

2005-06

document  
de référence



# Sommaire

Gouvernement d'entreprise – **10**

Rapport d'activité – **46**

Données sociales et environnementales – **86**

Risques et gestion des risques – **104**

Rapport financier – **124**

Informations complémentaires – **248**



Le présent document de référence a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 29 juin 2006, conformément à l'article 212-13 du règlement général de l'AMF. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par l'Autorité des marchés financiers.

# Message du Président



Madame, Monsieur, cher actionnaire,

Nous avons réalisé d'excellentes performances en 2005-06. Le résultat d'exploitation est en hausse de près de 70% à 936 millions d'euros et le résultat net a atteint 913 millions dont une plus-value exceptionnelle de 504 millions réalisée sur Amadeus.

Ces résultats confirment ce que nous avons déjà annoncé l'an dernier, c'est-à-dire la réussite de notre fusion tant au plan opérationnel que financier. Grâce à notre rapprochement, nous disposons aujourd'hui d'un véritable avantage compétitif qui renforce notre stratégie de croissance rentable. En effet, malgré un prix du pétrole toujours élevé, notre objectif est de dégager en 2006-07 un résultat d'exploitation au moins égal à celui de l'exercice précédent. Notre confiance dans l'avenir nous a amené à proposer un doublement du dividende à 30 centimes d'euro.

Dans un contexte économique très dynamique, Air France et KLM ont saisi toutes les opportunités offertes par une demande soutenue grâce à la puissance de leurs réseaux organisés autour de deux plates-formes de correspondance très efficaces. Nous avons atteint des taux d'occupation record sur l'ensemble des marchés en transportant 70 millions de passagers. Cela nous place loin devant nos concurrents et confirme ainsi notre position de leader européen.

La contribution du transport aérien est essentielle à l'économie mondiale. Pour continuer à se développer, elle a besoin d'un transport aérien efficace et rentable. Si l'année écoulée a enregistré des progressions de trafic très élevées un peu partout dans le monde, il ne faut pas s'y tromper, le transport aérien se trouve toujours dans une situation fragile. La hausse continue depuis deux ans du prix du pétrole, après les différentes crises géopolitiques et sanitaires, ne lui permet pas d'enregistrer le plein effet de tous les efforts de restructuration entrepris. Les transporteurs américains, par exemple, restent dans le rouge malgré leurs réductions de coûts et les différentes subventions et aides reçues. En Europe, certaines compagnies connaissent toujours des difficultés.

L'évolution du secteur aérien dont la situation est très contrastée avec des acteurs solides et des acteurs fragilisés, passe par la consolidation. Les alliances jouent déjà un rôle important dans ce processus en regroupant des compagnies autour d'un projet commercial commun fort. Cependant, je reste convaincu que seuls des rapprochements capitalistiques seront capables de restructurer profondément notre secteur pour qu'il bénéficie enfin du statut que son importance économique lui confère. Il devient aussi essentiel pour les compagnies aériennes d'acquérir une taille critique pour assurer une capacité d'adaptation et de flexibilité dans un secteur soumis à des changements profonds et rapides.

Dans ce nouveau contexte, nous entendons jouer un rôle important. En effet, grâce à la stratégie de croissance rentable que nous poursuivons, nous améliorons régulièrement notre rentabilité. Nous avons choisi pour mesurer notre performance l'indicateur du RocE ou retour sur capitaux employés. Aujourd'hui de 5,1% après impôts, notre objectif est de le porter à 7% après impôts dans les quatre ans qui viennent et de dégager un cash flow libre significatif qui devrait nous permettre de saisir des opportunités de croissance tout en créant de la valeur pour nos actionnaires.

En vous remerciant de votre fidélité,



**Jean-Cyril Spinetta**

# Faits marquants 2005-06

## **Avril 2005**

Air France adopte le nouveau modèle économique de distribution, appliqué par KLM depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Désormais, les compagnies aériennes ne versent plus de commissions aux agences de voyages qui facturent directement leurs services à leurs clients.

Air France et KLM mettent en place l'exploitation déléguée sur leurs deux plates-formes de correspondance. Selon ce principe, Air France est responsable de la gestion des vols de KLM au *hub* de Roissy-Charles de Gaulle et KLM de ceux d'Air France à Schiphol.

Air France lance son nouvel uniforme dessiné par Christian Lacroix.

Le baril de pétrole (Brent IPE) affiche à Londres des niveaux record à 56,51\$.

## **Mai 2005**

Afin de fêter sa première année d'existence, Air France-KLM organise sa première convention commune "*Flying together*" rassemblant les cadres des deux compagnies.

Le site internet financier du groupe [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com) est inauguré.

## **Juin 2005**

Le programme de fidélisation commun à Air France et à KLM, *Flying Blue*, est mis en place.

Air France Industries crée une *joint-venture*, Spairliners, pour la maintenance des futurs Airbus A380 et prend une participation dans Aero Maintenance Group (AMG).

## **Juillet 2005**

Air France cède sa participation dans Amadeus dans le cadre de l'OPA menée par les fonds d'investissement Cinven et BC Partners.

Air France-KLM publie son premier rapport de développement durable commun.

## **Août 2005**

Le 3 août, le vol AF358 reliant Paris à Toronto effectue une sortie de piste. Aucune victime n'est à déplorer.

### Septembre 2005

Air France-KLM est le seul groupe de transport aérien à intégrer les indices de développement durable DJSI (Dow Jones Sustainability Index) World 2005 et DJSI STOXX 2005.

Delta et Northwest Airlines, compagnies membres de SkyTeam, se placent sous la protection du chapitre 11 de la loi des faillites américaine.

KLM reçoit son premier Airbus A330-200 qui vient en remplacement des Boeing 767 et lance des vols équipés uniquement en sièges "affaires" entre Amsterdam et Houston.

### Octobre 2005

Les équipes marketing, commerciales et de ventes d'Air France Cargo et de KLM Cargo sont intégrées au sein d'une structure unique, la *Joint Cargo Team*.

### Novembre 2005

KLM révisé son produit économie se rapprochant ainsi de l'offre produits proposée par Air France à ses passagers.

### Décembre 2005

*Flying Blue*, premier programme de fidélisation en Europe par le nombre d'adhérents, rencontre un vif succès. Les inscriptions au programme commun d'Air France et de KLM enregistrent une progression record de 10% depuis sa création.

### Janvier 2006

Air France et KLM adoptent un code billet unique sur la liaison Roissy-Amsterdam, le *hubway* reliant les deux plates-formes de correspondance du groupe.

Air France est élue "meilleure compagnie transatlantique" 2005 et SkyTeam "meilleure alliance 2005" par les lecteurs du magazine américain *Global Traveler*.

Le baril de pétrole (Brent IPE) dépasse à Londres le seuil des 60\$.

### Février 2006

Air France-KLM crée un Comité de groupe européen afin d'assurer l'information et la consultation des salariés sur les questions concernant le groupe ainsi que sur les matières à caractère transnational.

### Mars 2006

La nouvelle cité des personnels navigants d'Air France est inaugurée à Roissy.

Air France lance sa nouvelle campagne de publicité sur le thème du bien-être.

Une septième plage est mise en place sur le *hub* à Schiphol, permettant à KLM d'augmenter ses fréquences vers ses principales destinations européennes.

### Avril 2006

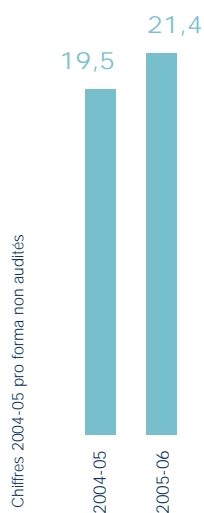
Aeroflot intègre l'alliance SkyTeam en tant que compagnie membre.

Air France-KLM est distingué pour son rapprochement par le magazine *Aviation Week* aux Etats-Unis.

Une application e-services commune est lancée conjointement par Air France et par KLM et permet l'enregistrement sur internet des passagers des deux compagnies.

Le baril de pétrole (Brent IPE) atteint à Londres un nouveau record à 74,57\$.

# Chiffres clés



## Chiffre d'affaires

(en milliards d'euros)

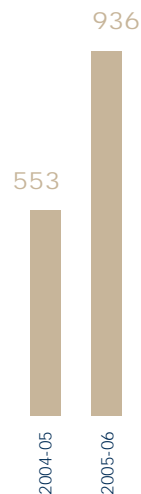
Le chiffre d'affaires a augmenté de 1,9 milliard d'euros, (+ 10,2%), reflétant ainsi l'excellent niveau d'activité sur l'ensemble de l'année.



## Répartition du chiffre d'affaires

(en milliards d'euros)

Les activités passage, cargo et maintenance ont enregistré respectivement des progressions de 10,2%, 11,9% et 12,1% de leur chiffre d'affaires.



## Résultat d'exploitation

(en millions d'euros)

Le résultat d'exploitation a progressé de 69,3% à 936 millions d'euros malgré des dépenses de carburant qui ont augmenté de 870 millions à 3,59 milliards d'euros.



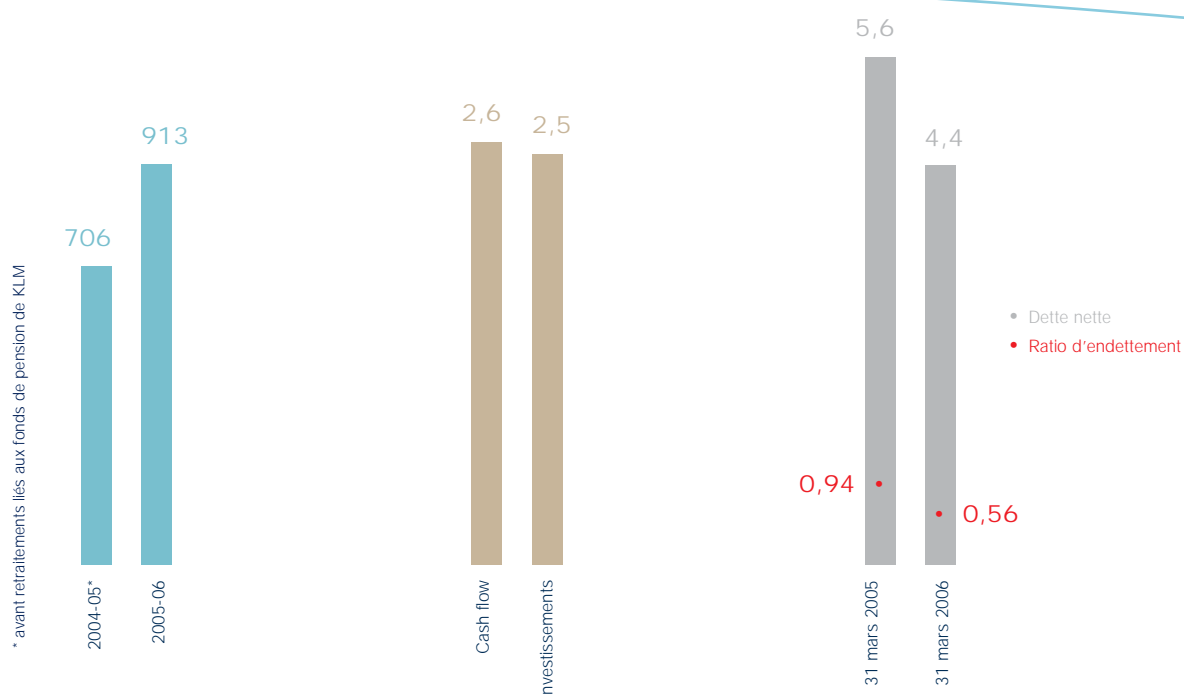
## Répartition du résultat d'exploitation

(en millions d'euros)

Chacune des activités a vu un renforcement de sa rentabilité avec une performance remarquable pour l'activité passage (+78,6%).

"Notre exercice 2005-06 a été caractérisé par deux événements économiques : une forte croissance mondiale conduisant à une activité extrêmement dynamique et une forte augmentation du prix du pétrole. Dans cet environnement, notre groupe a confirmé la réussite de sa fusion. Il s'est affirmé comme le leader de son secteur avec les croissances de trafic et de taux d'occupation les plus élevées en Europe. Les synergies liées à la fusion ainsi que le contrôle continu des coûts ont, non seulement, permis d'atténuer l'impact du prix du pétrole mais aussi d'améliorer significativement nos marges. En même temps, nous avons considérablement renforcé notre solidité financière tout en continuant à investir pour améliorer l'efficacité de notre flotte."

Jean-Cyril Spinetta



### Résultat net part du groupe

(en millions d'euros)

Le résultat net par action s'est établi à 3,47 euros au 31 mars 2006. Le dividende a doublé à 30 centimes d'euro.

### Financement des investissements

(en milliards d'euros)

Les investissements se sont élevés à 2,5 milliards dont 1,5 milliard d'investissements aéronautiques. Ils ont été financés par le cash flow opérationnel de 2,6 milliards d'euros auquel s'est ajouté un milliard de trésorerie liée à des cessions dont les titres Amadeus. Au 31 mars 2006, le groupe disposait d'un cash flow libre de 1,1 milliard d'euros.

### Structure financière

(dette nette en milliards d'euros)

Alors que les dettes nettes ont baissé de 1,3 milliard d'euros, les fonds propres du groupe ont augmenté de 1,8 milliard d'euros, ramenant ainsi le ratio d'endettement de 0,94 au 31 mars 2005 à 0,56 au 31 mars 2006.

Chiffres clés

### Chiffres consolidés

Exercice au 31 mars	2006	2005 <sup>(1)</sup>	Variation
En millions d'euros		(pro forma non audité)	en %
Chiffre d'affaires	21 448	19 467	+10,2
Résultat d'exploitation	936	553	+69,3
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	1 200	1 692 <sup>(2)</sup>	ns
Résultat net part du groupe	913	1 704 <sup>(2)</sup>	ns
Résultat net avant retraitements liés aux fonds de pension de KLM	913	706	+29,3
Résultat net par action non dilué (en €)	3,47	6,59	ns

(1) Air France et KLM consolidés sur 12 mois

(2) Après reprise de la totalité de l'écart d'acquisition négatif pour un montant de 1,35 milliard d'euros







## Gouvernement d'entreprise

Le Conseil d'administration — 10

Le Comité de management stratégique — 28

Carnet de l'actionnaire — 30

Air France-KLM en bourse — 38



# Le Conseil d'administration

## Composition du Conseil d'administration au 31 mars 2006

Depuis l'Assemblée générale du 15 septembre 2004, les statuts prévoient un nombre maximum de 18 administrateurs dont la durée du mandat est de six ans. Le nombre d'actions minimum par administrateur est de dix actions pour les administrateurs autres que les administrateurs représentants de l'État qui ne sont pas tenus de détenir des actions de la société.

Au 31 mars 2006, le Conseil d'administration est composé de 16 membres dont :

- 11 administrateurs nommés par l'Assemblée,
- 2 représentants des actionnaires salariés nommés par l'Assemblée,
- 3 représentants de l'État nommés par arrêté.

Au cours de l'exercice 2005-06, le Conseil a coopté deux nouveaux administrateurs, Frits Bolkestein et Didier Le Chaton. M. Bolkestein a été proposé par le gouvernement néerlandais, conformément aux accords d'octobre 2003 liés à la fusion d'Air France et de KLM, pour succéder à M. Duisenberg décédé en juillet 2005. M. Le Chaton remplace M. Paris, démissionnaire le 12 juillet 2005, en tant qu'administrateur représentant les actionnaires salariés personnels navigants techniques.



### Jean-Cyril Spinetta

Président-directeur général  
d'Air France-KLM

Première nomination :

23 septembre 1997

Date d'échéance du mandat :

Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice au  
31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la  
société : 65 240 actions (hors parts  
de FCPE).

Mandats et fonctions actuels dans  
d'autres sociétés :

- Président-directeur général  
d'Air France,
- Administrateur d'Alitalia,
- Administrateur de Saint-Gobain,
- Administrateur d'Unilever,
- Représentant permanent  
d'Air France au Conseil  
d'administration de Le Monde  
Entreprises,
- Membre du Conseil d'orientation  
de Paris Europlace.

Mandats et fonctions ayant été  
exercés au cours des cinq  
dernières années :

- Président du *Board of Governors*  
de IATA (Association  
internationale des transporteurs  
aériens) de juin 2004 à juin 2005,
- Président de l'AEA (Association  
des compagnies aériennes  
européennes) en 2001,
- Administrateur du CNES jusqu'en  
décembre 2002.

Né le 4 octobre 1943, Monsieur  
Spinetta est diplômé de l'Institut  
des Sciences Politiques de Paris et  
ancien élève de l'Ecole Nationale  
d'Administration.



### Leo M. van Wijk

Vice-président du Conseil  
d'administration d'Air France-KLM  
Président du Directoire de KLM

Première nomination : 24 juin 2004

Date d'échéance du mandat :

Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice au  
31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la  
société : 500 actions.

Mandats et fonctions actuels dans  
d'autres sociétés :

- Administrateur de Northwest  
Airlines,
- Membre du Conseil de  
surveillance de Martinair,  
d'Aegon N.V., de Randstad  
Holding N.V. et de Kennemer  
Gasthuis,
- Membre du Comité consultatif  
d'ABN AMRO holding.

Né le 18 octobre 1946, Monsieur  
van Wijk, de nationalité  
néerlandaise, est titulaire d'un  
master en sciences économiques.



### Patricia Barbizet

Directeur général et administrateur  
d'Artémis

Première nomination :

3 janvier 2003

Date d'échéance du mandat :

Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice au  
31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la  
société : 2 000 actions.

Mandats et fonctions actuels dans  
d'autres sociétés :

- Vice-président du Conseil  
d'administration de Pinault-  
Printemps-Redoute,
- Membre du Conseil de  
surveillance et directeur général  
de Financière Pinault, Gucci, Yves  
Saint-Laurent,
- Administrateur de la FNAC,  
Bouygues, Christie's  
International plc. et TF1,
- Représentant permanent  
d'Artémis au Conseil  
d'administration de Sebdo  
Le Point et de L'Agefi,
- Président du Conseil de la société  
nouvelle du théâtre Marigny,
- Membre du Conseil de gérance  
de Château Latour,
- Président-directeur général de  
Piasa,
- Directeur général et  
administrateur de Palazzo Grassi.

Mandats et fonctions ayant été  
exercés au cours des cinq  
dernières années :

- Membre du Conseil de  
surveillance de Yves Saint-Laurent  
Haute Couture et Yves Saint-  
Laurent Parfums,
- Représentant permanent  
d'Artémis au Conseil  
d'administration de Bouygues et  
de Rexel.

Née le 17 avril 1955, Madame  
Barbizet est diplômée de l'Ecole  
Supérieure de Commerce de Paris.



**Frits Bolkestein**<sup>(1)</sup>

Première nomination :  
22 novembre 2005  
Date d'échéance du mandat :  
Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice au  
31 mars 2011.

Nombre d'actions détenues dans la  
société : 10 actions.

Mandats et fonctions actuels dans  
d'autres sociétés :

- Membre du Conseil de  
surveillance de Nederlandsche  
Bank.

Né le 4 avril 1933, Monsieur  
Bolkestein a été membre du  
Parlement européen de 1999 à  
2004.



**Giancarlo Cimoli**

Président et administrateur délégué  
d'Alitalia

Première nomination :  
19 juillet 2004  
Date d'échéance du mandat :  
Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice clos  
le 31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la  
société : 10 actions.

Mandats et fonctions actuels dans  
d'autres sociétés :

- Administrateur de Enia S.p.A. et  
de EnerTAD S.p.A.

Mandats et fonctions ayant été  
exercés au cours des cinq  
dernières années :

- Président-directeur général de la  
société Ferroviere dello Stato  
jusqu'en avril 2004,
- Vice-président de la Fédération  
des industries de Rome jusqu'en  
mai 2002,
- Membre du Conseil exécutif de  
Assonime (Association des  
sociétés par actions italiennes).

Né le 12 décembre 1939, Monsieur  
Cimoli est ancien élève de l'Institut  
Polytechnique de Milan.



**Jean-François Dehecq**

Président-directeur général de  
Sanofi-Aventis

Première nomination :  
25 janvier 1995  
Date d'échéance du mandat :  
Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice clos  
le 31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans  
la société : 523 actions.

Mandats et fonctions actuels dans  
d'autres sociétés :

- Administrateur de la Société  
Financière des Laboratoires de  
Cosmétologie Yves Rocher,
- Président et administrateur de  
Sanofi-Synthelabo Daiichi  
Pharmaceuticals Co,
- Administrateur de l'Agence  
Nationale de Recherche,
- Administrateur de l'ENSM de  
Paris,
- Administrateur de l'IFPMA  
(International Federation of  
Pharmaceutical Manufacturers  
Associations),
- Membre du Conseil de  
surveillance de l'Agence de  
l'Innovation Industrielle.

Mandats et fonctions ayant été  
exercés au cours des cinq  
dernières années :

- Membre du Conseil de  
surveillance de Balmain jusqu'en  
mars 2002,
- Membre du Conseil de  
surveillance d'Aventis jusqu'en  
décembre 2004,
- Administrateur de Péchiney  
jusqu'en décembre 2003,
- Administrateur de Synthelabo  
Recherche jusqu'en janvier 2003,
- Administrateur de Sanofi-  
Synthelabo Inc jusqu'en 2006.

Né le 1<sup>er</sup> janvier 1940, Monsieur  
Dehecq est diplômé de l'École  
Nationale des Arts et Métiers.

(1) Soumis à l'approbation de l'Assemblée générale du 12 juillet 2006



**Pierre-Mathieu Duhamel**

Directeur du Budget, Ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie

Première nomination :

15 janvier 2003

Date d'échéance du mandat :

Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés :

- Administrateur de France Telecom SA, d'EDF et de la SNCF.

Né le 17 novembre 1956, Monsieur Duhamel est diplômé de l'Institut des Sciences Politiques de Paris et ancien élève de l'École Nationale d'Administration.



**Jean-Marc Espalioux**

Première nomination :

14 septembre 2001

Date d'échéance du mandat :

Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la société : 601 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés :

- Censeur au Conseil de surveillance de la Caisse Nationale des Caisses d'Épargne,
- Administrateur de Veolia Environnement.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années :

- Président du Directoire d'Accor et Président d'Accor UK jusqu'en janvier 2006,
- Administrateur du Club Méditerranée jusqu'en janvier 2006,
- Représentant permanent d'Accor au Conseil de surveillance du groupe Lucien Barrière jusqu'en janvier 2006,
- Administrateur de Vivendi jusqu'en 2001,
- Administrateur de Vivendi Universal jusqu'en 2002,
- Administrateur de Fiat France, Crédit Lyonnais et Vivendi Environnement jusqu'en 2003.

Né le 18 mars 1952, Monsieur Espalioux est diplômé de l'Institut des Sciences Politiques de Paris et ancien élève de l'École Nationale d'Administration.



**Jean-Louis Girodolle**

Sous-Directeur à la direction du Trésor  
Agence des participations de l'État

Première nomination : 24 juin 2004

Date d'échéance du mandat :

Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés :

- Administrateur de Renault, de la RATP, d'Autoroutes du Sud de la France et d'Aéroports de Paris.

Né le 2 août 1968, Monsieur Girodolle est diplômé de l'Institut des Sciences Politiques de Paris et ancien élève de l'École Nationale d'Administration.



**Pierre-Henri Gourgeon**

Directeur général délégué  
d'Air France-KLM

Première nomination :  
20 janvier 2005

Date d'échéance du mandat :  
Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice clos  
le 31 mars 2011.

Nombre d'actions détenues dans la  
société : 45 688 actions.

Mandats et fonctions actuels dans  
d'autres sociétés :

- Directeur général délégué  
d'Air France et Représentant  
permanent d'Air France-KLM au  
Conseil d'administration  
d'Air France,
- Vice-président et administrateur  
d'Amadeus GTD,
- Administrateur de Stéria.

Mandats et fonctions ayant été  
exercés au cours des cinq  
dernières années :

- Administrateur d'Autoroutes du  
Sud de la France jusqu'en mars  
2006,
- Président d'Amadeus GTD  
jusqu'en septembre 2005,
- Président d'Amadeus France et  
d'Amadeus France SNC jusqu'en  
avril 2002,
- Administrateur d'Amadeus France  
jusqu'en novembre 2003.

Né le 28 avril 1946, Monsieur  
Gourgeon est ancien élève de  
l'École Polytechnique ainsi que de  
l'École Nationale Supérieure de  
l'Aéronautique. Il est également  
diplômé de l'Institut de Technologie  
de Californie.



**Claude Gressier**

Président de la section des Affaires  
économiques du Conseil Général  
des Ponts et Chaussées

Première nomination : 24 juin 2004  
Date d'échéance du mandat :  
Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice clos  
le 31 mars 2010.

Mandats et fonctions actuels dans  
d'autres sociétés :

- Administrateur des Autoroutes de  
France.

Né le 2 juillet 1943, Monsieur  
Gressier est diplômé de l'Institut  
des Sciences Politiques de Paris,  
Ingénieur des Ponts et Chaussées  
et ancien élève de l'École  
Polytechnique.



**Didier Le Chaton<sup>(1)</sup>**

Représentant les personnels  
navigants techniques

Première nomination :  
26 janvier 2006.

Date d'échéance du mandat :  
Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice clos  
le 31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la  
société : 7 421 actions (hors parts  
de FCPE).

Né le 3 février 1951, Monsieur Le  
Chaton est diplômé de l'École  
Nationale de l'Aviation Civile et  
commandant de bord sur Boeing  
747-400.



**Cornelis J.A. van Lede**

Première nomination : 24 juin 2004  
Date d'échéance du mandat :  
Assemblée générale devant statuer  
sur les comptes de l'exercice au  
31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la  
société : 1 000 actions.

Mandats et fonctions actuels dans  
d'autres sociétés :

- Président du Conseil  
d'administration de l'INSEAD  
(Institute of Business  
Administration),
- Administrateur de Reed Elsevier  
et de Sara Lee Corp,
- Président du Conseil de  
surveillance de Heineken,
- Membre du Conseil de  
surveillance de Akzo Nobel,  
Philips Electronics et de  
Air Liquide.

Mandats et fonctions ayant été  
exercés au cours des cinq  
dernières années :

- Président du Conseil de  
surveillance de Nederlandsche  
Bank jusqu'en 2004,
- Président du Directoire de Akzo  
Nobel NV jusqu'en 2002,
- Administrateur de Scania AB  
jusqu'en 2004.

Né le 21 novembre 1942,  
Monsieur van Lede, de nationalité  
néerlandaise, a été Président  
du Directoire d'Akzo Nobel.

(1) Soumis à l'approbation de l'Assemblée générale du 12 juillet 2006



### Christian Magne

Représentant les personnels au sol et navigant commercial

Première nomination :

14 septembre 2001

Date d'échéance du mandat :

Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la société : 233 actions et 359 parts de FCPE.

Né le 20 août 1952, Monsieur Magne est cadre financier.



### Floris A. Maljers

Première nomination : 24 juin 2004

Date d'échéance du mandat :

Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la société : 500 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés :

- Président du Conseil d'administration de l'École de Management de Rotterdam,
- Président de Roompot et de Recreatie Group,
- Administrateur de Rand Europe.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années :

- Président d'Unilever NV et vice-président d'Unilever plc,
- Administrateur de SHV Holdings NV,
- Administrateur de BP plc,
- Administrateur de Het Concertgebouw NV.

Né le 12 août 1936, Monsieur Maljers, de nationalité néerlandaise, a été Président d'Unilever NV.



### Pierre Richard

Président du Conseil d'administration de Dexia

Première nomination :

20 octobre 1997

Date d'échéance du mandat :

Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la société : 401 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés :

- Président du Conseil de surveillance de Dexia Crédit Local,
- Vice-président du Conseil d'administration de Dexia Banque Belgique et de Dexia Banque Internationale à Luxembourg,
- Administrateur du Crédit du Nord, du Monde et de Generali France,
- Membre en qualité d'expert du Conseil d'administration de la Banque Européenne d'Investissement,
- Vice-président de l'Association française des banques et Membre du Comité exécutif de la Fédération bancaire française.

Né le 9 mars 1941, Monsieur Richard est ancien élève de l'École Polytechnique.



## Expérience des membres du Conseil d'administration

Expérience au sein du Conseil d'administration d'Air France-KLM				Expérience professionnelle		
Administrateur	Âge au 31 mars 2006	Date d'entrée au Conseil	Expérience acquise au 31 mars 2006	Secteur	Expérience dans le secteur	Fonction actuelle
Jean-Cyril Spinetta	62 ans	23/09/1997	9 ans	Transport aérien (Air Inter et Air France)	13 ans	PDG d'Air France-KLM et d'Air France
Leo van Wijk	59 ans	24/06/2004	2 ans	Transport aérien (KLM)	35 ans	Président du Directoire de KLM
Patricia Barbizet	51 ans	3/01/2003	3 ans	Industrie (Renault, groupe Pinault)	29 ans	Directeur général et administrateur d'Artémis
Frits Bolkestein	72 ans	22/11/2005	4,5 mois	Industrie (Shell) Administration (Parlement néerlandais et Commission européenne)	16 ans 26 ans	Administrateur de sociétés
Giancarlo Cimoli	66 ans	19/07/2004	2 ans	Industrie et transport aérien (Edison, Chemins de fer italiens et Alitalia)	21 ans	Président et administrateur délégué d'Alitalia
Jean-François Dehecq	66 ans	25/01/1995	11 ans	Industrie (SNPA et Sanofi)	41 ans	PDG de Sanofi-Aventis
Pierre-Mathieu Duhamel	49 ans	15/01/2003	3 ans	Service Public	25 ans	Directeur du Budget
Jean-Marc Espalioux	54 ans	14/09/2001	5,5 ans	Services (CGE, Accor)	19 ans	Administrateur de sociétés
Jean-Louis Girodolle	37 ans	24/06/2004	2 ans	Service Public	13 ans	Sous-directeur à la direction du Trésor

Expérience au sein du Conseil d'administration d'Air France-KLM				Expérience professionnelle		
Administrateur	Âge au 31 mars 2006	Date d'entrée au Conseil	Expérience acquise au 31 mars 2006	Secteur	Expérience dans le secteur	Fonction actuelle
<b>Pierre-Henri Gourgeon</b>	59 ans	20/01/2005	1 an	Aéronautique et transport aérien	35 ans	Directeur général délégué d'Air France-KLM et Directeur général délégué d'Air France
<b>Claude Gressier</b>	62 ans	24/06/2004	2 ans	Service Public	38 ans	Président de la section économique et transport du Conseil Général des Ponts et Chaussées
<b>Didier Le Chaton</b>	55 ans	26/01/2006	3 mois	Transport aérien (Air France)	30 ans	Commandant de bord
<b>Cornelis van Lede</b>	64 ans	24/06/2004	2 ans	Industrie (Shell, Akzo Nobel, Fédération des industries des Pays-Bas), Conseil (McKinsey & Company)	36 ans	Président du Conseil d'administration de l'INSEAD
<b>Christian Magne</b>	53 ans	14/09/2001	5 ans	Transport aérien (Air France)	32 ans	Cadre financier
<b>Floris Maljers</b>	69 ans	24/06/2004	2 ans	Industrie (Unilever)	35 ans	Président du Conseil d'administration de l'École de Management de Rotterdam
<b>Pierre Richard</b>	65 ans	20/10/1997	9 ans	Service Public et Banque (CDC, Crédit Local de France)	23 ans	Président du Conseil d'administration de Dexia

## Missions du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration détermine les orientations de l'activité et veille à leur mise en œuvre. Dans la limite de ses attributions, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent. En outre, il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

Le Conseil d'administration a adopté le 17 juin 2004 un règlement intérieur. Modifié le 23 novembre 2005, il précise les modalités d'organisation et de fonctionnement du Conseil et fixe les droits et les devoirs des administrateurs en matière de règles d'information, de communication des dossiers, de confidentialité et de conflit d'intérêts. Il détermine entre autres les attributions de chacun des quatre comités spécialisés institués au sein du Conseil : le comité d'audit, le comité de stratégie, le comité de rémunération et le comité de nomination.

Aucun administrateur exécutif n'a été désigné comme membre du comité d'audit.

## Organisation du Conseil d'administration

Dans sa séance du 24 juin 2004, le Conseil d'administration a décidé de ne pas procéder à la dissociation des fonctions de Président et de Directeur général. En outre, il a nommé un Directeur général délégué et a déterminé ses pouvoirs.

Le Président est nommé par le Conseil d'administration ; il a tous pouvoirs pour assurer la direction de la société à l'exception des limitations résultant des dispositions du règlement intérieur du Conseil d'administration qui énoncent que le Président-directeur général doit obtenir l'approbation préalable du Conseil d'administration pour effectuer les opérations suivantes lorsque leur montant excède 150 millions d'euros :

- prendre ou céder toutes participations dans toutes sociétés créées ou à créer, participer à la création de toutes sociétés, groupements ou organismes, souscrire à toutes émissions d'actions, de parts sociales ou d'obligations, et
- consentir tous échanges avec ou sans soulte portant sur les biens, titres ou valeurs de la société.

Le Directeur général délégué est chargé d'assister le Président-directeur général et dispose de pouvoirs étendus en matière économique, financière, commerciale et sociale. Il doit cependant soumettre à la signature du Président-directeur général les contrats portant sur une somme supérieure à 50 millions d'euros.

## Indépendance des administrateurs

Le Conseil d'administration fonctionne selon les principes du gouvernement d'entreprise tels que présentés dans les rapports Viénot et Bouton relatifs au gouvernement d'entreprise. Toutefois, le Conseil n'a pas été amené à débattre de l'indépendance de ses membres au regard des critères fixés par le rapport Bouton compte tenu du mode de désignation d'une partie des administrateurs qui résulte tant de dispositions législatives particulières, notamment pour les représentants de l'État, que des accords conclus avec les sociétés KLM et Alitalia.

## Déontologie et éthique

Le Conseil d'administration a adopté un code de déontologie et un code d'éthique.

Le code de déontologie, adopté par le Conseil d'administration le 25 mars 2004 et modifié le 22 novembre 2005, impose tant aux mandataires sociaux qu'aux dirigeants de la société de s'abstenir d'effectuer des opérations sur les titres de la société, pendant le mois qui précède l'annonce des résultats annuels et pendant une période de vingt et un jours précédant l'annonce des résultats trimestriels et semestriels. Le code d'éthique financier détermine les principes auxquels doivent se conformer les principaux dirigeants de la société en matière d'informations financières.

Il n'y aucun lien de parenté entre les membres du Conseil d'administration et, au cours des cinq dernières années, à la connaissance de la société, aucun administrateur n'a fait l'objet d'une condamnation pour fraude ou d'une incrimination ou sanction publique officielle prononcée par des autorités statutaires ou réglementaires, n'a été associé à une faillite, une mise sous séquestre ou une liquidation ou n'a, enfin, été empêché par un tribunal d'agir en qualité de membre d'un organe d'administration ou de surveillance d'un émetteur ou d'intervenir dans la gestion ou la conduite des affaires d'un émetteur.

À l'exception des accords conclus en octobre 2003 entre Air France et KLM et le gouvernement néerlandais, il n'existe pas d'arrangement ou d'accord conclu avec les principaux actionnaires, des clients, des fournisseurs ou autre, en vertu duquel un membre du Conseil d'administration a été sélectionné.

À la date du document de référence, il n'existe pas de contrat de service liant un membre du Conseil d'administration à Air France-KLM ou à l'une de ses filiales et prévoyant l'octroi d'avantages au terme du contrat.

### Situation de conflits d'intérêts

Il n'existe pas, à la connaissance de la société, de conflits d'intérêts entre les devoirs des membres du Conseil d'administration à l'égard de la société et leurs intérêts privés ou d'autres devoirs. Il est précisé toutefois que l'État détient, au 31 mars 2006, 18,6% du capital d'Air France-KLM et la totalité du capital d'Aéroports de Paris. Monsieur Jean-Louis Girodolle, sous-directeur à la direction du Trésor / Agence des participations de l'État, représentant de l'État au Conseil d'administration d'Air France-KLM, est également représentant de l'État au Conseil d'administration d'Aéroports de Paris.

### Évaluation du Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a procédé pour la première fois à une évaluation de son fonctionnement au moyen d'un questionnaire adressé à chaque administrateur, comportant quatre thèmes :

- l'organisation et le fonctionnement du Conseil,
- l'exercice par le Conseil de ses attributions,
- les Comités du Conseil,
- les pistes d'amélioration du fonctionnement du Conseil.

Les réponses au questionnaire ont donné lieu à la présentation d'une synthèse du résultat de cette évaluation, lors de la séance du Conseil d'administration du 22 juin 2005.

Les propositions d'amélioration du fonctionnement du Conseil ont été mises en œuvre au cours de l'exercice.

## Fonctionnement du Conseil d'administration

Le nombre minimum de réunions du Conseil d'administration est fixé à cinq réunions par an. Les réunions du Conseil sont précédées de l'envoi, cinq à sept jours avant celles-ci, d'un dossier comportant l'ordre du jour et les points qui nécessitent une analyse particulière et une réflexion préalable, des notes de synthèse et/ou une documentation complète. Les questions évoquées en séance donnent lieu à des présentations vidéo ou orales, suivies par des débats. La langue de travail du Conseil est le français ; toutefois, chaque administrateur peut s'exprimer en français ou en anglais avec interprétation simultanée.

Le secrétariat du Conseil est assuré par Jean-Marc Bardy, Directeur juridique.

### Activité du Conseil au cours de l'exercice 2005-06

Au cours de l'exercice 2005-06, le Conseil d'administration s'est réuni à sept reprises (dix réunions en 2004-05 dont deux réunions liées au rapprochement entre Air France et KLM). La durée des réunions du Conseil a été en moyenne de trois heures. Le taux de présence des administrateurs a été de 74,2% (80,7% en 2004-05) étant précisé que deux sièges d'administrateurs sont demeurés vacants respectivement pendant une période de quatre mois par suite du décès d'un administrateur, et de six mois par suite de la démission d'un autre administrateur.

Au cours de l'exercice, une séance entière du Conseil d'administration a été consacrée à la stratégie du groupe Air France-KLM et de ses principaux métiers (passage, cargo, maintenance) ainsi qu'aux aspects financiers de cette stratégie. En outre, les sujets suivants ont été abordés :

- comptes intermédiaires et définitifs et présentation des comptes en normes IFRS et US GAAP,
- prévisions budgétaires,
- évolution du plan de flotte long-courrier et cargo,
- rémunération des dirigeants sociaux,
- politique du groupe en matière de systèmes d'information,
- relations avec Aéroports de Paris,
- conventions réglementées et subdélégation donnée au Président-directeur général aux fins d'émettre des actions Air France-KLM à provenir de la conversion d'obligations (émises par Air France) à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles ou existantes Air France-KLM.

### **Principales conventions réglementées<sup>(1)</sup>**

À la suite de la constitution du nouveau groupe Air France-KLM, le Conseil d'administration avait approuvé le 15 septembre 2004, la conclusion de conventions de prestations de services entre la société holding Air France-KLM et sa filiale, la société Air France. L'objet de ces conventions était de donner à la société Air France-KLM, dont l'ensemble des actifs et des personnels avait été transféré à Air France dans le cadre de la réalisation de la procédure d'apports partiels d'actifs, les moyens de son fonctionnement dans les domaines comptables, administratifs, financiers et juridiques.

Sur la base de cette autorisation, trois conventions avaient été conclues le 5 octobre 2004 entre Air France-KLM et Air France :

- une convention de prestations de services,
- une convention de trésorerie,
- une convention de domiciliation.

Ces conventions ont été conclues à des conditions normales. Toutefois, compte tenu du caractère global de ces prestations, il avait été demandé au Conseil d'en autoriser la conclusion au titre de l'article L.225-38 du Code de Commerce.

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a approuvé la conclusion de conventions similaires entre Air France-KLM et la société KLM.

