

## EXERCICE FISCAL 2009-10

### PREMIER TRIMESTRE

- ▶ Chute de l'activité cargo
- ▶ Forte baisse des recettes unitaires passage
- ▶ Impact négatif significatif de la couverture pétrole sur les résultats
- ▶ Baisse des coûts limitant l'impact de la baisse du chiffre d'affaires
- ▶ Très bon niveau de liquidité (5,7 milliards d'euros)

La récession économique mondiale a atteint des niveaux sans précédent. Le secteur du transport aérien est particulièrement affecté avec, comme conséquence, des volumes et des recettes unitaires en forte baisse. Le chiffre d'affaires de l'activité passage recule de 18,7% et celui du cargo de 41,5%, amenant ainsi une baisse de 20,5% du chiffre d'affaires total du groupe à 5,17 milliards d'euros. Par ailleurs, les résultats du trimestre sont pénalisés par un impact négatif des couvertures carburant de 252 millions d'euros.

Malgré ce contexte difficile, le groupe bénéficie d'un niveau de liquidité élevé à 5,7 milliards d'euros dont 1,2 milliard d'euros de ligne de crédit. Au cours du trimestre, Air France-KLM a émis avec succès des OCEANE pour un montant de 661 millions d'euros et, le 28 juillet, KLM a prolongé l'échéance de sa ligne de crédit de 530 millions d'euros de juillet 2010 à juillet 2012 avec une extension possible jusqu'en juillet 2013.

### Chiffres clés

| En millions d'euros                          | Trimestre au 30 juin |   |           |                |
|--|----------------------|---|-----------|----------------|
|  | 2009                 | 2008<br>retraité et pro<br>forma <sup>1</sup> | Variation | 2008<br>publié |
| Chiffre d'affaires                           | 5 169                | 6 505   | (20,5%)   | 6 288          |
| EBITDAR                                      | 112                  | 814   | (86,2%)   | 816            |
| Résultat d'exploitation courant              | (496)                | 201   | ns        | 234            |
| Résultat des activités opérationnelles       | (496)                | 217   | ns        | 251            |
| Résultat avant impôts des sociétés intégrées | (612)                | 211   | ns        | 251            |
| Résultat net part du groupe                  | (426)                | 149   | ns        | 168            |
| Résultat net retraité <sup>2</sup>           | (431)                | 132   | ns        | ns             |
| Résultat par action                          | (1,45)               | 0,54  | ns        | 0,57           |
| Résultat par action dilué                    | (1,45)               | 0,51  | ns        | 0,54           |

Le résultat net part du groupe n'intègre pas la mise en équivalence des 25% détenus par le groupe dans Alitalia. Celle-ci interviendra à partir du prochain trimestre sur la base des résultats du trimestre précédent. La compagnie italienne a présenté les résultats de son premier semestre qui sont en ligne avec le budget. Ces résultats sont encourageants, particulièrement dans la période difficile que traverse le transport aérien.

<sup>1</sup> Retraité de l'application de l'interprétation d'IFRIC 13 et pro forma Martinair (voir tableau joint)

<sup>2</sup> Résultat net retraité : voir mode de calcul page 117 du document de référence et page 6 de l'actualisation du document de référence 2008-09

## Activité

### Baisse des capacités

Le niveau de l'activité passage entre avril et juin 2009 est resté faible avec une baisse de 5,8% du trafic. La baisse des capacités de 4,7% a permis de limiter à 0,9 point celle du coefficient d'occupation qui s'établit à 79,4%. Comme dans les mois précédents, la baisse des recettes unitaires de la classe avant a été particulièrement forte, celles de la classe économique résistant mieux. Au total, la recette unitaire au siège kilomètre offert (RSKO) est en baisse de 14,8%. Le chiffre d'affaires passage s'élève à 4,01 milliards d'euros (-18,7%).

L'activité cargo, malgré une forte réduction des capacités (-17,2%) a enregistré une baisse du trafic de 22,7% qui s'est accompagnée d'une chute de la recette unitaire à la tonne kilomètre transportée de 25%. Le chiffre d'affaires est en baisse de 41,5% à 547 millions d'euros.

