,08                         |
| Résultat net par action dilué                             | (1,50)                         | 2,71   | ns        | 1,76                         |

<sup>1</sup> Résultat d'exploitation avant amortissements, provisions et loyers opérationnels

<sup>2</sup> Résultat d'exploitation ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%)

<sup>3</sup> Résultat net retraité : définition dans le document de référence 2010-11 page 133. Tableau de réconciliation disponible dans la présentation des résultats.

## COMPTE DE RESULTAT

|   | T4 (octobre à décembre) |                |             | Annuel (Janvier à décembre) |                     |             |
|---|-------------------------|----------------|-------------|-----------------------------|---------------------|-------------|
|   | 2011                    | 2010           | Variation   | 2011<br>(pro forma)         | 2010<br>(pro forma) | Variation   |
| <i>En millions d'euros</i>                                      |                         |                |             |                             |                     |             |
| <b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>                                       | <b>6 028</b>            | <b>5 919</b>   | <b>1,8%</b> | <b>24 363</b>               | <b>23 310</b>       | <b>4,5%</b> |
| Autres produits de l'activité                                   | 12                      | 1              | na          | 39                          | 7                   | na          |
| <b>CHARGES EXTERNES</b>   | <b>(3 899)</b>          | <b>(3 558)</b> | <b>9,6%</b> | <b>(15 517)</b>             | <b>(14 306)</b>     | <b>8,5%</b> |
| Carburant avions  | (1 622)                 | (1 350)        | 20,1%       | (6 438)                     | (5 534)             | 16,3%       |
| Affrètements aéronautiques                                      | (140)                   | (138)          | 1,4%        | (571)                       | (499)               | 14,4%       |
| Locations opérationnelles                                       | (220)                   | (208)          | 5,8%        | (848)                       | (806)               | 5,2%        |
| Redevances Aéronautiques  | (451)                   | (427)          | 5,6%        | (1 818)                     | (1 722)             | 5,6%        |
| Commissariat  | (149)                   | (138)          | 8,0%        | (577)                       | (550)               | 4,9%        |
| Achats de prestations en escale                                 | (339)                   | (324)          | 4,6%        | (1 342)                     | (1 300)             | 3,2%        |
| Achat et conso-entretien aéronautiques                          | (293)                   | (279)          | 5,0%        | (1 172)                     | (1 155)             | 1,5%        |
| Frais commerciaux et de distribution                            | (209)                   | (223)          | -6,3%       | (847)                       | (922)               | -8,1%       |
| Autres frais  | (476)                   | (471)          | 1,1%        | (1 904)                     | (1 818)             | 4,7%        |
| Frais de personnel  | (1 866)                 | (1 841)        | 1,4%        | (7 460)                     | (7 385)             | 1,0%        |
| Impôts et taxes   | (49)                    | (47)           | 4,3%        | (191)                       | (175)               | 9,1%        |
| Amortissements  | (416)                   | (403)          | 3,2%        | (1 642)                     | (1 614)             | 1,7%        |
| Provisions  | (32)                    | (16)           | 100,0%      | (55)                        | (53)                | 3,8%        |
| Autres produits et charges                                      | 20                      | 26             | -23,1%      | 110                         | 244                 | -54,9%      |
| <b>RESULTAT D'EXPLOITATION</b>                                  | <b>(202)</b>            | <b>81</b>      | <b>na</b>   | <b>(353)</b>                | <b>28</b>           | <b>na</b>   |
| Cessions de matériel aéronautique                               | 10                      | 5              | 100,0%      | 16                          | (10)                | na          |
| Cessions de filiales et participations                          | 0                       | 12             | na          | 1                           | 12                  | na          |
| Autres produits et charges non récurrents                       | (33)                    | (33)           | -           | (144)                       | 604                 | na          |
| <b>RESULTAT DES ACTIVITES OPERATIONNELLES</b>                   | <b>(225)</b>            | <b>65</b>      | <b>na</b>   | <b>(480)</b>                | <b>634</b>          | <b>na</b>   |
| Produits de la trésorerie                                       | 23                      | 21             | 9,5%        | 92                          | 84                  | 9,5%        |
| Coût de l'endettement financier brut                            | (121)                   | (112)          | 8,0%        | (463)                       | (455)               | 1,8%        |
| <i>Coût de l'endettement financier net</i>                      | <i>(98)</i>             | <i>(91)</i>    | <i>7,7%</i> | <i>(371)</i>                | <i>(371)</i>        | <i>-</i>    |
| Résultat de change  | (28)                    | (49)           | -42,9%      | (116)                       | (191)               | -39,3%      |
| Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers      | 76                      | (20)           | na          | (66)                        | (53)                | 24,5%       |
| Autres produits et charges financiers                           | 2                       | (4)            | na          | 2                           | 5                   | -60,0%      |
| <b>RESULTAT AVANT IMPOTS DES ENTREPRISES INTEGREES</b>          | <b>(273)</b>            | <b>(99)</b>    | <b>na</b>   | <b>(1 031)</b>              | <b>24</b>           | <b>na</b>   |
| Impôts sur les résultats  | 3                       | 36             | -91,7%      | 245                         | 275                 | -10,9%      |
| <b>RESULTAT NET DES ENTREPRISES INTEGREES</b>                   | <b>(270)</b>            | <b>(63)</b>    | <b>na</b>   | <b>(786)</b>                | <b>299</b>          | <b>na</b>   |
| Quote-part dans les résultats des sociétés mises en équivalence | 12                      | 18             | -33,3%      | (19)                        | (13)                | 46,2%       |
| <b>RESULTAT DES ACTIVITES POURSUIVIES</b>                       | <b>(258)</b>            | <b>(45)</b>    | <b>na</b>   | <b>(805)</b>                | <b>286</b>          | <b>na</b>   |
| Résultat net des activités abandonnées                          |                         |                |             |                             |                     |             |
| <b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>                                   | <b>(258)</b>            | <b>(45)</b>    | <b>na</b>   | <b>(805)</b>                | <b>286</b>          | <b>na</b>   |
| Intérêts minoritaires   | (1)                     | (1)            | -           | (4)                         | 3                   | na          |
| <b>RESULTAT NET - PART DU GROUPE</b>                            | <b>(259)</b>            | <b>(46)</b>    | <b>na</b>   | <b>(809)</b>                | <b>289</b>          | <b>na</b>   |