Par ailleurs, le Conseil d'administration d'Air France-KLM a approuvé la conclusion avec les sociétés Air France d'une part, et KLM d'autre part, d'une convention de licence portant sur la marque AIR FRANCE KLM.

## **Les comités du Conseil d'administration**

### **Le comité d'audit**

#### **Composition**

Au cours de l'exercice, la composition du comité d'audit est passée de cinq à six membres : Pierre Richard, Président du comité, Jean-François Dehecq, Jean-Louis Girodolle, Floris Maljers, Christian Magne et Didier Le Chaton.

Les principaux responsables des questions comptables, juridiques, financières, du contrôle et de l'audit internes d'Air France-KLM et des filiales Air France et KLM assistent aux réunions.

Les Commissaires aux comptes ont été présents à toutes les réunions du comité d'audit tenues au cours de l'exercice. À la demande de son Président, ils ont pu s'entretenir avec les membres du comité hors la présence des responsables du groupe.

#### **Missions**

Les missions du comité comprennent l'examen des comptes consolidés, des principaux risques financiers, des résultats des travaux de l'audit interne, le programme des travaux, les conclusions et les recommandations des Commissaires aux comptes. Il approuve le montant des honoraires des Commissaires aux comptes et donne son approbation préalable à la réalisation de certaines de leurs prestations. Le comité doit également veiller à la qualité des informations permettant le respect des réglementations boursières. Le comité d'audit dispose des moyens nécessaires à l'accomplissement de sa mission ; il peut notamment se faire assister de personnes extérieures à la société.

(1) Voir Rapport spécial des Commissaires aux comptes, section Rapport financier.

Les missions principales du comité d'audit sont l'examen des comptes consolidés intérimaires et annuels avant qu'ils ne soient soumis au Conseil d'administration et des points suivants :

- le périmètre de consolidation,
- la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour l'établissement des comptes,
- les principales estimations effectuées par la Direction,
- les commentaires et les recommandations des Commissaires aux comptes et, le cas échéant, les ajustements significatifs résultant des travaux d'audit,
- avec la Direction générale de la société, les principaux risques financiers et les engagements hors bilan,
- le programme et les résultats des travaux de l'audit interne des filiales.

#### Activité

Au cours de l'année fiscale 2005-06, le comité d'audit s'est réuni cinq fois (quatre fois en 2004-05) avec un taux de présence de ses membres de 81,4% (81,7% en 2004-05) pour examiner les questions décrites ci-après.

#### *Examen des comptes*

Le comité a examiné les comptes trimestriels, semestriels et annuels avant leur présentation au Conseil d'administration. Il a procédé à une revue détaillée des états de synthèse des Commissaires aux comptes sur les comptes semestriels et annuels.

Une séance particulière a été consacrée au passage des comptes en norme IFRS et à l'examen des principaux postes concernés par les différences de traitement comptable résultant de leur application. Au cours de la même séance, le comité s'est fait commenter le tableau de réconciliation des comptes consolidés en normes américaines, faisant apparaître les différences de traitement comptable avec les comptes en normes françaises arrêtés par le Conseil d'administration.

#### *Contrôle interne et audit interne*

Le comité a accordé une attention particulière à la réalisation des travaux concernant la mise en place des procédures de contrôle interne, visant à s'assurer que le groupe dispose des procédures de contrôle nécessaires, pour fournir l'assurance raisonnable qu'il est en mesure de réunir, traiter et divulguer les informations requises en application de la loi Sarbanes-Oxley et de la Loi de Sécurité Financière. Ainsi, le comité a procédé lors de chacune de ses réunions à l'examen de l'état d'avancement des travaux sur cette question.

La mise en place d'un audit interne groupe a fait l'objet de la même attention de la part du comité. En particulier, le comité s'est fait présenter la nouvelle organisation de l'audit interne du groupe axée sur la réalisation d'audits communs, le respect d'une charte de fonctionnement de l'audit commune aux deux sociétés et la convergence vers un modèle commun de gestion des risques.

#### *Examen des risques*

Le comité d'audit a également passé en revue :

- les principes gouvernant les couvertures de change et de carburant,
- le processus de *risk management* au sein de la société KLM,
- la mise en place d'un projet de procédure d'alerte professionnelle.

Enfin, le comité a procédé à la revue des travaux de l'audit interne pour l'exercice 2005-06.

## **Le comité de stratégie**

### **Composition**

Le comité de stratégie est composé de sept administrateurs dont Jean-Cyril Spinetta, Président du comité, Leo van Wijk, Patricia Barbizet, Pierre-Mathieu Duhamel, Claude Gressier, Didier Le Chaton et Christian Magne. Assistent également aux réunions le Directeur général délégué, le Directeur financier et le Secrétaire du Conseil d'administration.

### **Missions**

Les attributions du comité comprennent l'étude des orientations stratégiques concernant l'activité du groupe, les évolutions de son périmètre en matière de flotte ou de filiales, l'acquisition ou la cession d'actifs aériens ou non aériens, la politique de sous-traitance aérienne et d'alliance.

### **Activité**

Le comité de stratégie ne s'est pas réuni au cours de l'exercice. En effet, les administrateurs ont souhaité que la stratégie du groupe et des métiers (passage, cargo, maintenance) donne lieu à une séance particulière du Conseil d'administration. Cette séance s'est tenue le 26 janvier 2006.

## **Le comité des rémunérations**

### **Composition**

Le comité des rémunérations est composé de trois administrateurs : Jean-Marc Espalioux, Président du comité, Cornelis van Lede et Pierre Richard.

### **Missions**

Le comité des rémunérations est chargé notamment de formuler des propositions quant au montant et à l'évolution de la rémunération des dirigeants sociaux. Il peut être saisi pour donner un avis sur la rémunération des cadres dirigeants du groupe ainsi que sur la politique menée en matière de plans d'options de souscription ou d'achat d'actions.

### **Activité**

Le comité des rémunérations s'est réuni une fois au cours de l'exercice 2005-06 (deux fois en 2004-05). Le taux de présence de ses membres a été de 100% (100% en 2004-05).

La rémunération de base du Président-directeur général et du Directeur général délégué tant pour l'exercice 2004-05 que pour l'exercice 2005-06 ayant été déterminée par le Conseil d'administration du 23 novembre 2004 sur proposition du comité des rémunérations, celui-ci s'est réuni le 20 juin 2005 pour déterminer et proposer au Conseil d'administration, le montant de la part variable de ces rémunérations au titre de l'année 2004-05.

## **Le comité de nomination**

### **Composition**

Il est composé de trois membres dont Jean-Marc Espalioux, Président du comité, Patricia Barbizet, Jean-François Dehecq.

### **Missions**

Le comité de nomination est chargé de faire des propositions au Conseil d'administration pour la nomination d'administrateur ainsi que pour la succession des dirigeants sociaux, notamment en cas de vacance imprévisible. Il désigne aussi les membres du Comité de management stratégique après consultation du Président-directeur général d'Air France pour les membres représentant Air France et du Conseil de surveillance de KLM pour les membres représentant KLM.

### **Activité**

Le comité de nomination s'est réuni une fois au cours de l'exercice (une fois en 2004-05). Le taux de présence des membres a été de 100% (100% en 2004-05).

Le comité de nomination a proposé au Conseil d'administration, sur la recommandation de l'État néerlandais, la nomination en qualité d'administrateur de Frits Bolkestein en remplacement de Willem Duisenberg, décédé en juillet 2005. M. Bolkestein a été coopté par le Conseil d'administration le 22 novembre 2005.

## La rémunération des administrateurs

### Modalités d'attribution des jetons de présence

Les administrateurs reçoivent au titre de leur mandat des jetons de présence dont le montant global a été déterminé par l'Assemblée générale du 24 juin 2004. Les modalités de rémunération des administrateurs sont les suivantes :

- 12 000 euros de partie fixe et,
- 12 000 euros de partie variable basée sur l'assiduité aux réunions du Conseil d'administration et aux Assemblées générales des actionnaires.

Les membres des comités perçoivent des jetons de présence complémentaires :

- pour le comité d'audit, le président et les membres perçoivent des jetons de présence respectivement de 10 000 euros et de 6 000 euros,
- pour les autres comités, le président et les membres reçoivent respectivement 7 000 euros et 4 000 euros.

Dans les sociétés privatisées, les représentants de l'État sont éligibles aux jetons de présence qui sont versés directement au Trésor Public.

### Montants des jetons de présence attribués au titre de l'exercice 2005-06

Compte tenu des changements intervenus au cours de l'exercice, dix-huit administrateurs ont été éligibles aux jetons de présence.

Administrateurs	Jetons de présence	
	2004-05	2005-06
Jean-Cyril Spinetta	31 000 euros	24 000 euros
Leo van Wijk	22 060 euros	24 000 euros
Patricia Barbizet	28 727 euros	26 500 euros
Frits Bolkestein	-	7 500 euros
Giancarlo Cimoli	9 091 euros	13 500 euros
Jean-François Dehecq	35 818 euros	26 500 euros
Pierre-Mathieu Duhamel	29 500 euros <sup>(1)</sup>	18 000 euros <sup>(1)</sup>
Willem F. Duisenberg †	15 878 euros	10 500 euros
Jean-Marc Espalioux	30 364 euros	29 000 euros
Jean-Louis Girodolle	19 560 euros <sup>(1)</sup>	28 500 euros <sup>(1)</sup>
Pierre-Henri Gourgeon	4 849 euros	24 000 euros
Claude Gressier	16 969 euros <sup>(1)</sup>	22 500 euros <sup>(1)</sup>
Didier Le Chaton	-	7 200 euros
Cornelis van Lede	17 878 euros	23 500 euros
Christian Magne	32 500 euros	30 000 euros
Floris Maljers	21 649 euros	27 000 euros
Christian Paris	26 909 euros	12 000 euros <sup>(2)</sup>
Pierre Richard	29 636 euros	35 000 euros
Administrateurs ayant quitté leur fonction en 2004-05 à la suite de l'évolution du Conseil	180 820 euros	-
<b>Total</b>	<b>553 208 euros</b>	<b>389 200 euros</b>

(1) Montant versé au Trésor Public

(2) Démissionnaire le 12 juillet 2005



## La rémunération des mandataires sociaux

### Modalités des rémunérations

Le comité des rémunérations a proposé au Conseil d'administration, qui l'a adopté le 23 novembre 2004, de fixer la rémunération du Président-directeur général à 750 000 euros avec un bonus cible de 60% et la rémunération du Directeur général délégué à 550 000 euros avec un bonus cible de 60% pour 2005-06 au titre de leurs fonctions dans la société Air France-KLM et dans la société Air France.

Les critères d'attribution du bonus sont les suivants :

- 50% liés à la réalisation des objectifs de résultats fixés dans le budget,
- 50% liés à la réalisation de nouveaux objectifs stratégiques dont gains de part de marché et maintien de l'équilibre économique.

En ce qui concerne les engagements de toutes natures pris par la société au bénéfice de ses mandataires sociaux visés par la loi du 26 juillet 2005, il est rappelé que, par délibération en date du 15 janvier 2004, le Conseil d'administration a décidé la mise en place d'un régime collectif de retraite différentielle en faveur des cadres dirigeants de la société Air France, dont le Président-directeur général et le Directeur général délégué.

Ce régime de retraite a pour objet de garantir à ces cadres, dès lors qu'ils réunissent des conditions particulières d'éligibilité (en particulier la condition d'ancienneté de sept ans au sein d'Air France), un niveau de retraite annuelle compris entre 35 et 40% de leur rémunération moyenne annuelle, durant les trois dernières années d'exercice de leurs fonctions sans que le montant puisse excéder en toute hypothèse 40% de la rémunération moyenne des trois dernières années.

Il n'existe pas d'indemnités spécifiques prévues en cas de départ du Président-directeur général et du Directeur général délégué.

Les rémunérations du Président-directeur général et du Directeur général délégué d'Air France-KLM font l'objet d'une facturation à Air France à hauteur de la quote-part d'activité qu'ils consacrent à Air France, soit 50% en ce qui concerne le Président-directeur général et 70% en ce qui concerne le Directeur général délégué, conformément à la convention réglementée approuvée par le Conseil d'administration du 23 novembre 2004.

La rémunération du Président du directoire de KLM est décidée par le Conseil de surveillance de KLM. Il bénéficie également d'un plan de retraite géré dans le cadre de la loi néerlandaise. À ce titre, la société a contribué à ce plan à hauteur de 177 000 euros en 2005-06 (228 278 euros en 2004-05). Par ailleurs, M. van Wijk peut bénéficier d'une indemnité de départ égale à son dernier salaire augmenté d'un montant correspondant à la moyenne des bonus des trois dernières années si la société mettait un terme à son contrat avant janvier 2007.

## Montants des rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux

Pour l'exercice 2005-06, le Conseil d'administration a accordé à M. Spinetta et à M. Gourgeon la totalité du bonus cible considérant que les critères d'attribution avaient été atteints.

(En euros) (Rappel 2004-05)	Fixe	Rémunérations Après ESA <sup>(1)</sup>	Variable <sup>(2)</sup>	Jetons de présence <sup>(3)</sup>	Total
<b>Jean-Cyril Spinetta</b>	750 000	612 720	330 000	24 000	966 720
Président-directeur général	(550 000)	-	(160 000)	(31 000)	(741 000)
<b>Pierre-Henri Gourgeon</b>	550 000	457 600	185 000	24 000	666 600
Directeur général délégué	(363 675)	-	(142 300)	(4 849)	(510 824)
<b>Leo van Wijk</b>	666 083	-	429 731	-	1 095 814
Président du Directoire de KLM	(653 709)	-	(322 500)	-	(976 209)

(1) M. Spinetta et M. Gourgeon ont souscrit en avril 2005 à l'offre "échange salaires/actions Air France-KLM" proposée par l'État aux salariés d'Air France lors de la cession d'une partie de ses titres. Ils ont souscrit respectivement à 65 240 actions et à 44 769 actions.

(2) Au titre de l'exercice précédent.

(3) Y compris les jetons de présence versés par les filiales du groupe : M. Spinetta renonce aux jetons de présence au titre de son mandat au Conseil d'Air France. M. Gourgeon est le représentant permanent d'Air France-KLM au Conseil d'Air France et, à ce titre, ne perçoit pas de jetons de présence. Les jetons de présence de M. van Wijk sont versés à KLM.

## Options de souscription ou d'achat d'actions consenties aux mandataires sociaux d'Air France-KLM

La société Air France-KLM n'a pas mis en place de plan de souscription ou d'achat d'actions pour ses mandataires sociaux.

## Prêts et garanties consentis en faveur de mandataires sociaux de la société

Néant.

## Options de souscription ou d'achat d'actions consenties aux mandataires sociaux d'Air France-KLM par les filiales

Les filiales Air France et KLM avaient émis, au bénéfice de leurs salariés ou de leurs propres dirigeants, des plans d'options de souscription ou d'achat d'actions donnant droit à des actions qui, à la suite du rapprochement, ont été transformées en options sur des actions Air France-KLM.

Au titre de KLM, M. van Wijk, administrateur d'Air France-KLM, a bénéficié des plans suivants.

Plans KLM au bénéfice de ses dirigeants	Plan 2001	Plan 2002	Plan 2003	Plan 2004	Plan 2005
Nombre d'actions pouvant être achetées	28 686	28 686	28 686	28 686	25 000 <sup>(1)</sup>
Date d'expiration	20 octobre 2006	19 octobre 2007	30 juin 2008	25 juin 2009	15 juillet 2010
Prix d'achat	20,44	12,80	6,48	13,19	13,11
Nombre d'actions souscrites au 31 mars 2006		28 686	28 686		-
Options d'achat annulées durant l'exercice	-	-	-	-	-
Options d'achat restantes	28 686	0	0	28 686	25 000

(1) Dont 8 330 options ont été accordées de manière inconditionnelle et le solde restant soumis à conditions.

Au titre d'Air France, dans le cadre de l'offre "échange salaires/actions" de 1999 réservée aux personnels navigants techniques, M. Didier Le Chaton, administrateur représentant les actionnaires salariés personnels navigants techniques, avait reçu des options sur des actions Air France, transformées en actions Air France-KLM.

### Plan Air France réservé aux personnels navigants techniques ayant participé à l'ESA

### Plan 1999

Nombre d'actions pouvant être achetées	16 610
Date de départ	30 mai 2005
Date d'expiration	30 mai 2007
Prix d'achat	15,75
Nombre d'actions souscrites au 31 mars 2006	13 200
Options d'achat annulées durant l'exercice	-
Options d'achat restantes	3 410

## Information sur les options de souscription ou d'achat d'actions consenties aux salariés du groupe Air France-KLM

Options de souscriptions d'actions consenties aux salariés non mandataires sociaux bénéficiant du nombre d'options le plus élevé / Options levées par les salariés non mandataires sociaux ayant procédé aux levées les plus importantes

	Nombre total d'options attribuées/ d'actions achetées ou souscrites	Prix moyen pondéré (en euros)	Date d'attribution	Nombre d'actions levées par date d'attribution
<b>Air France <sup>(1)</sup></b>				
Options consenties en 2005-06 (10 salariés)	-	-	-	-
Options levées en 2005-06 (10 salariés)	50 299	15,75	Mai 2000	50 299
<b>KLM</b>				
Options consenties en 2005-06 (10 salariés)	145 000 <sup>(2)</sup>	13,11	Juillet 2005	-
Options levées en 2005-06 (10 salariés)	226 247	16,22	Plan 2001 B	28 685
		12,80	Plan 2002 A	97 531
		10,07	Plan 2002 B	13 974
		6,48	Plan 2003 B	86 057

(1) Plan réservé aux personnels navigants techniques d'Air France ayant participé à l'échange salaire/actions de 1999.

(2) Au 31 mars 2006, un tiers des options était attribué de façon inconditionnelle et deux tiers sous réalisation de conditions.

# Le Comité de management stratégique (SMC)

Le groupe est également dirigé par un Comité de management stratégique composé de huit membres désignés par le comité de nomination. Le SMC se réunit chaque quinzaine, en alternance à Amsterdam et à Paris, pour prendre des décisions, notamment en matière de coordination des réseaux et des *hubs*, des budgets et plans à moyen terme, de plans de flotte et d'investissement ainsi que d'alliances et de partenariats.

## Composition du SMC

Le SMC est composé de huit membres, dont :

- le Président du Conseil d'administration d'Air France (Président du SMC),
- trois membres salariés d'Air France exerçant des fonctions de direction,
- le Président du Directoire de KLM,
- trois membres qui sont soit des membres du Directoire de KLM, soit des salariés de KLM exerçant des fonctions de direction.

Les membres du SMC sont désignés par le comité de nomination d'Air France-KLM après consultation et sur proposition du Président du Conseil d'administration d'Air France pour les membres représentant Air France et sur proposition des membres du Conseil de surveillance de KLM pour les membres représentant KLM.

Les membres du SMC sont rémunérés par les sociétés auxquelles ils appartiennent.

*Pour plus d'informations sur le rôle et les attributions du SMC : voir la section "Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM".*



## Expérience et formation des membres du SMC

Au 31 mars 2006	Expérience au sein du SMC			Expérience professionnelle	
Membres	Âge	Date d'entrée	Expérience	Secteur	Expérience
<b>Jean-Cyril Spinetta (1)</b> PDG d'Air France-KLM et d'Air France	62 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (Air Inter et Air France)	13 ans
<b>Leo van Wijk (2)</b> Président du Directoire de KLM	59 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (KLM)	35 ans
<b>Pierre-Henri Gourgeon (3)</b> Directeur général délégué d'Air France-KLM et Directeur général délégué d'Air France	59 ans	6 mai 2004	2 ans	Aéronautique et transport aérien	35 ans
<b>Philippe Calavia (4)</b> Directeur financier d'Air France-KLM et Directeur général délégué finance d'Air France	57 ans	6 mai 2004	2 ans	Banque, Transport aérien (Air France)	6 ans 8 ans
<b>Peter Hartman (5)</b> Directeur général délégué de KLM et membre du Directoire	57 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (KLM)	33 ans
<b>Bruno Matheu (6)</b> Directeur général adjoint Marketing et réseau d'Air France	42 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (UTA et Air France)	20 ans
<b>Michael Wisbrun (7)</b> Directeur général cargo de KLM	54 ans	8 décembre 2004	1,5 an	Transport aérien (KLM)	28 ans
<b>Cees van Woudenberg (8)</b> Directeur du contrôle et de l'audit internes d'Air France-KLM	57 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (KLM)	17 ans



1

2



5

8

6





# Carnet de l'actionnaire

Au cours de l'exercice 2005-06, Air France-KLM a poursuivi ses initiatives en vue d'informer ses 500 000 actionnaires de manière dynamique et transparente qu'ils soient en France, aux Pays-Bas, aux États-Unis ou dans le reste du monde. 28 000 lettres "Correspondances" ont été envoyées aux membres du Club en français, anglais ou néerlandais, 3 000 personnes ont pris part aux réunions d'information organisées en France, 300 actionnaires ont participé aux visites et événements organisés à Roissy-Charles de Gaulle ou à Paris-Le Bourget, 200 000 internautes ont visité le site financier [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com). Par ailleurs, soucieux d'entretenir un dialogue régulier avec ses actionnaires, le groupe a réuni régulièrement les membres de son Comité Consultatif Représentatif des Actionnaires Individuels (CCRAI) afin d'améliorer ses différents outils de communication.

## Une information dynamique et transparente

### **[www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com), porte d'entrée sur le groupe**

Mis à jour quotidiennement, le site internet financier [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com) constitue une porte d'entrée privilégiée sur le groupe et ses activités. Développé en anglais et en français, le site donne accès, depuis sa page d'accueil, au profil du groupe, à son gouvernement d'entreprise, au cours de bourse actualisé, aux derniers communiqués de presse, au document de référence interactif ainsi qu'aux présentations faites aux analystes à l'occasion des résultats trimestriels, semestriels et annuels.

Un espace spécialement dédié aux actionnaires individuels est disponible en français, en anglais et en néerlandais. Accessible à tous, il reprend l'ensemble des documents relatifs à l'Assemblée générale, le calendrier financier, la lettre "Correspondances", les avis financiers parus dans la presse économique et grand public en France et aux Pays-Bas ainsi que les informations du Club des actionnaires.

500 000  
actionnaires

Un système d'alertes par e-mail ainsi qu'un flux RSS permettent à chacun d'être informé dès la mise en ligne d'une nouvelle information et de recevoir un rappel lors de la tenue d'un événement financier défini dans l'agenda du groupe.

À la pointe de la technologie, [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com) est le premier site du groupe à utiliser le plein écran et est disponible en version PDA (assistant numérique personnel). En juin 2006, le site a été récompensé par le troisième prix, catégorie communication financière, de Boursorama.



### **Une lettre trimestrielle pour faire le point sur les enjeux du secteur**

Chaque trimestre, Air France-KLM adresse aux membres du Club des actionnaires la lettre "Correspondances". Éditée en français, anglais et néerlandais, elle reprend en huit pages les principales informations économiques et financières concernant le groupe ainsi que différents éclairages sur l'activité du transport aérien. Les dates des différents événements organisés pour les actionnaires ainsi que les prochaines publications de résultats y sont annoncées.

La lettre est adressée aux membres du Club dans la langue de leur choix par courrier ou par e-mail, selon leurs préférences. Une version interactive est également disponible sur [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com).



### **Un guide pratique de l'actionnaire individuel**

Au cours de l'exercice, Air France-KLM a édité son premier guide de l'actionnaire individuel, reprenant l'ensemble des informations pratiques liées au titre et aux différents modes de détention en France, aux Pays-Bas et aux États-Unis. Ce guide, réalisé avec le concours du Comité Consultatif Représentatif des Actionnaires Individuels, tend à répondre aux questions que les actionnaires individuels pourraient se poser et détaille les différents outils mis en place par le groupe pour communiquer avec eux.

Édité en français, en anglais et en néerlandais, ce guide a été distribué à l'ensemble des membres du Club en décembre 2005. Il est disponible dans sa version interactive sur [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com) et peut être obtenu sur simple demande.

### **Des événements réservés aux actionnaires pour mieux comprendre l'entreprise**

Air France-KLM organise et participe régulièrement à des événements réservés à ses actionnaires individuels afin de leur expliquer le fonctionnement du groupe ainsi que les problématiques que celui-ci doit affronter. Les membres du Club ont ainsi pu découvrir la flotte du groupe et ses plans de développement au cours du dernier Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget.

En 2005-06, Air France-KLM a organisé, avec le concours de partenaires de la presse économique, des réunions d'information à Toulouse, Lille, Paris, Nice, Nantes, Versailles, Angers et Grenoble. La stratégie ainsi que les principaux enjeux économiques et financiers du groupe y ont été détaillés, une séance de questions-réponses avec la salle complétant ces présentations. Les actionnaires résidant dans la région visitée y ont été personnellement invités. En 2006-07, ce programme de réunions d'information se poursuivra et pourra être progressivement étendu aux Pays-Bas.

Tout au long de l'année, des visites de sites du groupe (*hub* de Roissy-Charles de Gaulle, cité du personnel navigant) sont régulièrement organisées. Ouvertes à tous les membres du Club, ces visites permettent de découvrir les métiers et les coulisses du groupe et de rencontrer des professionnels des activités passage, fret ou maintenance. Les dates et horaires sont annoncés dans la lettre "Correspondances" ainsi que sur [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com). Pour y participer, chaque membre doit s'inscrire préalablement auprès du numéro vert 0800 320 310.

### **Informers les actionnaires néerlandais**

Au cours de l'exercice, Air France-KLM a mené différentes initiatives afin d'informer ses actionnaires individuels aux Pays-Bas. Depuis mai 2005, les pages actionnaires du site internet, la lettre "Correspondances" ainsi que le guide de l'actionnaire individuel sont édités en néerlandais. À la suite de chaque annonce de résultats, le groupe publie un avis financier en néerlandais dans la presse économique et grand public aux Pays-Bas. Ces différentes publicités ont permis d'accueillir les premiers membres néerlandais du Club des actionnaires. Au cours du prochain exercice, ces initiatives seront poursuivies pour accueillir de nouveaux membres néerlandais.

### **Expliquer les enjeux économiques et boursiers aux actionnaires salariés**

Air France-KLM a mis en place depuis 1999 une lettre interne, "Actions", distribuée tous les trois mois aux actionnaires salariés. De manière pédagogique, elle explique les enjeux financiers et boursiers auxquels sont confrontées les entreprises ainsi que les actionnaires. Elle tend à former les salariés du groupe aux différents mécanismes du marché et complète de cette façon les informations communiquées par l'entreprise. Un numéro vert 0800 04 2000 ainsi qu'un site intranet dédiés complètent ce dispositif d'information des actionnaires salariés.

## **Un dialogue régulier**

### **À la rencontre des investisseurs institutionnels et des analystes financiers**

La direction du groupe part régulièrement à la rencontre des investisseurs institutionnels et analystes financiers lors de *roadshows* en Europe, aux États-Unis et en Asie. En 2005-06, les dirigeants du groupe ont consacré 50 jours à rencontrer des gérants de portefeuilles et des analystes en Europe, à Paris, Londres, Francfort, Zurich, Genève, Amsterdam, Bruxelles, Dublin et Edimbourg, aux États-Unis, à New York, Boston, Los Angeles, San Francisco et Seattle et en Asie, à Tokyo et Singapour. Comme chaque année, une journée investisseurs a été organisée à Roissy et a réuni plus de 60 analystes et investisseurs.

### **Le CCRAI, force de proposition des actionnaires individuels**

Depuis 2000, Air France-KLM s'appuie sur un Comité Consultatif Représentatif des Actionnaires Individuels (CCRAI). Composé de 16 membres désignés pour quatre ans après un appel à candidatures, le CCRAI se réunit tous les trois mois avec les équipes d'Air France-KLM en réunions plénières et en sous-groupes concernant des thèmes précis.

Le Comité contribue ainsi, par différents travaux et échanges de points de vue, à la communication financière mise en place pour les actionnaires individuels. Les membres du Comité s'engagent auprès du groupe en signant une charte dont les modalités ont été définies en commun. La liste des membres est disponible sur [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com).

Au cours de l'exercice 2005-06, les membres du CCRAI ont pris une part active à la rédaction du guide de l'actionnaire individuel, des pages actionnaires du site internet, du présent document de référence et à la préparation de l'Assemblée générale. Ils ont également formulé différentes propositions concernant les sujets à traiter dans la lettre "Correspondances".

Pour contacter le CCRAI ou lui faire parvenir une suggestion ou un commentaire, une rubrique est disponible dans l'Espace actionnaires du site. Tous les messages envoyés sont redistribués aux membres.

### **Le Club des actionnaires**

Air France-KLM a créé, en 2000, un Club des actionnaires qui compte aujourd'hui plus de 7 000 membres. Tout actionnaire d'Air France-KLM détenant au moins 50 actions peut en devenir membre.

En tant que membre du Club, chaque actionnaire reçoit la lettre "Correspondances" ainsi que des invitations pour des visites de sites, des événements autour du transport aérien ainsi que des réunions d'information organisées dans sa région. Les membres du Club bénéficient également d'offres promotionnelles et exclusives du Musée Air France leur permettant d'acheter des produits en relation directe avec les patrimoines d'Air France et de KLM. Par ailleurs, ils reçoivent directement les documents de l'Assemblée générale (avis de convocation, formulaire de vote par correspondance) quelle que soit la forme de détention de leurs titres.

### Comment devenir membre du Club ?

Pour devenir membre du Club, il suffit d'envoyer un relevé de titres attestant que vous détenez au moins 50 actions à : Air France-KLM - Relations Actionnaires - DB.AC - 45, rue de Paris 95747 Roissy-CDG cedex ou par fax au + 33 1 41 56 82 79.

Pour toute question, contactez le numéro vert 0800 320 310 (gratuit depuis un téléphone fixe) ou le +33 1 41 56 88 85 depuis l'étranger.



Interview de Patrice Moreau, membre du Comité Consultatif Représentatif des Actionnaires Individuels (CCRAI)

### **Comment définiriez-vous votre rôle en tant que membre du CCRAI ?**

Le CCRAI constitue un groupe animé d'une force de proposition. Il entend aider le groupe Air France-KLM dans sa démarche d'amélioration constante de la communication en direction des actionnaires individuels. En tant que membre du CCRAI, notre rôle est également de valoriser, à chaque occasion et sur le long terme, l'image de performance et de savoir-faire d'Air France-KLM dans un secteur d'activité de service particulièrement touché par des turbulences de nature très diverses.

### **Quels sont les principes qui guident votre appréciation de la communication d'Air France-KLM envers ses actionnaires individuels ?**

Ce sont principalement la convivialité, la modernité des supports de communication, leur adaptation aux différents profils des actionnaires individuels et la nature des contenus diffusés. Un aspect à ne pas négliger reste la proximité. Il apparaît en effet important de tisser des liens de confiance et d'entretenir un dialogue constructif entre les dirigeants, ou leurs représentants, et les actionnaires individuels.

## Informations utiles

### L'Assemblée générale

Chaque actionnaire d'Air France-KLM, quel que soit le nombre de ses actions, peut participer et voter à l'Assemblée générale. À chaque action est attaché un droit de vote.

### Comment y participer ?

Les date et lieu de la réunion sont communiqués très en amont sur [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com), dans la lettre du Club "Correspondances", ainsi que dans différents quotidiens économiques et financiers en France et aux Pays-Bas.

Les actionnaires au nominatif pur et administré en France reçoivent directement de la part de la Société Générale, mandataire d'Air France-KLM, un avis de convocation quinze jours au plus tard avant la date de la réunion. Si l'actionnaire souhaite être présent, il devra retourner le formulaire de demande de carte d'admission à la Société Générale qui lui fera parvenir par courrier une carte d'admission. Cependant, si l'actionnaire n'a pas fait cette demande, il pourra participer à l'Assemblée sur présentation d'une pièce justifiant son identité.

Les actionnaires au porteur, en France, doivent faire immobiliser leurs titres cinq jours avant la date de l'Assemblée auprès de leur gestionnaire de compte. Sur demande, une carte d'admission et un formulaire de vote par correspondance ou par procuration leur seront envoyés. En cas de demande de carte, celle-ci sera adressée par la Société Générale au plus tard six jours avant la date de la réunion.

Aux Pays-Bas, les actionnaires doivent prendre contact avec leur intermédiaire financier qui demandera à ABN AMRO, mandataire du groupe, d'immobiliser les titres.

Aux États-Unis, les détenteurs d'ADS doivent faire immobiliser leurs titres auprès de Citibank, mandataire du groupe, afin de pouvoir voter. Citibank leur adressera ensuite un formulaire de vote par procuration, un "Citibank Depositary Notice" ainsi que l'avis de convocation. Les actionnaires désirant voter par correspondance devront retourner le formulaire "proxy card" dûment daté et signé à Citibank, qui consolidera l'ensemble des votes reçus dans le délai imparti et transmettra les votes.

### Contacts Actionnaires Individuels d'Air France-KLM

Courrier :  
DB.AC – 45, rue de Paris – 95747 Roissy-CDG  
cedex – France

Numéro vert actionnaires :  
En France : 0800 320 310 (gratuit depuis un  
téléphone fixe)  
Depuis les DOM-TOM et l'étranger :  
+ 33 1 41 56 88 85  
Le service de Communication financière  
d'Air France-KLM répond à vos questions du  
lundi au vendredi de 10h30 à 12h30 et de  
14h30 à 17h30 (heure de Paris).

En dehors de ces périodes, un serveur vocal  
communiquera les cours d'ouverture et de clôture  
du titre Air France-KLM. Une boîte vocale  
enregistre vos messages.

### **Vote par correspondance**

Les actionnaires ne pouvant pas se rendre à l'Assemblée générale ont la possibilité :

- de donner pouvoir au Président. Il suffit pour cela de renvoyer le formulaire de vote,
- de se faire représenter par leur conjoint ou un autre actionnaire,
- de voter par correspondance.

Les formulaires de vote par correspondance sont disponibles sur [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com). Ils peuvent également être obtenus auprès de la Société Générale en France, ABN AMRO Effecten aux Pays-Bas et Citibank Shareholder Services aux États-Unis.

En France, seuls les formulaires parvenus à la Société Générale dans un délai de trois jours au moins avant l'Assemblée sont pris en compte. Ils doivent être accompagnés du certificat d'immobilisation pour tous les actionnaires au porteur. Aux Pays-Bas, le formulaire de vote doit être renvoyé à ABN AMRO six jours avant la date de l'Assemblée.

### **Le nominatif pur**

Air France-KLM a mandaté la Société Générale pour assurer la gestion des titres au nominatif pur. En 2006, plus de 16 000 actionnaires sont inscrits au nominatif pur.

#### **Avantages du nominatif pur**

Les actionnaires d'Air France-KLM au nominatif pur bénéficient de la gratuité des droits de garde, pris en charge par le groupe, et sont inscrits nommément dans les registres de l'entreprise. Ceci permet aux actionnaires de recevoir directement l'avis de convocation par courrier quinze jours au plus tard avant la date de la réunion.

Ils peuvent aussi consulter leurs compte-titres, être informés des mouvements opérés sur leur compte-titres et passer des ordres de bourse directement par téléphone. La Société Générale met à la disposition des actionnaires au nominatif pur le serveur vocal Nomilia au 0 825 820 000 (+33 2 51 85 67 89 depuis l'étranger) ainsi que le site internet : [www.nominet.socgen.com](http://www.nominet.socgen.com).



### Transfert et premier achat au nominatif pur

Tout actionnaire, indépendamment du nombre de titres qu'il détient, peut transférer ses actions Air France-KLM au nominatif pur. Il suffit de compléter un formulaire disponible sur demande auprès de la Société Générale et de le retourner à son intermédiaire financier.

Les actionnaires peuvent également réaliser leur premier achat au nominatif pur. Pour passer cet ordre, il suffit d'en faire la demande par courrier à la Société Générale – Division de la clientèle Émetteurs. À réception du courrier, la Société Générale adressera un dossier à lui retourner. Disponible uniquement sur le marché français, ce mode de détention sera prochainement étendu aux titres détenus aux Pays-Bas.

### Actionnaires au nominatif administré

Tout actionnaire peut également transférer ses titres au nominatif administré. La gestion de ces titres reste assimilée à celle des titres "au porteur" et l'actionnaire ne bénéficie pas de la gratuité des droits de garde. Les actionnaires au nominatif administré reçoivent l'avis de convocation et le formulaire de vote par correspondance, leur permettant la demande d'une carte d'admission.

### Contacts Société Générale

Adresse : Société Générale - Division de la clientèle Émetteurs GSSI/GIS/NPO -  
32 rue du Champ de Tir - BP 81236 -  
44312 Nantes cedex 03.

Serveur vocal Nomilia : 0825 820 000  
(+33 2 51 85 67 89 depuis l'étranger)

Site internet : [www.nominet.socgen.com](http://www.nominet.socgen.com)

# Air France-KLM en bourse

## Le capital

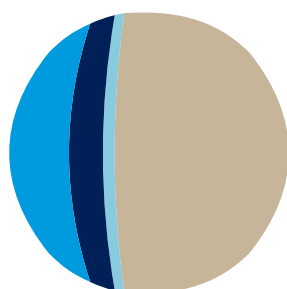
Le capital d'Air France-KLM, au 31 mars 2006, est composé de 269 383 518 actions d'une valeur nominale de 8,5 euros, entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire.

## Évolution du capital

L'évolution de la structure du capital entre le 31 mars 2005 et le 31 mars 2006 est liée à la cession par l'État français de 21 millions de titres aux salariés d'Air France en mars et avril 2005. Cette cession faisait suite à son désengagement de décembre 2004.

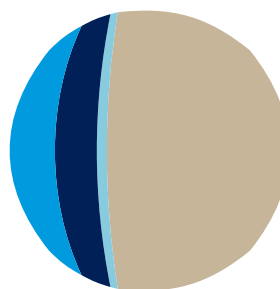
### en % du capital

31 mars 2005



23,2 État français  
11,7 Salariés  
2,4 Autocontrôle  
62,7 Flottant

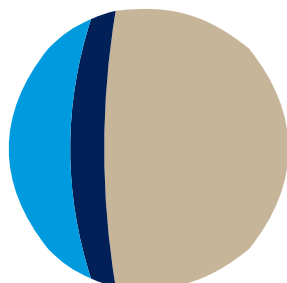
31 mars 2006



18,6 État français  
14,1 Salariés  
1,5 Autocontrôle  
65,8 Flottant

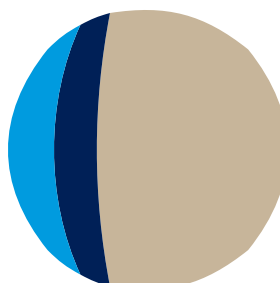
### en % des droits de vote

31 mars 2005



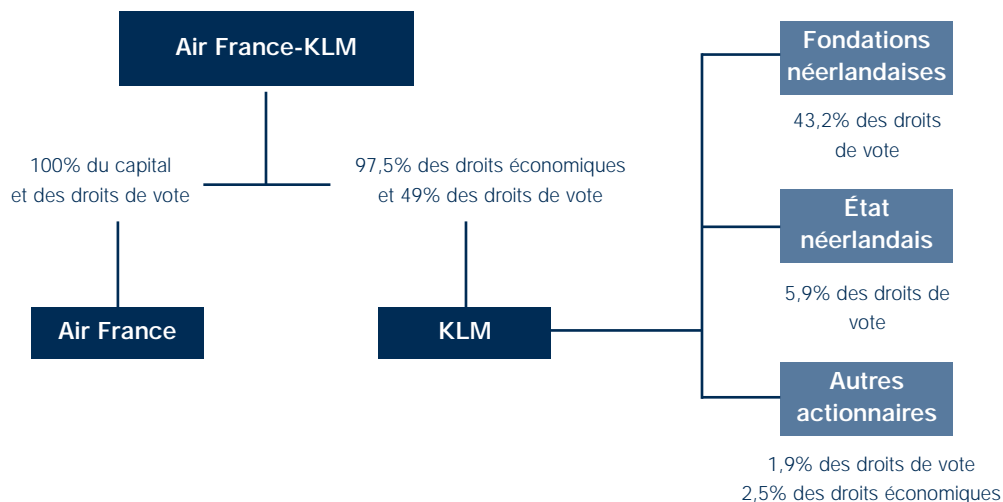
23,8 État français  
11,7 Salariés  
- Autocontrôle  
64,5 Flottant

31 mars 2006



18,9 État français  
14,4 Salariés  
- Autocontrôle  
66,7 Flottant

## Structure du capital



### Règles de détention et de déclaration

Toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, venant à détenir directement ou indirectement 0,5% au moins du capital ou des droits de vote d'Air France-KLM ou un multiple de ce pourcentage inférieur à 5% est tenue d'en informer Air France-KLM par lettre recommandée avec avis de réception dans un délai de quinze jours à compter du franchissement.