### Contrôle des coûts unitaires

En dépit d'une production mesurée en équivalent siège kilomètre offert (ESKO) en baisse de 7,1%, le coût unitaire à l'ESKO baisse de 3,9% et est stable à change et prix du pétrole constants et hors charge complémentaire relative aux fonds de pension. En effet, les charges d'exploitation diminuent de 10,1% à 5,66 milliards d'euros. Hors carburant, elles baissent de 6,4% grâce aux 148 millions d'euros d'économies réalisées dans le cadre du plan Challenge 12.

L'ensemble des charges a participé à la baisse des coûts :

- La charge de carburant baisse de 329 millions à 1,14 milliard d'euros (22,5%) sous les effets combinés d'une diminution des volumes de 10%, d'un effet de change défavorable de 15% et d'une baisse du prix du carburant limitée à 27% par les effets de couverture.
- Les charges de personnel baissent de 1,3% pour s'établir à 1,9 milliard d'euros. Hors la contribution complémentaire de 34 millions d'euros aux fonds de pension d'Air France et de KLM, la baisse aurait été de 3,1% en ligne avec la baisse de 1,9% des effectifs (106 800 salariés au 30 juin 2009 contre 108 800 salariés au 30 juin 2008 pro forma).
- Les frais commerciaux et les autres charges sont en baisse respectivement de 19,5% et 16,2%.

Le résultat d'exploitation est en perte de 244 millions d'euros hors l'impact négatif des couvertures carburant de 252 millions d'euros (-496 millions d'euros après impact des couvertures au 30 juin 2009 contre un résultat positif de 201 millions au 30 juin 2008). Le résultat d'exploitation ajusté<sup>1</sup> est négatif de 434 millions d'euros au 30 juin 2009 contre un résultat positif de 256 millions d'euros au 30 juin 2008.

La perte d'exploitation hors couverture se répartit de la façon suivante :

- activité passage : -141 millions d'euros (- 338 millions d'euros avec impact couverture pétrole) ;
- activité cargo : -153 millions d'euros (-197 millions d'euros avec impact couverture pétrole) ;
- autres activités : +20 millions d'euros (+9 millions d'euros avec impact couverture pétrole) ;
- activité maintenance : +30 millions d'euros.

Le coût de l'endettement financier net a progressé de 11 millions d'euros à 56 millions d'euros en raison d'une baisse des produits financiers alors que le coût de l'endettement financier brut est stable. Les autres charges et produits financiers enregistrent un solde négatif de 60 millions d'euros, qui inclut un résultat de change positif de 43 millions d'euros et une variation négative de juste valeur des instruments de couverture de 102 millions d'euros. Après un produit d'impôt de 195 millions d'euros et une charge de 10 millions d'euros au titre des sociétés mises en équivalence, le résultat net est négatif de 426 millions d'euros contre un bénéfice de 149 millions d'euros un an plus tôt. Par action, le résultat net, comme le résultat net dilué est négatif de 1,45 euro contre un résultat positif de 0,54 euro et 0,51 euro respectivement au 30 juin 2008.

---

<sup>1</sup> Résultat d'exploitation ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%). Voir mode de calcul page 117 du document de référence.

## Une structure financière solide

Les investissements nets des cessions se sont élevés à 133 millions d'euros au 30 juin 2009 (478 millions au 30 juin 2008). La capacité d'autofinancement est négative de 271 millions d'euros dont 97 millions d'euros sont imputables aux instruments dérivés non qualifiés de couverture. La variation des besoins en fonds de roulement est négative de 102 millions d'euros. La situation financière très solide du groupe est confirmée avec une trésorerie de 4,5 milliards d'euros et des lignes de crédit disponibles de 1,2 milliard d'euros.