## BILAN CONSOLIDÉ

| <b>Actif</b>                            | <b>31 décembre</b> | <b>31 décembre</b> |
|---|--------------------|--------------------|
| <i>En millions d'euros</i>              | <b>2011</b>        | <b>2010</b>        |
| Goodwill                                | 426                | 401                |
| Immobilisations incorporelles           | 774                | 662                |
| Immobilisations aéronautiques           | 10 689             | 11 163             |
| Autres immobilisations corporelles      | 2 055              | 2 131              |
| Titres mis en équivalence               | 422                | 431                |
| Actifs de pension                       | 3 217              | 2 944              |
| Autres actifs financiers                | 2 015              | 1 836              |
| Impôts différés                         | 1 143              | 886                |
| Autres débiteurs                        | 168                | 127                |
| <b>Actif non courant</b>                | <b>20 909</b>      | <b>20 581</b>      |
| Actifs détenus en vue de la vente       | 10                 | 2                  |
| Autres actifs financiers                | 751                | 628                |
| Stocks et en-cours                      | 585                | 579                |
| Créances clients                        | 1 774              | 1 779              |
| Créances d'impôt société                | 10                 | 1                  |
| Autres débiteurs                        | 995                | 1 113              |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 2 283              | 3 496              |
| <b>Actif courant</b>                    | <b>6 408</b>       | <b>7 598</b>       |
| <b>Total actif</b>                      | <b>27 317</b>      | <b>28 179</b>      |