Pour les règles concernant les franchissements de seuils supérieurs, se référer au chapitre "Renseignements relatifs au capital".

### L'actionnariat d'Air France-KLM

Pour répondre aux obligations des entreprises de transport aérien de suivre et contrôler leur actionnariat, la société Air France-KLM procède à l'identification de ses actionnaires. Cette opération a lieu tous les trimestres depuis le franchissement à la baisse de la participation de l'État en décembre 2004.

L'analyse du TPI (titres au porteur identifiable) au 31 mars 2006 a été effectuée sur la base des seuils suivants :

- intermédiaires détenant un minimum de 132 000 actions,
- actionnaires détenant un minimum de 100 actions.

En ajoutant les actionnaires au nominatif, 94,8% du capital a été identifié. 85 830 actionnaires ont été recensés dont 65 074 actionnaires individuels.

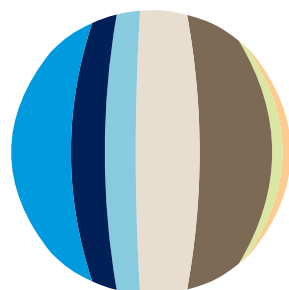
Sur la base du TPI au 31 mars 2006, Air France-KLM est détenu à plus de 50% par des actionnaires français. En conséquence, les conditions d'exercice des droits de trafic d'Air France sont remplies. Les conditions d'exercice des droits de trafic de KLM sont également remplies, la majorité des droits de vote de la compagnie étant détenue par des fondations de droit néerlandais.

Air France-KLM n'a pas connaissance de l'existence de pactes d'actionnaires.



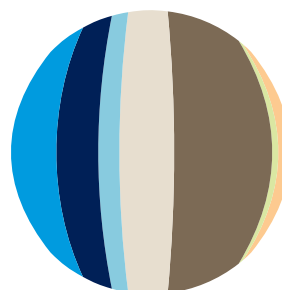
## Répartition des actionnaires en % du capital

au 31 mars 2005



23,2	État
11,7	Salariés
10,3	Actionnaires individuels
21,6	Institutionnels français
28,2	Actionnaires non-résidents
2,4	Autocontrôle
2,6	Actionnaires non identifiés

au 31 mars 2006



18,6	État
14,1	Salariés
7,5	Actionnaires individuels
17,1	Institutionnels français
36,0	Actionnaires non-résidents
1,5	Autocontrôle
5,2	Actionnaires non identifiés

## Analyse de l'actionariat

Au 31 mars 2006

	Nombre de titres	En % du capital
<b>France</b>	<b>154 257 606</b>	<b>57,2%</b>
<b>Europe</b>		
Grande-Bretagne	24 114 629	9%
Italie	5 237 576	1,9%
Pays-Bas	3 890 230	1,4%
Allemagne	3 534 996	1,3%
Suisse	3 171 554	1,2%
Belgique	2 878 323	1,1%
Norvège	2 071 582	0,8%
Reste Europe	2 108 755	0,7%
<b>Total</b>	<b>47 007 645</b>	<b>17,4%</b>
<b>États-Unis</b>	<b>36 499 176</b>	<b>13,5%</b>
<b>Non identifié</b>	<b>31 619 091</b>	<b>11,9%</b>
<b>Total</b>	<b>269 383 518</b>	<b>100%</b>

## Le titre Air France-KLM

Air France a été introduit sur le Premier Marché de la bourse de Paris le 22 février 1999. Devenu Air France-KLM le 5 mai 2004, le titre est coté, depuis cette date, sur le marché d'Euronext Amsterdam et, sous forme d'ADS, sur le New York Stock Exchange.

### Fiche pratique de l'action

#### Euronext Paris

ISIN : FR0000031122

Reuters : AIRF.PA

Bloomberg : AF PA

#### Euronext Amsterdam

ISIN : FR0000031122

Reuters : AIRF.AS

#### New York Stock Exchange

AKH

#### Présence dans les indices

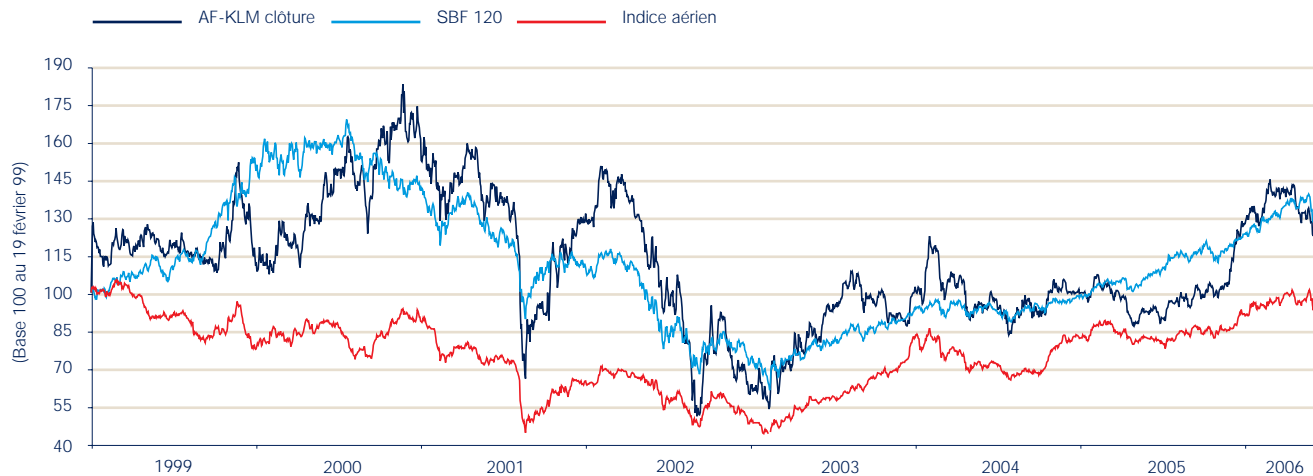
Indices : Next CAC20, Euronext 100, DJ Eurostoxx

Indices sectoriels : FTSE Cyclical services, FTSE Transport, FTSE Airlines & Airports

Indices de développement durable : ASPI Eurozone, FTSE4Good, DJSI World 2005 et DJSI STOXX 2005.

Autre indice : IAS (Indice de l'actionariat salarié en France).

### Évolution du cours depuis l'introduction en bourse



## Autres titres donnant accès au capital

### Les OCÉANE

En avril 2005, la compagnie Air France a émis 21 951 219 obligations convertibles à tout moment en actions Air France-KLM nouvelles et/ou existantes à raison d'une action pour une obligation. Elles sont cotées sur le marché Eurolist d'Euronext Paris sous le code ISIN : FR0010185975.

### Les bons d'acquisition ou de souscription

En mai 2004, 45 093 299 bons de souscription et/ou d'achat d'action (BASA) ont été créés en rémunération des actionnaires de KLM. Les caractéristiques des bons sont les suivantes : trois BASA donnent droit à leur titulaire d'acquérir ou de souscrire à deux actions Air France-KLM au prix d'exercice de 20 euros l'action entre le 6 novembre 2005 et le 6 novembre 2007. Au 31 mars 2006, 2 682 BASA ont été exercés donnant lieu à l'acquisition de 1 788 actions Air France-KLM. Au 31 mars, il reste 45 090 617 BASA donnant accès au capital de la société.

Les bons d'acquisition et/ou d'achat d'action (BASA) sont cotés sur les marchés d'Euronext Paris et Euronext Amsterdam sous le code ISIN : FR0010068965.

Des American Depositary Warrants (ADW) Air France-KLM sont également cotés sur le *New York Stock Exchange* sous le symbole AKHWS.

## Dividende

Au cours des trois derniers exercices, Air France-KLM a distribué les dividendes suivants.

Exercice	Résultat par action publié (en euros)	Dividende versé (en centimes d'euro)	Avoir fiscal (en centimes d'euro)
2003-04	0,43	5	2,5
2004-05	1,36	15	-
2005-06	3,47	30	-

## Services Titres

En France : Société Générale –  
32 rue du Champ de Tir – BP 81236 –  
44312 Nantes cedex 3

Aux Pays-Bas : ABN AMRO Effecten –  
Postbus 3200 – 4800 DE Breda

Aux États-Unis : Citibank Shareholder Services –  
250 Royall Street – Canton, MA 02021



## Application des normes comptables américaines et du *Sarbanes Oxley Act*

Dans le cadre de sa cotation aux États-Unis, Air France-KLM publie un rapport annuel sous la forme 20-F, disponible auprès de la société et de la *Securities and Exchange Commission* ([www.sec.gov](http://www.sec.gov)). La note de réconciliation entre les comptes en normes IFRS et en normes américaines figurant dans le document 20-F est également disponible sur le site de l'Autorité des marchés financiers ([www.amf-france.org](http://www.amf-france.org)) ainsi que sur le site internet d'Air France-KLM.

Soumis au *Sarbanes Oxley Act*, Air France-KLM a décidé de suivre la recommandation de la *Securities and Exchange Commission* dans le cadre de l'article 302 et a mis en place un Comité des procédures d'information financière au sein d'Air France-KLM.

Le Comité est composé des responsables des fonctions du groupe suivantes :

- la communication financière,
- le contrôle interne,
- les affaires comptables,
- le contrôle de gestion,
- l'audit interne,
- les affaires juridiques.

Le Comité s'appuie en outre sur les personnes responsables des principales activités des deux sociétés, ces personnes participant en tant que de besoin aux réunions plénières. Il rend compte au Directeur financier du groupe.

Le Comité assiste le Président-directeur général et le Directeur financier d'Air France-KLM dans leur mission visant à s'assurer que la société remplit ses obligations en matière de diffusion de l'information auprès des investisseurs, du public et des autorités réglementaires et de marchés compétentes, notamment l'AMF en France, l'AFM aux Pays-Bas, la SEC et le NYSE aux États-Unis.

Le Comité doit entre autres :

- organiser des évaluations régulières des procédures de contrôle de l'information et des procédures de contrôle interne mises en place par le groupe. Ces évaluations doivent être effectuées au minimum une fois par an et l'évaluation annuelle doit intervenir au moins 90 jours avant la publication du rapport annuel américain sous la forme de 20-F ;
- revoir et approuver la version définitive des projets de rapport, en particulier la version définitive du document de référence et du rapport annuel américain sous la forme de 20-F ;
- s'assurer que le Président-directeur général et le directeur financier reçoivent toutes les informations qu'ils pourraient demander afin de signer les certificats prévus par le *Sarbanes-Oxley Act* et les règles de la SEC.

Au cours de l'exercice 2005-06, le Comité s'est réuni à trois reprises. Une séance a été consacrée à la relecture du rapport annuel américain sous la forme de 20-F 2004-05. Deux séances ont été consacrées à la préparation du document de référence 2005-06 avec envoi de mémos d'instruction aux responsables des 14 parties identifiées du document de référence.

### Calendrier financier

Résultats 1<sup>er</sup> trimestre 2006-07  
31 août 2006

Résultats semestriels 2006-07  
23 novembre 2006

Résultats 3<sup>e</sup> trimestre 2006-07  
14 février 2007

Résultats annuels 2006-07  
24 mai 2007

## Rapport d'activité

Entretien avec Jean-Cyril Spinetta et Leo van Wijk — 46

Marché et environnement — 52

Activité passage — 54

Activité cargo — 62

Activité maintenance — 68

Autres activités — 72

SkyTeam — 74

Flotte — 76





# Entretien avec Jean-Cyril Spinetta et Leo van Wijk

## Comment qualifieriez-vous l'exercice qui vient de s'écouler ?

*Jean-Cyril Spinetta*

Je qualifierai cet exercice d'excellent car, outre les très bons résultats, il confirme la réussite indéniable de la fusion d'Air France et de KLM. Notre groupe n'a que deux ans d'ancienneté mais il confirme déjà ses ambitions. Leader européen du transport aérien, nous avons renforcé notre part de marché tout en améliorant fortement nos fondamentaux économiques malgré un alourdissement de la facture pétrolière.

*Leo van Wijk*

La puissance de notre réseau en termes de destinations et de fréquences ainsi que la force de notre coopération nous ont permis de profiter du dynamisme de l'économie mondiale. Présent sur l'ensemble des grands marchés, nous avons la meilleure offre pour relier l'Europe au reste du monde. Cela s'est traduit par des taux d'occupation record tant sur le long-courrier que sur le moyen-courrier.

## Les synergies ont fortement contribué à ces très bons résultats. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

*Leo van Wijk*

À la fin de l'exercice, nous avons pu constater une nouvelle fois que les synergies réalisées dépassaient nos prévisions. Pour cet exercice, nous avons budgété 280 millions d'euros de synergies et nous en avons réalisé 350 millions dont 205 millions de recettes et 145 millions de coûts. Le temps renforçant la coopération entre les deux groupes, les synergies se réalisent plus facilement et nous en découvrons de nouvelles sources. Par exemple, l'informatique où nous avons décidé d'investir dans des plates-formes communes. Cet investissement, estimé à 100 millions d'euros pour 2006-07, sera financé en grande partie sur les budgets existants. Cette intégration des services informatiques rendra nécessaire l'utilisation de procédures communes qui nous permettront de dégager de nouvelles synergies. La mise en place prochaine d'un système de *revenue management* commun constituera également une source importante de synergies.

*Jean-Cyril Spinetta*

En septembre 2003 lorsque nous avons annoncé notre rapprochement, nous prévoyions de réaliser 480 millions d'euros de synergies en 2008-09. Aujourd'hui, nous les avons revalorisées à 670 millions d'euros, soit une augmentation de près de 40%. Cela démontre bien la complémentarité des deux compagnies et l'engagement de chacun dans la réussite de notre fusion.



**Après 2008-09, envisagez-vous une réorganisation des activités pour dégager de nouvelles synergies ?**

*Jean-Cyril Spinetta*

Notre stratégie est d'aborder notre intégration de manière pragmatique. Chaque métier nécessite une vision différente. Dans le transport de fret, nos clients attendaient une organisation intégrée, un interlocuteur unique. Il était dès lors relativement facile d'intégrer Air France Cargo et KLM Cargo. C'est ce que nous avons fait en octobre dernier avec la création de la *Joint Cargo Team* qui dirige les activités cargo des deux compagnies et permet ainsi d'offrir à nos clients un contact et un contrat uniques. En revanche, nos passagers sont très attachés à leur marque. En conséquence, nous souhaitons conserver les deux identités spécifiques. Dans la maintenance, nous adoptons une stratégie différente avec la création des centres d'excellence spécialisés par type d'équipement répartis entre Air France Industries et KLM Engineering & Maintenance. Cette organisation reflète bien les attentes de nos clients et nous permet de mettre en œuvre, de manière efficace, notre rapprochement.



**La hausse du prix du pétrole représente un défi pour les compagnies aériennes. Comment l'abordez-vous ?**

*Jean-Cyril Spinetta*

L'année dernière, les charges pétrolières du groupe se sont élevées à 3,6 milliards d'euros, soit 870 millions d'euros de plus que l'année précédente qui avait déjà vu la facture pétrolière augmenter de 670 millions d'euros ! L'efficacité de nos couvertures pétrolières nous permet de limiter ces chocs mais compte tenu du prix actuel du pétrole, nous aurons encore, pour cet exercice et le suivant, des augmentations du même ordre. Cependant, cette hausse trouvant son origine principalement dans le dynamisme de l'économie mondiale, nous avons la capacité d'augmenter notre offre, nos coefficients d'occupation et la recette unitaire. Mais dans un tel contexte, ce n'est pas suffisant. Nous devons continuer à maîtriser nos coûts comme nous le faisons à travers les plans triennaux d'économies.

*Leo van Wijk*

Le vrai enjeu aujourd'hui pour notre industrie est la compensation de ces hausses du prix du pétrole. Dans un marché très dynamique avec une forte demande, il est possible de transférer une partie de l'augmentation à nos clients. Cela a été le cas l'an dernier et tout pousse à croire que ce sera le cas en 2006-07. Cependant, on peut se demander si un pétrole encore plus cher n'aura pas d'impact sur certains segments de marché sensibles aux prix.

**Ce contexte de prix du pétrole élevé a-t-il influencé votre stratégie en matière de flotte ?**

*Leo van Wijk*

Il est exact de dire que le prix du pétrole combiné à un dollar favorable a accéléré nos décisions de renouvellement de la flotte. Ce sont des investissements importants mais qui génèrent des économies rapidement. Air France a décidé de remplacer la flotte des Boeing 747-200/300 par des Boeing 777-300ER sur son réseau Caraïbes et Océan Indien et la flotte des Boeing Cargo 747-200F par des Boeing 777F. KLM va remplacer les Boeing 767-300ER par des Airbus A330-200. À l'issue de ce programme en 2010, ce sont 200 millions de dollars d'économies sur la facture pétrolière que nous devrions enregistrer.





*Jean-Cyril Spinetta*

Par ailleurs, différents enjeux environnementaux se posent à notre secteur. Le bruit et les émissions gazeuses constituent les deux préoccupations majeures. Pour ce qui concerne les émissions gazeuses, je voudrais d'abord rappeler une évidence. Le transport aérien ne représente que 2,5% des émissions de CO<sub>2</sub>. Et pour ces émissions comme pour le bruit, des efforts importants ont été faits par les constructeurs d'avions et les motoristes pour diminuer ces nuisances. Les compagnies aériennes se sont également engagées en mettant, par exemple, en place des procédures d'approche limitant le bruit. Cependant, si nous souhaitons nous développer, il est de notre responsabilité d'investir dans une flotte moderne pour bénéficier de ces avancées technologiques. Air France-KLM a fait de très gros efforts d'investissement pour disposer d'une flotte moderne. Avec l'arrivée des nouveaux avions, le groupe va ainsi encore réduire ses émissions sonores et renforcer son efficacité énergétique.

**L'utilisation des e-services a fortement progressé au sein des deux compagnies. En quoi peuvent-ils contribuer à votre objectif de croissance rentable ?**

*Jean-Cyril Spinetta*

Les e-services constituent une vraie révolution pour notre métier. En effet, nous assistons à une véritable explosion des réservations et des achats sur internet. L'impression de sa carte d'embarquement à partir de n'importe quel ordinateur, bien que très récente, rencontre un fort succès. Cet engouement est facile à comprendre : les e-services génèrent moins d'attente et permettent à chacun de mieux maîtriser son temps.

En revanche, nous devons rester modeste quant au développement futur de ces technologies car ce sont les clients qui vont choisir. Certains vont préférer le système plus traditionnel du face à face, d'autres vont préférer les bornes libre service et enfin certains vont utiliser le système à partir de leur domicile ou de leur bureau. Nous devons donc leur offrir toutes les possibilités et nous assurer qu'elles sont agréables, fiables et faciles à utiliser.

Cette révolution des e-services va nous conduire à revoir assez profondément l'organisation des escales, les qualifications et le rôle des personnels, les compétences et les métiers à un rythme et une ampleur que nous ne sommes pas encore aujourd'hui capables de déterminer. L'engagement que nous avons pris est que ces évolutions seront anticipées avec les personnels et les organisations syndicales. Nous essaierons d'offrir à tous ceux dont le métier disparaîtrait, une possibilité d'une autre carrière au sein de l'entreprise. Cependant, ces nouveaux services participent à l'amélioration de la productivité car ils permettent de réduire la croissance des effectifs dans un contexte d'augmentation des capacités.

**L'Union européenne et les États-Unis devraient prochainement signer un accord de ciel ouvert. Quels en seraient les bénéfices pour le groupe ?**

*Leo van Wijk*

Pour Air France et KLM, cela ne signifiera pas immédiatement un grand changement. En effet, nous avons déjà des accords de "ciel ouvert" avec les États-Unis et grâce à l'efficacité de nos partenariats avec Delta, Northwest Airlines et Continental, nous disposons d'un large réseau domestique aux États-Unis. Cependant, cet accord entre l'Union européenne et les États-Unis est très important de manière indirecte. En effet, il constituera certainement un pas important qui définira les règles du jeu au niveau mondial et aura un impact sur l'ouverture des marchés dans d'autres parties du monde. Il permettrait également de résoudre le point soulevé par la Commission européenne au sujet de la clause de nationalité, qui figure dans les accords bilatéraux de ciel ouvert, qu'elle considère non compatible avec la réglementation européenne.

**En décembre 2005, les autorités américaines ont rejeté la demande d'immunité *anti-trust* qu'Air France-KLM avait déposée conjointement avec ses partenaires américains. Par ailleurs, au cours de l'exercice, Delta et Northwest Airlines se sont placées sous la protection du chapitre 11 de la loi des faillites aux États-Unis. Comment abordez-vous le marché américain ?**

*Leo van Wijk*

Nous n'avons pas reçu l'accord sur l'immunité *anti-trust* mais les autorités américaines nous ont permis de mettre en place un partage de codes avec Delta et Northwest Airlines. Au plan commercial, cela constitue une opportunité pour dégager des synergies.

Les arguments du ministère du transport américain ne constituent pas une fin de non recevoir. Certains événements sur le marché américain, telle que la sortie du chapitre 11 de Northwest Airlines et de Delta, pourraient créer un nouveau contexte plus favorable à une nouvelle demande de notre part.

Par ailleurs, la situation de Northwest Airlines et de Delta n'a pas modifié nos relations, ni notre capacité à améliorer la part de marché de l'alliance SkyTeam. Nous espérons que Delta et Northwest Airlines sortiront du chapitre 11 en partenaires encore plus forts.

**L'émergence de nouvelles compagnies concurrentes, notamment indiennes et chinoises, va-t-elle modifier la stratégie du groupe ?**

*Jean-Cyril Spinetta*

De nombreux concurrents apparaissent dans notre métier. Ils sont de deux natures. Soit ce sont de très grands pays, comme l'Inde ou la Chine, qui se dotent d'opérateurs nationaux de transport aérien, soit ils viennent de très petits pays très bien situés géographiquement avec beaucoup de savoir-faire et des moyens financiers importants, qui essaient de constituer des plates-formes de correspondance efficaces pour attirer des passagers et des marchandises. Singapour l'a fait il y a déjà quelques années.

Face à ces nouveaux concurrents, nous n'avons qu'une seule exigence vis-à-vis de toutes les instances : celles-ci doivent s'assurer, avant d'étendre et de parfaire les principes de concurrence, que les règles du jeu sont les mêmes partout. Par exemple, le financement des infrastructures aéroportuaires : il peut être pris en charge par les États ou supporté par les compagnies aériennes à travers les taxes. Dans le premier cas, les compagnies qui sont basées sur ces aéroports ont un avantage compétitif considérable qu'elles peuvent éventuellement transférer à leurs passagers tandis que dans l'autre cas, les compagnies aériennes n'ont pas d'autres choix que d'en faire supporter une partie à leurs passagers. Il semble que ces problématiques de concurrence commencent à être bien comprises. Il reste aux régulateurs à se les approprier et à traiter ces questions de manière complète.



**Selon IATA, 15 des 25 aéroports les plus chers du monde se situent en Europe. Entre 2001 et 2004, les redevances aéroports ont progressé de 44% à Paris et de 34% à Amsterdam. Giovanni Bisignani, Chief Executive de IATA, a appelé la Commission européenne à intervenir pour limiter cette inflation. Quelle est votre position ?**

*Leo van Wijk*

Ce sujet fait partie de nos priorités depuis des années car les aéroports sont partie intégrante de la stratégie d'une compagnie aérienne. Le Commissaire européen en charge du transport nous a entendus et a pris l'initiative d'engager un dialogue entre les compagnies aériennes et les aéroports. En effet, il faut trouver un moyen de limiter les redevances aéroportuaires. Les compagnies n'ont pas le choix en matière d'aéroport : Air France est dépendant de Roissy-Charles de Gaulle tout comme KLM est dépendant de Schiphol. Ces deux aéroports doivent mesurer que s'ils augmentent trop leurs prix, ceci nuira à notre compétitivité et en conséquence à leur rentabilité. N'oublions pas que les passagers peuvent passer par d'autres *hubs*, comme celui de Dubai par exemple.

**Certains aéroports ont pourtant diminué leurs redevances pour l'utilisation de terminaux *low-cost*.**

*Jean-Cyril Spinetta*

Je trouve choquant que certains aéroports décident de différencier sans le justifier les redevances entre les *low-cost* et les compagnies traditionnelles au seul prétexte que le niveau de service est moins important pour les compagnies *low-cost*. Le tribunal de Strasbourg a rappelé qu'il existe un principe d'égalité devant le service public : tout le monde doit être traité dans les mêmes conditions et si les compagnies sont traitées de manière différenciée, il doit y avoir une différence dans les services rendus. De plus, la différenciation, si elle est légale, doit respecter un principe de proportionnalité. Si les services rendus sont moins importants, on peut demander des redevances moins élevées mais cela doit se faire dans un rapport justifiable et justifié par une comptabilité analytique. Les compagnies traditionnelles paient des redevances qui peuvent être cinq à six fois supérieures à celles des *low-cost*, sans qu'il y ait un tel écart entre les services rendus.

Ce n'est pas aux compagnies traditionnelles de financer ou de subventionner les compagnies *low-cost*. Or c'est ce qui nous est demandé de faire à travers cette différenciation excessive des charges aéroportuaires. Chaque acteur est responsable de sa rentabilité. Mais les compagnies aériennes sont souvent confrontées à des décisions gouvernementales ou de monopoles. Il est temps que les régulateurs nationaux et européens prennent conscience que nous sommes en concurrence avec tous les transporteurs mondiaux et qu'un affaiblissement du secteur européen en termes de rentabilité amènerait moins d'emplois directs et indirects.

**Pour conclure, nous vous poserons la même question que l'an dernier. Comment imaginez-vous le groupe dans cinq ans ?**

*Jean-Cyril Spinetta*

L'année dernière, j'avais répondu que nous étions le leader et que notre objectif était de continuer à l'être dans cinq ans. J'avais ajouté qu'être leader, ce n'était pas qu'une question de taille mais également de rentabilité. Aujourd'hui, leader en taille, nous le sommes. Leader en rentabilité, c'est notre objectif et nous espérons l'être dans quelques années à venir. C'est ce à quoi nous travaillons chaque jour, en nous appuyant sur les forces et les talents d'Air France et de KLM.



# Marché et environnement

Depuis vingt ans, le transport aérien a enregistré une croissance annuelle deux fois plus rapide que la croissance mondiale. Son dynamisme a été soutenu par la croissance des pays de l'OCDE, dont il a constitué un facteur essentiel de développement. Dans ce contexte, les compagnies aériennes ont appuyé leur développement sur la croissance de leur pays d'origine.

Aujourd'hui, de nouvelles zones telles que la Chine, l'Asie émergente ou l'Europe de l'Est connaissent des taux de croissance forts. Dans ce nouveau contexte économique, la mondialisation des échanges soutient désormais la croissance du transport aérien et nourrit le développement sur tous les marchés des compagnies aériennes de dimension internationale, leur permettant ainsi de s'affranchir de l'évolution de l'économie de leur pays d'origine.

## Des perspectives favorables

L'année 2005 a enregistré un taux de croissance mondiale de l'ordre de 3,4% qui s'est traduit par une hausse de 7,6% du nombre de passagers dans le monde et un trafic mesuré en passager-kilomètre transporté (PKT) en augmentation de 7,5%. Environ 2,03 milliards de passagers ont emprunté les compagnies aériennes pour des besoins tant professionnels que touristiques (*source : OACI 15 décembre 2005*). Le premier trimestre de l'année 2006 confirme ces tendances avec une progression de 5,9% du trafic passagers dans le monde (*source : IATA*).

Pour les cinq prochaines années, la croissance mondiale, malgré le prix élevé du pétrole, est estimée à plus de 3% en moyenne, avec des taux supérieurs pour la Chine, l'Asie ou encore l'Europe de l'Est. Compte tenu de l'élasticité du transport aérien à cette croissance, on peut attendre un trafic en hausse annuelle de 6 à 7%. Les projections à 2010 estiment à 2,6 milliards le nombre de passagers qui voyageront à travers le monde.

## Un secteur dynamique

Le transport aérien a généré environ 29 millions d'emplois directs, indirects et induits (*source : ATAG mars 2006*). En Europe, chaque million de passagers transportés

permet la création d'environ 3 000 emplois (4 000 sur les plates-formes principales comme Roissy-Charles de Gaulle). En France, le secteur emploie directement plus de 115 000 personnes et à chaque emploi direct correspond un emploi indirect, notamment dans la construction aéronautique et deux emplois induits. Par ailleurs, il contribue de manière positive au commerce extérieur avec un solde positif de 0,8 milliard d'euros en 2004 (1,6 milliard d'euros en 2003) de la balance des services de transport aérien (*source : Comptes de transports juillet 2005*). Il possède encore des marges de croissance importante avec un taux de pénétration de 25% à comparer à un taux de 39% aux États-Unis et 33% en Grande-Bretagne (*source : BIPE novembre 2004*).

Si le transport aérien est un secteur dynamique, les différentes crises traversées -les attentats du 11 Septembre, les conséquences de la guerre en Irak en 2002, l'épidémie de SRAS et l'explosion du prix du pétrole depuis le printemps 2004- ont eu des conséquences lourdes. L'industrie dans son ensemble continue d'afficher des pertes pour la cinquième année consécutive. Pour l'année 2005, elles sont estimées à 6 milliards de dollars (IATA), largement liées au renchérissement du pétrole. En effet, la facture pétrolière a atteint 92 milliards de dollars en 2005 soit une hausse de 48% sur 2004. Selon une estimation de IATA en septembre 2005, celle-ci représente environ 25% des charges d'exploitation des compagnies aériennes, effaçant une grande partie des efforts de réduction de coûts engagés par les compagnies et les effets de la croissance du trafic.

## Des situations contrastées

En Amérique du Nord, le secteur du transport aérien est en crise depuis 2001 mais, comme dans le reste du monde, la reprise depuis deux ans y est forte. En 2005, les neuf compagnies majeures américaines ont en effet enregistré une augmentation de 5% de trafic et de 2,2 points du taux d'occupation. Cependant, elles n'ont toujours pas renoué avec les bénéfices et quatre des principales compagnies ont demandé la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites.



Avant tout compagnies domestiques, les compagnies régulières sont confrontées directement aux compagnies *low-cost* qui ont conquis 22% du trafic domestique (*source : octobre 2005*). De plus, pour faire face à la crise de liquidité après le 11 Septembre, elles ont vendu leur position de couverture pétrolière qu'elles n'ont pu renouveler compte tenu de leur situation financière. En conséquence, elles ont accumulé 10,8 milliards de dollars de pertes en 2005 contre 7 milliards en 2004 (*source : IATA 22 mars 2006*) malgré les aides fédérales de plusieurs milliards de dollars et les plans de restructuration de coûts et les concessions salariales.

Le secteur européen a contrario profite de la conjoncture porteuse. Les compagnies membres de l'AEA affichent en 2005 une hausse du trafic de 6,2% pour des capacités en augmentation de 4,3%. Le coefficient d'occupation a gagné 1,4 point à 76% (*source : AEA*). Plus de 320 millions de passagers (+4,2%) ont voyagé de et vers les 49 pays inclus dans le périmètre de l'AEA.

Malgré les crises auxquelles elles ont été confrontées, les quatre compagnies majors européennes - Air France-KLM, British Airways, Iberia, Lufthansa - ont bien résisté. C'est ainsi qu'elles ont pu mettre en place des politiques de couverture du prix du pétrole efficaces pour réduire l'impact des hausses de prix et compenser une partie du surcoût en instaurant des surcharges fuel grâce au niveau soutenu de l'activité. Au total, les compagnies membres de l'AEA devraient dégager un résultat net de 1,8 milliard d'euros contre 1,1 milliard d'euros en 2004 (*source : AEA mars 2006*).

Cependant, si les quatre premiers groupes -Air France-KLM, British Airways, Iberia et Lufthansa- affichent des bénéfices en progression, les compagnies de taille moyenne ont des résultats plus mitigés et certaines d'entre elles continuent d'être en pertes malgré leurs plans de restructuration.

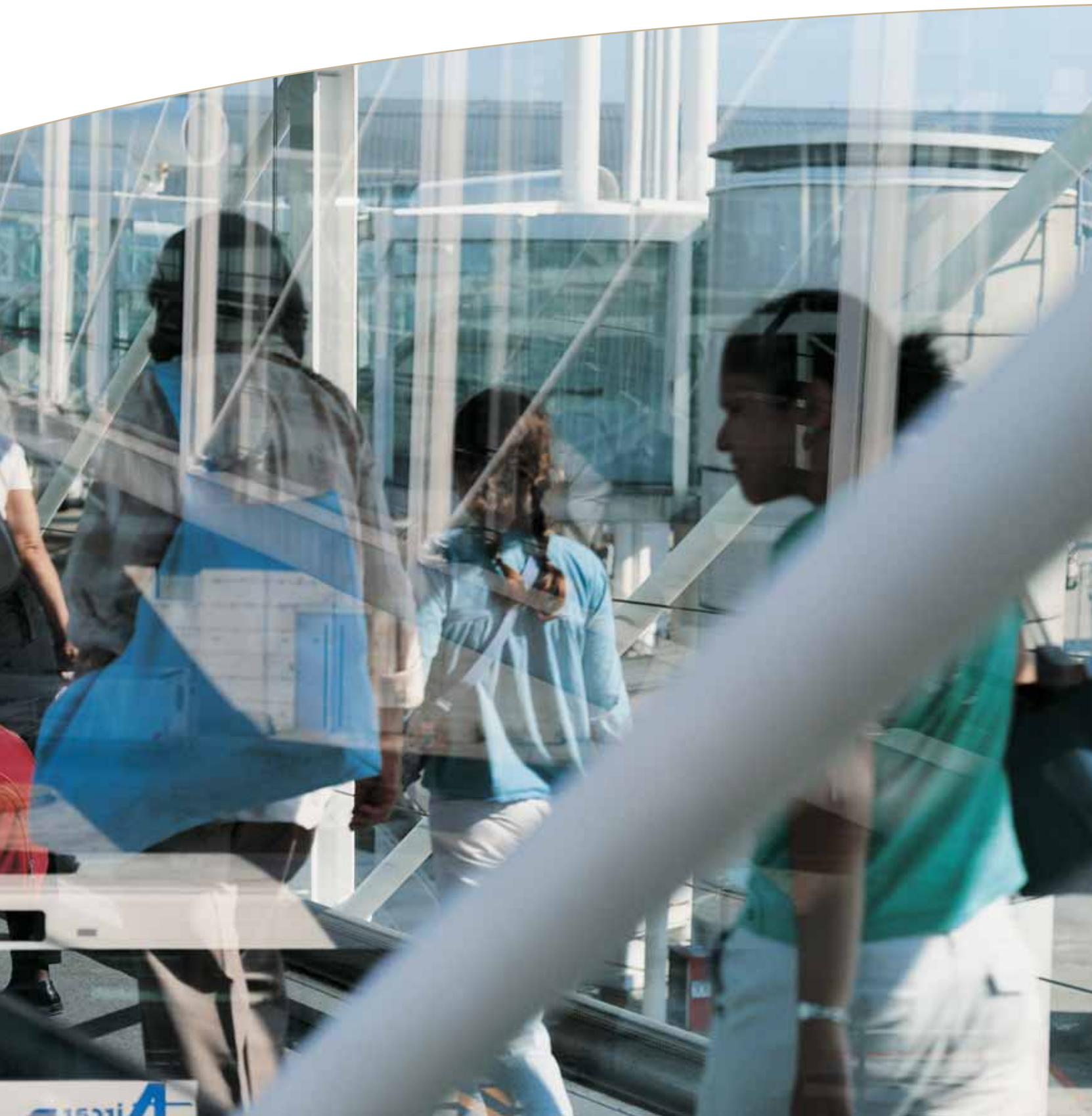
Les compagnies asiatiques enfin, fortement touchées en 2003 par l'épidémie de SRAS, avaient retrouvé dès 2004 le chemin de la croissance. L'année 2005 confirme cette tendance avec une augmentation de 5,1% du trafic et une progression de 0,4 point du taux d'occupation à 73,3% (*source : AAEA janvier 2006*). Le secteur asiatique devrait dégager des bénéfices de 2,9 milliards de dollars en 2005 (3,4 milliards en 2004).

### Un des secteurs les plus concurrentiels

Le secteur du transport aérien est un secteur où la concurrence s'est très largement développée en long-courrier. Au-delà de la compétition à laquelle se livrent les Majors européennes entre elles, ces compagnies sont désormais confrontées à l'émergence d'une concurrence de plus en plus intense, en bout de ligne, sur la plupart des zones géographiques. On notera en particulier le développement des compagnies du Golfe, des nouveaux acteurs chinois et indiens, ainsi que le redéploiement sur le transatlantique des transporteurs américains.

En moyen-courrier, le développement du secteur des *low-cost* se poursuit et se caractérise par un nombre d'acteurs important (41 compagnies en 2005) dont deux dominant très largement le marché en représentant un peu moins de 50% de l'offre. Le marché des *low-cost* se caractérise par 29% de vols domestiques et 71% de liaisons intra-européennes. Les compagnies *low-cost* sont présentes sur les cinq plus importants marchés domestiques européens avec 29% de part de marché mais avec des taux de pénétration inégaux. En Grande-Bretagne, elles représentent 13% des trajets domestiques, 7% en Allemagne et 1% en France (*source : année IATA 2005-06*). Les vols intra-européens s'effectuent principalement à partir de la Grande-Bretagne vers l'Allemagne, l'Italie et la France.

Enfin, pour le trafic domestique français, le transport aérien est confronté à la concurrence du train à grande vitesse (TGV) qui domine le marché et y limite l'intérêt des compagnies *low-cost*, leur part de marché ayant diminué depuis deux ans du fait de la diminution de l'offre ou de la disparition de certains acteurs. En 2005, le TGV a transporté 82 millions de passagers, soit une part de marché de 80%. Air France avec 19,7 millions de passagers détient une part de marché de 19%. Les *low-cost* ont transporté 1,2 million de passagers, soit une part de marché de 1%.



# Activité passage

Grâce à son réseau de 247 destinations dans 104 pays (*saison été 2006*) opéré à partir de deux *hubs* puissants reliés par une quinzaine de vols quotidiens, le groupe Air France-KLM a transporté 70 millions de passagers contre 65,8 millions en 2004-05, soit une hausse de 6,4%. Il a réalisé un chiffre d'affaires de 16,9 milliards d'euros (+10,2%).

70 millions  
de passagers

## Air France-KLM confirme son leadership

Le groupe confirme sa position de leader parmi les compagnies membres de l'*Association of European Airlines* (AEA) avec une hausse du trafic de 8,6%, pour des capacités en augmentation de 6,2% amenant ainsi le taux d'occupation au niveau record de 80,6% (+1,8 point), soit cinq points au-dessus du coefficient d'occupation moyen de l'AEA. En effet, cette dernière a enregistré sur l'exercice 2005-06 une croissance de 4,8% des passagers, de 6% du trafic pour des capacités en augmentation de 4,4% et une amélioration de 1,1 point du taux d'occupation à 76%.