Les capitaux propres s'élèvent à 6,10 milliards d'euros, en amélioration de 407 millions d'euros par rapport au 31 mars 2009, l'impact négatif de la juste valeur des instruments de couverture passant de 1,5 milliard d'euros à 0,73 milliard d'euros au cours de la période. Les dettes nettes s'établissent à 4,81 milliards d'euros (4,44 milliards d'euros au 31 mars 2009). Le ratio d'endettement<sup>1</sup> est stable à 0,79 contre 0,78 au 31 mars 2009.

## Perspectives pour l'exercice en cours

Le groupe poursuit son adaptation à l'environnement économique. Une nouvelle baisse des capacités cargo de 5% annualisée est prévue à compter de la prochaine saison hiver avec l'arrêt d'exploitation de quatre avions cargo, portant ainsi à 10 avions la réduction de la flotte cargo depuis le début de la crise. Le groupe a également engagé une refonte du réseau moyen-courrier tant en termes de destinations que de produit pour une mise en œuvre au début de l'année 2010. En parallèle, Air France-KLM continue d'adapter ses effectifs au niveau d'activité.

Si le scénario d'une stabilisation de l'économie mondiale puis d'une reprise progressive à la fin de l'année 2009 se confirme, l'évolution des recettes unitaires pourrait être la suivante :

- dans l'activité passage, une poursuite de la dégradation au deuxième trimestre mais à un rythme inférieur à celui du premier trimestre et une stabilisation au second semestre par rapport à la même période 2008-09 déjà impactée par la crise ;
- dans l'activité cargo, une prolongation des tendances actuelles avant une stabilisation progressive au second semestre.

---

<sup>1</sup> Voir mode de calcul page 118 du document de référence

## Agenda

### Vendredi 31 juillet 2009 :

- ▶ audio-web conférence à 15h00
- ▶ pour se connecter, composer le 33(0)1 70 99 32 12 (mot de passe : AKH)
- ▶ pour visualiser la présentation, taper l'adresse Internet suivante :  
**<http://airfranceklm.momentys.com> (mot de passe: AKHQ1)**

**Réécoute** : 33(0)1 70 99 35 29 (code : 832204)

## Contact

Dominique Barbarin  
SVP Investor Relation  
Tél : 33 1 41 56 88 60  
email : [dobarbarin@airfrance.fr](mailto:dobarbarin@airfrance.fr)

## Informations sectorielles

### Activité passage

|  | Trimestre au 30 juin |        |           |
|--|----------------------|--------|-----------|
|  | 2009                 | 2008*  | Variation |
| Trafic (en millions de PKT)                                  | 50 467               | 53 348 | (5,8)%    |
| Offre (en millions de SKO)                                   | 63 578               | 66 741 | (4,7)%    |
| Coefficient d'occupation                                     | 79,4%                | 80,2%  | (0,9) pt  |
| Chiffre d'affaires total (M€)                                | 4 013                | 4 937  | (18,7)%   |
| Chiffre d'affaires passage régulier (M€)                     | 3 815                | 4 699  | (18,8)%   |
| Recette unitaire au PKT (cts €)                              | 7,56                 | 8,78   | (13,9)%   |
| Recette unitaire au PKT hors change                          | -                    | -      | (15,6)%   |
| Recette unitaire au SKO (cts €)                              | 6,00                 | 7,04   | (14,8)%   |
| Recette unitaire au SKO hors change                          | -                    | -      | (16,5)%   |
| Coût unitaire au SKO (cts €)                                 | 6,46                 | 6,73   | (4,0)%    |
| Coût unitaire au SKO à change et prix du carburant constants | -                    | -      | (0,3)%    |
| Résultat d'exploitation (M€)                                 | (338)                | 165    | ns        |