| <b>Passif et capitaux propres</b>                          | <b>31 décembre</b> | <b>31 décembre</b> |
|--|--------------------|--------------------|
| <i>En millions d'euros</i>                                 | <b>2011</b>        | <b>2010</b>        |
| Capital  | 300                | 300                |
| Primes d'émission et de fusion                             | 2 971              | 2 971              |
| Actions d'auto-contrôle                                    | (89)               | (93)               |
| Réserves et résultat                                       | 2 858              | 3 802              |
| <b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b> | <b>6 040</b>       | <b>6 980</b>       |
| Participations ne donnant pas le contrôle                  | 54                 | 52                 |
| <b>Capitaux propres</b>                                    | <b>6 094</b>       | <b>7 032</b>       |
| Provisions et avantages du personnel                       | 2 061              | 1 566              |
| Dettes financières   | 9 228              | 8 836              |
| Impôts différés  | 466                | 468                |
| Autres créditeurs  | 321                | 430                |
| <b>Passif non courant</b>                                  | <b>12 076</b>      | <b>11 300</b>      |
| Provisions   | 156                | 679                |
| Dettes financières   | 1 174              | 1 811              |
| Dettes fournisseurs  | 2 599              | 1 928              |
| Titres de transport émis et non utilisés                   | 1 885              | 1 857              |
| Programme de fidélisation                                  | 784                | 820                |
| Dettes d'impôt société                                     | 6                  | 12                 |
| Autres créditeurs  | 2 386              | 2 595              |
| Concours bancaires   | 157                | 145                |
| <b>Passif courant</b>                                      | <b>9 147</b>       | <b>9 847</b>       |
| <b>Total passif</b>  | <b>21 223</b>      | <b>21 147</b>      |
| <b>Total passif et capitaux propres</b>                    | <b>27 317</b>      | <b>28 179</b>      |



## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

| <i>En millions d'euros</i><br>Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre                                       | 2011<br>(pro forma) | 2010<br>(pro forma) |
|---|---------------------|---------------------|
| Résultat net – Propriétaires de la société mère   | (809)               | 289                 |
| Participations ne donnant pas le contrôle   | 4                   | (3)                 |
| Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation   | 1 697               | 1 667               |
| Dotations nettes aux provisions financières   | (2)                 | (5)                 |
| Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels   | (6)                 | 46                  |
| Résultat sur cessions de filiales et participations   | (2)                 | (10)                |
| Gain sur opération WAM (ex Amadeus)   | -                   | (1 030)             |
| Résultats non monétaires sur instruments financiers   | (8)                 | (24)                |
| Ecart de change non réalisé   | 95                  | 159                 |
| Résultats des sociétés mises en équivalence   | 19                  | 13                  |
| Impôts différés   | (266)               | (305)               |
| Autres éléments non monétaires  | (369)               | 46                  |
| <b>Sous-total</b>   | <b>353</b>          | <b>843</b>          |
| (Augmentation) / diminution des stocks  | 15                  | 25                  |
| (Augmentation) / diminution des créances clients  | (49)                | 121                 |
| Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs   | 690                 | (41)                |
| Variation des autres débiteurs et créditeurs  | (75)                | 95                  |
| <b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>   | <b>934</b>          | <b>1 043</b>        |
| Prise de contrôle de filiales et participations   | (30)                | (10)                |
| Investissements corporels et incorporels  | (2 433)             | (2 037)             |
| Trésorerie nette reçue sur opération WAM (ex Amadeus)   | -                   | 193                 |
| Perte de contrôle de filiales et participations   | -                   | -                   |
| Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles  | 1 168               | 1 054               |
| Dividendes reçus  | 28                  | 8                   |
| Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an   | (562)               | (44)                |
| <b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements</b>  | <b>(1 829)</b>      | <b>(836)</b>        |
| Augmentation de capital   | 6                   | -                   |
| Achat de participations minoritaires, de parts dans les sociétés non contrôlées                                       | (21)                | (4)                 |
| Cession de participations sans perte de contrôle, de parts dans les sociétés non contrôlées                           | 2                   | 20                  |
| Emission de nouveaux emprunts   | 1 414               | 532                 |
| Remboursement d'emprunts  | (990)               | (640)               |
| Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement  | (838)               | (618)               |
| Nouveaux prêts  | (145)               | (78)                |
| Remboursement des prêts   | 265                 | 224                 |
| Dividendes distribués   | (4)                 | (3)                 |
| <b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>  | <b>(311)</b>        | <b>(567)</b>        |
| <b>Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants</b> | <b>(19)</b>         | <b>5</b>            |
| <b>Variation de la trésorerie nette</b>   | <b>(1 225)</b>      | <b>(355)</b>        |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture   | 3 351               | 3 706               |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture  | 2 126               | 3 351               |