## Dynamisme du long-courrier

Le trafic sur le réseau long-courrier a été très dynamique au cours de l'exercice. Il a augmenté de 9,3% pour des capacités en hausse de 7,4%. Le taux d'occupation a gagné 1,4 point à 83,8%. Le nombre de passagers transportés s'est élevé à 21,1 millions (+9,1%). Le poids de ce réseau a très peu varié par rapport à 2004-05 avec 80% du trafic et 77% des capacités du groupe. Le chiffre d'affaires est en progression de 13,5% à 9,4 milliards d'euros et représente 59% du chiffre d'affaires total passage régulier (57,1% au 31 mars 2005).

Le réseau long-courrier couvre 115 destinations (112 destinations à l'été 2005) dans 66 pays dont 49 opérées par Air France seule et 33 opérées par KLM seule. Seul un tiers des destinations est opéré par les deux compagnies. Sur ces destinations, grâce à la coordination des deux *hubs* soutenue par la combinaison tarifaire, le groupe offre un niveau élevé de fréquences quotidiennes.

L'ensemble des secteurs a connu une activité élevée à l'exception du réseau Caraïbes et Océan Indien qui a été impacté par l'épidémie de chikungunya.

## Réseau Amériques

Il couvre 28 destinations dans 10 pays dont 18 en Amérique du Nord et 10 dans 8 pays d'Amérique du Sud. Premier réseau du groupe tant en termes de trafic que de capacité, il représente 32,8% du trafic total (+1 point) et 30,6% des capacités contre 29,3% un an plus tôt. L'activité a été forte avec une progression de 11,6% du nombre de passagers à 8,4 millions et de 17,2% du chiffre d'affaires à 3,5 milliards d'euros. La quote-part dans

le chiffre d'affaires passage régulier total a progressé de 1,5 point à 22,3%. Sur les deux réseaux, l'activité a été excellente avec, au total, une hausse de 12% du trafic pour des capacités en augmentation de 11%. Le coefficient d'occupation a, ainsi, affiché un taux très élevé de 86,3% (+0,8 point).

Sur l'Amérique du Nord, le groupe opère 18 destinations à partir de Paris et/ou d'Amsterdam et dispose, grâce à ses partenaires américains, d'un réseau élargi à l'ensemble des États-Unis. Air France a été élu en janvier 2006 "meilleure compagnie transatlantique 2005" par les lecteurs du mensuel américain *Global Traveler Magazine*.

Pour répondre à la demande de sa clientèle se rendant vers les destinations pétrolières, KLM a lancé à l'hiver 2005-06 un vol Amsterdam-Houston (Texas) en Boeing 737-700 équipé exclusivement en sièges affaires. Ce nouveau vol vient en complément des liaisons vers Houston à partir de Paris et d'Amsterdam opérées par Air France et par KLM. Elle complète l'offre vers les destinations pétrolières et gazières lancée en 2004 avec le programme *Dedicate* d'Air France principalement tourné vers l'Afrique. Par ailleurs, Air France a ajouté Detroit à ses destinations aux États-Unis.

Le réseau Amérique du Nord a enregistré un coefficient d'occupation record à 87% en progression de 1,3 point avec un trafic en hausse de 8,8%.

Le groupe Air France-KLM offre 10 destinations dans 8 pays d'Amérique du Sud à partir de Paris et/ou d'Amsterdam. Le dynamisme de ce marché s'est traduit par une forte augmentation des capacités (+20,4%) grâce notamment au lancement d'un vol direct depuis Paris vers Santiago du Chili, le plus long vol du réseau long-courrier, d'une durée de plus de 16 heures. Le trafic a suivi avec une progression de 19,9%, permettant ainsi au coefficient de se maintenir au niveau très élevé de 84,7%.

	Trafic en PKT		Offre en SKO		Taux d'occupation	
	31 mars 2006 en millions	Variation en %	31 mars 2006 en millions	Variation en %	31 mars 2006 en %	Variation en point
Long-courrier	151 427	9,3	180 733	7,4	83,8	+1,4
Moyen-courrier	37 825	6,2	53 936	2,5	70,1	+2,4
<b>Total</b>	<b>189 253</b>	<b>8,6</b>	<b>234 669</b>	<b>6,2</b>	<b>80,6</b>	<b>+1,8</b>

## Un réseau multi-*hub* coordonné

Le réseau du groupe est coordonné autour des deux *hubs* intercontinentaux de Roissy-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol. Ces deux plates-formes de correspondance figurent parmi les quatre plus importantes en Europe et disposent d'un potentiel de développement qui accompagnera la croissance du trafic.

Les deux *hubs* du groupe sont reliés par quinze vols quotidiens, le *hubway*, et combinent les flux de trafic de correspondance avec ceux de point à point des réseaux mondiaux d'Air France et de KLM, formant un très vaste ensemble où les passagers peuvent marier indifféremment un aller via Paris et un retour via Amsterdam ou inversement.

Nombre d'opportunités correspondances long-courrier/moyen-courrier en moins de deux heures  
(été 2006)

### Air France-KLM

Roissy-Charles de Gaulle

20 961

Amsterdam Schiphol

6 813

### Lufthansa + Swiss

Francfort

12 956

Munich

3 334

Zurich

2 847

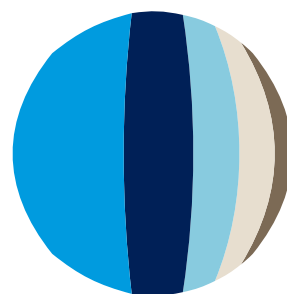
### British Airways

Londres Heathrow

7 173

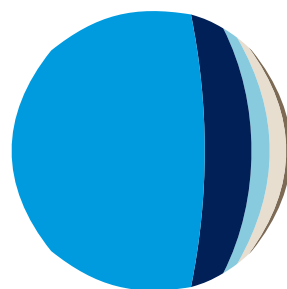
Avec la meilleure offre de correspondances hebdomadaires en moins de deux heures tant à Roissy-Charles de Gaulle qu'à Schiphol, le groupe attire un important trafic de correspondance haute contribution. Ce qui témoigne de la qualité de ses deux *hubs*, ce type de clientèle étant très exigeante en termes de flexibilité et de service.

## Chiffre d'affaires passage régulier par destination



41,0%	Europe (y compris France)
22,3%	Amériques du Nord et du Sud
15,3%	Asie
14,1%	Afrique et Moyen-Orient
7,3%	Caraïbes et Océan Indien

## Chiffre d'affaires passage régulier par zone de vente



67,5%	Europe (y compris France)
15,9%	Amériques du Nord et du Sud
7,7%	Asie
6,7%	Afrique et Moyen-Orient
2,2%	Caraïbes et Océan Indien



### Réseau Asie

Le réseau Asie comprend 22 destinations dans 11 pays (*saison été 2006*). Au cours de l'exercice 2005-06, le groupe a inauguré de nouvelles liaisons vers l'Inde. À partir de Paris, des liaisons ont été lancées vers Bangalore et Chennai en coopération avec Delta et à partir d'Amsterdam vers Hyderabad. La Chine et l'Inde sont désormais les principaux marchés dans cette région avec cinq destinations chacun, suivi par le Japon avec trois destinations.

Le marché Asie se place au deuxième rang des réseaux long-courrier et représente environ 22% du trafic total et 21% des capacités. Il a connu une activité très soutenue avec une hausse de 11,9% du trafic pour des capacités en augmentation de 7%. Le coefficient d'occupation s'est ainsi fortement amélioré en gagnant 3,7 points à 85,2%. Ce sont 4,6 millions de passagers qui ont voyagé sur ces lignes, soit une hausse de 12,7%. Le chiffre d'affaires a atteint 2,4 milliards d'euros (+14,4%) et représente 15,3% du chiffre d'affaires total passage régulier (14,7% au 31 mars 2005).

### Réseau Afrique et Moyen-Orient

Avec 47 destinations dans 37 pays à partir de Paris et/ou d'Amsterdam, le réseau Afrique et Moyen-Orient est le troisième réseau long-courrier du groupe. Il représente 13,5% du trafic total et 14% des capacités comme 2004-05. Sur ce réseau encore, l'activité a été soutenue avec une hausse de 9,4% du trafic pour des capacités en augmentation de 10%. Le coefficient d'occupation est resté quasiment stable à 77,6% (-0,4 point). Le nombre de passagers a atteint 4,9 millions (+9,2%) et le chiffre d'affaires s'est établi à 2,2 milliards d'euros (+13,6%). Sa quote-part dans le chiffre d'affaires total passager régulier est de 14,1% contre 13,7% un an plus tôt.

Le réseau africain comprend 32 destinations dans 25 pays. Les tensions politiques rencontrées par certains pays africains au cours de cet exercice ont pesé quelque peu sur le trafic (+7,4%) qui n'a pas suivi la hausse des capacités (+9,5%). Le coefficient d'occupation est ainsi en retrait de 1,6 point à 78,3%. En complément de l'offre classique, Air France a lancé en 2004 le réseau *Dedicate* destiné à faciliter les voyages professionnels vers les chantiers et les sites de production pétrolière et les zones d'activité économique dans des régions éloignées particulièrement en Afrique où il rencontre un grand succès sur les quatre destinations offertes.

Le réseau Moyen-Orient couvre 12 pays à travers 15 destinations. L'activité a été particulièrement bonne avec un trafic en hausse de 14,9% pour des capacités en augmentation de 11,2%, amenant le coefficient d'occupation à 75,8%, en augmentation de 2,5 points.

### Réseau Caraïbes-Océan Indien

Il offre 16 destinations dans 8 pays. Il représente 12,1% du trafic total et 11,9% des capacités. Le poids de ce réseau a diminué d'environ un point, la crise sanitaire qui a sévi dans cette région ayant amené une baisse de 2,8% des capacités et de 1,5% du trafic.

Le nombre de passagers s'est élevé à 3,1 millions de passagers (-1,5%) et le chiffre d'affaires a atteint 1,16 milliard d'euros, soit une hausse de 1,5%.

Sa quote-part dans le chiffre d'affaires total passage régulier est ainsi passée de 7,8% au 31 mars 2005 à 7,3% au 31 mars 2006.

### Retour à la rentabilité du moyen-courrier

Le réseau moyen-courrier inclut l'Europe dont la France et l'Afrique du Nord. Il totalise 126 destinations (122 destinations à l'été 2005) dans 34 pays dont 46 destinations sont opérées par Air France et ses filiales régionales Régional, Brit Air et City Jet, et 23 sont opérées par KLM et sa filiale régionale Cityhopper. 52 destinations sont opérées par les deux compagnies.

Ce réseau représente 20% du trafic et 23% des capacités, en légère baisse sur l'exercice précédent, le groupe ciblant sa croissance sur le réseau long-courrier.

48,9 millions de passagers (+5,2%) ont voyagé sur le réseau moyen-courrier du groupe et ont généré un chiffre d'affaires de 6,5 milliards d'euros, en augmentation de 5,9%. Le moyen-courrier représente 41% du chiffre d'affaires total passage régulier (42,7% au 31 mars 2005).

L'augmentation du chiffre d'affaires reflète l'activité soutenue de ce secteur. En effet, le trafic a progressé de 6,2% pour des capacités en hausse de 2,5%.

Le coefficient d'occupation a gagné 2,4 points à 70,1%.

L'activité a été très bonne chez les deux compagnies avec, pour Air France, les bénéfices du plan de réorganisation de ce réseau lancé en 2004 qui a permis son retour à la rentabilité en deux ans au lieu des trois années initialement prévues.

### Ajout d'une septième plage de rendez-vous à la plate-forme de correspondances de Schiphol

Les vols des *hubs* de Roissy-Charles de Gaulle et de Schiphol sont organisés autour de plages de rendez-vous, chacune constituée d'une vague d'arrivées et d'une vague de départs, cadencées pour permettre un maximum de correspondances dans un délai le plus court possible.

À Schiphol, la mise en place d'une septième plage de rendez-vous à 12 heures depuis le 26 mars 2006 a permis d'optimiser la gestion des bagages de la compagnie et offre à KLM une opportunité de croissance : la compagnie a de cette manière augmenté ses fréquences vers ses quinze principales dessertes européennes. Cette nouvelle structure du *hub* de Schiphol est désormais très proche en termes d'horaires de celle du *hub* de Roissy-Charles de Gaulle, qui compte six plages de rendez-vous quotidiennes.

## Une offre produit innovante

### **Flying Blue : 1,2 million de nouveaux adhérents depuis son lancement**

En juin 2005, le groupe Air France-KLM a innové en lançant un programme unique de fidélisation. Les programmes *Fréquence Plus* d'Air France et *Flying Dutchman* de KLM ont été fusionnés pour donner naissance au premier programme de fidélisation en Europe avec 10 millions d'adhérents.

Le lancement de ce programme a été une grande réussite et cette opération a été élue "Meilleur mailing International 2005" dans le cadre des Trophées de la Vente à Distance et du Marketing Direct. Le programme *Flying Blue* permet aux passagers d'Air France et de KLM de profiter du réseau combiné du groupe et d'accumuler des miles utilisables sur l'ensemble des vols des compagnies membres de l'alliance SkyTeam, ainsi qu'auprès de 130 partenaires aériens ou non-aériens.

Le succès de ce programme a été très rapide avec 1,2 million de nouveaux adhérents un an après son lancement dont 50% se sont inscrits via les sites internet d'Air France ou de KLM.

### **La révolution des e-services**

L'année 2005 a été marquée par une forte croissance de l'utilisation des nouvelles technologies. Réserver son vol sur les sites internet d'Air France ou de KLM en choisissant son siège, imprimer sa carte d'embarquement chez soi ou sur une borne libre-service sont quelques-unes des applications "e-services" qui répondent au besoin d'autonomie, de simplicité, de transparence et de lisibilité exprimé par les passagers.

Dans ce domaine, KLM a été une des premières compagnies aériennes à proposer à ses clients de s'enregistrer eux-mêmes à partir d'une borne libre-service à l'aéroport de Schiphol. Aujourd'hui, 63% des passagers voyageant avec KLM s'enregistrent par eux-mêmes soit en utilisant les bornes libre-service pour imprimer leur carte d'embarquement, soit en le faisant directement sur internet, une fonctionnalité que KLM a été la première à proposer en Europe.

En 2005-06, plus de 320 bornes libre-service Air France ou KLM étaient réparties dans 50 aéroports européens. Ce nombre devrait être porté à 500 dans près de 70 aéroports en 2006-07 avec de nouvelles fonctionnalités et un nombre de clients éligibles accru.

En juin 2006, un hall de départ comprenant uniquement des bornes libre-service et des comptoirs de dépose bagages a été inauguré à Schiphol.

Le billet électronique, qui a été introduit progressivement depuis 1998, est désormais utilisé par près de 70% des passagers d'Air France sur le marché France et par 77% des passagers voyageant avec KLM dans le monde. Le billet électronique remplace progressivement le billet papier qui disparaîtra totalement fin 2007.

Pour accompagner le développement des e-services, les sites internet d'Air France et de KLM ont fait l'objet d'une large refonte. Les deux sites proposent désormais un accès plus rapide et direct à l'ensemble des e-services des deux compagnies. Une application commune a été lancée en avril 2006, avec laquelle les clients d'Air France et de KLM peuvent s'enregistrer sur internet pour la quasi-totalité des destinations proposées par les deux compagnies.

Ce fort développement des e-services modifie les métiers du groupe à la fois à la vente et dans le traitement des clients en aéroport ; la réservation, l'achat du billet, l'enregistrement, la gestion des miles *Flying Blue* et le marketing direct pouvant tous être gérés "virtuellement" en utilisant le réseau internet. Les capacités de traitement offertes par ces technologies se traduisent également par un gain de productivité ainsi que par une réduction des coûts de distribution du groupe.

En constant développement, les e-services verront prochainement de nouvelles applications pour les entreprises avec notamment la mise en place de portails internet pour les PME.



## L'activité passage, une rentabilité renforcée

Le groupe Air France-KLM a réalisé un chiffre d'affaires passage de 16,9 milliards d'euros au 31 mars 2006, en hausse de 10,2% sur l'exercice précédent.

Le résultat d'exploitation s'est élevé à 686 millions d'euros, en progression de 78,6%.

La forte progression de l'activité du groupe Air France-KLM s'est accompagnée d'une hausse de la recette unitaire hors change mesurée au siège-kilomètre offert sur l'ensemble des réseaux, soutenue par la très forte reprise du trafic affaires. Par ailleurs, le groupe a été en mesure d'instaurer de nouvelles surcharges fuel pour compenser une partie de la hausse du prix du carburant.

Au 31 mars 2006, elles s'élevaient à 16 euros sur le moyen-courrier et à 48 euros sur le long-courrier chez Air France et à 22 euros sur le moyen-courrier et à 52 euros sur le long-courrier chez KLM.

Le groupe a également procédé à la refonte de son système de rémunération des agences de voyages. KLM en janvier 2005 et Air France en avril 2005 ont mis fin au versement de commissions aux agences de voyages sur leur marché domestique.

Enfin, la complémentarité des deux compagnies a permis de dégager de nouvelles synergies au cours de cet exercice qui ont contribué aux bons résultats de l'activité passage. D'un montant total de 174 millions d'euros, elles proviennent essentiellement du marketing et de la gestion de la recette, avec 114 millions d'euros dont 56 millions de la mise en place du programme unique de fidélisation, 33 millions de la poursuite de la rationalisation des réseaux et de nombreuses actions pour le solde. Au total, les synergies réalisées depuis la fusion dans l'activité passage s'élèvent à 246 millions d'euros.

### Exploitation déléguée

Air France et KLM desservent 85 escales en commun. Dans plusieurs d'entre elles, les services d'assistance au sol des deux compagnies ont été mutualisés et ne sont plus opérés que par une des deux compagnies. Depuis avril 2005, la gestion des vols KLM à Roissy-Charles de Gaulle est opérée par Air France selon le principe de l'exploitation déléguée. KLM gère pour sa part les vols d'Air France à Schiphol. Selon ce principe, chacun a la responsabilité des opérations et du *reporting* régulier de l'exploitation des vols du partenaire. Il permet à chaque compagnie de bénéficier de la puissance et de l'efficacité des deux *hubs* du groupe. Des contrats d'achats ont par ailleurs été conclus avec des fournisseurs communs.

### Chiffres clés de l'activité passage

Exercice au	31 mars 2006	31 mars 2005	Variation
Chiffre d'affaires total passage (en millions d'euros)	16 942	15 379	+10,2%
Chiffre d'affaires passage régulier (en millions d'euros)	15 902	14 425	+10,2%
Recette unitaire en SKO (en cts d'euro)	6,78	6,53	+3,7%
Recette unitaire au PKT (en cts d'euro)	8,40	8,28	+1,5%
Coût unitaire au SKO (en cts d'euro)	6,40	6,27	+2,0%
Résultat d'exploitation (en millions d'euros)	686	384	+78,6%

À change constant, les recettes unitaires au passager-kilomètre transporté et au siège-kilomètre offert progressent respectivement de 1,2% et 3,5%. Le passage à la commission zéro a limité leur hausse d'environ 1,5 point. Les coûts unitaires au siège-kilomètre offert baissent de 2,4% à change et prix du pétrole constants.





# Activité cargo

Fruit de la réorganisation de l'activité cargo, la *Joint Cargo Team* a été mise en place en octobre 2005. Direction unique des ventes et du marketing, elle a pour mission de faire d'Air France-KLM Cargo le numéro un mondial du fret et propose quatre familles de produits. L'activité cargo a connu en 2005-06 de fortes progressions en Asie (+4,6%), en Afrique et au Moyen-Orient (+7%).

## Air France-KLM Cargo, une nouvelle organisation

Après une phase de synchronisation des activités engagée fin 2004 et marquée par des échanges de capacités et la redistribution des offres, Air France Cargo et KLM Cargo ont placé en octobre 2005 leurs ventes, leur distribution, leur marketing et leurs réseaux, leur stratégie et leur développement sous une direction unique, la *Joint Cargo Team*.

Attendue par le marché et les clients, cette entité managériale unique répond au principe fondateur "un seul interlocuteur pour le client" et permet au groupe d'offrir à l'ensemble de ses clients un contact, un contrat et un réseau uniques avec le choix de deux systèmes opérationnels, via Roissy-CDG ou via Schiphol, voire une combinaison des deux *hubs*.

1,4

million de tonnes transportées

Avec la *Joint Cargo Team*, l'ambition du groupe dans l'activité fret est claire : être le numéro un mondial du fret. Le groupe s'inscrit ici dans le processus de consolidation du secteur, caractérisé par des transitaires logisticiens de plus en plus concentrés et puissants et des compagnies asiatiques en fort développement. Air France-KLM entend se renforcer sur les marchés étrangers et offrir une puissance et une efficacité commerciales accrues à ses dix clients majeurs, représentant à eux seuls 42% de ses recettes.

La gestion commune des activités fret devrait permettre d'optimiser le remplissage et d'augmenter la recette unitaire des deux compagnies.

Une équipe de 162 cadres, ayant des responsabilités mixtes Air France Cargo – KLM Cargo, a été constituée pour diriger et coordonner l'organisation Air France-KLM Cargo dans le monde. Au 31 mars 2006, près de 50 bureaux commerciaux sur 160 étaient intégrés sous une direction unique Air France-KLM, renforçant l'identité unique auprès du client. Ce processus sera poursuivi en 2006-07.



## Une offre produit adaptée aux clients

Air France-KLM Cargo a une offre organisée autour de quatre familles de produits.

**Dimension** propose un transport aéroport/aéroport standard, n'exigeant pas de traitement spécifique. Ce produit générique de l'offre concerne principalement les groupages et plus généralement toutes les expéditions.

**Cohésion** est un produit sur mesure pour les envois import et export réguliers et les expéditions en flux tendu intégrés dans une logique de chaîne logistique. Ce produit est formalisé par un engagement contractuel réciproque entre un chargeur, un transitaire et les compagnies.

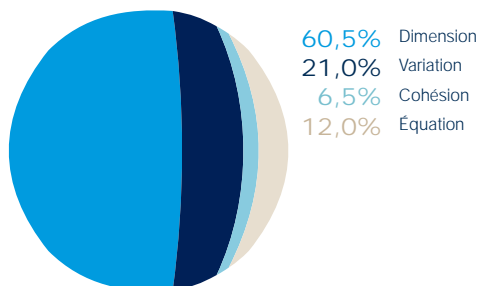
**Variation** propose une solution adaptée au transport de marchandises atypiques, de l'animal vivant au colis hors normes, des produits dangereux aux produits à forte valeur ajoutée.

**Équation** propose un envoi express et garantit un traitement prioritaire, à délais raccourcis, des expéditions qui sont embarquées sans réservation préalable sur le premier vol disponible en partance.

Ces produits sont également offerts par l'alliance SkyTeam Cargo qui a innové en profitant de l'expertise de KLM Cargo en matière de transport de produits pharmaceutiques pour créer une nouvelle gamme Variation Pharma. Cette nouvelle offre, commune aux huit compagnies membres de SkyTeam Cargo depuis mai 2005, implique un respect strict de la chaîne du froid, les produits pharmaceutiques nécessitant des températures stables, allant de -20°C à +20°C, et l'utilisation de conteneurs isothermes pendant tout leur acheminement.

Cette nouvelle offre sur le réseau de SkyTeam Cargo correspond aux attentes des entreprises pharmaceutiques clientes qui recherchent sérieux, efficacité et rapidité pour leurs envois spéciaux dans le monde

Répartition du chiffre d'affaires par produit



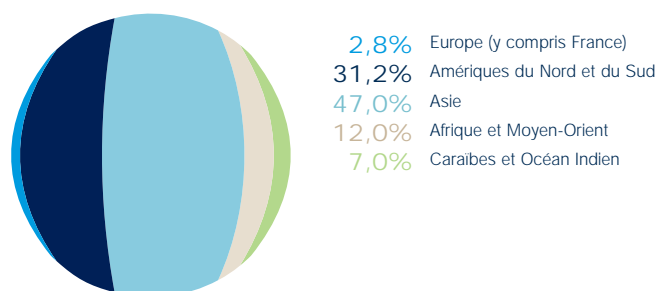
	Trafic en TKT		Offre en TKO		Taux de remplissage	
	31 mars 2006 en millions	Variation en %	31 mars 2006 en millions	Variation en %	31 mars 2006 en %	Variation en point
Moyen-courrier	85	-14,1%	544	-4,7%	15,6%	-1,7
Long-courrier	10 745	3,7%	15 850	6,9%	67,8%	-2,1



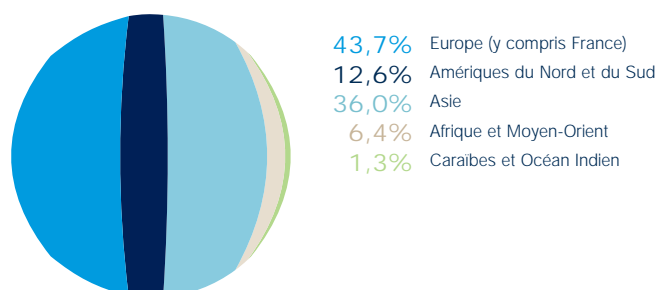
Fondée en 2000, SkyTeam Cargo est aujourd'hui la plus importante alliance de transport de fret aérien. Avec l'intégration de Northwest Airlines Cargo en septembre 2005, SkyTeam Cargo regroupe désormais huit compagnies membres (Aeromexico Cargo, Air France Cargo, Alitalia Cargo, CSA Cargo, Delta Air Logistics, KLM Cargo et Korean Air Cargo) et couvre les principales routes commerciales stratégiques au travers de 545 destinations dans 127 pays desservis.

Les membres de SkyTeam Cargo partagent un réseau global et une offre unique regroupée autour des produits Variation, Équation, Cohésion, Dimension pour lesquels les spécifications de services sont identiques. SkyTeam Cargo propose par ailleurs des procédures de traitement harmonisées dans des points de vente uniques où tout ou partie des membres sont sous un même toit. Ces éléments assurent une parfaite coordination logistique, de l'acceptation du fret à sa livraison, sur tout le réseau.

### Chiffre d'affaires fret régulier par destination



### Chiffre d'affaires fret régulier par zone de vente



## Un environnement contrasté

L'activité cargo du groupe a été marquée par la faiblesse des exportations européennes particulièrement au premier semestre. Cela s'est traduit par une baisse du coefficient de remplissage à 66,1% (-1,9 point). En effet, le trafic n'a progressé que de 3,5% pour des capacités en hausse de 6,5% liées à l'augmentation des soutes des nouveaux avions passagers. Le fret est en effet transporté pour moitié dans des avions tout cargo et pour moitié dans les soutes des avions de passagers. Le groupe a transporté 1,42 million de tonnes, soit une hausse de 3,1% par rapport à l'an passé.

Le transport de fret en Europe se faisant principalement par camion, l'activité du réseau européen du groupe Air France-KLM est limitée. Le tonnage transporté a baissé de 11,5% à 70 000 tonnes suivant ainsi la baisse de 14,1% du trafic. Le coefficient de remplissage a perdu 1,7 point à 15,6%.

Le réseau long-courrier représente aujourd'hui près de la totalité de l'activité tant en termes de trafic que de chiffre d'affaires.

Le réseau Amérique du Nord et Amérique du Sud représente 34% du trafic, des capacités et du tonnage comme en 2004-05. Il a enregistré un trafic en hausse de 2,8% pour des capacités en augmentation de 8,8%. Le coefficient de remplissage a en conséquence perdu 3,9 points à 65,9%. Le groupe a transporté sur ce réseau 492 000 tonnes (+2,6%). Le chiffre d'affaires a progressé de 15,9% à 833 millions d'euros. Il représente 31,2% du chiffre d'affaires du transport de fret (30,2% au 31 mars 2005).

Le réseau Asie a été très dynamique avec une hausse de 4,6% des tonnages à 607 000 tonnes. Les capacités ayant augmenté de 6,2%, le coefficient de remplissage est en baisse de 1,1 point mais reste au niveau très élevé de 73%. Avec un chiffre d'affaires de 1,26 milliard d'euros (+15,3%), il a renforcé sa position et constitue le premier réseau du groupe avec 47,1% du chiffre d'affaires du transport de fret (+1,2 point), 51% du trafic et 46% des capacités.

Le réseau Afrique et Moyen-Orient a connu une forte hausse des tonnages transportés qui sont passés de 172 000 tonnes à 184 000 tonnes (+7%). Ce réseau représente environ 10% de l'activité cargo du groupe. Le trafic a progressé de 4,4% pour une augmentation des capacités de 8,6%. Le coefficient de remplissage a perdu 2,4 points à 59,5%. Le chiffre d'affaires en revanche a progressé de 4,6% à 320 millions d'euros et représente 12% du chiffre d'affaires du transport de fret, soit le même niveau que l'année précédente.

Le réseau Caraïbes et Océan Indien a connu une certaine stabilité de l'offre (-0,3%) et un trafic en progression de 0,7%. Le coefficient de remplissage a atteint 53,7% (+0,5 point). Les tonnages transportés ont atteint 75 000 tonnes (+1,2%) générant un chiffre d'affaires stable de 186 millions. Ce réseau représente environ 7% de l'activité cargo.

## L'activité cargo, une rentabilité en progression

Le groupe Air France-KLM a réalisé un chiffre d'affaires cargo de 2,88 milliards d'euros, en hausse de 11,8% par rapport au 31 mars 2005. Le résultat d'exploitation a augmenté de 18,6% passant de 140 millions à 166 millions d'euros. La hausse du prix du pétrole, qui pénalise plus fortement l'activité cargo, a pu être limitée par les surcharges fuel. Par ailleurs, la nouvelle organisation de l'activité a généré 26 millions d'euros de synergies nouvelles venues en complément des 6 millions réalisés l'année dernière.



### Chiffres clé de l'activité cargo

Exercice au	31 mars 2006	31 mars 2005	Variation
Chiffre d'affaires total cargo (en millions d'euros)	2 882	2 576	+11,9%
Chiffre d'affaires transport de fret (en millions d'euros)	2 673	2 379	+12,4%
Recette unitaire en TKO (en cts d'euro)	16,30	15,45	+5,5%
Recette unitaire au TKT (en cts d'euro)	24,68	22,75	+8,5%
Coût unitaire au TKO (en cts d'euro)	15,07	14,33	+5,2%
Résultat d'exploitation (en millions d'euros)	166	140	+18,6%

À taux de change constant, la recette unitaire à la tonne-kilomètre transportée (RTKT) est en hausse de 6,8% et la recette unitaire à la tonne-kilomètre offerte (RTKO) de 3,8%. Les coûts unitaires sont en baisse de 1,5% à change et prix du pétrole constants.

### Renouvellement de la flotte cargo

Le groupe dispose aujourd'hui d'une flotte de 15 appareils tout cargo, composée de 7 Boeing 747-200F, 8 Boeing 747-400ERF et de 17 Boeing 747-400 combis. Les Boeing 747-200F seront progressivement remplacés par des Boeing 747-400SF ainsi que de Boeing 777-200LRF, dont Air France Cargo sera la compagnie de lancement.

Cette flotte permettra de desservir tous les marchés en vol non-stop, de réaliser d'importantes économies de carburant (40% pour les 777 par rapport aux 747-200F), de générer un volume sonore inférieur et d'améliorer la productivité des rotations avions.





# Activité maintenance

Le rapprochement d'Air France et de KLM a permis au groupe d'élargir sa palette de produits en combinant les complémentarités, en termes de types d'avion et de capacités de production, des activités de maintenance d'Air France connues sous la marque Air France Industries (AFI) et celles de la division Engineering & Maintenance de KLM.

## Un leader mondial de la maintenance aéronautique multi-produits

Dans un marché où la maintenance sous-traitée est en progression depuis 1992, le groupe a signé de nombreux contrats de maintenance d'appareils en 2005-06, et a assuré la gestion de la flotte de plus de 150 compagnies aériennes clientes, représentant plus de 900 avions. La maintenance des flottes d'Air France et de KLM a représenté les deux tiers de l'activité maintenance du groupe.

Au cours de l'exercice, l'activité maintenance du groupe a réalisé un chiffre d'affaires tiers de 896 millions d'euros en progression de 12,1%. Son résultat d'exploitation a plus que doublé, passant de 25 millions d'euros au 31 mars 2005 à 54 millions au 31 mars 2006.

La croissance des activités de révision moteurs provient principalement des CF6, CFM 56-7 ainsi que du moteur GE90, dont Air France Industries est une des premières entreprises à assurer la maintenance.

Les activités d'équipements des flottes de nouvelle génération des Boeing B777 et B737NG, des Airbus A320, A330 et A340 ont connu un fort développement au travers de contrats en support complet. Du fait du développement et du renouvellement des flottes, introduisant une proportion grandissante d'avions de nouvelle génération, ce marché dispose d'un fort potentiel de croissance.

# 150

compagnies aériennes clientes

## Nouvelle organisation commune aux deux entités

En tant qu'intégrateurs de services, Air France Industries et KLM E&M ont bénéficié de leurs complémentarités tant en termes de types d'avion que de capacités de production pour développer leurs services.

L'organisation de l'activité maintenance du groupe a été simplifiée en répartissant les responsabilités techniques et de gestion de produits entre Air France Industries et KLM E&M. À chaque type d'avion correspond une attribution des responsabilités de maintenance fondamentales (*Central Engineering Agency*) ainsi que des responsabilités produit (*Product Leadership Agency*) pour les moteurs et les équipements. Cette nouvelle organisation en "CEA" et "PLA", appliquée en 2005 sur certains types avions et moteurs, a permis de diminuer la sous-traitance et de spécialiser les investissements du groupe. Son déploiement sera poursuivi cette année.

### Acquisition d'EPCOR aux Pays-Bas

KLM E&M a finalisé en juillet 2005 l'acquisition de EPCOR, une entreprise spécialisée dans la réparation de composants pneumatiques et dont elle était actionnaire depuis 1999, à hauteur de 49%. Basée à Schiphol, EPCOR proposera ses services à KLM E&M ainsi qu'à Air France Industries.

Une politique d'achats commune basée sur une stratégie conjointe vis-à-vis des produits et des fournisseurs a été mise en place en 2005-06 et a permis de réaliser plus de la moitié des 25 millions d'euros d'économies des synergies de coûts réalisées par les deux entreprises. Par ailleurs, la création d'une force de vente conjointe a permis de réaliser 20 millions d'euros de recettes par des ventes croisées.

## Une politique de partenariats

Air France Industries et KLM E&M se sont engagés dans des partenariats stratégiques avec les constructeurs tant sur les moteurs que sur les équipements afin de renforcer leur positionnement commercial sur l'entretien des avions de nouvelle génération et de réaliser des économies d'échelle.

Différents contrats ont été signés avec Boeing pour les équipements des B777 et B737NG. Ils représentent des produits clés du groupe. Le portefeuille de clients pour les équipements Boeing B777 compte désormais plus de 100 clients.

Air France Industries a également créé, en juin 2005, Spairliners, une *joint-venture* avec Lufthansa Technik pour le support des équipements du futur Airbus A380. Les capacités de réparation sont réparties entre les deux actionnaires et l'inventaire est commun aux deux entreprises. L'entreprise est basée à Hambourg, en Allemagne, et a son centre opérationnel et logistique à Roissy-Charles de Gaulle.

## Air France Industries se prépare à l'arrivée des Airbus A380

Un hangar destiné à accueillir les activités de maintenance des Airbus A380 est en cours de construction à Roissy-Charles de Gaulle. Les équipements industriels y seront installés à partir de fin 2007 afin d'accueillir les premiers appareils commandés par Air France. Par ailleurs, depuis 1998, Air France Industries et Airbus travaillent conjointement pour développer un concept de maintenance pro-active visant à réduire les coûts et augmenter la disponibilité de cet appareil riche en innovations technologiques.

Pour l'activité moteurs, Air France Industries a signé un accord de coopération industrielle avec Engine Alliance pour les moteurs GP7200 de l'Airbus A380, avec General Electric pour les moteurs GE90 équipant les B777 et CFM56-7 équipant les B737 NG.

En 2005-06, une unité pour les A320 a été inaugurée à Schiphol. Un atelier de maintenance pour les GE90 sera mis en service à Orly fin 2006.

## Renforcement de la présence du groupe sur les marchés stratégiques

Air France-KLM développe également son activité sur deux marchés stratégiques par le biais de *joint-ventures* aux États-Unis et en Chine :

- Aero Maintenance Group (AMG) basée à Miami en Floride, dont Air France a acquis 40% en juin 2005, est spécialisée dans le support des équipements. Elle donne au groupe une présence sur le marché américain et lui permet de disposer d'une plate-forme logistique et d'une unité de réparation équipement, élément-clé dans le contrat de support équipements des B767 de Lan Chile signé en 2006. AMG dispose également de sites à Long Beach, en Californie, ainsi qu'à Copenhague au Danemark.

- Hangxin Aviation Engineering Group est une des plus importantes entreprises indépendantes chinoises de maintenance aéronautique et permet au groupe de profiter du fort taux de croissance des marchés chinois et de la région Asie-Pacifique. Air France Industries et KLM E&M ont ainsi conquis d'importants marchés pour les Airbus A320 et les Boeing 737. Depuis la prise de contrôle par le groupe en mai 2002, Hangxin Aviation Engineering Group a connu une croissance de 20% par an. En 2005, l'entreprise a continué de développer les capacités d'un nouvel atelier mécanique à Shanghai pour la réparation des équipements de sécurité de la cabine et les technologies pneumatiques et hydrauliques. À Guangzhou, de nouvelles capacités de maintenance et de réparation avionique ont été mises en place. Hangxin Aviation Engineering Group devient par ailleurs un important fournisseur de pièces de rechange en Asie-Pacifique.

KLM E&M dispose par ailleurs d'une filiale, KLM UK Engineering, basée à Norwich au Royaume-Uni et spécialisée dans la maintenance de flottes régionales d'appareils type Fokker 50-70-100, BAE 146 et RJ85.

## Important contrat au Chili pour Air France Industries et KLM E&M

Air France Industries et KLM E&M ont remporté un contrat de plus de 120 millions de dollars pour le support équipements des Boeing 767 de Lan Chile, la compagnie nationale chilienne. Ce succès illustre la complémentarité des équipes de maintenance du groupe : Air France Industries a mené les négociations et apportera son expertise pour la gestion de flux entre différentes plates-formes tandis que KLM E&M proposera sa maîtrise d'opérateur du Boeing 767. Air France Industries s'appuiera notamment sur la logistique de sa filiale américaine AMG. Ce contrat, d'une durée de dix ans, comprend l'entretien d'une flotte de 28 appareils en 2006 et pourrait par ailleurs ouvrir de nouvelles perspectives. En effet, la flotte de Lan Chile devrait intégrer, prochainement, une quarantaine d'appareils de la famille des Airbus A320, appareils pour lesquels le groupe a développé un véritable savoir-faire.





## Autres activités

Les autres activités comprennent essentiellement l'activité *catering* du groupe et l'activité charter de KLM. Le chiffre d'affaires tiers de ces activités a progressé de 713 millions au 31 mars 2005, qui avait enregistré 15 mois de chiffre d'affaires de Servair, à 728 millions d'euros dont 260 millions d'euros pour l'activité de *catering* (304 millions au 31 mars 2005) et 468 millions d'euros pour l'activité charter de KLM (409 millions au 31 mars 2005). Le résultat d'exploitation des autres activités s'élève à 30 millions d'euros contre 4 millions un an plus tôt.

### Catering

L'activité de commissariat aérien du groupe, ou *catering*, est regroupée autour de Servair, filiale d'Air France, et de KLM Catering Services, filiale de KLM.

365 jours par an, les deux sociétés proposent à Air France, à KLM ainsi qu'à des compagnies tierces, une large gamme de services comprenant la production alimentaire, la restauration à bord pour les différentes classes de clients et pour les équipages, le nettoyage et l'armement des cabines. Servair et KLM Catering Services sont les premiers fournisseurs en matière de restauration d'Air France et de KLM et sont leaders sur leurs marchés domestiques respectifs.

Les deux entreprises sont essentiellement présentes sur le marché européen, et sont moins affectées par la crise qui touche ce secteur depuis 2001 et plus particulièrement le marché nord-américain.