\*Retraité de l'application de l'interprétation IFRC13

### Activité cargo

|  | Trimestre au 30 juin |       |           |
|--|----------------------|-------|-----------|
|  | 2009                 | 2008* | Variation |
| Trafic (en millions de TKT)                                    | 2 741                | 3 544 | (22,7)%   |
| Offre (en millions de TKO)                                     | 4 338                | 5 242 | (17,2)%   |
| Coefficient de remplissage                                     | 63,2%                | 67,6% | (4,5) pts |
| Chiffre d'affaires total (M€)                                  | 544                  | 930   | (41,5)%   |
| Chiffre d'affaires transport de fret (M€)                      | 511                  | 882   | (42,1)%   |
| Recette unitaire à la TKT (cts €)                              | 18,65                | 24,89 | (25,1)%   |
| Recette unitaire à la TKT hors change                          | -                    | -     | (29,5)%   |
| Recette unitaire à la TKO (cts €)                              | 11,78                | 16,83 | (30,0)%   |
| Recette unitaire à la TKO hors change                          | -                    | -     | (34,1)%   |
| Coût unitaire à la TKO (cts €)                                 | 16,04                | 16,36 | (2,0)%    |
| Coût unitaire à la TKO à change et prix du carburant constants | -                    | -     | 4,6%      |
| Résultat d'exploitation (M€)                                   | (197)                | 16    | ns        |

\* Pro forma Martinair

### Activité maintenance

L'activité maintenance a réalisé un chiffre d'affaires de 246 millions d'euros au premier trimestre 2009-10 contre un chiffre d'affaires pro forma de 243 millions d'euros au 30 juin 2008. Le résultat d'exploitation s'élève à 30 millions d'euros (16 millions d'euros pro forma au 30 juin 2008).

### Autres activités

Le chiffre d'affaires des autres activités s'élève à 365 millions d'euros contre un chiffre d'affaires proforma de 396 millions d'euros au 30 juin 2008, soit une baisse de 7,6% liée principalement à l'activité loisirs. En effet, au cours de ce trimestre, Martinair a baissé ses capacités loisirs de 25,7%. Le résultat d'exploitation s'élève à 9 millions d'euros (4 millions d'euros pro forma au 30 juin 2008). Hors impact des couvertures pétrole, le résultat d'exploitation aurait été de 20 millions d'euros.

## Tableau de réconciliation des résultats du 1<sup>er</sup> trimestre 2008-09

|   | <b>30 juin 2008</b> |
|---|---------------------|
| Chiffre d'affaires publié   | 6 288               |
| Impact IFRIC 13   | (14)                |
| Impact Martinair  | 231                 |
| <b>Chiffre d'affaires retraité et pro forma</b>                       | <b>6 505</b>        |
| Total des charges d'exploitation publié                               | 6 054               |
| Impact Martinair  | 250                 |
| <b>Total des charges d'exploitation pro forma</b>                     | <b>6 304</b>        |
| Résultat d'exploitation publié  | 234                 |
| Impact IFRIC 13   | (14)                |
| Impact Martinair  | (19)                |
| <b>Résultat d'exploitation retraité et pro forma</b>                  | <b>201</b>          |
| Résultat avant IS des sociétés intégrées publié                       | 251                 |
| Impact IFRIC 13   | (14)                |
| Impact Martinair  | (26)                |
| <b>Résultat avant IS des sociétés intégrées retraité et pro forma</b> | <b>211</b>          |
| Impôt publié  | (75)                |
| Impact IFRIC 13   | 4                   |
| Impact Martinair  | 7                   |
| <b>Impôt retraité et pro forma</b>                                    | <b>(64)</b>         |
| Résultat part du groupe publié  | 168                 |
| Impact IFRIC 13   | (10)                |
| Impact Martinair  | (9)                 |
| <b>Résultat part du groupe retraité et pro forma</b>                  | <b>149</b>          |