# FLOTTE AIR FRANCE-KLM

## Flotte Air France

| Type d'appareil             | AF         | Brit Air  | City Jet  | Régiona<br>I | VLM       | Transavia | Propriété  | Crédit bail | Loyer opé. | Total      | En exploit. | Ecart / 311210 |
|-----------------------------|------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-----------|------------|-------------|------------|------------|-------------|----------------|
| B747-400                    | 9          |           |           |              |           |           | 3          |             | 6          | 9          | 9           | -1             |
| B777-300                    | 34         |           |           |              |           |           | 14         | 5           | 15         | 34         | 34          | +3             |
| B777-200                    | 25         |           |           |              |           |           | 15         | 2           | 8          | 25         | 25          |                |
| B767-300                    |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             |                |
| A380-800                    | 6          |           |           |              |           |           | 2          | 1           | 3          | 6          | 6           | +2             |
| A340-300                    | 15         |           |           |              |           |           | 10         | 2           | 3          | 15         | 15          | -2             |
| A330-200                    | 15         |           |           |              |           |           | 3          | 2           | 10         | 15         | 15          |                |
| MD11                        |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             |                |
| <b>Total long-courrier</b>  | <b>104</b> |           |           |              |           |           | <b>47</b>  | <b>12</b>   | <b>45</b>  | <b>104</b> | <b>104</b>  | <b>+2</b>      |
| B747-400 cargo              | 5          |           |           |              |           |           | 2          |             | 3          | 5          | 3           |                |
| B777- cargo                 | 2          |           |           |              |           |           | 2          |             |            | 2          | 2           |                |
| MD-11-CF                    |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             |                |
| MD-11-F                     |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             |                |
| <b>Total cargo</b>          | <b>7</b>   |           |           |              |           |           | <b>4</b>   |             | <b>3</b>   | <b>7</b>   | <b>5</b>    |                |
| B737 900                    |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             |                |
| B737-800                    |            |           |           |              |           | 8         |            |             | 8          | 8          | 8           | -1             |
| B737-700                    |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             |                |
| B737-400                    |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             |                |
| B737-300                    |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             |                |
| A321                        | 25         |           |           |              |           |           | 11         | 1           | 13         | 25         | 25          | +1             |
| A320                        | 61         |           |           |              |           |           | 23         | 3           | 35         | 61         | 59          | +5             |
| A319                        | 44         |           |           |              |           |           | 21         | 4           | 19         | 44         | 43          | -1             |
| A318                        | 18         |           |           |              |           |           | 13         | 5           |            | 18         | 18          |                |
| <b>Total moyen-courrier</b> | <b>148</b> |           |           |              |           | <b>8</b>  | <b>68</b>  | <b>13</b>   | <b>75</b>  | <b>156</b> | <b>153</b>  | <b>+4</b>      |
| AVRO RJ 85                  |            |           | 24        |              |           |           | 13         |             | 11         | 24         | 22          |                |
| Canadair Jet 1000           |            | 11        |           |              |           |           | 11         |             |            | 11         | 11          | +10            |
| Canadair Jet 900            |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             | -2             |
| Canadair Jet 700            |            | 15        |           |              |           |           | 6          | 9           |            | 15         | 15          |                |
| Canadair Jet 100            |            | 13        |           |              |           |           | 12         | 1           |            | 13         | 13          | -2             |
| Embraer 190                 |            |           |           | 10           |           |           | 4          |             | 6          | 10         | 10          |                |
| Embraer 170                 |            |           |           | 11           |           |           | 8          | 2           | 1          | 11         | 10          |                |
| Embraer 145                 |            |           |           | 26           |           |           | 10         | 12          | 4          | 26         | 26          | -1             |
| Embraer 135                 |            |           |           | 7            |           |           | 4          | 3           |            | 7          | 4           | -2             |
| Fokker 100                  |            | 4         |           |              |           |           | 3          |             | 1          | 4          |             | -7             |
| Fokker 70                   |            |           |           |              |           |           |            |             |            |            |             |                |
| Fokker 50                   |            |           |           |              | 14        |           | 12         |             | 2          | 14         | 14          | -1             |
| <b>Total Régionales</b>     |            | <b>43</b> | <b>24</b> | <b>54</b>    | <b>14</b> | <b>8</b>  | <b>83</b>  | <b>27</b>   | <b>25</b>  | <b>135</b> | <b>125</b>  | <b>-5</b>      |
| <b>TOTAL</b>                | <b>259</b> | <b>43</b> | <b>24</b> | <b>54</b>    | <b>14</b> | <b>8</b>  | <b>202</b> | <b>52</b>   | <b>148</b> | <b>402</b> | <b>387</b>  | <b>+1</b>      |