Implantée dans 27 pays, Servair est la troisième entreprise mondiale de commissariat aérien et a préparé, en 2005, 38 millions de plateaux-repas. L'entreprise détient 27% de Alpha Airports Limited et a constitué un réseau de partenaires qui s'est renforcé en 2005 par l'acquisition de Mauritanie Catering. En 2005-06, l'entreprise a dégagé un résultat d'exploitation de 6 millions d'euros.

Pour faire face aux changements rapides du marché du commissariat aérien, Servair a lancé en 2005 un plan d'entreprise "*Changer pour gagner*" afin d'accroître la flexibilité, adapter la structure des coûts et améliorer la productivité de l'entreprise. Son objectif est de réaliser 27 millions d'euros d'économies sur trois ans.

Au printemps 2006, Servair a ainsi ouvert une nouvelle base de *handling* sur l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle qui améliore la qualité du service de nettoyage de cabine tout en permettant un gain significatif de productivité.

KLM Catering Services est pour sa part uniquement basée à Schiphol et a préparé plus de 16,5 millions de repas en 2005. L'entreprise a dégagé un résultat d'exploitation de 7 millions d'euros.

Pour que les plats soient variés et différencient clairement les deux compagnies de leurs concurrentes, Air France et KLM ont choisi de travailler avec des chefs renommés en France et aux Pays-Bas. Pour l'Espace Première, Air France bénéficie des conseils de Guy Martin, chef du restaurant étoilé "Le Grand Véfour" à Paris. Les vins servis à bord sont par ailleurs sélectionnés par Olivier Poussier, meilleur sommelier du monde 2000. Pour sa *World Business Class*, KLM a choisi Cees Helder, honoré de trois étoiles Michelin pour son restaurant Parkheuvel à Rotterdam.

Le groupe a par ailleurs mis en place un système de contrôle de la qualité très strict, régulièrement audité par des organismes externes, s'assurant du respect des normes dans toute la chaîne de production ainsi qu'auprès des fournisseurs. Ces efforts ont été couronnés de succès en 2005 par les lecteurs du magazine allemand *Business Traveller* qui ont distingué Air France pour sa restauration à bord sur les vols vers l'Amérique du Nord et du Sud.

## transavia.com

transavia.com est une filiale de KLM spécialisée dans les vols charters pour les tour-opérateurs et le transport aérien *low-cost*. La compagnie exploite une flotte moderne de 27 Boeing 737-700 et 737-800 depuis les aéroports d'Amsterdam Schiphol et de Rotterdam vers plus de 70 destinations européennes. En 2005-06, l'entreprise a dégagé un résultat d'exploitation de 32 millions d'euros.

Tout en conservant le transport aérien en cœur d'activité, transavia.com se positionne en tant qu'agence de voyages en ligne pour les loisirs ou les affaires. Depuis début 2006, la compagnie propose sur son site internet des offres de séjours, les *transavia packagedeals*, où les vols sont exploités par transavia.com et les séjours sont proposés par des tour-opérateurs néerlandais partenaires.

Dans le cadre de son offre de transport *low-cost*, transavia.com propose plus de 20 destinations en Europe. En 2005, 93% des réservations directes ont été réalisées par internet, faisant de transavia.com un des leaders néerlandais de la vente en ligne. La compagnie permet également à ses passagers aux Pays-Bas de s'enregistrer dès 24 heures avant le départ et a développé, depuis l'été 2005, la vente d'articles de voyage et la réservation de taxis sur son site.

Sur l'exercice 2005-06, transavia.com a renforcé sa part de marché *business to business* et a étendu son offre d'e-services aux tours-opérateurs en leur donnant accès, via un portail internet dédié, aux systèmes de réservation et de gestion des capacités.



# SkyTeam



En créant l'alliance SkyTeam en 2000, les partenaires européens, américains et asiatiques se sont donné les moyens de répondre à un marché en cours de globalisation, tant au niveau du transport de passagers que du transport de fret. Six ans après sa création, SkyTeam est la deuxième alliance mondiale, avec 19% de part de marché. Les dix compagnies membres développent leurs services, notamment en offrant un réseau en constant développement, démultiplié par les accords bilatéraux de partage de codes, partagent leurs salons, regroupent leurs activités dans les aéroports et rapprochent les avantages liés à leurs programmes de fidélisation.

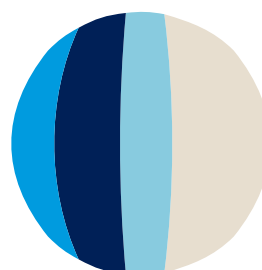
## SkyTeam élue "Meilleure alliance" de l'année

La stratégie de SkyTeam vise à être l'alliance préférée de ses clients. En 2005, elle a été élue "meilleure alliance de l'année" par les lecteurs du mensuel américain *Global Traveler Magazine*. En avril 2006, l'alliance s'est étendue à l'Est de l'Europe avec l'intégration de la compagnie russe Aeroflot.

SkyTeam propose désormais aux 373 millions de passagers qu'elle transporte chaque année près de 15 000 vols quotidiens couvrant 728 destinations dans 149 pays grâce à son système de *hubs* répartis dans le monde :

- en Europe : Amsterdam, Paris, Moscou, Milan et Prague ;
- aux USA : Atlanta, Cincinnati, Cleveland, Detroit, Houston, Memphis, Minneapolis-St Paul et New York (JFK et Newark) ;
- en Asie : Guam, Séoul et Tokyo ;
- en Amérique du Sud : Mexico City.

**SkyTeam, 2<sup>ème</sup> alliance mondiale**  
(en parts de marché)



19%	SkyTeam
24%	Star Alliance
18%	OneWorld
39%	Autres

(Source : PKT 2004)

## SkyTeam accueille Aeroflot

Aeroflot, la principale compagnie aérienne de Russie et de la Communauté des États Indépendants, a rejoint SkyTeam en avril 2006 à l'issue d'un processus d'intégration de près de deux ans. Pour rejoindre l'alliance, Aeroflot s'est imposé un cahier des charges exigeant afin de satisfaire aux critères de sécurité et de qualité de services requis par SkyTeam. La compagnie russe a adapté la qualité de ses opérations et services aux standards internationaux et a ainsi passé avec succès les audits de sécurité de IATA, obtenant définitivement en mars 2006 la certification IOSA. La compagnie a par ailleurs été récompensée pour la qualité de son service à bord par Skytrax, un des principaux consultants pour le secteur du transport aérien.

Aeroflot dessert quotidiennement 86 destinations vers 46 pays. Grâce à sa position géographique, le *hub* d'Aeroflot à l'aéroport de Moscou Sheremetyevo constitue une plate-forme importante pour les passagers en correspondance entre l'Europe et l'Asie, la Communauté des États Indépendants (C.E.I.) et les villes de Russie. Aeroflot étend ainsi le réseau de SkyTeam à de nouveaux marchés très dynamiques, en apportant 27 nouvelles escales à l'alliance.

## Développement de nouveaux produits en direction des entreprises

Au cours de l'exercice, SkyTeam a développé son offre en direction des entreprises de taille mondiale. En octobre 2005, SkyTeam et Philips ont ainsi signé le premier accord global de l'alliance permettant à ce groupe de bénéficier de solutions de voyage adaptées et très compétitives auprès de huit compagnies membres dans 25 pays. Selon les termes de ce contrat, Philips bénéficie d'un seul point d'entrée, d'une politique harmonisée de remises commerciales et d'un système unique de *reporting*. Depuis, six autres contrats du même type ont été signés.

Un produit SkyTeam Global Meetings a également été lancé en avril 2006 afin d'offrir un seul interlocuteur pour les dix compagnies de l'alliance aux organisateurs et participants à des congrès et événements internationaux. Le premier client intéressé a été *Paris Le Bourget Air Show 2007*.

## Innover pour le passager

En 2005, les compagnies membres ont mis en place un billet électronique, valable sur l'ensemble du réseau de l'alliance. Pour faciliter les démarches des passagers, le site [www.skyteam.com](http://www.skyteam.com) est désormais disponible en dix langues, dont le japonais, l'allemand et le russe.

Pour le prochain exercice, les compagnies membres s'attacheront à donner un accès progressif à l'enregistrement sur bornes libre-service et via internet pour tous les clients de l'alliance.

SkyTeam a par ailleurs enrichi son offre pour les passagers en proposant un Asia Pass, complétant ainsi l'offre existante d'Europe Pass, d'America Pass et de Tour du Monde. Depuis octobre 2005, tout achat d'un billet aller-retour intercontinental vers l'Asie-Pacifique sur une des compagnies membres de SkyTeam donne accès à un tarif préférentiel pour des vols à l'intérieur de la zone tout en accumulant des miles.

## Futures adhésions

SkyTeam continuera de se développer avec l'arrivée prévue en 2007 de la compagnie chinoise China Southern Airlines, basée à Canton, ainsi que de membres associés parmi les candidats : Air Europa, Portugalia et Middle East Airlines parrainées par Air France, Kenya Airways parrainée par KLM, Copa Airlines parrainée par Continental et Tarom parrainée par Alitalia.

Le programme de compagnies associées de SkyTeam regroupe des compagnies aériennes de petite ou de moyenne taille qui sont parrainées par un des membres. Elles contribuent de manière plus légère au budget de l'alliance mais ne participent pas à sa gouvernance. Ce programme permet de proposer les bénéfices de SkyTeam à de nouveaux clients, notamment en ce qui concerne les programmes de fidélité, les salons et les vols en partage de codes.

## Fonctionnement de SkyTeam

L'alliance SkyTeam est dirigée par un Comité exécutif et un Comité de pilotage. Le consensus (hormis dans un nombre restreint de cas) est la règle qui régit les prises de décision. Chaque membre participe équitablement aux débats préliminaires et aux prises de décision finales.

Le Comité exécutif est composé des Présidents, des Directeurs généraux et des Directeurs Alliances de toutes les compagnies membres. Il se réunit deux fois par an et définit les grandes orientations stratégiques. Il fixe le montant des ressources et assure la promotion de l'alliance. Le Comité exécutif nomme le Président et le Vice-président du Comité de pilotage pour deux ans. Ce dernier réunit quatre fois par an les Directeurs Alliances des compagnies membres. Il met en œuvre les décisions stratégiques arrêtées par le Comité exécutif et veille au bon fonctionnement interne de l'alliance.





# Flotte

Avec un total de 575 appareils dont 561 en exploitation, Air France-KLM gère sa flotte avec flexibilité afin d'ajuster au plus près les capacités à la demande en matière de trafic.

Au 31 mars 2006, la flotte du groupe Air France-KLM s'élève à 575 avions dont 561 avions en exploitation contre respectivement 568 et 551 avions au 31 mars 2005.

La flotte principale comprend 387 avions, se répartissant en 165 avions long-courriers et 222 avions moyen-courriers. La flotte régionale comprend 188 avions (186 avions au 31 mars 2005).

229 avions sont détenus en pleine propriété (40% de la flotte contre 37% un an plus tôt), 151 avions sont en crédit-bail, soit 26% de la flotte (24% au 31 mars 2005) et 195 avions sont en location opérationnelle (34% de la flotte contre 39% au 31 mars 2005). À cette flotte s'ajoutent 4 avions détenus par une filiale du groupe Air Ivoire, dont 3 appareils en pleine propriété et 1 en location opérationnelle. Le nombre d'avions en commande ferme au 31 mars 2006 est de 48 appareils et les options sont en augmentation de 3 unités à 35 options.

La politique de flotte est élaborée à partir des principes suivants :

- répondre aux besoins de renouvellement et de croissance de la flotte,
- rester compatible avec les capacités financières du groupe,
- protéger la valeur patrimoniale à moyen et long terme de la flotte,
- préserver un niveau suffisant de flexibilité du plan de flotte.

561  
avions en exploitation

L'analyse des besoins tant en termes de renouvellement que de croissance de la flotte repose sur l'évolution de l'âge des avions, la disponibilité des appareils de remplacement ainsi que sur les perspectives de développement de chaque segment de marché. À l'issue de ces analyses, un plan cible est défini en tenant compte des capacités financières prévisionnelles du groupe.

Pour protéger la valeur patrimoniale de la flotte, le choix des avions se porte sur des modèles disposant de perspectives d'exploitation à long terme et d'une valeur résiduelle potentielle favorable. Par ailleurs, le groupe privilégie une spécification des appareils aussi proche que possible du standard de l'industrie afin de favoriser un éventuel remplacement.

Enfin, la flexibilité dans la gestion de la flotte est un outil important d'optimisation dans un secteur soumis à des évolutions profondes et rapides. Cette flexibilité, opérée soit au travers de clauses de contrat, soit par le biais de contrats de location opérationnelle, permet d'ajuster les capacités au plus près de la demande en matière de trafic. Dans ses contrats, le groupe prévoit des clauses permettant, dans les limites de préavis contractuels, d'ajuster le calendrier des livraisons et/ou de modifier le modèle livré à l'intérieur d'une famille d'avions. Par ailleurs, le groupe finance, de façon systématique, environ un tiers de sa flotte en location opérationnelle. Cette politique, mise en place progressivement, lui permet de disposer chaque année d'un levier d'action sur environ 5% de ses capacités en restituant les appareils ou en étendant leur contrat.

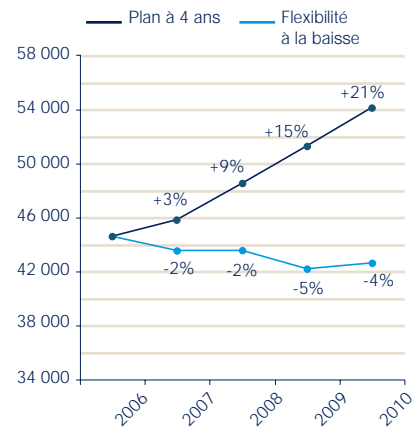
Les deux compagnies ont pris la décision d'accélérer la rationalisation de leurs flottes sous l'effet combiné d'un prix du pétrole très élevé et d'un dollar faible. En renouvelant sa flotte, Air France-KLM réduit également l'impact de son activité sur l'environnement tant en termes d'effet de serre que d'énergie sonore. Air France a décidé de remplacer les Boeing B747-200 et 300 de son réseau Caraïbes et Océan Indien par des Boeing B777-300ER et les avions cargo Boeing B747-200Fs par des Boeing B747-400ERF et des Boeing B777-200LRF. KLM a décidé de remplacer ses Boeing B767-300ER par des Airbus A330-200 et des Boeing B777-200ER. Ces renouvellements seront achevés à l'été 2010 pour Air France et à l'été 2007 pour KLM.

## La flexibilité, un outil d'optimisation

Sur les quatre prochains exercices, le plan de flotte mesuré en nombre de sièges peut varier à la hausse ou à la baisse selon les nécessités par rapport à la situation à l'été 2006. Pour la flotte long-courrier, le nombre de sièges à l'été 2010 pourra avoir augmenté de 21% pour accompagner la croissance ou baissé de 4% seulement en cas de ralentissement du trafic. Pour la flotte moyen-courrier, la flexibilité oscillera entre +6% et -20% de sièges à l'été 2010, en fonction de l'environnement économique.

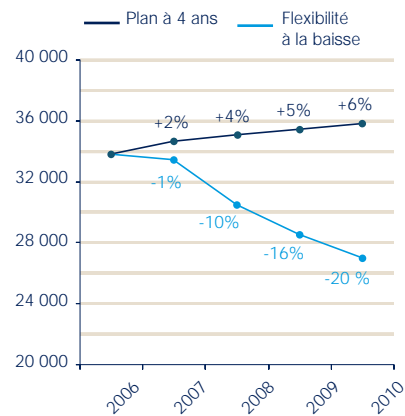
### Flotte long-courrier

(en nombre de sièges)



### Flotte moyen-courrier

(en nombre de sièges)



## La flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France totalisait 397 avions au 31 mars 2006, dont 258 dans la flotte Air France, 135 dans la flotte régionale et 4 chez Air Ivoire.

### La flotte d'Air France

La flotte d'Air France comprend 258 avions au 31 mars 2006, dont 251 appareils en exploitation, 5 en instance de mise en exploitation ou de retrait, et 2 avions loués à des tiers. La flotte se répartit en 150 appareils moyen-courriers, 96 appareils long-courriers et 12 cargo. La flotte a un âge moyen de 9,2 ans dont 7,4 ans pour la flotte long-courrier, 10 ans pour la flotte moyen-courrier et 12,8 ans pour la flotte cargo.

Sur l'exercice, les mouvements ont représenté 14 entrées et 10 sorties.

Dans la flotte moyen-courrier, sont entrés 3 Airbus A318, 2 Airbus A319-ER qui ont renforcé la flotte Dedicate et 2 Airbus A320. Les sorties ont porté sur 1 Airbus A320 et 4 Boeing B737-500. Le processus de rationalisation de la flotte moyen-courrier s'est ainsi poursuivi autour des modèles de la famille A320, allant de 123 sièges à 206 sièges, permettant de bénéficier de réductions des coûts d'exploitation et d'entretien du fait des spécifications communes des cockpits, des équipements et des moteurs. L'étape finale de cette rationalisation reste prévue pour l'été 2007 avec le retrait des derniers Boeing B737-500 encore exploités.

Dans la flotte long-courrier, 6 avions sont entrés : 4 Boeing B777-300ER et 2 Airbus A330-200 ; 5 avions sont sortis dont 1 B747-200, 1 B767-300 et 2 A340-300. Dans la flotte cargo, un Boeing B747-400 cargo est entré et un B747-200 cargo est sorti.

Les investissements aéronautiques sur l'exercice se sont élevés à 1,54 milliard d'euros (y compris les avances sur commandes et les opérations d'entretien immobilisées). Sur une flotte totale de 258 avions, 151 appareils sont détenus en pleine propriété, 17 en crédit-bail et 90 en location opérationnelle. Au 31 mars 2006, les commandes fermes s'élevaient à 33 appareils et les options à 17 appareils.

### De nouveaux Boeing 777 relient Paris aux Antilles françaises

Depuis juin 2006, les vols d'Air France au départ de Paris-Orly à destination de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre sont assurés par de nouveaux Boeing 777-300ER spécialement aménagés pour ces destinations.

Ces nouveaux avions viennent en remplacement des derniers Boeing 747-300 qui sortiront de la flotte d'Air France. Leur mise en ligne progressive va générer d'importantes économies de carburant et se poursuivra en 2007 vers Saint-Denis de La Réunion.





### **La flotte régionale**

Le pôle régional d'Air France dispose d'une flotte de 135 avions de 100 sièges ou moins, dont 128 en exploitation et 5 avions loués à des compagnies tierces. Cette flotte est essentiellement organisée autour de quatre familles : la famille Embraer chez Régional, la famille Bombardier chez Brit Air, la famille Fokker commune à Régional et Brit Air (capacité 79 et 100 places) et la flotte BAE exploitée par City Jet.

Les mouvements de flotte sur la période se détaillent comme suit : pour Brit Air, 4 entrées dont 1 CRJ 700 et 3 Fokker 100 ; pour City Jet, 5 entrées BAE 146-200 et 3 sorties (2 BAE 146-200 et 1 BAE 146-300) ; pour Régional, sont entrés 2 Fokker 100 et sont sortis 3 Beech 1900, 2 Embraer 120-ER et 1 Saab 2000.

L'âge moyen de la flotte en exploitation est de 8,6 ans pour Brit Air, de 19,4 ans pour City Jet et 9,2 ans pour Régional.

Les investissements aéronautiques se sont élevés à 68 millions d'euros pour l'exercice. Sur une flotte totale de 135 appareils, 30 sont en pleine propriété, 50 en crédit-bail et 55 sont en location opérationnelle. Les commandes fermes s'élèvent à 6 appareils au 31 mars 2006. Par ailleurs, il a été passé une commande groupée de 13 RJ 85 de seconde main, exploités jusqu'ici par une filiale de Northwest Airlines et destinés à remplacer la flotte de BAE 146 vieillissants de City Jet.

## La flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM totalisait 182 avions au 31 mars 2006 dont 129 dans la flotte KLM et 53 dans la flotte régionale.

### La flotte KLM

La flotte KLM comprend 129 avions, tous en exploitation, et se répartit en 54 avions long-courriers, 72 moyen-courriers et 3 cargos. Les avions de la flotte ont un âge moyen de 8,9 ans, dont 9 ans pour la flotte long-courrier, 9 ans pour le moyen-courrier et 2,7 ans pour la flotte cargo.

Sur l'exercice, les mouvements ont représenté 5 entrées et 4 sorties. Dans la flotte long-courrier, 4 avions sont entrés : 1 Boeing B777-200ER et 3 Airbus A330-200ER. 4 avions sont sortis : 4 Boeing B767-300ER. Dans la flotte moyen-courrier, 1 Boeing B737-700 est entré.

Sur une flotte totale de 129 appareils, 21 sont en pleine propriété, 66 en crédit-bail et 42 sont en location opérationnelle. Au 31 mars 2006, les commandes fermes s'élevaient à 9 appareils et les options à 18 appareils.

### La flotte régionale

La flotte régionale de KLM est composée d'une famille, le Fokker et comprend 53 avions de 103 sièges ou moins, tous en exploitation. Les avions de la flotte régionale ont un âge moyen de 13,3 ans. En 2005-06, 3 Fokker 100 sont entrés et 1 Fokker 100 et 2 Fokker 50 sont sortis.

Sur une flotte totale de 53 appareils, 27 sont en pleine propriété, 18 en crédit-bail et 8 sont en location opérationnelle. Au 31 mars 2006, il n'y a aucune commande ferme ou option d'appareil régional.

### Nouveaux Airbus A330-200 pour KLM

En août 2005, KLM a pris livraison du premier des six Airbus A330-200 qu'elle a commandés, venant remplacer progressivement la flotte de Boeing B767-300ER de la compagnie. En faisant le choix des Airbus A330-200, KLM a bénéficié du savoir-faire d'Air France qui les a intégrés dans sa flotte depuis 2001. Ainsi, les instructeurs de KLM ont été formés dans les installations d'Air France et des échanges d'expérience ont eu lieu dans la maintenance. Ces nouveaux appareils, plus respectueux de l'environnement en termes de bruit et d'émissions gazeuses, accueillent jusqu'à 251 passagers et transportent 14 tonnes de fret. Ils seront livrés progressivement jusqu'en 2007 et desserviront les liaisons entre les Pays-Bas et l'Amérique du Nord, l'Afrique et le Moyen-Orient. Le premier vol commercial a eu lieu le 1<sup>er</sup> septembre entre Amsterdam et Washington.

## Flotte Air France

	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
<b>Long-courrier</b>															
B747-400	8	8	9	1	1	1	7	7	5	16	16	15	16	16	15
B747-200/300	6	7	7	-	-	-	-	-	2	6	7	9	4	5	9
B777-200/300	19	16	14	4	4	2	15	14	9	38	34	25	37	34	25
A340-300	10	8	8	3	6	6	7	8	8	20	22	22	20	22	22
A330-200	6	4	3	1	1	1	9	9	9	16	14	13	16	13	12
B767-300	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
B747-400 Cargo	2	1	1	-	-	-	3	3	2	5	4	3	5	4	3
B747-200 Cargo	5	5	5	1	1	1	1	2	4	7	8	10	7	8	10
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>48</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>39</b>	<b>108</b>	<b>106</b>	<b>98</b>	<b>105</b>	<b>102</b>	<b>96</b>
<b>Moyen-courrier</b>															
A321-100/200	11	11	8	-	-	2	2	2	2	13	13	12	13	13	12
A320-100/200	49	49	44	3	3	5	16	15	17	68	67	66	66	67	65
A319-100	20	18	17	4	4	4	21	21	18	45	43	39	44	43	39
A318-200	12	9	5	-	-	-	-	-	-	12	9	5	12	9	5
B737-300/500	3	4	6	-	3	3	9	9	16	12	16	25	11	15	23
<b>Total</b>	<b>95</b>	<b>91</b>	<b>80</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>48</b>	<b>47</b>	<b>53</b>	<b>150</b>	<b>148</b>	<b>147</b>	<b>146</b>	<b>147</b>	<b>144</b>
<b>Total</b>	<b>151</b>	<b>141</b>	<b>128</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>92</b>	<b>258</b>	<b>254</b>	<b>245</b>	<b>251</b>	<b>249</b>	<b>240</b>

## Flotte régionale

	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
<b>Brit Air</b>															
Canadair Jet 700	2	2	1	10	9	9	-	-	-	12	11	10	12	11	10
Canadair Jet 100	2	2	2	11	11	11	6	6	6	19	19	19	19	19	19
Fokker 100-100	5	1	1	-	-	-	8	9	9	13	10	10	13	10	10
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>39</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>39</b>
<b>Régional</b>															
Embraer RJ 145	2	2	1	17	17	9	9	9	17	28	28	27	28	28	27
Embraer RJ 135	2	2	3	3	3	2	4	4	4	9	9	9	9	9	9
Embraer 120	8	7	3	1	3	3	2	3	8	11	13	14	9	10	12
Fokker 100	1	1	-	1	1	-	7	5	-	9	7	-	9	6	-
Fokker 70	-	-	-	5	5	-	-	-	9	5	5	9	5	5	9
Beach 1900	3	6	6	1	1	1	1	1	1	5	8	8	-	-	-
SAAB 2000	-	-	-	-	-	-	5	6	6	5	6	6	5	6	6
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>15</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>45</b>	<b>72</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>65</b>	<b>64</b>	<b>63</b>
<b>City Jet</b>															
BAE 146-200	5	5	1	1	1	-	13	11	14	19	17	15	19	17	15
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>15</b>
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>50</b>	<b>51</b>	<b>35</b>	<b>55</b>	<b>54</b>	<b>74</b>	<b>135</b>	<b>133</b>	<b>127</b>	<b>128</b>	<b>121</b>	<b>117</b>

## Flotte KLM

	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
<b>Long-courrier</b>															
B747-400	6	6	6	16	16	16	-	-	-	22	22	22	22	22	22
B777-200	-	-	-	5	4	3	6	6	3	11	10	6	11	10	6
A330-200	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-
MD 11	-	-	-	8	8	8	2	2	2	10	10	10	10	10	10
B767-300	-	-	-	-	-	-	8	12	12	8	12	12	8	12	12
B747-400 Cargo	-	-	-	3	3	3	-	-	-	3	3	3	3	3	3
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>35</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>53</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>53</b>
<b>Moyen-courrier</b>															
B737-900	-	-	-	2	2	1	3	3	3	5	5	4	5	5	5
B737-800	3	6	6	23	20	19	4	4	4	30	30	29	30	30	29
B737-700	-	-	-	5	4	4	5	5	5	10	9	9	10	9	8
B737-400	6	6	5	-	-	2	7	7	7	13	13	14	13	13	14
B737-300	6	6	6	1	1	1	7	7	7	14	14	14	14	14	14
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>31</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>72</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	<b>71</b>	<b>70</b>
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>66</b>	<b>58</b>	<b>57</b>	<b>42</b>	<b>46</b>	<b>43</b>	<b>129</b>	<b>128</b>	<b>123</b>	<b>129</b>	<b>128</b>	<b>123</b>

## Flotte régionale

	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
<b>KLM Cityhopper</b>															
Fokker 70	18	18	16	3	-	1	-	3	3	21	21	20	21	20	20
Fokker 50	2	-	-	4	6	6	2	4	4	8	10	10	8	10	10
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<b>KLM Cityhopper UK</b>															
Fokker 100	7	1	1	11	14	14	-	1	-	18	16	15	18	16	15
Fokker 50	-	-	-	-	-	-	6	6	6	6	6	6	6	6	6
BAE 146-100/300	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	5	-	-	5
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>26</b>
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>56</b>	<b>53</b>	<b>52</b>	<b>56</b>



12 n

12 n





## Données sociales et environnementales

Informations sociales — 86

Informations environnementales — 94



# Informations sociales

Rejoindre le groupe Air France-KLM, c'est intégrer une large diversité d'expériences, de savoir-faire et de cultures. C'est également découvrir de nouveaux métiers et s'adapter à leurs évolutions. En effet, la révolution des nouvelles technologies qui répond à l'évolution des attentes des clients ainsi que la concurrence créent de nouveaux enjeux pour l'ensemble du transport aérien.

Les directions des ressources humaines des deux compagnies accompagnent ces changements et encouragent l'ensemble des collaborateurs du groupe à trouver dans cet environnement dynamique un cadre pour valoriser leurs capacités. La vigilance, la rigueur et le respect sont les valeurs au cœur de ce processus quotidien.

En raison des différences que présentent les législations sociales françaises et néerlandaises, et conformément aux modalités de la fusion, chaque compagnie poursuit sa propre politique de ressources humaines de manière socialement responsable tout en favorisant le rapprochement des équipes à travers des actions communes de formation et de dialogue social. Un comité de groupe européen Air France-KLM a ainsi vu le jour au cours de l'exercice.

## Effectif

L'effectif moyen pondéré du groupe Air France-KLM s'est élevé à 102 422 personnes équivalent temps plein pour l'exercice 2005-06, en progression de 0,3% par rapport à l'exercice précédent.

	2005-06	2004-05	Evolution
Personnel au sol (PS)	74 258	74 462	-0,3%
cadres	13 048	12 996	0,4%
agents de maîtrise/techniciens	29 729	29 364	1,2%
employés	31 481	32 102	-1,9%
Personnel navigant commercial (PNC)	20 294	19 829	2,3%
Personnel navigant technique (PNT)	7 870	7 786	1,1%
<b>Total</b>	<b>102 422</b>	<b>102 077</b>	<b>0,3%</b>

## Emploi

### Stabilité des effectifs et accompagnement du changement chez Air France

L'année 2005-06 a vu la poursuite de la politique de maîtrise des effectifs dans un contexte de croissance de l'activité. Cette politique s'appuie sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences et se traduit principalement par une priorité donnée aux ressources internes, un développement de la mobilité professionnelle et géographique ainsi qu'un suivi précis des recrutements.

L'effectif total équivalent temps plein a progressé de 0,8%, principalement au sein des personnels navigants commerciaux (+1,6%), et s'est établi à 60 055 salariés équivalent temps plein (59 588 en 2004-05) pour la compagnie Air France. Les recrutements en contrats à durée indéterminée (CDI) se sont élevés à 1 625 en France en 2005. Les recrutements pour les personnels au sol ont progressé du fait du remplacement des départs en retraite qui se sont pour leur part stabilisés depuis 2004 après plusieurs années de forte augmentation.

Le pourcentage de salariés à temps partiel pour l'ensemble de la compagnie s'élève à 18% en 2005 contre 19% en 2004. Cette diminution s'explique principalement par le départ à la retraite de personnel au sol en pré-retraite progressive (en temps partiel à 50%).

En 2005, Air France a fait appel à l'intérim pour un montant de 25 millions d'euros et à la sous-traitance pour les domaines d'intervention ne concernant pas son cœur de métier tels que l'assistance aéroportuaire, la manutention, le gardiennage, le nettoyage et le développement d'applications informatiques spécifiques.

### Employabilité et maîtrise des coûts chez KLM

L'employabilité et la maîtrise des coûts constituent les principaux objectifs de la politique en matière d'emploi de KLM.

L'employabilité consiste pour KLM à promouvoir :

- la flexibilité, permettant d'équilibrer les besoins et les ressources,
- la mobilité, offrant la possibilité aux collaborateurs d'utiliser de nouvelles méthodes de travail et d'occuper une grande variété de fonctions,
- la santé, condition de base à la productivité, la flexibilité et la mobilité, présentes et futures,
- la participation, consistant à stimuler la diversité au sein de KLM en favorisant la mobilité et en offrant aux collaborateurs la possibilité de travailler au cours des différents stades de leurs carrières.

KLM stimule la diversité en garantissant l'égalité des chances à son personnel. KLM anticipe le vieillissement démographique au sein de l'entreprise et met en place des actions préventives sur la santé et la mobilité professionnelle.

Les principaux objectifs de la politique d'emploi de KLM reposent sur l'augmentation de la productivité et de l'efficacité, ainsi que l'organisation du travail. KLM entend augmenter la productivité notamment par une meilleure combinaison entre les besoins et la demande (flexibilité).

Pour faire face à une forte reprise de l'activité, 1 066 salariés ont été recrutés en contrat à durée indéterminée (CDI) aux Pays-Bas en 2005 (609 en 2004), dont 613 personnels au sol, 341 personnels navigants commerciaux et 112 personnels navigants techniques. Les contrats à durée déterminée (CDD) aux Pays-Bas ont également augmenté et ont représenté 300 recrutements dans la catégorie personnel navigant commercial et 415 pour le personnel au sol.

L'effectif total du groupe KLM (équivalents temps plein) est resté stable en 2005-06 à 30 118 salariés (30 045 en 2004-05).

Les salariés à temps partiel de KLM aux Pays-Bas représentent 36% de l'effectif total en 2005, en légère hausse par rapport à 2004 (35%).



## Formation

Air France a dépensé près de 200 millions d'euros dans le cadre de son plan de formation 2005, représentant 8,7% de la masse salariale, un niveau très supérieur aux obligations légales. Le plan de formation concerne toutes les étapes de la vie professionnelle et l'accompagnement des mobilités. Les formations à caractère technique et réglementaire ont représenté environ 45% des actions menées. En 2005, le taux d'accès à la formation a atteint 92% de l'ensemble du personnel.

Dans le cadre de la loi du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie, Air France souhaite favoriser l'utilisation par les salariés de leurs droits individuels à la formation (DIF) et développe les périodes de professionnalisation. En février 2006, la direction de la formation a été certifiée ISO 9001.

Dans le cadre de la formation, KLM aide son personnel à mener de pair évolution personnelle et professionnelle et facilite les projets de formation à différents niveaux.

La *KLM Academy* a été mise en place afin d'améliorer les potentiels des salariés dans les domaines managériaux et organisationnels. En 2005-06, plusieurs ateliers ont été organisés au cours desquels différents experts reconnus ont partagé leur expérience dans les domaines du management, de l'innovation, de la gestion stratégique des coûts ainsi que de la prise en compte des différences culturelles et comportementales.

Le programme d'évolution des cadres à haut potentiel de KLM a été élargi et compte un module supplémentaire intitulé "*Focus on your Future*". Il offre aux participants un programme pluriannuel d'ateliers, des entretiens avec un coach, un suivi par un tuteur professionnel et un atelier final répondant aux thèmes soumis par les participants eux-mêmes.

## Rémunération et partage de la valeur créée

Conformément à l'accord salarial du 10 mai 2005 pour les personnel au sol et personnel navigant commercial, les mesures générales chez Air France ont représenté en moyenne une augmentation de 1,6% auxquelles s'ajoutent des mesures individuelles tels que l'avancement, la promotion et l'ancienneté.

Conformément à l'accord d'intéressement du 26 septembre 2002 et à ses avenants, les résultats de l'exercice clos au 31 mars 2005 ont rendu possible le versement de 3,28 millions d'euros d'intéressement répartis entre tous les salariés d'Air France. Une prime exceptionnelle d'intéressement de 200 euros a par ailleurs été versée à l'ensemble des salariés pour un montant total de 11 millions d'euros en 2005.

Les différences de salaires entre les hommes et les femmes d'Air France à emploi, ancienneté et organisation du temps de travail équivalents ne sont pas significatives.

Chez KLM, conformément à la convention collective, les mesures générales d'augmentation de salaires ont représenté une hausse de 1% en août 2005 et de 1% en avril 2006, et seront suivies d'une hausse de 0,75% en janvier 2007.

En juillet 2005, l'ensemble des salariés de KLM a reçu une prime exceptionnelle représentant 4% du salaire du mois en cours. Par ailleurs, la performance économique et financière de l'entreprise a permis le versement d'une prime exceptionnelle de 200 euros en décembre 2005.

## Dialogue social

En 2005-06, Air France a poursuivi avec les organisations professionnelles la transposition du statut et des règlements du personnel en différentes conventions d'entreprise : une convention commune et trois conventions spécifiques pour chaque catégorie de personnel (personnel au sol, personnel navigant commercial et personnel navigant technique). Ces conventions ont été signées par des organisations syndicales représentant une très large majorité des personnels de l'entreprise et s'appliquent depuis le 6 mai 2006. Dans le respect des engagements pris, elles préservent l'ensemble des droits et acquis du personnel. Dans le cadre de cette nouvelle convention, le personnel au sol est désormais soumis à la Convention Collective du Transport Aérien (CCNTA).

L'année 2005-06 a également vu le renouvellement de différents accords contractuels : Charte de l'Alternance (18 juillet 2005), Accord sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes (6 avril 2006), Accord sur l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées (28 février 2006), Accord sur l'intéressement et la participation (1<sup>er</sup> août 2005), Accord sur la mutuelle (16 septembre 2005) et Accord sur l'exercice de la fonction médecin du travail au sein des services de santé d'Air France (21 décembre 2005).

Pour organiser la vie sociale locale à la suite de la mise en place des nouveaux périmètres des comités d'entreprise, des Commissions Locales Activités Sociales et Culturelles ont été créées par la signature d'un accord le 16 décembre 2005. En mars 2006, un accord salarial sur deux ans pour le personnel au sol et le personnel navigant commercial a été signé. En mai 2006, un accord global sur trois ans a été signé avec le personnel navigant technique.

KLM a établi avec les organisations syndicales une relation constructive sur la base d'intérêts communs en matière d'emploi. KLM applique actuellement trois accords collectifs : un pour le personnel au sol, un pour le personnel navigant technique et un pour le personnel navigant commercial.

En 2005, un nouvel accord collectif (CLA) a été conclu pour une durée de 27 mois (2005-2007). Les principes de base de celui-ci sont l'employabilité pour tous les membres du personnel ainsi que la maîtrise des coûts. Les négociations collectives préalables au CLA 2005 ont également porté sur le renforcement de la confiance, le management par objectif et la simplification des procédures.

À la suite des évolutions sociales aux Pays-Bas et des modifications de la législation néerlandaise relative au droit du travail, le nouveau CLA comprend par ailleurs des accords concernant les retraites, les projets de *levensloopregeling* (constitution d'épargne destinée à financer des congés à prendre en cours de carrière), l'assurance-maladie et le paiement du salaire au cours de la deuxième année de maladie.

Création du Comité de groupe européen Air France-KLM

**Air France-KLM a mis en place un Comité de groupe européen, conformément aux directives européennes.**

**Il assure l'information et la consultation des salariés sur les questions concernant le groupe ainsi que sur les matières à caractère transnational.**

**Le Comité est constitué de 37 membres, dont 10 Français, 6 Néerlandais et 21 personnes venant de 16 pays européens.**

**Ses membres sont nommés ou élus pour quatre ans, selon les règles en vigueur dans chaque pays concerné.**

## Santé et sécurité au travail

En 2005, une Charte du management de la prévention pour la sécurité au travail a été signée par l'ensemble des directions opérationnelles d'Air France. Elle porte sur la mise en œuvre d'actions visant à améliorer la prévention, selon des contrats d'objectifs spécifiques aux différents métiers de l'entreprise pour la période 2006 à 2008.

Fin 2005, le coefficient de fréquence des accidents du travail en France s'est stabilisé à 5,75. Il recouvre de fortes disparités par population (Personnel au sol : 3,8  
Personnel navigant commercial : 12,4  
Personnel navigant technique : 2,6).

En 2005, les dépenses de sécurité d'Air France se sont élevées à plus de 12 millions d'euros en France.

Au sein de KLM, l'*Occupational Safety & Environment Board* (Comité environnement et sécurité au travail) est chargé de l'évaluation des incidents sérieux et des accidents ainsi que du suivi des rapports d'accidents et des actions correctives. Il n'a recensé aucun incident mortel au cours de l'exercice 2005-06. Le nombre total d'accidents entraînant une absence sur le lieu de travail a enregistré une baisse de 10% par rapport à l'année précédente, alors que le nombre total de jours non travaillés à la suite d'un accident et ayant fait l'objet d'un rapport a légèrement progressé.