FLOTTE GROUPE AIR FRANCE-KLM

| Type d'appareil                    | AIRFRANCE  |           |           |           |           |           | KLM        |              |           |           | Flotte au 30 juin 2009 |             |                |            | En exploit. | Ecart / 31/3/09 |
|------------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|--------------|-----------|-----------|------------------------|-------------|----------------|------------|-------------|-----------------|
|                                    | AF         | Brit Air  | City Jet  | Régional  | VLM       | Transavia | KLM        | KLM Cityhop. | Transavia | Martinair | Propriété              | Crédit-bail | Loyers opérat. | Total      |             |                 |
| B747-400                           | 13         |           |           |           |           |           | 22         |              |           |           | 21                     | 7           | 7              | 35         | 34          | -1              |
| B777-300                           | 30         |           |           |           |           |           | 3          |              |           |           | 17                     | 5           | 11             | 33         | 33          | 5               |
| B777-200                           | 25         |           |           |           |           |           | 15         |              |           |           | 15                     | 8           | 17             | 40         | 40          |                 |
| B767-300                           |            |           |           |           |           |           |            |              | 6         |           | 3                      |             | 3              | 6          | 4           | -2              |
| B737 900                           |            |           |           |           |           |           | 5          |              |           |           |                        | 2           | 3              | 5          | 5           |                 |
| B737-800                           |            |           |           |           | 7         |           | 21         |              | 19        |           |                        | 20          | 27             | 47         | 47          | 1               |
| B737-700                           |            |           |           |           |           |           | 4          |              | 10        |           |                        | 9           | 5              | 14         | 14          |                 |
| B737-400                           |            |           |           |           |           |           | 11         |              |           |           | 6                      |             | 5              | 11         | 10          | -2              |
| B737-300                           |            |           |           |           |           |           | 10         |              |           |           | 7                      |             | 3              | 10         | 10          |                 |
| A340-300                           | 19         |           |           |           |           |           |            |              |           |           | 10                     | 3           | 6              | 19         | 19          |                 |
| A330-200                           | 15         |           |           |           |           |           | 10         |              |           |           | 5                      | 7           | 13             | 25         | 25          | -1              |
| A321                               | 23         |           |           |           |           |           |            |              |           |           | 12                     |             | 11             | 23         | 23          | 2               |
| A320                               | 65         |           |           |           |           |           |            |              |           |           | 47                     |             | 18             | 65         | 63          | -2              |
| A319                               | 45         |           |           |           |           |           |            |              |           |           | 22                     | 4           | 19             | 45         | 45          |                 |
| A318                               | 18         |           |           |           |           |           |            |              |           |           | 18                     |             |                | 18         | 18          |                 |
| MD11                               |            |           |           |           |           |           | 10         |              |           |           | 8                      |             | 2              | 10         | 10          |                 |
| B747-400 cargo                     | 9          |           |           |           |           |           | 2          |              | 6         |           | 5                      | 3           | 9              | 17         | 9           | -5              |
| B747-200 cargo                     | 3          |           |           |           |           |           |            |              |           |           | 3                      |             |                | 3          |             |                 |
| B777- cargo                        | 2          |           |           |           |           |           |            |              |           |           |                        | 2           |                | 2          | 2           |                 |
| MD-11-CF                           |            |           |           |           |           |           |            |              | 4         |           | 3                      |             | 1              | 4          | 4           |                 |
| MD-11-F                            |            |           |           |           |           |           |            |              | 3         |           | 2                      |             | 1              | 3          | 3           |                 |
| AVRO RJ 85                         |            |           | 27        |           |           |           |            |              |           |           | 15                     |             | 12             | 27         | 23          | -2              |
| BAE146-200/300                     |            |           | 1         |           |           |           |            |              |           |           | 1                      |             |                | 1          |             |                 |
| Canadair Jet 700                   |            | 15        |           |           |           |           |            |              |           |           | 6                      | 9           |                | 15         | 15          |                 |
| Canadair Jet 100                   |            | 15        |           |           |           |           |            |              |           |           | 5                      | 8           | 2              | 15         | 15          |                 |
| Embraer 190                        |            |           |           | 8         |           |           |            | 5            |           |           | 4                      | 1           | 8              | 13         | 13          | 2               |
| Embraer 170                        |            |           |           | 5         |           |           |            |              |           |           | 4                      | 1           |                | 5          | 5           | 2               |
| Embraer 145                        |            |           |           | 28        |           |           |            |              |           |           | 6                      | 16          | 6              | 28         | 28          |                 |
| Embraer 135                        |            |           |           | 9         |           |           |            |              |           |           | 4                      | 3           | 2              | 9          | 9           |                 |
| Embraer 120                        |            |           |           | 4         |           |           |            |              |           |           | 4                      |             |                | 4          |             |                 |
| Fokker 100                         |            | 13        |           | 8         |           |           |            | 20           |           |           | 27                     |             | 14             | 41         | 33          | -4              |
| Fokker 70                          |            |           |           | 2         |           |           |            | 24           |           |           | 23                     | 3           |                | 26         | 26          | 1               |
| Fokker 50                          |            |           |           |           | 18        |           |            | 12           |           |           | 20                     |             | 10             | 30         | 28          | -2              |
| <b>Total groupe Air France-KLM</b> | <b>267</b> | <b>43</b> | <b>28</b> | <b>64</b> | <b>18</b> | <b>7</b>  | <b>113</b> | <b>61</b>    | <b>29</b> | <b>19</b> | <b>323</b>             | <b>111</b>  | <b>215</b>     | <b>649</b> | <b>613</b>  | <b>-8</b>       |