## Flotte KLM

| Type d'appareil                    | KLM        | KLM Cityhopper | Transavia | Martinair | Propriété  | Crédit bail | Loyer opé. | Total      | En exploit. | Ecart / 311210 |
|------------------------------------|------------|----------------|-----------|-----------|------------|-------------|------------|------------|-------------|----------------|
| B747-400                           | 22         |                |           |           | 13         | 4           | 5          | 22         | 22          |                |
| B777-300                           | 5          |                |           |           |            | 5           |            | 5          | 5           | +1             |
| B777-200                           | 15         |                |           |           |            | 6           | 9          | 15         | 15          |                |
| B767-300                           |            |                |           |           |            |             |            |            |             | -4             |
| A380-800                           |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| A340-300                           |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| A330-200                           | 11         |                |           |           |            | 6           | 5          | 11         | 11          |                |
| MD11                               | 10         |                |           |           | 8          | 2           |            | 10         | 10          |                |
| <b>Total long-courrier</b>         | <b>63</b>  |                |           |           | <b>21</b>  | <b>23</b>   | <b>19</b>  | <b>63</b>  | <b>63</b>   | <b>-3</b>      |
| B747-400 cargo                     | 4          |                |           | 4         |            | 3           | 5          | 8          | 5           |                |
| B777- cargo                        |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| MD-11-CF                           |            |                |           | 4         | 3          |             | 1          | 4          | 4           |                |
| MD-11-F                            |            |                |           | 3         |            | 2           | 1          | 3          | 3           |                |
| <b>Total cargo</b>                 | <b>4</b>   |                |           | <b>11</b> | <b>3</b>   | <b>5</b>    | <b>7</b>   | <b>15</b>  | <b>12</b>   |                |
| B737 900                           | 5          |                |           |           |            | 2           | 3          | 5          | 5           |                |
| B737-800                           | 23         |                | 20        |           | 12         | 6           | 25         | 43         | 43          | +1             |
| B737-700                           | 18         |                | 10        |           |            | 13          | 15         | 28         | 28          | +10            |
| B737-400                           | 4          |                |           |           | 4          |             |            | 4          |             | -8             |
| B737-300                           | 1          |                |           |           | 1          |             |            | 1          |             | -3             |
| A321                               |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| A320                               |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| A319                               |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| A318                               |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| <b>Total moyen-courrier</b>        | <b>51</b>  |                | <b>30</b> |           | <b>17</b>  | <b>21</b>   | <b>43</b>  | <b>81</b>  | <b>76</b>   |                |
| AVRO RJ 85                         |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| Canadair Jet 1000                  |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| Canadair Jet 900                   |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| Canadair Jet 700                   |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| Canadair Jet 100                   |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| Embraer 190                        |            | 17             |           |           |            | 13          | 4          | 17         | 17          |                |
| Embraer 170                        |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| Embraer 145                        |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| Embraer 135                        |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| Fokker 100                         |            | 5              |           |           | 5          |             |            | 5          | 5           |                |
| Fokker 70                          |            | 26             |           |           | 23         | 3           |            | 26         | 26          |                |
| Fokker 50                          |            |                |           |           |            |             |            |            |             |                |
| <b>Total Régionales</b>            |            | <b>48</b>      |           |           | <b>28</b>  | <b>16</b>   | <b>4</b>   | <b>48</b>  | <b>48</b>   |                |
| <b>KLM</b>                         | <b>118</b> | <b>48</b>      | <b>30</b> | <b>11</b> | <b>69</b>  | <b>65</b>   | <b>73</b>  | <b>207</b> | <b>199</b>  | <b>-3</b>      |
| <b>TOTAL Groupe Air France-KLM</b> |            |                |           |           | <b>271</b> | <b>117</b>  | <b>221</b> | <b>609</b> | <b>586</b>  | <b>-2</b>      |