Les modifications législatives qui ont affecté le système de soins médicaux et de sécurité sociale aux Pays-Bas ont amené KLM à de nouvelles initiatives en matière de prévention. Les effets de cette nouvelle politique sont visibles au niveau du taux d'absentéisme pour maladie qui est passé de 5,9% en 2004 à 5,6% en 2005.

*Pour plus d'informations sur les données et actions mises en œuvre en matière de santé et de sécurité au travail, se référer au rapport développement durable 2005-06 d'Air France-KLM*

## Diversité et responsabilité sociale

Air France mène une politique sociale fondée sur l'intégration par l'emploi et le respect de la diversité dans l'esprit de laquelle s'inscrivent la charte sociale et éthique d'Air France du 25 juin 2001 et la charte de prévention des harcèlements au travail du 3 novembre 2003. Cette politique s'applique en particulier dans les domaines de l'égalité hommes-femmes, l'insertion des travailleurs handicapés, l'insertion de jeunes et l'insertion territoriale.

L'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes fait l'objet d'un accord spécifique renouvelé en 2006 et s'articule autour d'engagements majeurs :

- développer la mixité : la part des femmes est passée de 31% en 1991 à 43% de l'effectif global d'Air France en 2005,
- améliorer l'équilibre entre vie professionnelle et vie familiale,
- promouvoir l'égalité des chances dans le déroulement de carrière,
- garantir l'égalité salariale entre hommes et femmes,
- adapter les conditions de travail, ...

Air France a renouvelé en 2005 son engagement d'insertion professionnelle des personnes handicapées et a consacré plus de 900 000 euros à l'adaptation des postes de travail et au transport des personnes handicapées. Pour la période 2003-05, 81 recrutements de personnes handicapées ont été réalisés dont 25 en 2005.

Par cette politique volontaire menée depuis 1991, 1 878 salariés handicapés collaborent aujourd'hui à l'avenir de l'entreprise, portant le taux de travailleurs handicapés à 6,6% en 2005, un taux supérieur au minimum légal obligatoire de 6%. L'application de la loi du 11 février 2005 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 ramènera ce taux à un niveau nettement inférieur du fait de l'intégration des personnels navigants dans l'assiette de calcul et de la fin de la pondération liée à la gravité du handicap. Cet effort sera poursuivi par le sixième accord sur l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées (28 février 2006) prévoyant 75 embauches pour la période 2006-08, dont 32 dès 2006.

Air France attache une importance particulière à l'insertion professionnelle des jeunes. Sur la période 2002-05, 1 000 contrats en alternance ont pu être proposés par l'entreprise, dont 686 au cours de l'exercice 2005-06. Avec un taux d'intégration dans les métiers de 90%, l'alternance représente le tiers des recrutements en contrat à durée indéterminée (CDI) et fait depuis 1997 l'objet d'une charte qui a été renouvelée en 2005.



Air France se mobilise par ailleurs depuis de nombreuses années en faveur des régions où elle opère et joue un rôle prépondérant en matière d'insertion territoriale pour les bassins d'Orly et de Roissy-CDG dont elle constitue le premier employeur. Air France a été à l'initiative de la création de plusieurs organismes, qu'elle continue de soutenir activement, tels que l'association JEREMY qui favorise l'insertion professionnelle des jeunes riverains de Roissy-CDG, l'Afmaé qui constitue un gisements de compétences et de qualifications par l'intermédiaire du Centre de Formation des Apprentis (CFA) des métiers de l'aérien, l'association Air Emploi qui informe et oriente sur les parcours de formation des métiers de l'aérien ainsi que l'association Pays de Roissy qui agit pour le développement économique local.

Air France s'est impliqué depuis longtemps dans l'aide aux populations défavorisées, notamment vis-à-vis des enfants en difficulté, à travers la Fondation Air France créée en 1992, et son soutien auprès d'autres associations telles que Groupe Développement et "Aviation sans frontières". L'entreprise est également associée à l'Inserm pour l'aide aux enfants atteints de maladies graves.

KLM a été élu "meilleur employeur des Pays-Bas 2006", en réalisant le taux le plus élevé de satisfaction de ses salariés, ainsi qu' "employeur favori des Pays-Bas 2005" par des étudiants issus de minorités ethniques à la suite d'un sondage réalisé par Intermediair et Ebbinge.

KLM mène différentes actions à caractère social, notamment dans la région de Schiphol, et a mis en œuvre des partenariats avec différents acteurs de formation aux métiers du transport aérien.

En collaboration avec l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, KLM lutte contre le chômage des jeunes et permet à de jeunes défavorisés de suivre une formation. Quand ils réussissent leurs examens, ils se voient proposer un contrat avec l'une des deux entités.

KLM a par ailleurs conclu une convention avec le Centre d'éducation régional de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol par laquelle la compagnie propose des stages aux étudiants de formation technique. Les étudiants obtenant leur licence de maintenance aéronautique se voient proposer un contrat de travail de trois ans.

En juillet 2005, la *KLM Flight Academy* d'Eelde et l'Université Hanze de Groningue ont signé un accord créant un cours unique de gestion de technologie et pilote de ligne. Ce cours répond aux futures exigences du métier de pilote de ligne qui devra être gestionnaire du vol.

En janvier 2006, KLM et la haute école NHTV de Breda aux Pays-Bas ont signé un accord visant à promouvoir le développement de nouvelles technologies dans la gestion aéronautique et l'imagerie, deux sujets très importants pour la position compétitive de la compagnie au sein du secteur. KLM et la haute école NHTV ont par ailleurs exprimé leur intention de développer cette collaboration stratégique par le biais de différents projets aux niveaux national et international.

KLM travaille également avec la Fondation néerlandaise pour la lecture et l'écriture afin notamment d'offrir des cours d'alphabétisation aux personnes en difficulté. La compagnie soutient par ailleurs depuis 1999 des programmes d'aide aux enfants défavorisés par l'intermédiaire notamment de son programme KLM AirCares, programme de mécénat caritatif.

*Pour plus d'informations sur les données et actions mises en œuvre en matière de contribution territoriale et d'action humanitaire, se référer au rapport développement durable 2005-06 d'Air France-KLM*

Création d'une chaire Air France-KLM en maintenance aéronautique à Delft

**Air France-KLM a apporté son appui à la création d'une chaire en maintenance aéronautique au sein de la faculté d'ingénierie aérospatiale de l'université de technologies de Delft, aux Pays-Bas. Air France-KLM offre ainsi à l'université l'opportunité de mettre en place des programmes d'enseignement et de recherche dans le domaine de la réparation, de la révision et de l'entretien des avions.**





## **Indicateurs sociaux du groupe Air France-KLM**

### **Note méthodologique**

En 2005-06, sous l'égide du Comité des procédures d'informations financières (Disclosure Committee) d'Air France-KLM, il a été établi un mémo d'instructions relatif aux indicateurs sociaux et au périmètre retenu.

Le périmètre retenu pour le groupe Air France est celui de la société Air France et de ses principales filiales (Servair SA, Brit Air, Régional, OAT, ACNA, BPC, CRMA, Fréquence Plus, Sodexi), représentant environ 96% du périmètre comptable de l'ensemble du groupe Air France en termes d'effectifs.

Les indicateurs sont présentés dans le tableau séparément pour la société Air France et pour ses filiales.

Les informations présentées dans le tableau pour KLM recouvrent la compagnie KLM et KLM Cityhopper, soit environ 76% du périmètre comptable de l'ensemble du groupe KLM en termes d'effectifs.

	Air France				KLM				Filiales			
	2003	2004	2005	05/04	2003	2004	2005	05/04	2003	2004	2005	05/04
<b>Effectif total au 31/12 (contrat à durée indéterminée et contrat à durée déterminée)</b>												
Personnel au Sol	45 921	45 387	45 688	0,7%	21 862	19 366	19 550	1%	8 770	8 666	8 445	-2,6%
Personnel Navigant Commercial	13 572	13 582	13 947	2,7%	7 654	7 895	8 163	3,4%	640	671	723	7,7%
Personnel Navigant Technique	4 154	4 187	4 238	1,2%	2 298	2 269	2 333	2,8%	877	898	940	4,7%
<b>Total</b>	<b>63 647</b>	<b>63 156</b>	<b>63 873</b>	<b>1,1%</b>	<b>31 814</b>	<b>29 530</b>	<b>30 046</b>	<b>1,7%</b>	<b>10 287</b>	<b>10 235</b>	<b>10 108</b>	<b>-1,2%</b>
<b>Part des femmes par catégorie au 31/12</b>												
Personnel au Sol	39%	39%	40%	2,1%	25%	24%	25%	3%	34%	33%	33%	1%
Personnel Navigant Commercial	66%	66%	66%	-0,1%	84%	84%	84%	-0,6%	80%	80%	79%	-0,5%
Personnel Navigant Technique	4%	5%	5%	4,3%	4%	4%	4%	-1,5%	4%	4%	3%	-10%
<b>Part de femmes dans le groupe au 31/12</b>	<b>42%</b>	<b>43%</b>	<b>43%</b>	<b>1,6%</b>	<b>40%</b>	<b>40%</b>	<b>41%</b>	<b>1%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>0,6%</b>
<b>Organisation du temps de travail</b>												
% de femmes à temps partiel	32%	33%	33%	-2%	66%	63%	68%	8%	ND	ND	ND	
% d'hommes à temps partiel	10%	10%	9%	-10%	12%	8%	14%	70%	ND	ND	ND	
% de temps partiels au 31/12	18%	19%	18%	-3%	34%	35%	36%	2%	7%	8%	8%	2%
Montant total versé aux sociétés d'intérim (M€)	15,5	18,1	25	38%	ND	ND	ND		25,8	25,6	23	-10%
<b>Embauches en contrat à durée indéterminée</b>												
Personnel au Sol	815	637	994	56%	427	420	981	134%	483	402	496	23%
Personnel Navigant Commercial	743	387	519	34%	2	349	518	48%	1	8	2	-75%
Personnel Navigant Technique	232	152	112	-26%	82	97	112	15%	43	38	44	16%
<b>Nombre de recrutement en contrat à durée indéterminée</b>	<b>1 790</b>	<b>1 176</b>	<b>1 625</b>	<b>38%</b>	<b>511</b>	<b>866</b>	<b>1 611</b>	<b>86%</b>	<b>527</b>	<b>448</b>	<b>542</b>	<b>21%</b>
<b>Départs</b>												
Personnel au Sol	682	1 017	1 135	12%	1 986	3 276	1 016	-69%	403	417	494	18%
Personnel Navigant Commercial	333	276	317	15%	571	296	232	-22%	20	8	48	
Personnel Navigant Technique	143	112	116	4%	54	88	97	10%	14	14	13	-7%
<b>Total</b>	<b>1 158</b>	<b>1 405</b>	<b>1 568</b>	<b>12%</b>	<b>2 611</b>	<b>3 660</b>	<b>1 345</b>	<b>-63%</b>	<b>437</b>	<b>439</b>	<b>555</b>	<b>26%</b>
Dont retraites	525	976	1 060	9%	332	363	332	-9%	36	60	47	-22%
Dont licenciements (incluant économiques)	314	172	157	-9%	297	393	532	35%	200	231	293	27%
Dont démissions	235	188	250	33%	1 958	2 861	450	-84%	184	142	205	44%
Dont décès	84	69	101	46%	24	43	31	-28%	17	6	10	67%
<b>Absentéisme <sup>(3)</sup></b>												
<b>Pour maladie <sup>(3)</sup></b>												
Personnel au Sol	3,7%	3,3%	3,3%	-1%	6,5%	6,5%	5,9%	-9%	ND	ND	ND	
Personnel Navigant Commercial	6,2%	5,8%	6,8%	-16%	5,3%	5,1%	5,4%	6%	ND	ND	ND	
Personnel Navigant Technique	2,3%	2,1%	2,7%	29%	4,5%	4,3%	4,2%	-2%	ND	ND	ND	
<b>Pour accident du travail <sup>(3)</sup></b>												
Personnel au Sol	0,5%	0,5%	0,5%	-4%	ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Personnel Navigant Commercial	0,6%	0,8%	0,9%	11%	ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Personnel Navigant Technique	0,1%	0,2%	0,2%	29%	ND	ND	ND		ND	ND	ND	
<b>Pour maternité <sup>(3)</sup></b>												
Personnel au Sol	0,9%	0,9%	0,9%	-5%	0,4%	0,5%	0,4%	-20%	ND	ND	ND	
Personnel Navigant Commercial	3,8%	3,9%	3,8%	-2%	2,3%	2,2%	2,1%	-5%	ND	ND	ND	
Personnel Navigant Technique	0,4%	0,3%	0,4%	38%	0,1%	0,2%	0,1%	-50%	ND	ND	ND	
Nombre d'accords collectifs signés	7	3	9		4	4	3		ND	ND	ND	
<b>Hygiène et sécurité <sup>(4)</sup></b>												
Taux de fréquence des accidents du travail <sup>(4)</sup>	34,0	34,2	34,9	2%	8,80	11,06	11,16	0,9%	ND	ND	ND	
Taux de gravité des accidents du travail <sup>(4)</sup>	0,87	0,93	0,83	-10,8%	0,11	0,09	0,10	10,1%	ND	ND	ND	
Dépenses pour la sécurité (M€)	15,3	18,2	12,2		1,0	0,8	4,2		3,1	3	2,2	
Nombre d'accidents du travail <sup>(4)</sup>	2 683	3 029	3 113	2,8%	430	526	528	0,4%	ND	ND	ND	
Nombre décès dus à un accident du travail	1	0	1		0	0	0		ND	ND	ND	
<b>Formation</b>												
% de la masse salariale consacrée à la formation continue	9,3%	8,7%	8,7%		ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Personnel au Sol	5,1%	5,6%	5,4%		ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Personnel Navigant Commercial	10,3%	8,9%	8,9%		ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Personnel Navigant Technique	18,6%	15,5%	16,3%		ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Nombre d'heures de formation par salarié			43		ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Personnel au Sol			33		ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Personnel Navigant Commercial			36		ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Personnel Navigant Technique			166		ND	ND	ND		ND	ND	ND	
Taux de participation (nombre d'agents formés/effectif)			92%		ND	ND	ND		ND	ND	ND	
<b>Personnel handicapé <sup>(5)</sup></b>												
Nombre de salariés handicapés <sup>(5)</sup>	1 637	1 759	1 878	6,8%	1 302	1 336	1 211	-9,4%	248	250	236	-5,6%
Taux d'emploi (référence à la loi du 10 juillet 1987)	5,6%	6,2%	6,6%	6,5%	-	-	-		ND	ND	ND	
Nombre de travailleurs handicapés recrutés dans l'année	25	31	25	-19,4%	ND	ND	ND		ND	ND	ND	

Les données en italique ne concernent que Air France Métropole et DOM ou KLM Pays-Bas

ND : non disponible

(1) Les processus de recueil d'informations de KLM étant plus précis (SAP HR depuis 2005), les données 2004 ont été réactualisées. Les informations retraitées portent sur les effectifs, les entrées et sorties, les temps partiels et le pourcentage de femmes par catégorie.

(2) Filiales comprises : Servair SA, Brit Air, Régional, OAT, ACNA, BPC, Fréquence Plus, Sodexi, CRMA.

(3) Les taux d'absentéisme ne sont pas comparables entre Air France et KLM, les méthodes de calcul différent.

(4) Les taux relatifs aux accidents du travail d'Air France et de KLM ne sont pas comparables. Cette différence s'explique notamment par la non prise en compte par KLM dans le suivi de leurs accidents de travail des otites barotraumatiques et des lombalgies, principaux cas d'accidents professionnels à Air France.

(5) Les législations néerlandaise et française n'ayant pas la même définition du travailleur handicapé, les indicateurs d'Air France et de KLM relatifs aux salariés handicapés ne sont pas comparables.



# Informations environnementales

Air France-KLM s'est engagé à assurer son développement tout en respectant son environnement. Au-delà des investissements continus consacrés au renouvellement de la flotte avec des avions aux caractéristiques environnementales toujours meilleures, l'environnement pour Air France et KLM constitue un engagement collectif impliquant tous les salariés de l'entreprise et de ses filiales.

Les deux compagnies ont mis en place des systèmes de management environnemental distincts et mènent une politique environnementale adaptée à leur propre contexte. Toutefois, les deux directions environnement travaillent ensemble sur un grand nombre de sujets, et notamment sur la mise en place d'un outil de *reporting* environnemental commun et la réalisation du rapport développement durable du groupe.

L'impact de l'activité aérienne sur le changement climatique fait par ailleurs l'objet d'une politique commune.

## Management de l'environnement

La direction générale d'Air France a décidé en 2002 d'une structure décentralisée de sa fonction environnement dont l'animation a été confiée à la direction environnement et développement durable du Secrétariat général.

Les directions d'Air France sont responsables de la conformité réglementaire et de l'impact environnemental de leurs activités. Elles déclinent la politique environnementale de l'entreprise dans leur domaine au travers d'un plan d'actions spécifiques.

Chaque direction a désigné dans sa structure un correspondant environnement qui est hiérarchiquement rattaché au responsable qualité-sécurité-environnement.

Les correspondants environnement ont pour rôle de :

- démultiplier dans leur entité les orientations environnementales de la compagnie en matière de stratégie, de formation et de communication ;
- animer les démarches environnement des services et coordonner les plans d'actions ;
- élaborer des tableaux de bord, analyser les résultats et identifier les actions correctives et préventives.

KLM a mis en place en 1999 un système de management de l'environnement conforme à la norme ISO 14001. Cette norme internationale est fondée sur l'approche qualité de Deming : planification des objectifs, mise en œuvre, vérification et revue de direction.

Les responsabilités environnementales ont fait l'objet d'un recensement pour l'ensemble de l'organisation de KLM. Le Comité exécutif est responsable de la politique environnementale au plus haut niveau de l'entreprise. Chaque direction a nommé un correspondant environnement chargé de coordonner les actions environnementales et d'en informer la direction.

Au niveau du Comité exécutif, la délégation à l'environnement assiste, conseille et rend compte des différentes actions environnementales menées. La performance environnementale et les résultats des audits sont régulièrement présentés au Comité santé, sécurité et environnement.

Dans le cadre de ses engagements pour le développement de sa politique environnementale, KLM a mis en place un vaste programme annuel afin d'améliorer ses performances, d'assurer le management de l'environnement et développer activement la communication interne et externe.

### Démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement

Air France poursuit progressivement une politique de certification ISO 14001 incluse dans le périmètre de la certification SMI (système de management intégré). La direction industrielle d'Air France a pour objectif une certification SMI pour 90% de ses sites industriels avec une échéance fixée à mi-2007.

Dans les autres secteurs de l'entreprise comme Air France Cargo ou la direction de l'exploitation, les principes de la norme ISO 14001 servent de base au système de management environnemental. Une démarche de certification est pour l'instant à l'étude dans ces directions.

Toutes les activités de KLM, à l'exception des services au sol dans les escales KLM, sont certifiées ISO 14001. Les processus identifiés sont planifiés, contrôlés et audités pour garantir la conformité avec les exigences environnementales.

Par ailleurs, le système de management est revu annuellement par le Comité Exécutif. Récemment, la norme ISO 14001 a été modifiée et KLM a dû intégrer ces révisions dans son système de management. En effet, la nouvelle norme exige une évaluation plus approfondie de tous les aspects sur lesquels l'entreprise peut avoir un impact. KLM vérifie donc s'il convient de développer sa politique de gestion des approvisionnements au-delà des procédures d'achats.

### Mesures prises pour assurer la conformité du groupe Air France-KLM aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement

Un outil de référentiel et de veille réglementaire a été mis en place à Air France avec l'aide du cabinet Huglo-Lepage, spécialisé dans le droit environnemental. Ce référentiel utilisable par l'ensemble des directions opérationnelles a été développé dans le but de rassembler l'ensemble des textes réglementaires, de les interpréter en fonction des activités et de permettre, par un système de tri, à chaque entité locale d'accéder aux textes de loi qui lui sont propres.

Par ailleurs, la mise en place au sein de la direction générale industrielle d'un outil de *reporting* et de management en avril 2006 facilite le suivi de la performance environnementale ainsi que la détection au plus tôt de toute anomalie ou dépassement de seuil en automatisant le processus de remontée d'information.



Air France Cargo s'assure de sa conformité réglementaire par la réalisation de bilans environnementaux de site dont le contenu est basé sur les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploitation. Les plans d'action environnementaux d'Air France Cargo reprennent les conclusions de ces bilans.

Pour KLM, les principes de la norme ISO 14001 (version 2004) servent de base au système de management. À ce titre, un inventaire de toutes les exigences à respecter doit être mené chaque année. Les entités sont responsables du contrôle de leur conformité réglementaire et leurs actions sont ensuite contrôlées par des audits internes et externes. Les résultats de ces vérifications et des audits ainsi que le suivi des mesures correctives sont régulièrement étudiés par le Conseil de direction de KLM. Toutes les occurrences environnementales significatives sont contrôlées et les autorités en sont informées.

Au cours de l'exercice 2005-06, 221 occurrences ont été enregistrées, concernant principalement des écoulements liquides sans conséquences environnementales. Elles ont été gérées conformément aux normes environnementales de KLM.

Afin de respecter les exigences législatives et réglementaires des services au sol de KLM en dehors des Pays-Bas, KLM a par ailleurs mis en place un code de bonnes pratiques environnementales dans ses escales.

## Management des risques environnementaux

Chez Air France, la maîtrise des risques se base sur une évaluation précise des risques existants. Pour les installations certifiées ISO 14001 d'Air France Industries, l'identification et la gestion des risques font partie intégrante des standards de certification. Dans les autres sites, des états des lieux sont réalisés afin d'établir une cartographie des risques environnementaux associés aux activités.

L'identification et la maîtrise des risques environnementaux font partie intégrante du système de management ISO 14001 de KLM. Chaque année, les entités concernées contrôlent et actualisent leurs dossiers environnementaux afin d'identifier les risques et de définir des mesures pour en atténuer les effets. Des équipes d'audit interne et externe ont pour mission de contrôler les dossiers et d'appliquer des mesures correctives. Les risques environnementaux sont intégrés au système global de management des risques de KLM établi trimestriellement. Dans le cadre de ces systèmes, les risques sont identifiés, les impacts évalués et des propositions d'action sont définies.

Les besoins de prévention ou de correction sont mis en œuvre par les différents plans d'action des entités.

Par ailleurs l'extension à l'ensemble du groupe prévue en 2006 de l'outil de *reporting* environnemental déjà déployé au sein de la direction générale industrielle d'Air France garantira l'exhaustivité du suivi des activités à risques et permettra de détecter au plus vite toute anomalie et de mettre en place les actions correctives nécessaires.

## Montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement

Au titre des risques en matière d'environnement, Air France a provisionné 1,7 million d'euros pour la dépollution du site de Montaudran et 0,7 million d'euros pour la dépollution des installations industrielles d'Orly.

Air France a par ailleurs souscrit une assurance de responsabilité civile des risques d'atteintes à l'environnement dans la limite de 50 millions d'euros par sinistre et par an, montant assorti de sous-limites spécifiques selon les lieux et/ou les activités. En cas de sinistre, des franchises sont prévues.

En matière de prévention des risques, les principales directions d'Air France et de ses filiales exposées aux risques environnementaux disposent de structures qualité-sécurité-environnement. Ces structures internes participent régulièrement à des études de vulnérabilité sur les sites, et notamment celles exigées par les assureurs.

KLM n'a pas de provisions financières ou de garanties spécifiques pour les risques environnementaux. Les provisions financières habituelles de KLM s'appliquent.

## Montant des indemnités versées et des actions menées pour compenser les impacts environnementaux

### Indemnités liées à l'activité aérienne

En 2005, Air France aura payé 375 800 euros d'amende essentiellement du fait des départs retardés de vols en fin de soirée, en infraction à la réglementation de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle en matière de bruit. Air France a versé au titre de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) 9,9 millions d'euros pour l'ensemble de son activité métropolitaine. Le produit de cette taxe est intégralement reversé comme aide à l'insonorisation des riverains.

Air France participe par ailleurs activement aux comités (CCAR) en charge du contrôle de la répartition du produit de cette taxe afin de s'assurer de sa bonne utilisation.

En 2005, KLM a versé 22,4 millions d'euros au titre des taxes sur les nuisances sonores, pour l'isolation acoustique et le dédommagement de la dépréciation des biens immobiliers aux alentours de l'aéroport de Schiphol, en respect de l'article 77 du code de droit aérien néerlandais.

### Indemnités et actions liées aux installations au sol

La seconde phase de la réhabilitation et de dépollution du site industriel de Montaudran, pour un coût estimé de 2,5 millions d'euros, suit son cours. Pour rappel, cette action est menée à la suite d'une mise en demeure de la Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) consécutive à l'arrêt des activités sur le site, sans poursuite judiciaire à l'encontre d'Air France.



## Dépenses et investissements en matière d'environnement

Les éléments d'informations de dépenses environnementales sont partiellement disponibles et concernent la direction générale exploitation d'Air France qui a investi 292 000 euros en matériels divers.

La politique de KLM intègre complètement le management environnemental aux activités de l'entreprise, ce qui ne permet pas de déterminer avec exactitude les dépenses et les bénéfices liés à l'environnement. KLM a toutefois établi une liste des dépenses les plus importantes ayant un lien direct avec la législation environnementale ou le management environnemental. Celles-ci concernent les dépenses relatives aux nuisances sonores et les dépenses liées à l'isolation acoustique mentionnées dans la partie montant des indemnités versées et des actions menées pour compenser les impacts environnementaux.

KLM estime que les réglementations concernant les nuisances sonores ayant conduit à la modification des procédures de décollage et d'atterrissage ainsi qu'à une modification des couloirs de navigation afin d'éviter les zones les plus urbanisées lui ont coûté 10 millions d'euros en 2005.

En 2005-06, les dépenses de KLM liées au traitement des nuisances sonores et des eaux usées ainsi qu'aux procédures de nettoyage, se sont élevées à 3,4 millions d'euros. Au cours de cet exercice, KLM a dépensé environ 4 millions d'euros pour son système de management environnemental, les activités de communication externe et les mesures pour inciter le personnel à utiliser les transports en commun.

## Conditions d'utilisation des sols

Au titre du principe de précaution, la direction immobilière d'Air France fait effectuer des forages avant toute nouvelle construction sur un site, afin de vérifier l'éventuelle présence de pollution dans les sols. Cette mesure garantit les futurs ouvrages et leurs occupants de tout risque sanitaire qui pourrait se révéler au fil du temps.

D'autre part, bien que locataire de la majorité de ses locaux, Air France a décidé d'appliquer les recommandations réglementaires applicables aux propriétaires en matière d'amiante. Des diagnostics amiante ont été réalisés sur tous les bâtiments où travaillent des collaborateurs Air France. La campagne s'est achevée en 2005 et a concerné environ 300 bâtiments. Les études ont conclu à la présence ponctuelle d'amiante sans qu'il y ait obligation de désamiantage. Un programme de surveillance a été mis en place.

KLM a traité tous les problèmes de contamination des sols ou des nappes phréatiques à l'extérieur de ses locaux. Lorsque la décontamination n'a pas pu être effectuée complètement, des mesures d'endiguement ont été mises en place et se sont révélées efficaces.



## Mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique

Pour Air France, les principaux leviers d'amélioration de l'efficacité énergétique sont :

- le renouvellement de la flotte d'avions et du parc de véhicules ;
- l'amélioration continue des procédures opérationnelles liées aux avions et aux véhicules de manière à limiter les consommations de carburant ;
- la mise en place en janvier 2006 d'un suivi informatisé de la consommation de carburant des véhicules immatriculés ;
- le suivi trimestriel des consommations d'énergie dans les différentes directions de l'entreprise ;
- la sensibilisation du personnel aux économies d'énergie ;
- la prise en compte de la notion d'économie d'énergie dès la conception de nos nouvelles installations comme sur les sites industriels de Villeneuve-le-Roi et de Blagnac.

Dès 1989, KLM a mis en place différentes mesures destinées à économiser l'énergie électrique, ce qui lui a permis de diminuer sa consommation de 46%. En 2005, KLM a conclu avec le ministère de l'économie néerlandais le deuxième accord pluriannuel sur l'optimisation de la consommation d'énergie dans ses bâtiments selon lequel la compagnie s'engage à poursuivre la réduction de sa consommation d'énergie de 6% à 20% à compter de 2007. KLM met par ailleurs en place un vaste programme de renouvellement de sa flotte et des supports d'équipement au sol. Le renouvellement de la flotte générera une amélioration nette de l'efficacité énergétique.

### Objectifs assignés aux filiales du groupe Air France-KLM

Les filiales d'Air France sont impliquées dans le processus de management environnemental du groupe. Elles assistent aux comités de suivi des plans d'actions organisés par la direction de l'environnement et du développement durable et participent à la mise en œuvre des divers projets environnementaux, comme par exemple la veille réglementaire.

Comme conséquence de sa certification ISO 14001(1999), CRMA, filiale de la direction générale industrielle, suit un programme annuel de surveillance qui permet de vérifier la conformité réglementaire de ses installations et de ses activités. Les écarts constatés sont pris en compte dans le plan d'action correctif et préventif.

Les filiales de KLM ont mis en place leurs propres politiques environnementales et systèmes de management. Chacune décline la politique environnementale dans son domaine et met en place des mesures visant à respecter les exigences législatives et réglementaires relatives à l'environnement. Elles ont également défini des objectifs pour améliorer leurs performances environnementales. Les aspects environnementaux de KLM Cityhopper et de KLM Catering Services figurent dans les indicateurs environnementaux de KLM.



Publication du rapport de développement durable Air France-KLM

Air France-KLM publie pour la deuxième année un rapport de développement durable, présentant une vue d'ensemble de ses responsabilités en tant qu'entreprise, les politiques mises en place au sein des deux compagnies aériennes, ainsi que les objectifs qu'elles se sont fixé.

Ce rapport reflète l'ambition du groupe de mener de pair croissance rentable, promotion des valeurs sociales et protection de l'environnement, conformément à son adhésion au pacte Mondial des Nations Unies et à sa déclaration de responsabilité sociale. Il est disponible sur le site internet [www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com).

## Indicateurs environnementaux du groupe Air France-KLM

En 2005-06, sous l'égide du Comité des procédures d'informations financières (Disclosure Committee) d'Air France-KLM, il a été établi un mémo d'instructions relatif aux indicateurs sociaux et au périmètre retenu.

Dans le domaine environnemental, le périmètre retenu pour le groupe Air France est celui de la société Air France et de ses principales filiales (Servair SA, Brit Air, Régional, ACNA, CRMA).

Pour KLM, les données recouvrent la compagnie KLM et sa filiale KLM Cityhopper.

### Opérations aériennes (Air France et KLM) <sup>(1)</sup>

	Unité	2003-04	2004-05	2005-06	Variation pro forma	Air France 2005-06	KLM 2005-06
<b>Consommations</b>							
Consommations de matières premières :							
carburant	ktonnes	7 625	8 373	9 373	4%	5 392	2 981
<b>Émissions</b>							
Émissions de gaz à effet de serre							
Émissions de CO <sub>2</sub>	ktonnes	24 064	25 327	26 422	4%	17 012	9 410
Émissions de substances participant à l'acidification et à l'eutrophication							
Émissions de NO <sub>x</sub>	ktonnes	115,3	123,5	131,9	7%	89,1	42,8
Dont basse altitude (< 3 000 ft)	ktonnes	7,1	7,5	7,6	2%	5,6	2
Émissions de SO <sub>x</sub>	ktonnes	3 430	4 605	6 421	39%	4 135	2 286
Dont basse altitude (< 3 000 ft)	ktonnes	0,26	0,33	0,44	32%	0,30	0,14
Délestages de carburant en vol							
Nombre de délestages		24*	20*	21*	5%*	21	ND
Carburant délesté	tonnes	1 707	1 343	1 046	-22%	525	521
Autres émissions							
Émissions de HC	ktonnes	4,8	4,2	4,0	-7%	2,4	1,6
Dont basse altitude (< 3 000 ft)	ktonnes	1,2	1,2	1,1	-7%	0,86	0,27
<b>Emissions sonores</b>							
Indicateur d'énergie bruit global **	1012 kJ	1,48*	1,81	1,79	-1%	1,41	0,38

\* données Air France uniquement

\*\* données Air France calculées sur l'année calendaire

(1) Les données et l'historique ont été revus cette année pour inclure les consommations et émissions gazeuses des filiales d'Air France (Regional, Brit Air) non intégrées l'année dernière.

**Opérations au sol (Air France et KLM) <sup>(1)</sup>**

	Unité	2003-04	2004-05	2005-06	Variation pro forma	Air France 2005-06	KLM 2005-06
<b>Consommations</b>							
Consommations d'eau	Milliers de m <sup>3</sup>	1 173	1 230	1 210	-2%	954	256
Consommations de matières premières : fuel	m <sup>3</sup>	ND	7 357	7 371	0%	7 371	0
Consommation d'énergies							
Consommation d'électricité	MWh	355 499	371 986	386 839	4%	285 539	101 300
Consommation d'énergies							
Eau surchauffée	MWh	388 875	156 371	146 939	-6%	146 939	0
Eau glacée	MWh		3 020	4 148	37%	4 148	0
FOD	MWh		10 204	7 927	-22%	7 927	0
Gaz	MWh		252 706	237 196	-6%	65 746	171 450
Consommation d'énergies renouvelables	MWh	0	0	0		0	0
<b>Émissions</b>							
Émissions de gaz à effet de serre							
CO <sub>2</sub>	tonnes	71 300	76 235	75 893	5%	32 588	43 305
Émissions de substances contribuant à la pollution photochimique							
Composés organiques volatiles (poids contenu dans les produits utilisés)**	tonnes	276	252	188	-25%	131	57
NO <sub>x</sub>	tonnes	366*	355*	285*	-20%*	ND	285
SO <sub>x</sub>	tonnes	43*	42*	47*	12%*	ND	47
<b>Déchets</b>							
Production de déchets							
Quantité de déchets industriels banals	tonnes	49 144	48 966	46 715	-5%	31 563	15 152
Quantité de déchets industriels spéciaux	tonnes	4 371	4 975	5 721	11%	4 626	1 095
% de déchets recyclés	%	27%*	37%*	28%*	-24%*	ND	28%
<b>Effluents</b>							
Effluents participant à l'acidification et à l'eutrophication							
Nitrates	kg	3 667	5 387	3 468	-36%	3 058	410
Phosphores	kg	386	926	322	-65%	316	5
Rejets de métaux toxiques							
Métaux toxiques (CrVI, Cd, Ni, Cu, Pb)	kg	74,1	63,3	78,2	26%	73,3	4,9

\* données KLM uniquement

\*\* données comptabilisées sur l'exercice IATA pour Air France

(1) L'ensemble des données (y compris l'historique) a été revu pour intégrer les informations des filiales KLM Catering Services et KLM Equipment Services non prises en compte dans le rapport de développement durable Air France-KLM 2004-05.

## Risques et gestion des risques

Facteurs de risques — 104

Gestion des risques — 107

Rapport du Président sur le contrôle interne — 112

Rapport des Commissaires aux comptes — 123









# Facteurs de risques

## Risques liés à l'industrie aérienne européenne

### Risques liés aux caractères cyclique et saisonnier de l'industrie du transport aérien

Les conditions économiques locales, régionales et internationales ont un impact sur les activités du groupe. Les périodes de faible activité économique ou de crise sont susceptibles d'affecter la demande de transport, tant au niveau tourisme qu'au niveau affaires, et d'avoir un impact sur les résultats financiers du groupe. En outre, durant de telles périodes, le groupe pourrait devoir accepter la réception de nouveaux avions ou être dans l'incapacité de céder des avions inutilisés en des termes financiers acceptables.

### Risques liés à l'évolution des réglementations et législations internationales, nationales ou régionales

Les activités du groupe sont fortement réglementées, notamment en ce qui concerne les droits de trafic, les normes applicables à l'exploitation (les plus importantes étant ce qui concerne la sécurité, le bruit des avions, l'accès aux aéroports et l'allocation des créneaux horaires). Des lois et des réglementations supplémentaires et des augmentations de taxes (aéronautiques et aéroportuaires) pourraient accroître les charges opérationnelles ou réduire les recettes du groupe. La capacité des transporteurs à exploiter les lignes internationales est susceptible d'être modifiée dès lors que les accords entre les gouvernements seraient modifiés. De futures lois ou réglementations pourraient avoir un effet négatif sur l'activité du groupe.

### Risques liés aux attentats, menaces d'attentats, instabilité géopolitique, épidémies ou menaces d'épidémies

Les attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont eu un effet important sur le transport aérien. Les compagnies aériennes ont connu des baisses de recettes liées à la baisse de la demande et des hausses de coûts dont notamment les assurances et la sécurité ainsi qu'une baisse de la valeur de certains avions. Le phénomène de la pneumopathie atypique a entraîné une baisse importante du trafic aérien et des recettes générées en Asie. Tout

attentat futur ou menace d'attentat ou action militaire, tout comme l'existence d'une épidémie ou la perception qu'une épidémie pourrait se produire, pourraient avoir un effet négatif sur le trafic passager du groupe.

### Risques de distorsion de concurrence entre transporteurs aériens communautaires et américains

À la suite des événements du 11 septembre 2001, les compagnies américaines reçoivent d'importantes subventions de la part des autorités fédérales américaines, tant en termes d'assurances, de sécurité, que de fonds de pension. Par ailleurs, quatre des compagnies les plus importantes se sont placées sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites leur permettant de se restructurer sans remettre en cause leur plan de développement en matière de capacités. Ainsi, les transporteurs aériens américains bénéficient d'avantages concurrentiels significatifs par rapport à leurs concurrents européens opérant des liaisons aériennes sur l'Atlantique Nord.

### Risques de perte de créneaux horaires

La desserte des grands aéroports européens, compte tenu de leur saturation, est subordonnée à l'obtention par tout transporteur aérien de créneaux horaires qui sont attribués dans les conditions définies par le Règlement n°95/93 du Conseil des Ministres de la Commission européenne du 18 janvier 1993. En application de ce texte, la série de créneaux horaires détenue par un transporteur aérien doit être utilisée à hauteur de 80% au moins sur la période pour laquelle ils ont été attribués. Les créneaux non utilisés sont perdus par ce transporteur et versés dans un *pool*. Le texte ne prévoit pas de dérogation à cette règle lorsque, par suite d'une chute brutale du trafic consécutive à des événements exceptionnels, les transporteurs aériens sont amenés à réduire sensiblement leur activité et à ne plus utiliser les créneaux à concurrence de 80% sur la période considérée.

Cependant, la Commission européenne a modifié le Règlement 95/93 pour déroger temporairement à la règle de la perte de créneaux inutilisés à la suite du 11 Septembre et du conflit en Irak et de l'épidémie de SRAS, les compagnies européennes ayant été amenées à diminuer leurs capacités pour faire face aux crises.

### Risques relatifs à l'environnement

Le transport aérien est soumis à de nombreuses législations et réglementations en matière d'environnement. Celles-ci concernent notamment l'exposition au bruit, les émissions gazeuses, l'utilisation des substances dangereuses et le traitement des déchets et sites contaminés. Ainsi, au cours des dernières années, les autorités françaises, néerlandaises, européennes et américaines ont adopté diverses réglementations, notamment relatives à la nuisance sonore et à l'âge des avions, qui mettent à la charge des transporteurs aériens des taxes et obligations de mise en conformité. Le respect des différentes réglementations en matière d'environnement pourrait entraîner des dépenses supplémentaires pour le groupe et imposer aux filiales de nouvelles restrictions en ce qui concerne leurs équipements et installations, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur l'activité, la situation financière ou les résultats du groupe.

### Risques liés à l'activité du groupe

#### Risques liés à l'intégration des activités d'Air France et de KLM

Le développement du groupe nécessite l'intégration de deux activités importantes et complexes qui, jusqu'au tout début de l'exercice 2004-05, étaient exploitées séparément. Le groupe pourrait rencontrer des difficultés dans l'intégration des activités des compagnies Air France et KLM et ne pas réaliser l'ensemble des objectifs et synergies poursuivis.