| Flotte                | AF         | Brit Air  | City Jet  | Régional  | VLM       | Transavia | KLM        | KLM Cityhop. | Transavia | Martinair | Propriété  | Crédit-bail | Loyers opérat. | Total      | En exploit. | Ecart / 31/3/09 |
|-----------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|--------------|-----------|-----------|------------|-------------|----------------|------------|-------------|-----------------|
| <b>Long-courrier</b>  | 102        |           |           |           |           |           | 60         |              |           | 6         | 79         | 30          | 59             | 168        | 165         | 1               |
| <b>Moyen-courrier</b> | 151        |           |           |           |           | 7         | 51         |              | 29        |           | 112        | 35          | 91             | 238        | 235         | -1              |
| <b>Cargo</b>          | 14         |           |           |           |           |           | 2          |              |           | 13        | 13         | 5           | 11             | 29         | 18          | -5              |
| <b>Régionale</b>      |            | 43        | 28        | 64        | 18        |           |            | 61           |           |           | 119        | 41          | 54             | 214        | 195         | -3              |
| <b>Total groupe</b>   | <b>267</b> | <b>43</b> | <b>28</b> | <b>64</b> | <b>18</b> | <b>7</b>  | <b>113</b> | <b>61</b>    | <b>29</b> | <b>19</b> | <b>323</b> | <b>111</b>  | <b>215</b>     | <b>649</b> | <b>613</b>  | <b>-8</b>       |

## Compte de résultat du 1<sup>er</sup> trimestre de l'exercice 2009-10

En millions d'euros

|   | 1 <sup>er</sup> trimestre (avril à juin) |                                       |               |
|---|--|---------------------------------------|---------------|
|   | 2009-10                                  | 2008-09<br>(retraité et<br>pro forma) | Variation     |
| <b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>                                       | <b>5 169</b>                             | <b>6 505</b>                          | <b>-20,5%</b> |
| Autres produits de l'activité                                   | 1  | 0                                     | na            |
| <b>CHARGES EXTERNES</b>   | <b>-3 345</b>                            | <b>-3 879</b>                         | <b>-13,8%</b> |
| Carburant avions  | -1 136                                   | -1 465                                | -22,5%        |
| Affrètements aéronautiques                                      | -125                                     | -172                                  | -27,3%        |
| Locations opérationnelles                                       | -182                                     | -161                                  | 13,0%         |
| Redevances Aéronautiques  | -450                                     | -468                                  | -3,8%         |
| Commissariat  | -124                                     | -126                                  | -1,6%         |
| Achats d'assistance en escale                                   | -331                                     | -357                                  | -7,3%         |
| Achat d'entretien   | -264                                     | -273                                  | -3,3%         |
| Frais commerciaux et de distribution                            | -231                                     | -287                                  | -19,5%        |
| Autres frais  | -502                                     | -570                                  | -11,9%        |
| Frais de personnel  | -1 880                                   | -1 905                                | -1,3%         |
| Impôts et taxes   | -63                                      | -64                                   | -1,6%         |
| Amortissements  | -423                                     | -430                                  | -1,6%         |
| Provisions  | -3                                       | -22                                   | na            |
| Autres produits et charges                                      | 48                                       | -4                                    | na            |
| <b>RESULTAT D'EXPLOITATION</b>                                  | <b>-496</b>                              | <b>201</b>                            | <b>na</b>     |
| Cessions de matériel aéronautique                               | 1  | 4                                     | na            |
| Cessions de filiales et participations                          |  | 3                                     | na            |
| Autres produits et charges non récurrents                       | -1                                       | 9                                     | na            |
| <b>RESULTAT DES ACTIVITES OPERATIONNELLES</b>                   | <b>-496</b>                              | <b>217</b>                            | <b>na</b>     |
| Produits de la trésorerie                                       | 31                                       | 78                                    | -60,3%        |
| Coût de l'endettement financier brut                            | -87                                      | -89                                   | -2,2%         |
| <i>Coût de l'endettement financier net</i>                      | <i>-56</i>                               | <i>-11</i>                            | <i>409,1%</i> |
| Résultat de change  | 43                                       | 2                                     | na            |
| Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers      | -98                                      | 7                                     | na            |
| Autres produits et charges financiers                           | -5                                       | -4                                    | na            |
| <b>RESULTAT AVANT IMPOTS DES ENTREPRISES INTEGREES</b>          | <b>-612</b>                              | <b>211</b>                            | <b>na</b>     |
| Impôts sur les résultats  | 195                                      | -64                                   | na            |
| <b>RESULTAT NET DES ENTREPRISES INTEGREES</b>                   | <b>-417</b>                              | <b>147</b>                            | <b>na</b>     |
| Quote-part dans les résultats des sociétés mises en équivalence | -10                                      | 4                                     | na            |
| <b>RESULTAT DES ACTIVITES POURSUIVIES</b>                       | <b>-427</b>                              | <b>151</b>                            | <b>na</b>     |
| Résultat net des activités abandonnées                          |  |                                       |               |
| <b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>                                   | <b>-427</b>                              | <b>151</b>                            | <b>na</b>     |
| Intérêts minoritaires   | 1  | -2                                    | na            |
| <b>RESULTAT NET - PART DU GROUPE</b>                            | <b>-426</b>                              | <b>149</b>                            | <b>na</b>     |

## Bilan consolidé

| Actif  | En millions d'euros | 30 juin 2009  | 31 mars 2009  |
|--|---------------------|---------------|---------------|
| Goodwill   |                     | 400           | 400           |
| Immobilisations incorporelles  |                     | 572           | 559           |
| Immobilisations aéronautiques  |                     | 11 911        | 12 125        |
| Autres immobilisations corporelles   |                     | 2 303         | 2 313         |
| Titres mis en équivalence  |                     | 423           | 446           |
| Actifs de pension  |                     | 2 547         | 2 499         |
| Autres actifs financiers (dont 748 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 30 juin 2009 et 740 millions d'euros au 31 mars 2009)                                     |                     | 952           | 938           |
| Impôts différés  |                     | 714           | 811           |
| Autres débiteurs   |                     | 626           | 629           |
| <b>Actif non courant</b>   |                     | <b>20 448</b> | <b>20 720</b> |
| Autres actifs financiers (dont 299 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et de placements entre 3 mois et 1 an au 30 juin 2009, 538 millions d'euros au 31 mars 2009) |                     | 333           | 580           |
| Stocks et en-cours   |                     | 540           | 527           |
| Créances clients   |                     | 2 139         | 2 038         |
| Créances d'impôt société   |                     | 3             | 2             |
| Autres débiteurs   |                     | 925           | 1 065         |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie  |                     | 4 106         | 3 748         |
| <b>Actif courant</b>   |                     | <b>8 150</b>  | <b>8 053</b>  |
| <b>Total actif</b>   |                     | <b>28 598</b> | <b>28 773</b> |