### Risques de dilution de la participation d'Air France-KLM dans KLM

L'État néerlandais détient une option de souscription d'un certain nombre d'actions préférentielles B de KLM lui permettant de détenir la majorité des droits de vote dans la société. L'État néerlandais peut exercer cette option dans le cas où un pays tiers, apparaissant sur une liste déterminée de pays, considérerait qu'une partie substantielle du capital social de KLM n'était plus détenue par des ressortissants néerlandais et, en conséquence, lui imposerait des restrictions significatives à l'exploitation de lignes aériennes vers son territoire. Dans le cas où l'État néerlandais exercerait son option, les droits économiques d'Air France-KLM dans KLM seraient conservés mais sa participation serait diluée en termes de droits de vote.

### Risques liés aux assurances données à KLM et à l'État néerlandais

Dans le cadre du rapprochement d'Air France et de KLM, certaines assurances ont été données à l'État néerlandais afin de préserver la qualité du réseau de KLM à Schiphol ; ces assurances mettent des obligations à la charge des deux sociétés. En outre, Air France-KLM a donné à KLM des assurances afin de préserver certains principes fondateurs du rapprochement. Ces assurances pourraient limiter la capacité du groupe à s'adapter aux changements affectant son environnement économique et concurrentiel et pourraient avoir un effet négatif sur ses activités et sa situation financière.

### Risques liés aux engagements pris par Air France vis-à-vis de la Commission européenne

Afin de s'assurer de la décision de la Commission européenne autorisant le rapprochement d'Air France et de KLM, un certain nombre d'engagements ont été pris par Air France et KLM, notamment la possibilité de mettre à disposition des créneaux de décollage et d'atterrissage à des concurrents sur certains aéroports. La mise en œuvre de ces engagements ne devrait pas avoir d'effet négatif substantiel sur les activités d'Air France et de KLM.

Le 14 juin 2004, easyJet a fait appel de la décision rendue par la Commission européenne ayant autorisé le rapprochement entre Air France et KLM. Dans l'éventualité où cette décision serait totalement ou partiellement remise en cause, la Commission devra ré-examiner le rapprochement entre Air France et KLM selon les conditions établies par le jugement de première instance.

### **Risques liés à la concurrence des autres transporteurs aériens et des transporteurs ferroviaires**

L'industrie aérienne est extrêmement concurrentielle. La libéralisation du marché européen le 1<sup>er</sup> avril 1997 et la concurrence entre les transporteurs ont entraîné une baisse des tarifs et une augmentation du nombre de concurrents. Concernant le court et le moyen-courrier, à partir de ou vers la France, les Pays-Bas et d'autres pays européens, le groupe est en concurrence avec des moyens de transport alternatifs. En particulier, le TGV français concurrence directement la Navette Air France pour le transport entre Paris et les grandes villes françaises. Le train Eurostar vers Londres concurrence directement les vols d'Air France et de KLM vers Londres. Une extension des réseaux des trains à grande vitesse en Europe est susceptible d'avoir un effet négatif sur l'activité et les résultats économiques du groupe.

Air France et KLM sont également concurrencés par des compagnies *low-cost*. Le pourcentage des lignes sur lesquelles Air France et KLM sont en concurrence avec ces compagnies a augmenté de manière importante au cours des dix dernières années. Une telle concurrence est susceptible de se poursuivre, voire de s'intensifier. D'autre part, l'utilisation d'internet permet à la clientèle de comparer les tarifs sur une ligne donnée. Une telle concurrence pourrait avoir un impact négatif sur l'activité du groupe et sa situation économique.

### **Risques liés à l'évolution des alliances commerciales**

Le maintien et le développement des alliances et des relations stratégiques avec des compagnies partenaires seront essentiels pour l'activité du groupe. Air France et KLM sont membres de l'alliance SkyTeam qui comprend, Aeromexico, Alitalia, CSA Czech Airlines, Continental, Delta Airlines, Korean Air, Northwest Airlines et Aeroflot depuis avril 2006. Le succès de l'alliance dépend en partie des stratégies poursuivies par les partenaires sur lesquels Air France et KLM ont un contrôle limité. L'absence de développement d'une alliance ou la décision par certains membres de ne pas participer pleinement ou de se retirer de l'alliance, pourrait avoir un effet négatif sur l'activité et la situation financière du groupe.

Une consolidation accrue dans le secteur aérien est attendue, notamment au travers d'alliances. Dès lors, la perte ou l'absence de développement de ces alliances stratégiques pourrait avoir un impact négatif sur l'activité et la situation financière du groupe.

### **Risques liés aux financements**

Air France et KLM ont pu financer leurs besoins en capitaux en sécurisant leurs emprunts grâce à leurs avions qui ont constitué une sûreté attrayante pour les prêteurs. Cela pourrait ne plus être le cas dans le futur. Tout obstacle prolongé à la levée de capitaux réduirait la capacité d'emprunt du groupe et toute difficulté à trouver des financements à des conditions acceptables pourraient avoir un effet négatif sur l'activité et les résultats économiques du groupe.

### **Risques liés à la négociation des accords collectifs et aux conflits sociaux**

Les charges de personnel représentent environ 30% des charges d'exploitation d'Air France-KLM. Le niveau des salaires a donc un effet sur les résultats opérationnels. La rentabilité du groupe pourrait être affectée dans l'hypothèse où il ne parviendrait pas à conclure des accords collectifs selon des termes satisfaisants. Par ailleurs, toute grève ou arrêt de travail pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats économiques.

### **Risques liés à l'utilisation de prestations de tiers**

Les activités du groupe sont dépendantes de prestations de tiers, notamment celles des contrôleurs aériens et des officiers de la sécurité publique. De plus, le groupe fait appel à des sous-traitants sur lesquels il n'a pas de contrôle direct. Toute interruption des activités desdits tiers (du fait d'une série de grèves) ou toute augmentation des taxes ou prix des services pourraient avoir un effet négatif sur l'activité et les résultats financiers du groupe.

### **Risques liés à la fermeture du terminal 2E à Roissy-Charles de Gaulle**

À la suite de l'effondrement d'une partie de la jetée d'embarquement du terminal 2E et de sa fermeture, Air France a été obligé de réorganiser ses activités entre les différents terminaux qu'il loue à Aéroports de Paris à Roissy-Charles de Gaulle. La fermeture prolongée du terminal 2E, en dépit des compensations qu'Air France pourrait obtenir d'Aéroports de Paris, pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats économiques.

# Gestion des risques

## Gestion des risques de marché

La gestion des risques de marché d'Air France-KLM est pilotée par le *Risk Management Committee* (RMC) qui est composé du Directeur général exécutif et du Directeur général délégué finance d'Air France et du Directeur général exécutif et du Directeur général délégué finance de KLM. Le RMC se réunit au début de chaque trimestre et décide, après examen du *reporting* groupe sur les risques, des couvertures à mettre en place, avec des horizons différents selon les marchés :

- pluriannuels pour le carburant et les investissements en devises et le risque de taux ; annuel pour les taux et l'exposition devise du résultat d'exploitation,
- ratios de couverture à atteindre, délais pour respecter ces objectifs et éventuellement types d'instrument de couverture à privilégier.

Ces décisions sont mises en œuvre au sein de chaque compagnie par les services trésorerie et achats carburant, dans le respect des procédures de délégation de pouvoirs. Des réunions régulières sont organisées entre les services achats carburant des deux compagnies, ainsi qu'entre les services trésorerie afin d'échanger, entre autres, sur les instruments de couvertures, les stratégies envisagées et les contreparties.

Les niveaux de trésoreries sont suivis quotidiennement par les services trésorerie de chaque compagnie, qui produisent tous les mois un document complet retraçant, entre autres, les positions de taux et de change, le portefeuille des instruments de couverture, le récapitulatif des placements et des financements par devise et un état de suivi des limites par contrepartie. Ce *reporting* est transmis aux directions générales.

La politique de couverture de carburant est menée par le service carburant qui est également en charge de l'achat du produit physique.

La qualité des contreparties est vérifiée par les directions financières. Un *reporting* hebdomadaire est fourni aux directions générales. Celui-ci reprend principalement les opérations réalisées durant la semaine, la valorisation de l'ensemble des positions, les pourcentages couverts ainsi que la ventilation des instruments et sous-jacents utilisés, les niveaux moyens de couvertures et les prix nets en résultant. L'ensemble de ces données couvre l'exercice en cours et les trois suivants. Par ailleurs, un *reporting* hebdomadaire groupe Air France-KLM (dit *Reporting SMC*), consolide les chiffres des deux compagnies et réalise une actualisation budgétaire.

La mise en place de couvertures vise à réduire l'exposition d'Air France-KLM et donc à préserver les marges budgétées. Les instruments utilisés sont des termes, des *swaps* et des options. Les procédures internes de gestion des risques prévoient l'interdiction d'utiliser des instruments qualifiables de *trading*. De façon générale, aucun *trading* ni spéculation ne sont autorisés.

## Risque de change

Le groupe réalise la plus grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, en raison de ses activités internationales, le groupe encourt un risque de change sur les principales devises mondiales et plus particulièrement le dollar américain, la livre sterling et le yen. Les variations de change desdites devises vis-à-vis de l'euro ont donc un impact sur les résultats financiers du groupe.

S'agissant du dollar américain, le montant des dépenses tels que les dépenses de carburant, les loyers opérationnels et une partie des dépenses de maintenance, excèdent le montant des recettes. En conséquence, toute appréciation significative du dollar américain vis-à-vis de l'euro pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers. Le groupe estime que son exposition nette au dollar américain hors investissements est au total de 2,4 milliards de dollars pour l'exercice en cours. S'agissant de la livre sterling et du yen, le montant des recettes excède le montant des dépenses. Toute variation significative à la baisse de ces devises vis-à-vis de l'euro pourrait donc avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers.

Afin de réduire leur exposition aux variations de change, Air France et KLM ont mis en place des politiques de couverture. Concernant le dollar, les deux compagnies ont une politique de couverture systématique consistant à couvrir au minimum 30% net de l'exposition sur 12 mois glissants, ce pourcentage pouvant être ensuite renforcé durant l'exercice jusqu'à 70%, en fonction des conditions et des anticipations de marché.

S'agissant des autres devises, les couvertures peuvent atteindre, selon les conditions de marché, entre 30% et 70% du chiffre d'affaires anticipé sur l'exercice en cours et parfois sur les deux ou trois prochains exercices.

En matière d'investissements, le groupe est largement exposé à la hausse du dollar contre euro. En effet, les avions et les pièces détachées sont payés en dollars américains. Dans ce domaine, la procédure de couverture

du risque de change prévoit une couverture minimum systématique de 30% en début d'exercice. Durant cet exercice, le groupe a continué à profiter du niveau toujours bas du dollar pour poursuivre son programme de couverture de ses investissements aéronautiques. Au 31 mars 2006, le groupe a acheté à terme 3,4 milliards de dollars afin de couvrir majoritairement ses investissements sur les cinq prochains exercices.

S'agissant du risque de change sur la dette financière, celui-ci est aujourd'hui relativement limité. Au 31 mars 2006, 87% de la dette nette du groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés est émis ou converti en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation de change sur la dette.

**Devises (en millions)**

**Exposition d'exploitation 2006-07**

	<b>Dollar américain</b>	<b>Livre sterling</b>	<b>Yen</b>
Position nette avant gestion	(2 390)	478	63 300
Couverture de change	1 500	(186)	(20 000)
Position nette après gestion	(890)	292	43 300

Malgré cette politique active de couverture, tous les risques de change ne sont pas couverts, en particulier en cas de forte variation d'une devise. Le groupe et ses filiales pourraient alors rencontrer des difficultés dans la gestion des risques liés aux taux de change, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers.

## Risque de taux d'intérêt

La dette financière est généralement contractée, tant par Air France que par KLM, à taux variable, conformément aux pratiques de marché. Cependant, les compagnies visent à réduire leur exposition au risque de taux. À cet effet, tirant parti du niveau historiquement bas des taux d'intérêt durant les trois dernières années, Air France et KLM ont converti (moyennant la mise en place de *swaps*) une part importante de leurs dettes à taux variable en dettes à taux fixe.

Au 31 mars 2006, après prise en compte de la trésorerie placée à taux variable, l'exposition nette aux taux d'intérêt est négative de 1,0 milliard d'euros, la trésorerie placée à taux variable excédant le montant de la dette à taux variable. Air France-KLM est ainsi exposé à la baisse des taux d'intérêt. En tenant compte de la position à renouveler à moins d'un an, l'exposition aux taux d'intérêt est faible puisque toute variation de 1% du taux d'intérêt sur douze mois aurait un impact de 7 millions d'euros au niveau des résultats.

## Risques sur actions

Les placements financiers d'Air France et KLM dans le cadre de leur gestion de trésorerie ne sont pas réalisés sur le marché des actions (que ce soit en direct ou via des OPCVM actions).

Au 31 mars 2006, Air France-KLM détenait directement ou indirectement un portefeuille d'actions de sociétés cotées d'un montant net de 98,7 millions d'euros. Une variation globale à la baisse de 1% représente un risque de 0,98 million d'euros.

## Risques relatifs au prix du carburant

Les risques liés au prix du carburant avion sont couverts conformément à la stratégie commune du groupe Air France-KLM qui prévoit que doivent être au moins respectés les impératifs suivants :

### *Pourcentages à couvrir*

- Exercice fiscal en cours (N) :  
50% des volumes consommés
- Exercice fiscal suivant (N+1) :  
25% des volumes consommés
- Exercice N+2 :  
5% des volumes consommés

### *Sous-jacents*

Pour l'exercice fiscal en cours, au moins 30% des volumes consommés sont couverts en Jet. Au-delà de ce minimum en Jet sur l'exercice en cours, le choix du sous-jacent est laissé à la discrétion d'Air France et de KLM à la condition que ce choix se porte sur des sous-jacents compatibles au sens de la norme IAS 39.

Sur les exercices suivants, le choix du sous-jacent est laissé à la discrétion d'Air France et de KLM à la condition que ce choix se porte sur des sous-jacents compatibles au sens de la norme IAS 39.

### *Instruments*

Les instruments à utiliser dans le cadre de la stratégie devront en priorité être compatibles IAS 39.

Au 31 mars 2006, pour l'exercice 2006-07, le groupe Air France-KLM présentait la dépense carburant suivante :

*(Chiffres en millions de USD)*

Dépense brute avant couverture : 6 357  
 Pourcentage de couverture : 74,5%  
 Gain de couverture : 1 044  
 Dépense nette : 5 313  
 Prix moyen d'achat en équivalent Brent IPE : 53,1 \$/bl

Au-delà de 2006-07, le groupe affichait au 31 mars 2006 les pourcentages de couverture suivants :  
 2007-08 : 33,8%  
 2008-09 : 21%  
 2009-10 : 11,4%



## Risques de liquidité

En ce qui concerne le groupe Air France-KLM, le solde des flux de trésorerie liés aux investissements au 31 mars 2006 est largement couvert par les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles, ce qui a permis la diminution du ratio d'endettement net du groupe qui est passé de 0,94 au 31 mars 2005 à 0,56 au 31 mars 2006.

Air France dispose au 31 mars 2006 d'une ligne de crédit non tirée de 1,2 milliard d'euros négociée auprès d'un *pool* de 19 banques, dont les échéances sont : 0,13 milliard en avril 2010 et 1,07 milliard en avril 2011.

Ce crédit est subordonné à l'obligation pour le groupe Air France de respecter les obligations suivantes :

- les charges d'intérêt nettes augmentées d'un tiers des loyers de location opérationnelle ne doivent pas représenter plus d'un tiers de l'excédent brut d'exploitation augmenté des loyers de location opérationnelle ;
- les actifs immobilisés au bilan, non affectés en garantie, doivent être au moins égaux aux dettes non garanties. Ces ratios sont calculés semestriellement et, au 31 mars 2006, sont largement respectés.

Pour le financement de ses investissements, le groupe Air France privilégie les ressources à long terme. Il a par ailleurs diversifié ses sources de financement, principalement d'origine bancaire, en mettant en place une titrisation de créances de prêts hypothécaires en juillet 2003, (voir note 29.5 de l'annexe sur les comptes consolidés) et en émettant des OCÉANE (Obligations Convertibles en Actions Nouvelles ou Existantes) en avril 2005 (voir note 29.3 de l'annexe sur les comptes consolidés).

En ce qui concerne KLM, le solde des flux de trésorerie liés aux investissements a été couvert en 2005-06 par les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles. Un cash-flow libre a amélioré le bilan de KLM ainsi que la position de la dette nette.

Pour financer ses appareils, KLM dispose d'un accès au financement export qui permet à la compagnie de bénéficier pour ses emprunts de la garantie des grandes agences de crédit export américaines s'agissant du financement d'avions Boeing et européennes pour le financement d'avions Airbus. Sur l'année, les investissements pour la nouvelle flotte se sont élevés à 442 millions d'euros.

KLM a également conclu différents accords de financement sur le marché bancaire pour refinancer des appareils existants.

KLM a diversifié progressivement ses sources de financement : durant l'été 2005, KLM a levé 174 millions d'euros de crédit-bail immobilier et a également conclu l'ouverture d'une ligne de crédit de 540 millions d'euros pour une durée de cinq ans auprès d'un consortium de banques internationales.

En ce qui concerne la gestion des risques de liquidité, KLM dispose d'une trésorerie de plus de 1,5 milliard d'euros au 31 mars 2006 tandis que la ligne de crédit d'un montant de 540 millions d'euros est complètement disponible.

Malgré des marchés financiers encore peu ouverts à l'égard des compagnies aériennes en général, KLM et Air France continuent à bénéficier de financements à des taux d'intérêt attractifs. Le coût moyen apparent de la dette du groupe – après *swap* – s'élève à 4,29% au 31 mars 2006.

Au total, le groupe considère que les conditions d'accès au marché financier de ses deux principales filiales Air France et KLM, le niveau de trésorerie de 3,7 milliards d'euros au 31 mars 2006 et la totale disponibilité des lignes de crédit syndiqué non tirées totalisant 1,74 milliard d'euros rendent compte d'une gestion prudente du risque de liquidité.

Au cours des prochaines années, le groupe continuera à laisser à chacune de ses deux filiales la responsabilité de sa politique de financement. Cette stratégie permet en effet à chacune de tirer plein bénéfice de ses relations avec ses banques partenaires. Par ailleurs, cette segmentation permet à KLM de bénéficier des financements de crédit-export. Pour autant, les deux sociétés s'échangent des informations sur leur stratégie de financement et sur la nature des opérations envisagées.

## Risques de placement

Les trésoreries d'Air France et de KLM sont placées principalement dans des instruments à court terme et liquides, essentiellement des OPCVM monétaires et monétaires dynamiques, dont l'horizon de placement recommandé est inférieur à 18 mois.

Elles sont également investies en billets de trésorerie et certificats de dépôts court termes, notés A1 ou P1. Une partie des liquidités de KLM est investie en devises sur des obligations à plus long terme, notées AAA, de façon à réduire le risque de change sur la dette.

## Gestion des risques d'assurance

### Politique du groupe en matière d'assurances

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2004, Air France et KLM placent en commun leurs risques aériens auprès du marché de l'assurance afin de bénéficier de l'effet de taille d'un tel placement.

### Assurances souscrites par Air France

Dans le cadre de son activité de transporteur aérien, Air France a souscrit pour son compte et celui de ses filiales aériennes françaises et européennes, une police d'assurances aériennes couvrant les dommages aux avions, sa responsabilité vis-à-vis de ses passagers ainsi que sa responsabilité générale vis-à-vis des tiers du fait de son activité.

Cette police a été souscrite selon la législation française avec un apériteur français, La Réunion Aérienne et, parmi les co-assureurs, des assureurs français AXA et AFA et une réassurance internationale.

Elle couvre la responsabilité civile d'Air France à hauteur de 2 milliards de dollars ainsi que des garanties spécifiques contre les actes de terrorisme pour les dommages causés au tiers à hauteur de 1 milliard de dollars.

Enfin, dans le cadre de sa politique de gestion et de financement de ses risques pour une meilleure protection de ses activités, de son personnel et de son patrimoine, Air France a souscrit différentes polices pour assurer ses sites industriels, son parc mobilier et ses activités annexes au transport aérien avec des niveaux de couvertures en fonction des garanties disponibles sur le marché et de la quantification des risques raisonnablement escomptables. Air France a souscrit par ailleurs des couvertures spécifiques ou locales pour respecter la réglementation en vigueur dans les pays où elle a une représentation.

### Assurances souscrites par KLM

KLM a souscrit des assurances appropriées et concurrentielles aux fins de couvrir ses risques opérationnels. Par le biais d'un groupement d'achats, en vertu duquel plusieurs polices sont souscrites pour un même groupe, KLM a été en mesure de négocier les primes les moins onéreuses du marché.

De son côté, KLM a souscrit pour son compte et celui de ses filiales, une police d'assurances aériennes couvrant les dommages aux avions, sa responsabilité vis-à-vis de ses passagers ainsi que sa responsabilité générale vis-à-vis des tiers du fait de son activité.

Elle couvre la responsabilité civile de KLM à hauteur de 2 milliards de dollars. Enfin, dans le cadre de sa politique de gestion et de financement de ses risques pour une meilleure protection de ses activités, de son personnel et de son patrimoine, KLM a souscrit différentes polices pour assurer ses sites industriels, son parc mobilier et ses activités annexes au transport aérien avec des niveaux de couvertures en fonction des garanties disponibles sur le marché et de la quantification des risques raisonnablement escomptables.

### Faits exceptionnels et litiges

Dans le cadre de l'exercice normal de leurs activités, la société et ses filiales sont impliquées dans des litiges, pour lesquelles elles ne prévoient pas nécessairement des provisions dans leurs états financiers (voir note 35 de l'annexe sur les comptes consolidés).



# Rapport du Président du Conseil d'administration sur le contrôle interne

## **I - Conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration**

Voir "Gouvernement d'entreprise".

## **II - Règles et principes de gouvernance et d'organisation des deux sociétés du groupe Air France-KLM**

Voir "Informations complémentaires - Renseignements  
relatifs aux accords conclus dans le cadre du  
rapprochement entre Air France et KLM".

## **III - Les procédures de contrôle interne**

### **Définition et objectif du contrôle interne**

La société Air France-KLM a choisi le référentiel COSO pour définir le contrôle interne du groupe et des deux sous-groupes Air France et KLM.

Selon ce référentiel, le contrôle interne est un dispositif défini et mis en œuvre par la direction générale, les dirigeants et les collaborateurs du groupe visant à fournir une assurance raisonnable que les objectifs suivants sont atteints :

- la réalisation et l'optimisation des opérations,
- la fiabilité de l'information comptable et financière,
- la conformité aux lois et règlements en vigueur.

Le référentiel est basé sur les principaux composants suivants :

- l'environnement de contrôle,
- l'évaluation des risques,
- les activités de contrôle,
- l'information et la communication,
- le pilotage du contrôle interne.

Il correspond à un ensemble d'actions, de tâches, de pratiques et contrôles propres à chacune des fonctions de l'entreprise.

Un des objectifs du système de contrôle interne est de prévenir et maîtriser les risques résultant de l'activité de l'entreprise, ainsi que les risques d'erreur ou de fraude, notamment dans les domaines comptable, financier et de gestion de la recette.

Comme tout système de contrôle, il ne peut fournir une garantie absolue que ces risques sont totalement éliminés.

### Projet de contrôle interne

Pour assurer la conformité du processus de contrôle interne d'Air France-KLM avec les obligations légales nouvelles, deux projets ont été mis en place en 2004 :

- un à KLM, appelé Programme SOX et
- un à Air France, appelé Projet Contrôle Interne pour répondre en particulier aux exigences du *Sarbanes-Oxley Act* en raison de la cotation des titres de la société Air France-KLM sur le New York Stock Exchange et de la Loi de Sécurité Financière (loi française).

L'existence de ces deux projets au sein de chaque société-sœur répond aux caractéristiques du groupe Air France-KLM constitué d'une société holding et des deux filiales majeures que sont les sociétés Air France et KLM.

Un comité de coordination qui se réunit de manière mensuelle s'assure de la cohérence des démarches et du calendrier des deux projets.

Il a reçu pour mission du Président-directeur général d'Air France-KLM, outre la conformité aux lois, l'amélioration de l'efficacité de gestion par une plus large appropriation du contrôle interne par l'ensemble des acteurs des deux sociétés.

Une direction du Contrôle interne et de l'audit interne groupe a été par ailleurs créée au mois d'avril 2005.

### Organisation générale du contrôle interne

L'organisation ci-après décrite est un résumé de l'organisation en place dans chacun des deux sous-groupes telle que développée dans le rapport du Président sur le contrôle interne par chacune des sociétés Air France et KLM, la société KLM de droit néerlandais ayant à la demande de la holding Air France-KLM établi un rapport sur le contrôle interne conformément à la Loi de Sécurité Financière (loi française).

Cette organisation prend en compte la structure de chacune des deux sociétés du groupe caractérisée par l'existence de trois principaux métiers : le passage (transport des passagers), le cargo et la maintenance, les filiales représentant une part minoritaire de l'activité et des recettes des deux compagnies ; elle se matérialise par de nombreux processus transverses, quelquefois complexes, du fait de l'interdépendance de chacun des métiers entre eux.

- Le Conseil d'administration est l'organe social qui oriente et contrôle la gestion du groupe ; à ce titre, le Conseil concourt, avec le Comité de management stratégique (SMC), au bon fonctionnement du groupe Air France-KLM en s'appuyant sur les avis des comités spécialisés mentionnés dans la partie "Gouvernement d'entreprise".
- Le Comité de management stratégique a pour mission de définir les décisions stratégiques communes aux deux sociétés dans les domaines commerciaux, financiers, techniques et opérationnels ; sa définition et son fonctionnement sont développés dans la partie Informations complémentaires "Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM".

- Les fonctions financières

Elles sont assurées par chacune des deux sociétés dans le cadre de l'organisation en place au moment de la réalisation de l'opération de rapprochement et elles reportent au Comité de management stratégique.

Au mois d'avril 2005, une direction financière holding a été créée. Cette direction regroupe les fonctions de consolidation (règles et principes comptables et consolidation des résultats Air France-KLM), de *reporting* financier (*reporting* de gestion, estimés, budgets, plans d'investissement, plan à moyen terme) et de communication financière (élaboration des rapports annuels, publications trimestrielles, communiqués de presse, relations avec les investisseurs et les autorités de marché).

- L'audit interne

La gestion d'un ensemble comme le groupe Air France-KLM repose sur le principe d'une large délégation des responsabilités. Ce principe de délégation implique nécessairement le renforcement des fonctions de contrôle interne afin que la direction du groupe ait l'assurance de la correcte utilisation, pour chaque entité, de cette autonomie. Le contrôle interne est une nécessité essentielle pour une gouvernance efficace tant au niveau des différents métiers du groupe que de son Conseil d'administration.

Des grands groupes tels qu'Air France-KLM ont mis en place une fonction d'audit interne marquée par leur indépendance afin de renforcer le contrôle interne ; en effet la présence d'une telle fonction permet d'établir un élément fort pour assurer un management des risques et un contrôle interne efficaces.

La fonction d'audit interne est une fonction indépendante destinée à améliorer les différents processus du groupe. Elle aide à accomplir les objectifs définis par le groupe en apportant une approche systématique et formelle pour évaluer et renforcer l'efficacité des processus de prise de décision, de management des risques, de contrôle interne et de gouvernance. La fonction d'audit interne révise de manière objective la fiabilité des dispositifs de contrôles internes du groupe mis en place de manière générale ou dans des processus particuliers de chaque métier.

Air France et KLM sont dotés chacun des fonctions d'audit interne préexistantes à la création du groupe Air France-KLM qui interviennent tant au niveau des deux compagnies aériennes que de leurs filiales.

Compte tenu des règles de gouvernance du groupe, chaque compagnie a conservé son audit interne ; la mise en œuvre d'une coordination de l'audit interne au niveau du groupe est néanmoins effective depuis l'exercice 2005-06. Elle est assurée par un directeur de l'audit interne du groupe qui a été nommé au début de l'exercice 2005-06, qui en a la responsabilité globale.

La fonction d'audit interne conduit ses audits au niveau de la holding et de ses filiales ou sous-filiales à la demande du comité d'audit, du SMC ou des Conseils d'administration. Les audits se déroulent avec le concours d'auditeurs des deux compagnies aériennes.

L'audit interne rend compte de ses travaux au Président et au Comité exécutif pour Air France et au *Managing Board* (Directoire) pour KLM ainsi qu'au comité d'audit de la holding pour Air France et KLM.

Le programme des missions est approuvé par le SMC et le comité d'audit.

Pour effectuer sa mission, l'audit interne, qui agit dans le cadre de la charte d'audit interne arrêtée par le comité d'audit de la société-mère Air France-KLM, intervient sur sa propre initiative ou sur demande du SMC, du comité d'audit ou du Conseil d'administration.

Un programme annuel des missions est établi et présenté au SMC et au comité d'audit de la holding.

Les différents types de missions réalisées sont :

- des missions d'audit opérationnel en vue de revoir l'efficacité des processus du groupe,
- des missions thématiques consacrées à un thème commun à plusieurs fonctions ou entités ou axées sur les projets de l'entreprise,
- des missions spécifiques effectuées à la demande de la Direction générale ou de responsables d'entités opérationnelles,
- des missions d'audit informatique, à la suite de la création récente d'un pôle informatique au sein de l'audit interne.

Les investigations effectuées sont synthétisées dans un rapport qui présente les conclusions de la mission, mettant en évidence les constats, les risques et les recommandations correspondantes.

Des plans d'actions correctives sont ensuite établis par les audités et un suivi en est effectué dans les mois suivants.

Enfin, l'audit interne rend compte de ses travaux dans un document de synthèse présenté trimestriellement au SMC ainsi qu'au comité d'audit de la holding.

L'audit interne comprend un département de prévention des fraudes qui intervient afin de prévenir les risques relatifs à l'utilisation frauduleuse d'une part de billets volés, falsifiés ou émis à partir de moyens de paiement usurpés, d'autre part de miles *Flying Blue* indûment acquis.

- Les fonctions juridiques de chacune des deux sociétés assurent une mission de conseil auprès de leur direction et des organisations décentralisées dans les domaines du droit des affaires, du droit des transports, du droit social et du droit des assurances.

Elles procèdent au recensement systématique des litiges en cours en vue d'évaluer des provisions correspondantes inscrites au passif.

Au mois d'avril 2005, une fonction juridique a été créée au sein de la société holding.

- Les fonctions assurances sont chargées de l'identification des secteurs à risques du groupe pouvant impacter les opérations et les résultats financiers afin de les réduire ou de les transférer soit à des assureurs au moyen de polices d'assurances, notamment aviation, soit à des tiers par des dispositifs contractuels.

Elles assurent également la gestion des sinistres et conseillent les entités du groupe pour limiter ou maîtriser leurs risques.

Une police d'assurance aviation commune à l'ensemble du groupe Air France-KLM a été contractée depuis fin 2004 couvrant les risques de responsabilité civile, corps avion et risques de guerre qui sont les risques majeurs financiers et juridiques de toute compagnie aérienne.

## IV – Les référentiels

### Organisation des responsabilités

L'organisation de chacune des sociétés a été définie en veillant à respecter les principes de sécurité et d'efficacité des opérations ; elle prend particulièrement en compte les contraintes réglementaires régissant le transport aérien notamment pour ce qui relève des opérations aériennes, de l'exploitation sol de l'industrie et de la maintenance ainsi que du commissariat aérien et de la sûreté.

Les responsables des entités et filiales concernées sont tenus d'appliquer ces principes et organisation à leur niveau en veillant à la mise à jour des organigrammes, des définitions de poste et des procédures définies par processus métier. Ils doivent veiller à leur cohérence et à leur adéquation ainsi qu'à leur prise en compte dans les principaux systèmes d'information et s'assurer de leur bonne diffusion au sein des organisations.



## Chartes et manuels

Le groupe Air France dispose d'une charte sociale et éthique qui traduit l'engagement d'être une entreprise socialement responsable en orientant sa politique sociale et éthique vers le respect de la personne humaine dans sa dimension professionnelle, sociale et citoyenne.

Elle rappelle dans son chapitre 9 "égalité" des dispositions générales du statut du personnel sur l'égalité, lequel statut comprend des dispositions en matière de comportement éthique du personnel vis-à-vis de la société et dans la relation avec les tiers.

Le groupe Air France a également publié une charte de prévention des harcèlements au travail qui s'inscrit dans le cadre de la législation française et de la démarche contractuelle au travers d'accords signés en faveur du personnel. Cette charte a, dans le cadre légal, pour objet d'affirmer les principes de prévention, définir les actions, souligner la responsabilité juridique et humaine de tous et de mettre en place les procédures internes de prévention.

De son côté, le groupe KLM est sur le point de publier un code de conduite dont les principaux sujets traités sont la conformité avec les lois et règlements, les conflits d'intérêts, la confidentialité, la protection des actifs, la protection de l'environnement, la responsabilité sociale et la propriété intellectuelle.

KLM prépare également un code d'éthique à l'attention du personnel de la fonction financière.

## Charte de l'audit interne

Les termes de la charte d'audit interne du groupe Air France-KLM ont été arrêtés par le comité d'audit de la holding Air France-KLM en novembre 2005.

La charte de l'audit interne définit la mission de la direction de l'audit, ses objectifs et ses responsabilités et garantit son indépendance ainsi que les conditions d'exercice de la fonction.

En accord avec la déontologie professionnelle internationale et nationale, elle formalise la place de l'audit dans l'entreprise et définit son champ d'action.

Elle précise également les modalités d'intervention et les différentes phases de déroulement et de synthèse des missions réalisées.

## Le manuel qualité achats

Le manuel qualité achats décrit, tant à Air France qu'à KLM, les processus achats et les procédures associées applicables dans chaque compagnie, visant notamment à effectuer un choix des fournisseurs ou prestataires impartial et objectif.

Il comprend également la charte de déontologie achats qui édicte les règles de comportement de tous les personnels en relation avec les fournisseurs ou prestataires et informe les acteurs concernés des limites à ne pas franchir.

## Les systèmes qualité

Les systèmes qualité d'Air France et de KLM s'appuient sur les principaux référentiels externes et internes suivants :

### Référentiels externes

- dans le domaine réglementaire : règlements nationaux (dérivés des règlements européens) et textes d'application générale, normes internationales (OACI, IATA, ...),
- dans le domaine du service au passager : engagements européens de l'Association des Compagnies Européennes (AEA), engagements de service des acteurs du transport aérien (aéroports),
- dans le domaine du management et de l'environnement, les normes ISO séries 9 000 et 14 000.

### Référentiels internes

Ils sont la déclinaison des référentiels externes, adaptés aux processus de chaque société :

- dans le domaine réglementaire : manuels d'exploitation, de maintenance, sûreté, ... et les procédures générales associées qui font le plus souvent l'objet d'une validation formelle des autorités de tutelle délivrant les agréments (DGAC, IVW-DL, FAA, ...),
- en matière de système de management : le manuel qualité de chaque société et les procédures générales associées.

Par ailleurs, Air France a couvert l'intégralité de la chaîne de traitement du service aux clients conduisant à l'obtention de la certification de services.

## V – Informations synthétiques sur les procédures de contrôle interne

### Procédures et processus de pilotage

Ces procédures s'appuient sur l'organisation et la structure des sociétés du groupe.

Sont communs à chacune des deux sociétés les métiers suivants :

- le métier passage qui porte toutes les activités concourant au transport de passagers, incluant le réseau, le marketing, les ventes et un pôle de production fournissant les services nécessaires aux opérations aériennes et à l'exploitation sol,
- le métier cargo assurant les activités de commercialisation et d'exploitation des activités cargo,
- le métier industriel en charge de la maintenance et des activités industrielles concernant les cellules avion, les équipements et les moteurs.

Est propre à KLM un métier "charter/bas coûts" comprenant les activités loisirs et charter de KLM réalisées par sa filiale à 100% transavia.

Enfin, les fonctions centrales de support que sont les Ressources Humaines, les Finances au sens large, le Secrétariat Général, les Systèmes d'Information sont propres à chacune des sociétés.

La coordination des décisions stratégiques touchant aux domaines commerciaux, financiers, techniques et opérationnels est assurée par le Comité de management stratégique (SMC) qui est l'organe majeur de gouvernance décrit au chapitre II ; ce dispositif de gouvernance a été complété courant avril 2005 par des fonctions au niveau de la holding dans les domaines financier, juridique/ secrétariat du Conseil d'administration, contrôle interne/audit interne ainsi que des relations avec les instances européennes et de la coordination de l'alliance SkyTeam.

Air France et KLM contrôlent respectivement 75 et 38 filiales et sous-filiales; 10 des filiales d'Air France et 3 des filiales de KLM représentent plus de 90% du chiffre d'affaires de l'ensemble des filiales.

La gestion prévisionnelle du groupe Air France-KLM s'articule autour des trois démarches structurantes suivantes :

- les grandes orientations stratégiques du groupe Air France-KLM sont définies et hiérarchisées dans le cadre d'un "Group Strategic Framework" (GSF) associant les dirigeants d'Air France et de KLM lors d'un séminaire en septembre/octobre,
- la cible moyen terme (CMT) qui est la traduction de cette vision, à l'horizon de trois ans au niveau de chacune des deux sociétés, en termes de croissance, d'investissement et de ressources humaines associées avec un chiffrage économique complet présenté et discuté en décembre de chaque année au Comité de management stratégique avec définition des plans d'actions sur les recettes et les coûts,
- les budgets de l'année IATA qui reprennent la première année de la CMT et qui sont établis par centre de coûts et consolidés au niveau de chaque société puis au niveau du groupe Air France-KLM.

## Procédures et processus financiers et d'arrêté des comptes

### Processus finance

La gestion des investissements est assurée par chaque compagnie selon des processus propres à chacune d'elle. Les principaux investissements, notamment les avions, sont soumis à l'approbation du Comité de management stratégique (flotte, acquisitions, cessions, etc...)

### La couverture des risques

La gestion des risques de marché d'Air France-KLM est pilotée par le *Risk Management Committee* (RMC) qui est composé, pour Air France du Directeur général exécutif et du Directeur général délégué Affaires Économiques et Financières et pour KLM du Chief Executive Officer et du Chief Financial Officer.

Ce comité se réunit au début de chaque trimestre et décide, après examen du *reporting* groupe, des couvertures à mettre en place durant les trimestres à venir, avec des horizons différents selon les marchés (pluriannuels pour le carburant et les investissements en devise ; annuels pour les taux et l'exposition devise du résultat d'exploitation) : ratios de couverture à atteindre, délais pour respecter ces objectifs et éventuellement type d'instruments de couverture à privilégier.

Ces décisions sont ensuite mises en œuvre au sein de chaque compagnie par les services trésorerie et achats de carburant, dans le respect des procédures de délégation de pouvoirs.

Des réunions régulières sont organisées entre les services achats carburant des deux compagnies, ainsi qu'entre les services trésorerie, afin d'échanger entre autres sur les instruments de couverture, les stratégies envisagées et les contreparties.

Les trésoreries d'Air France et de KLM sont suivies quotidiennement et font l'objet d'un *reporting* mensuel aux directions financières des deux groupes.

Ces *reportings* incluent les positions de taux et de change, le portefeuille des opérations de couverture, le récapitulatif des placements et des financements par devise et un état de suivi des limites d'investissement par contrepartie.

Les couvertures carburant font l'objet d'un *reporting* hebdomadaire à l'attention des directions générales d'Air France et de KLM.

La mise en place de couvertures vise à réduire l'exposition d'Air France-KLM et donc à préserver les marges budgétées. Les instruments utilisés sont des termes, des *swaps* et des options. Les procédures internes de gestion des risques prévoient l'interdiction des instruments qualifiés de *trading*. De façon générale, aucun *trading* ni spéculation ne sont autorisés.

### Processus comptable et d'établissement des comptes

Les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM sont élaborés sur la base des informations transmises par les services financiers de la société holding et de ses filiales.