| Passif et capitaux propres                         | en millions d'euros | 30 juin 2009  | 31 mars 2009  |
|--|---------------------|---------------|---------------|
| Capital  |                     | 2 552         | 2 552         |
| Primes d'émission et de fusion                     |                     | 765           | 765           |
| Actions d'auto-contrôle                            |                     | (105)         | (124)         |
| Réserves et résultat                               |                     | 2 835         | 2 429         |
| <b>Capitaux propres (part du groupe)</b>           |                     | <b>6 047</b>  | <b>5 622</b>  |
| Intérêts minoritaires                              |                     | 56            | 54            |
| <b>Capitaux propres</b>                            |                     | <b>6 103</b>  | <b>5 676</b>  |
| Provisions et avantages du personnel               |                     | 1 356         | 1 334         |
| Dettes financières                                 |                     | 8 303         | 7 864         |
| Impôts différés                                    |                     | 404           | 339           |
| Autres créditeurs                                  |                     | 1 614         | 2 170         |
| <b>Passif non courant</b>                          |                     | <b>11 677</b> | <b>11 707</b> |
| Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente |                     | 7             | 7             |
| Provisions   |                     | 457           | 480           |
| Dettes financières                                 |                     | 1 527         | 1 353         |
| Dettes fournisseurs                                |                     | 1 931         | 1 887         |
| Titres de transport émis et non utilisés           |                     | 3 362         | 3 048         |
| Dettes d'impôt société                             |                     | 10            | 11            |
| Autres créditeurs                                  |                     | 3 377         | 4 322         |
| Concours bancaires                                 |                     | 147           | 282           |
| <b>Passif courant</b>                              |                     | <b>10 818</b> | <b>11 390</b> |
| <b>Total passif</b>                                |                     | <b>22 495</b> | <b>23 097</b> |
| <b>Total passif et capitaux propres</b>            |                     | <b>28 598</b> | <b>28 773</b> |

## Tableau des flux de trésorerie consolidé

| <i>En millions d'euros</i>   | 2009         | 2008              |
|--|--------------|-------------------|
| <b>Période du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin</b>  |              | <b>(retraité)</b> |
| Résultat net – Part du groupe  | (426)        | 158               |
| Intérêts minoritaires  | (1)          | 2                 |
| Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation  | 426          | 432               |
| Dotations nettes aux provisions financières  | 5            | 3                 |
| Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels  | (1)          | (20)              |
| Résultat sur cessions de filiales et participations  | -            | (3)               |
| Résultat non monétaire sur instruments financiers  | (5)          | (12)              |
| Ecart de change non réalisé  | (47)         | (10)              |
| Résultats des sociétés mises en équivalence  | 10           | 6                 |
| Impôts différés  | (194)        | 52                |
| Autres éléments non monétaires   | (38)         | (158)             |
| <b>Sous-total</b>  | <b>(271)</b> | <b>450</b>        |
| (Augmentation) / diminution des stocks   | (18)         | (60)              |
| (Augmentation) / diminution des créances clients   | (112)        | (249)             |
| Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs  | 55           | 343               |
| Variation des autres débiteurs et créditeurs   | (27)         | 526               |
| <b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>  | <b>(373)</b> | <b>1 010</b>      |
| Acquisitions de filiales et participations   | (9)          | (5)               |
| Investissements corporels et incorporels   | (640)        | (597)             |
| Cessions de filiales et participations   | -            | 4                 |
| Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles   | 507          | 119               |
| Dividendes reçus   | 1            | -                 |
| Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an  | 192          | (82)              |
| <b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements</b>   | <b>51</b>    | <b>(561)</b>      |
| Emission de nouveaux emprunts  | 995          | 3                 |
| Remboursement d'emprunts   | (51)         | (47)              |
| Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement   | (145)        | (220)             |
| Nouveaux prêts   | (19)         | (12)              |
| Remboursement des prêts  | 36           | 25                |
| Dividendes distribués  | -            | (1)               |
| <b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>   | <b>816</b>   | <b>(252)</b>      |
| Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants | (1)          | -                 |
| <b>Variation de la trésorerie nette</b>  | <b>493</b>   | <b>197</b>        |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture                                      | 3 466        | 4 209             |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture                                       | 3 959        | 4 406             |