Le groupe est composé principalement des deux sous-groupes opérationnels Air France et KLM, qui établissent préalablement à leur intégration dans Air France-KLM, leurs propres comptes consolidés.

L'information comptable remontée des différents services de la société et des filiales doit impérativement suivre les règles, méthodes et référentiels comptables du groupe arrêtés par la maison-mère et la présentation des états financiers doit être conforme au format diffusé par le groupe.

Dans le cadre de leur mission légale, les Commissaires aux comptes de la société-mère procèdent à une revue complète des informations remontées des différentes entités consolidées.

Les comptes consolidés et sociaux sont soumis à la Direction, puis à la revue des auditeurs (pour les comptes semestriels et annuels uniquement) préalablement à leur arrêté. Ils sont ensuite présentés au comité d'audit qui se réunit pour les arrêts de comptes, trimestriellement.

La société Air France-KLM qui est cotée en France, aux Pays-Bas et aux États-Unis d'Amérique, est tenue d'établir et de déposer également des états financiers consolidés selon les normes comptables américaines.

Comme pour les états financiers établis selon le référentiel français, les comptes élaborés selon le référentiel US sont soumis à nos auditeurs à des fins de certification, et sont ensuite présentés au comité d'audit.

Par ailleurs, le règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 impose l'utilisation des normes comptables internationales dans les comptes consolidés des sociétés cotées européennes à compter des exercices ouverts au 1<sup>er</sup> janvier 2005, ce qui signifie pour le groupe à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005.

L'adoption de ces normes rend obligatoire la publication d'une année de chiffres comparatifs, ce qui a fixé la transition du référentiel actuel au référentiel IAS/IFRS au 1<sup>er</sup> avril 2004, date à laquelle a été établi un bilan retraité.

Les travaux menés l'exercice précédent ont consisté en l'élaboration du bilan d'ouverture au 1<sup>er</sup> avril 2004 et au retraitement des opérations de l'exercice 2004-05, la première publication imposant l'établissement de comptes consolidés comparatifs à l'exercice 2005-06.

Cette conversion progressive a été facilitée par le fait que le groupe avait anticipé, au cours des derniers exercices, l'application de certaines dispositions IFRS (normes comptables internationales), lorsque celles-ci étaient compatibles avec le référentiel français. Tel fut notamment le cas pour l'adoption de l'approche par composant des immobilisations corporelles (IAS 16) et pour l'évaluation des engagements de retraite (IAS 19).

L'effet du passage aux normes internationales relatif au bilan d'ouverture a fait l'objet d'une revue par les Commissaires aux comptes et d'une communication du groupe à l'occasion de la publication des comptes semestriels clos le 30 septembre 2005.

#### **Processus de reporting des recettes**

Ce processus est assuré dans chacune des compagnies et permet de communiquer au management les recettes hebdomadaires ; Air France a de plus mis en place un processus dit de "recette progressive" qui permet de connaître le montant estimé de la recette passage avec seulement deux jours de décalage. Par ailleurs, des départements de chaque compagnie pour l'activité passage et celle du cargo, analysent les résultats par marché et par ligne (recette unitaire, au passager-kilomètre transporté, au siège-kilomètre offert, à la tonne-kilomètre transportée, etc...).

#### **Processus de reporting de gestion**

Les directions du contrôle de gestion assurent la coordination du processus de reporting et établissent, au début du mois m+1, un estimé de gestion sur la base des informations disponibles, puis une fois le résultat comptable connu, produisent un document mensuel qui synthétise les données d'activité et financières clés et analysent le résultat ; elles procèdent par ailleurs régulièrement à l'analyse avec les principales directions et filiales des sociétés des performances économiques du mois écoulé, évaluent les résultats des mois à venir jusqu'à la fin de l'exercice en cours.

Le reporting mensuel est présenté au Comité de management stratégique.

Au mois d'avril 2005 une fonction reporting de gestion groupe a été créée.

## Procédures et processus opérationnels

### Management du système qualité

Les manuels qualité tant d'Air France que de KLM décrivent l'ensemble des dispositions générales du système qualité mis en œuvre dans chacune des deux compagnies, c'est-à-dire l'ensemble de l'organisation, des processus de management, des procédures et moyens nécessaires pour mettre en œuvre le management de la qualité et satisfaire les clients.

Dans chaque direction des deux sociétés, une revue qualité fait le point du fonctionnement des systèmes de management qualité et mesure les performances des principaux processus pilotés par la direction.

Au-delà des agréments réglementaires qui permettent à chaque compagnie d'exercer ses activités, la reconnaissance des progrès réalisés se concrétise par l'obtention de certifications obtenues auprès d'organismes indépendants, notamment à titre d'exemple :

- la certification IOSA (*IATA Operational Safety Audit*) obtenue courant 2005,
- la certification ISO 9001 (version 2000) pour l'efficacité des systèmes de management (60 entités certifiées à Air France au 31 mars 2005),
- la certification ISO 14001 pour la validation des systèmes environnementaux,

### Assurance qualité

Le contrôle des processus opérationnels s'appuie essentiellement sur trois modes de surveillance :

- la surveillance interne : effectuée par les services assurances qualité, elle s'articule sur :
  - un programme d'audits (couvrant en particulier les domaines organisation et management, opérations aériennes, préparation des vols, traitement sol et fret, marchandises dangereuses, engineering et maintenance),
  - une surveillance régulière de l'exploitation avec analyse des incidents et mise en œuvre systématique du retour d'expérience,
  - des démarches proactives de prévention.

- la surveillance externe : exercée par les autorités de l'aviation civile (IVW-DL, DGAC, FAA, ...) et des organismes spécialisés dans la certification, elle se concrétise sous forme d'audits des modes de fonctionnement et du propre système de surveillance interne. Air France et KLM sont aussi régulièrement audités par leurs clients ou leurs partenaires,

- la surveillance des partenaires - qu'ils soient sous-traitants ou fournisseurs. En particulier les compagnies affrétées, franchisées ou en partage de codes sont soumises, sauf exception, à un audit préalable, puis bi-annuel, dans le cadre de la certification IOSA ou par des auditeurs dédiés de SkyTeam,

- le suivi de la mise en œuvre effective des actions préventives/correctives issues de cette surveillance globale est effectué par les services assurances qualité, coordonnés par la Direction Centrale de la Qualité. Des réunions mensuelles permettent notamment de valider le bon déroulement de cette surveillance et de ses effets.

## Procédures et processus support

### Systèmes d'information

Les processus de contrôle couvrent les systèmes d'information et de télécommunication et reposent sur une formalisation des procédures qui, chez Air France ont fait l'objet d'une certification ISO 9001 (certification renouvelée après une première période de trois ans) et chez KLM, s'appuient sur une modélisation des processus systèmes d'information spécifique (*Management Entreprise Architecture/MEA Babylon*). Ces processus ont fait l'objet d'une revue dans le cadre de la loi *Sarbanes-Oxley* qui a permis d'en améliorer encore l'efficacité.

Les dispositifs mis en œuvre visent à assurer :

- la fiabilité des moyens de traitement et de télécommunication,
- l'intégrité des données par des moyens, infrastructures et contrôles adaptés,
- la continuité des services informatiques et la disponibilité des données sur les sites de production par une stratégie de secours local, par une architecture sécurisée et une veille de sécurité des accès externes,
- la confidentialité des informations dans le cadre des législations nationales et la sécurité des infrastructures informatiques par la mise en place d'accès sécurisés, suivis et efficaces.

Les directions des deux sociétés s'assurent que les ressources et compétences nécessaires aux systèmes d'information dans le cadre des objectifs stratégiques définis sont développées.

Des outils de gestion de projet et de développement applicatifs sont déployés : la méthode dite Tempo pour Air France et les méthodologies Prince 2 (gestion de projet) et Stemand (développement) chez KLM.

Les travaux conduits dans le cadre des projets de contrôle interne et le chantier de mise en place progressive d'une organisation coordonnée et optimisée conduisent à lancer des plans d'actions pour renforcer le contrôle interne notamment en ce qui concerne certains risques comme la continuité des activités.

Enfin, Air France et KLM ont publié en 2005-06 le Manuel d'Information sur la Sécurité (ISM – norme ISO 17799) définissant ainsi une politique de sécurité commune en matière de systèmes d'information.

### Achats

L'activité de la fonction achats repose sur une politique achats visant à fournir les produits ou services adéquats en temps voulu aux entités au meilleur coût de possession possible.

Ceci est atteint en appliquant une politique achats centrée sur la compétence des acheteurs, une séparation des fonctions (acheteur, prescripteur, approvisionneur), l'établissement de contrats et l'utilisation des technologies internet.

Les directeurs des achats à Air France et KLM animent le réseau des acheteurs de chaque compagnie par des réunions régulières et la présentation du tableau de bord des achats des compagnies.

Un comité de coordination achats réunit périodiquement les achats d'Air France et KLM pour développer des actions en commun et partager les meilleures pratiques.

## VI – Les projets en cours

Les actions menées en 2004 et poursuivies en 2005 et 2006 visent à créer une dynamique pour mobiliser efficacement les acteurs du contrôle interne et atteindre les trois objectifs de réalisation et optimisation des opérations, fiabilité de l'information comptable et financière et conformité aux lois et règlements en vigueur.

Le projet contrôle interne qui vise à répondre aux exigences de la loi *Sarbanes-Oxley* s'articule autour des éléments structurants suivants : l'évaluation annuelle de l'environnement de contrôle du groupe Air France-KLM d'une part, l'évaluation détaillée des contrôles sur l'information comptable et financière au niveau des processus significatifs d'autre part.

- Évaluation de l'environnement de contrôle  
À fin mars 2005, une première évaluation générale du contrôle interne de chaque société a été réalisée sur la base d'un questionnaire complet et structuré autour des cinq composants du référentiel COSO de contrôle interne. Des plans d'actions ont ainsi été arrêtés pour compléter le dispositif.

Les travaux précités ont permis de conclure dans chaque société à une bonne maîtrise des risques notamment sur les activités réglementées.



Des axes d'amélioration ont été identifiés et des plans d'action engagés. Peuvent être cités notamment :

- un processus d'analyse des risques qui sera réalisé de manière trimestrielle, en reprenant au niveau holding le système de management des risques mis en place chez KLM dès 2002, qui permet de suivre formellement les principaux risques et de prendre les mesures appropriées si nécessaire,
- une démultiplication de l'information sur le contrôle interne,
- une communication renouvelée sur les règles et les codes relatifs à l'éthique,
- une mise à jour des délégations de pouvoirs,
- un renforcement de certains plans de continuité d'activité,
- une amélioration de la gestion des habilitations.

Le processus d'évaluation de l'environnement de contrôle sera mené tous les ans. Les principaux axes de réflexion en 2006-07 seront la mise en place d'une procédure d'alerte professionnelle conforme aux recommandations nationales, la formalisation du programme anti-fraude ainsi qu'une démarche d'identification et de tests d'efficacité de l'environnement de contrôle.

- Évaluation détaillée des contrôles-clés sur l'information financière et comptable au niveau des processus significatifs :

- définition du modèle d'entreprise à partir des comptes, du périmètre travaillé (principales entités et filiales) et en particulier des processus et sous-processus concourant à l'établissement des comptes et états financiers,
- documentation des processus, des contrôles clés, suivi de la réalisation de tests d'efficacité des contrôles,
- réalisation des actions correctives (remédiation) à chaque étape du projet.

Le SMC et le comité d'audit sont tenus régulièrement informés de l'avancement des travaux de contrôle interne.

# Rapport des Commissaires aux comptes

Rapport des Commissaires aux comptes établi en application de l'article L225-235 du Code de commerce sur le rapport du Président du Conseil d'administration de la société Air France-KLM S.A. pour ce qui concerne les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

## Exercice clos le 31 mars 2006

### Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En notre qualité de Commissaires aux comptes de la société Air France-KLM S.A. et en application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006.

Il appartient au Président de rendre compte, dans son rapport, notamment des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration et des procédures de contrôle interne mises en place au sein de la société.

Il nous appartient de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations données dans le rapport du Président concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux selon la doctrine professionnelle applicable en France. Celle-ci requiert la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations données dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des objectifs et de l'organisation générale du contrôle interne, ainsi que des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, présentés dans le rapport du Président ;
- prendre connaissance des travaux sous-tendant les informations ainsi données dans le rapport.

Sur la base de nos travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations données concernant les procédures de contrôle interne de la société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, contenues dans le rapport du Président du conseil d'administration, établi en application des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 27 juin 2006

## Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit  
Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy  
Associé

Jean-Paul Vellutini  
Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin  
Associé





## Rapport financier

Commentaires sur les comptes — 126

Investissements et financements — 130

Événements post-clôture et perspectives — 134

Comptes consolidés — 135

Notes aux comptes consolidés — 142

Note de transition aux normes IFRS — 218

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés — 230

Comptes sociaux — 232

Rapports général et spécial des Commissaires aux comptes — 237

Comptes simplifiés de WAM Acquisition (Amadeus GTD) — 241

# Commentaires sur les comptes

## Résultats de l'exercice clos le 31 mars 2006

Les états financiers publiés à compter de l'exercice 2005-06 incluant des états financiers comparatifs 2004-05 sont établis selon les normes comptables internationales édictées par l'IASB (*International Accounting Standards Board*) et approuvées par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers.

En mai 2004, Air France-KLM a clôturé l'offre publique d'échange sur les titres de la société KLM. Au terme de cette offre et des acquisitions complémentaires intervenues

au cours de l'exercice 2004-05, la participation d'Air France-KLM dans KLM s'élevait à 97,3% au 31 mars 2005. La société KLM et ses filiales ont intégré le périmètre de consolidation depuis mai 2004 et sont consolidées par la méthode de l'intégration sur 11 mois d'activité au 31 mars 2005.

Pour permettre la comparaison entre l'exercice 2004-05 et l'exercice 2005-06, des comptes consolidés au 31 mars 2005 pro forma non audités ont été établis sur la base, d'une part des normes internationales et d'autre part de 12 mois d'activité pour le groupe KLM.

Tous les commentaires et évolutions ci-après sont donnés sur la base des comptes comparatifs pro forma.

<b>Exercice au 31 mars</b> En millions d'euros	<b>2006</b>	<b>2005 pro forma non audité</b>	<b>Variation (*)</b>	<b>2005 publié normes françaises</b>
Chiffre d'affaires	21 448	19 467	10,2%	19 078
Résultat d'exploitation courant	936	553	69,3%	N/A
Résultat des activités opérationnelles	1 455	1 931	N/A	497
Résultat net des activités poursuivies	921	1 632	N/A	359
Résultat net part du groupe	913	1 704	N/A	351
Résultat net par action non dilué (en €)	3,47	6,59	N/A	1,30

(\*) Compte tenu d'une part, de la plus-value réalisée au cours de l'exercice 2005-06 à l'occasion de l'apport des titres de la société Amadeus à l'offre publique d'achat et d'autre part, de la reprise de l'écart d'acquisition négatif relatif à l'entrée du groupe KLM sur l'exercice 2004-05, les variations du résultat des activités opérationnelles et des résultats nets ne sont pas représentatives.

## Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 21,4 milliards d'euros, en augmentation de 10,2% par rapport à l'exercice précédent. Tous les secteurs d'activité, passage, fret, maintenance et autres, enregistrent une progression qui ressort respectivement à 10,2%, 11,9%, 12,1% et 2,1%. La recette unitaire mesurée en équivalent siège-kilomètre offert (ESKO) a augmenté de 4,0% (3,5% hors change).

## Résultat d'exploitation courant

Le résultat d'exploitation courant est en forte augmentation à 936 millions d'euros, traduisant ainsi la progression du chiffre d'affaires et la maîtrise des coûts qui ont permis de limiter l'évolution des charges d'exploitation courantes et notamment le coût du carburant qui accuse une hausse

significative de 867 millions d'euros soit + 31,9% par rapport à l'exercice précédent. Les charges d'exploitation ont progressé de 8,4% à 20,51 milliards d'euros. Hors carburant, elles ne progressent que de 4,5%.

Les coûts unitaires mesurés à l'équivalent siège-kilomètre offert (ESKO) progressent de 2,2% pour une production mesurée en ESKO en hausse de 6,2%. Ils diminuent de 2,7% à change et pétrole constants.

Les charges externes passent de 10,9 milliards d'euros à 12,1 milliards d'euros, soit une augmentation de 10,8%.

Hors effet de l'augmentation de la facture pétrolière, les charges externes sont en augmentation de 3,8% et se ventilent comme suit :

Exercice clos au 31 mars En millions d'euros	2006	2005 pro forma non audité	Variation en %
Carburant avions	3 588	2 721	31,9%
Affrètements aéronautiques	605	565	7,1%
Loyers opérationnels	637	611	4,3%
Redevances aéronautiques	1 610	1 504	7,0%
Commissariat	405	399	1,5%
Achats de prestations en escale	1 203	1 100	9,5%
Achats, consommations entretien aéronautique	740	683	8,3%
Frais commerciaux et de distribution	1 232	1 435	(14,2)%
Autres charges	2 070	1 898	9,1%
<b>Total</b>	<b>12 090</b>	<b>10 916</b>	<b>10,8%</b>

### Carburant avions

Le poste de carburant s'élève à 3,59 milliards d'euros (2,72 milliards au 31 mars 2005), soit une hausse de 32% décomposée en un effet volumes de 4%, un effet défavorable de change de 2%, une hausse du prix du carburant de 41% et des effets couverture de 15%. Les couvertures ont permis un montant d'économies de 953 millions d'euros, soit 21% de la facture avant couverture.

### Affrètements aéronautiques

Les affrètements aéronautiques ont progressé de 7,1% à 605 millions d'euros. Cette hausse est liée principalement aux accords de code share avec Air Europa et Portugalia.

### Loyers opérationnels

Les loyers opérationnels ont atteint 637 millions d'euros contre 611 millions d'euros à la période précédente soit 4,3%.



### Redevances aéronautiques

Les redevances aéronautiques ont augmenté de 7% pour atteindre 1,6 milliard d'euros contre 1,5 milliard d'euros au 31 mars 2005. Cette variation provient essentiellement de la prise en charge de la redevance sur les passagers en correspondance.

### Commissariat

Les frais de commissariat ont augmenté de 1,5% à 405 millions d'euros contre 399 millions d'euros au 31 mars 2005 sous l'effet de l'évolution du nombre de passagers transportés.

### Achats de prestations en escale

Ils sont en augmentation de 9,5% à 1,2 milliard d'euros.

### Achats, consommations entretien aéronautique

Ils s'élèvent à 740 millions d'euros, en augmentation de 8,3%.

### Frais commerciaux et de distribution

À 1,23 milliard d'euros, ils sont en diminution de 14,2% (1,4 milliard d'euros au 31 mars 2005) sous l'effet du passage à la commission zéro vis-à-vis des agences de voyages aux Pays-Bas depuis janvier 2005 et en France depuis avril 2005.

### Autres charges

Les autres charges s'élèvent à 2,1 milliards d'euros au 31 mars 2006 contre 1,9 milliard au 31 mars 2005.

**Les frais de personnel** s'élèvent à 6,4 milliards d'euros contre 6,1 milliards d'euros au 31 mars 2005, soit une hausse de 3,6% tandis que les effectifs sont quasi-stables à 102 422 salariés.

**Les impôts et taxes** s'élèvent à 256 millions d'euros et sont stables par rapport à l'année précédente.

**Les dotations aux amortissements et provisions** ressortent à 1,8 milliard d'euros contre 1,6 milliard d'euros au 31 mars 2005.

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

Exercice au 31 mars En millions d'euros	2006		2005 pro forma non audité	
	Chiffre d'affaires	REC	Chiffre d'affaires	REC
Passage	16 942	686	15 379	384
Fret	2 882	166	2 576	140
Maintenance	896	54	799	25
Autres	728	30	713	4
<b>Total</b>	<b>21 448</b>	<b>936</b>	<b>19 467</b>	<b>553</b>

### Résultat des activités opérationnelles

Il ressort à 1,46 milliard d'euros après prise en compte de la plus-value de 504 millions d'euros, relative à l'offre publique d'achat réalisée par la société WAM en juillet 2005 sur les titres Amadeus.

Au 31 mars 2005, il s'établissait à 1,9 milliard d'euros incluant notamment la reprise en résultat de l'écart d'acquisition négatif dégagé dans le cadre de l'acquisition du groupe KLM pour un montant de 1,35 milliard d'euros.

**Le coût net de l'endettement financier** ressort à 224 millions d'euros au 31 mars 2006 contre 222 millions au 31 mars 2005 qui avait enregistré un produit non récurrent de 38 millions d'euros liés au débouclage de deux financements.

**La charge d'impôts** s'élève à 256 millions d'euros contre 133 millions d'euros au 31 mars 2005, dont 135 millions correspondant à l'impôt payé sur des plus-values dont Amadeus.

**La part dans les résultats des entreprises mises en équivalence** ressort à -23 millions d'euros au 31 mars 2006 contre un résultat positif de 73 millions d'euros au 31 mars 2005. La variation est due d'une part au test de valeur d'actif réalisé sur la société Martinair détenue à 50% par le groupe KLM, qui a engendré l'enregistrement d'une perte de 59 millions d'euros sur l'exercice 2005-06 et d'autre part, à la cession d'Amadeus en juillet 2005.

**Le résultat net consolidé** part du groupe s'établit après prise en compte des intérêts revenant aux tiers pour 8 millions d'euros, à 913 millions d'euros au 31 mars 2006 à comparer à 1,71 milliard d'euros au 31 mars 2005, incluant la reprise en résultat de l'écart d'acquisition négatif de KLM d'un montant de 1,35 milliard d'euros. La contribution par trimestre est respectivement de 112 millions d'euros, 717 millions d'euros, 77 millions d'euros et 7 millions d'euros au 31 mars 2006.

### **Résultats sociaux de la société Air France-KLM**

Les accords de rapprochement entre Air France et KLM ont donné lieu à la création d'une société holding Air France-KLM qui détient ces deux sociétés opérationnelles.

La société holding du groupe est née de l'apport par Air France (devenue ensuite Air France-KLM) de la quasi-totalité de ses éléments d'actif et de passif à la société Air France opérationnelle, désormais dénommée Société Air France.

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Le résultat d'exploitation est composé d'une part des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo AIR FRANCE KLM par les deux sociétés opérationnelles, d'autre part des frais de communication financière, des honoraires de commissariat aux comptes et des charges salariales des mandataires sociaux. Il ressort à - 9,6 millions d'euros au 31 mars 2006 essentiellement dû à la charge de taxe professionnelle non récurrente payée cette année.

Les charges financières incluent une dépréciation des titres de participation de la société Alitalia pour un montant de 7,3 millions d'euros.

Le résultat net est négatif de 1,5 million d'euros après prise en compte des dividendes perçus, des produits financiers relatifs à l'OCÉANE, des charges financières et de l'impôt.

### **Adoption des normes IFRS (International Financial Reporting Standards)**

À compter de l'exercice ouvert au 1<sup>er</sup> janvier 2005, ce qui signifie pour le groupe Air France-KLM à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005, les comptes consolidés des sociétés cotées européennes conformément au règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, sont établis en application des normes comptables internationales édictées par l'IASB.

L'adoption de ces normes rend obligatoire la publication d'une année de chiffres comparatifs, ce qui fixe la transition du référentiel actuel au référentiel IAS/IFRS au 1<sup>er</sup> avril 2004, date à laquelle le groupe a établi un bilan retraité.

Pour permettre la comparaison, le groupe a établi des tableaux de passage des capitaux propres et du bilan au 1<sup>er</sup> avril 2004 du référentiel comptable français vers le référentiel comptable international désormais applicable, ainsi qu'une note descriptive des principaux impacts (cf. chapitre états financiers consolidés au 31 mars 2006).

# Investissements et financements

Les investissements corporels et incorporels réalisés au cours de l'exercice ressortent à 2,54 milliards d'euros, contre 2,13 milliards d'euros au cours de l'exercice précédent.

Les cessions se sont élevées à 1,08 milliard d'euros dont 817 millions d'euros de trésorerie nette reçue lors de la transaction Amadeus et 227 millions de produits de cession d'immobilisations.

Au total, les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement se sont établis à 1,81 milliard d'euros.

Ils sont largement couverts par les flux de trésorerie générés par l'exploitation d'un montant de 2,66 milliards d'euros.

L'endettement financier net s'élève à 4,4 milliards d'euros, les capitaux propres y compris les intérêts minoritaires ressortent à 7,9 milliards d'euros au 31 mars 2006. Le ratio d'endettement ressort à 0,56 au 31 mars 2006 après prise en compte des instruments financiers.

## Investissements et financements

L'ensemble des investissements corporels et incorporels ainsi que les acquisitions de filiales et de participations sur l'exercice 2005-06 s'est élevé à 2,60 milliards d'euros par rapport à 1,67 milliard lors de l'exercice précédent.

Au niveau des investissements corporels, le groupe Air France-KLM a acquis cinq Airbus A330, quatre Boeing B777, trois Airbus A318, deux Airbus A319, un Boeing B737, un CRJ 70 et trois Fokker. Les versements d'acomptes sur les futures acquisitions prévues au plan de flotte (principalement des Airbus A330 et des Boeing B777) se sont poursuivis. Au total, le montant des investissements dans la flotte s'est élevé à 1,5 milliard d'euros (1,3 milliard d'euros en 2004-05).

Les autres investissements aéronautiques incluent également l'immobilisation de frais de maintenance pour grand entretien au titre de la norme IAS 16 et l'immobilisation des pièces de rechange aéronautiques.

Au niveau des investissements au sol, il convient de signaler la finalisation de la construction de la nouvelle cité PN (personnel navigant) à Roissy-Pôle ainsi que l'acquisition d'un simulateur de vol A330 par KLM. Les autres investissements au sol ainsi que les investissements incorporels sont des achats de logiciels et matériels informatiques.

La trésorerie décaissée pour les acquisitions de filiales et participations au cours de l'exercice 2005-06 s'élève à 58 millions d'euros et comprend principalement la souscription à l'augmentation de capital d'Alitalia pour un montant de 25 millions d'euros, l'acquisition de titres KLM pour un montant de 13 millions d'euros, de titres Aero Maintenance Group pour un montant de 12 millions d'euros et de titres Airlinair pour un montant de 4 millions d'euros. Les investissements de l'exercice clos au 31 mars 2005 faisaient ressortir un flux de trésorerie positif de 506 millions d'euros. Ils correspondaient principalement à la trésorerie du groupe KLM à la date de l'acquisition (575 millions d'euros), à la levée d'options sur titres Air France-KLM dans le cadre du programme d'options des pilotes (32 millions d'euros) ainsi qu'à des participations complémentaires dans le groupe Servair (7 millions d'euros).

Pour l'exercice 2005-06, le produit des cessions de filiales et participations se monte à 35 millions d'euros et correspond principalement à la cession de titres d'autocontrôle pour un montant de 22 millions d'euros et de la participation dans la société Air Austral pour un montant de 9 millions d'euros. En 2004-05, les cessions de filiales et participations avaient dégagé un flux de trésorerie de 109 millions d'euros et incluaient notamment la cession de la participation dans Amadeus France pour un montant de 91 millions d'euros.

Il convient de noter également qu'au cours de l'exercice 2005-06, Air France a participé à une opération de *Leverage Buy Out* sur la société Amadeus GTD. Cette opération a permis d'enregistrer 817 millions de trésorerie nette avant impôts.

Le produit des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles s'élève à 227 millions d'euros (204 millions d'euros en 2004-05) et concerne principalement la sortie d'un Airbus A340, d'un Boeing B747, d'un Boeing B767 et de quatre Boeing B737.

Les dividendes reçus des filiales non consolidées s'élèvent à 10 millions d'euros (25 millions d'euros en 2004-05).

Au total, les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement font ressortir une sortie nette de 1,81 milliard d'euros contre 1,21 milliard d'euros lors de l'exercice 2004-05.

Cette sortie nette de trésorerie liée aux opérations de financement a été largement couverte par les flux de trésorerie provenant de l'exploitation qui se sont élevés à 2,66 milliards d'euros (2,00 milliards d'euros en 2004-05).

L'excédent de flux de trésorerie d'exploitation après financement des investissements de l'exercice a permis de réduire l'endettement financier net du groupe. Celui-ci s'élevait à 5,64 milliards d'euros au 31 mars 2005 et a été ramené à 4,38 milliards d'euros au 31 mars 2006, soit une réduction de 1,26 milliard d'euros.

Les capitaux propres du groupe sont passés de 6,02 milliards d'euros au 31 mars 2005 à 7,85 milliards d'euros au 31 mars 2006. En conséquence, le ratio d'endettement, rapportant l'endettement net aux capitaux propres, passe de 0,94 au 31 mars 2005 à 0,56 fin mars 2006.

## Autres immobilisations corporelles

Les terrains et constructions constituent, après la flotte, le deuxième poste d'immobilisations corporelles du groupe Air France-KLM et représentent au 31 mars 2006 une valeur nette comptable de 1,26 milliard d'euros.

### Terrains et constructions d'Air France

Air France occupe environ 1 800 000 m<sup>2</sup> bâtis, implantés principalement en France métropolitaine (85% des surfaces). 52% de ces surfaces sont prises en location, 41% sont détenues en pleine propriété, et 7% ont fait l'objet d'un crédit-bail.

Il convient de noter que seulement 18% des surfaces en pleine propriété et crédit-bail sont implantées sur des terrains totalement contrôlés par Air France, la majorité des installations du groupe étant implantées sur des zones aéroportuaires où la mise à disposition des terrains se fait à travers des conventions d'occupation ou des baux de longue durée.

La répartition des surfaces par grand métier en France métropolitaine est la suivante :

Métiers	Surface approximative en m <sup>2</sup>
Exploitation	166 000
Cargo	246 000
Maintenance	635 000
Support	455 000

Géographiquement, Air France occupe sept sites principaux :

Sites	Surface approximative en m <sup>2</sup>	Nature des financements
Aéroport Roissy-Charles de Gaulle	728 000	propriétés, crédit-bail, locations
Aéroport d'Orly	436 000	propriétés, locations
Toulouse	71 000	propriétés, crédit-bail
Vilgénis	45 000	propriétés
Le Bourget	57 000	locations
Montreuil	36 000	locations
Valbonne	17 000	propriétés

Les principales immobilisations de l'exercice concernent la construction de la nouvelle Cité PN (personnel navigant) à Roissy-Charles de Gaulle achevée en mars 2006 représentant une surface totale d'environ 33 000 m<sup>2</sup> et qui a fait l'objet d'un financement de crédit-bail.

Les trois principaux contrats de location concernent :

Sites	Surface approximative en m <sup>2</sup>	Montant en m <sup>2</sup>	Nature du contrat de location
Siège Commercial France à Montreuil	20 000	5,4	bail commercial
Hangar H4 à Roissy-Charles de Gaulle	35 000	5,4	convention
Hangar Hbn6 à Orly	45 000	4,8	convention

Les deux principaux projets de construction en cours sont le hangar A 380 à Roissy-Charles de Gaulle représentant un investissement de l'ordre de 47 millions d'euros et dont la mise en service est prévue au printemps 2008 ainsi que la construction du centre de maintenance du *Hub* de Roissy-CDG pour un montant estimé à 27 millions d'euros et une mise en service attendue pour le printemps 2007.

## Terrains et constructions de KLM

KLM occupe approximativement 615 000 m<sup>2</sup> de terrains bâtis principalement situés aux alentours de l'aéroport de Schiphol.

Les bureaux et les entités commerciales représentent environ 34% de l'ensemble, les hangars 32%, les entrepôts et terminaux fret 16% et les autres sites industriels 18%. 87% de ces surfaces sont détenues par KLM et les 13% restant sont en location. Il est à noter qu'en ce qui concerne les bâtiments détenus en pleine propriété seuls le siège basé à Amstelveen ainsi que le centre informatique sont bâtis sur des terrains appartenant à KLM. Les autres bâtiments sont implantés sur des terrains faisant l'objet de contrats de location.

La valeur de marché de l'ensemble du portefeuille immobilier est estimée à 500 millions d'euros, la valeur initiale étant de 550 millions d'euros. Les hangars, les entrepôts et les bâtiments de l'activité cargo représentent environ 48% de la valeur de marché.

KLM loue 78 000 m<sup>2</sup> dont 37 500 m<sup>2</sup> sont situés à l'aéroport de Schiphol. Le montant annuel des loyers payés par KLM s'élève à près de 22 millions d'euros.

Mis à part la démolition de certains anciens bâtiments, KLM n'est pas engagé à ce jour dans des projets d'investissements significatifs.



# Événements post-clôture et perspectives

L'exercice 2006-07 s'est ouvert sur une activité qui continue d'être dynamique. Dans le transport de passagers, le groupe a enregistré sur les deux premiers mois de l'année fiscale une hausse de 8,1% du trafic pour des capacités en augmentation de 4,3%, permettant un gain de 2,6 points du coefficient d'occupation à 81,1%. L'ensemble des secteurs s'est bien comporté. Le réseau long-courrier a vu son trafic progresser de 8,4% et le taux d'occupation gagner 2,8 points à 83,6%. Le réseau moyen-courrier a également enregistré de fortes progressions avec un trafic en augmentation de 6,9% et un coefficient d'occupation en amélioration de 2 points à 72,9%. Par ailleurs, les réservations pour les trois mois à venir sont très bien orientées. L'activité cargo se comporte également favorablement en ce début d'année. Le trafic a augmenté de 3,2% et le coefficient d'occupation a progressé de 0,8 point à 66,7%.

Compte tenu de cette conjoncture favorable, le groupe Air France-KLM a pour objectif de dégager pour l'exercice en cours un résultat d'exploitation au moins égal à celui de l'exercice 2005-06. Pour fonder cette prévision, le groupe s'appuie sur une recette unitaire hors change en hausse, une parité de change de un euro pour 1,22 dollar et une facture pétrolière de 4,4 milliards d'euros pour un prix du jet fuel de 700 dollars la tonne. Le groupe devrait également dégager 115 millions d'euros de synergies complémentaires ainsi que 326 millions de nouvelles économies.

# Comptes consolidés

## Compte de résultat consolidé

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars	Notes	2006	2005
En millions d'euros			
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5</b>	<b>21 448</b>	<b>18 978</b>
Autres produits de l'activité		4	5
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>21 452</b>	<b>18 983</b>
Charges externes	6	(12 090)	(10 629)
Frais de personnel	7	(6 357)	(5 994)
Impôts et taxes		(228)	(225)
Amortissements	8	(1 656)	(1 561)
Provisions	8	(109)	(28)
Autres produits et charges	9	(76)	4
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>936</b>	<b>550</b>
Cessions de matériels aéronautiques	10	2	19
Écarts d'acquisition négatifs	4	5	1 354
Autres produits et charges non courants	10	512	4
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>1 455</b>	<b>1 927</b>
Coût de l'endettement financier brut		(392)	(347)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		168	125
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>11</b>	<b>(224)</b>	<b>(222)</b>
Autres produits et charges financiers	11	(31)	(8)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>1 200</b>	<b>1 697</b>
Impôts	12.1	(256)	(133)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>944</b>	<b>1 564</b>
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		(23)	73
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>921</b>	<b>1 637</b>
Résultat net des activités non poursuivies	13.1	-	59
<b>Résultat net</b>		<b>921</b>	<b>1 696</b>
<b>Part du groupe (*)</b>		<b>913</b>	<b>1 710</b>
Intérêts minoritaires		8	(14)
<b>Résultat net - part du groupe (*) par action</b>	<b>14.1</b>		
Non dilué		3,47	6,61
Dilué		3,25	6,60
<b>Résultat net des activités poursuivies par action</b>	<b>14.2</b>		
Non dilué		3,50	6,33
Dilué		3,28	6,32

(\*) Correspond au résultat attribuable aux actionnaires d'Air France-KLM SA

# Bilan consolidé

## Actif

En millions d'euros	Notes	31 mars 2006	31 mars 2005
Goodwill	15	208	205
Immobilisations incorporelles	16	428	437
Immobilisations aéronautiques	17	11 017	10 394
Autres immobilisations corporelles	17	1 955	1 895
Titre mis en équivalence	19	204	577
Actifs de pensions	20	1 903	1 767
Autres actifs financiers	21	1 182	1 113
Impôts différés	12.5	7	140
Autres débiteurs	24	1 082	336
<b>Actif non courant</b>		<b>17 986</b>	<b>16 864</b>
Autres actifs financiers	21	932	654
Stocks et en-cours	22	340	382
Créances clients	23	2 518	2 272
Créances d'impôt société		1	6
Autres débiteurs	24	1 756	969
Trésorerie et équivalents de trésorerie	25	2 946	2 047
<b>Actif courant</b>		<b>8 493</b>	<b>6 330</b>
<b>Total actif</b>		<b>26 479</b>	<b>23 194</b>

# Bilan consolidé

## Passif et capitaux propres

En millions d'euros	Notes	31 mars 2006	31 mars 2005
Capital	26.1	2 290	2 290
Primes d'émission et de fusion	26.2	430	384
Actions d'auto-contrôle	26.3	(58)	(19)
Réserves et résultat	26.4	5 072	3 254
<b>Capitaux propres (part du groupe) (*)</b>		<b>7 734</b>	<b>5 909</b>
Intérêts minoritaires		119	111
<b>Capitaux propres</b>		<b>7 853</b>	<b>6 020</b>
Provisions et avantages du personnel	28	1 453	1 516
Dettes financières	29	7 826	7 889
Impôts différés	12.5	839	313
Autres créditeurs	30	417	481
<b>Passif non courant</b>		<b>10 535</b>	<b>10 199</b>
Provisions	28	192	124
Dettes financières	29	1 260	1 044
Dettes fournisseurs		2 039	1 901
Titres de transports émis et non utilisés		2 062	1 656
Dettes d'impôt société		167	8
Autres créditeurs	30	2 269	1 980
Concours bancaires		102	262
<b>Passif courant</b>		<b>8 091</b>	<b>6 975</b>
<b>Total passif et capitaux propres</b>		<b>26 479</b>	<b>23 194</b>

(\*) Correspond aux capitaux propres attribuables aux actionnaires d'Air France-KLM SA

# Variation des capitaux propres consolidés

	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Résultats non distribués
En millions d'euros					
<b>Au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>219 780 887</b>	<b>1 868</b>	<b>261</b>	<b>(18)</b>	<b>1 277</b>
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	1 710
<b>Total des produits (charges) comptabilisés</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 710</b>
Augmentation de capital	49 602 631	422	346	-	-
Apport partiel d'actif	-	-	(206)	-	206
Frais relatifs à l'offre publique d'échange de titres	-	-	(17)	-	-
Offre réservée aux Salariés	-	-	-	-	69
Stock options	-	-	-	-	6
Dividendes distribués	-	-	-	-	(17)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	(1)	9
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
<b>Au 31 mars 2005</b>	<b>269 383 518</b>	<b>2 290</b>	<b>384</b>	<b>(19)</b>	<b>3 260</b>
Gain/(perte) lié à la réévaluation d'actifs immobilisés reclassés en investissements de placement	-	-	-	-	-
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	913
<b>Total des produits (charges) comptabilisés</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>913</b>
Echange Salaire Actions	-	-	-	-	(80)
OCÉANE	-	-	46	-	-
Dividendes distribués	-	-	-	-	(40)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	(39)	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Autres variations	-	-	-	-	(30)
<b>Au 31 mars 2006</b>	<b>269 383 518</b>	<b>2 290</b>	<b>430</b>	<b>(58)</b>	<b>4 023</b>

(\*) Correspond aux capitaux propres attribuables aux actionnaires d'Air France-KLM SA

Réserves dérivés	Réserves sur titres disponibles à la vente	Réserves de conversion	Autres réserves	Total	Capitaux propres part du groupe (*)	Intérêts minoritaires	Capitaux propres
-	-	(9)	-	1 268	3 379	87	3 466
-	-	3	-	3	3	(1)	2
-	-	-	-	1 710	1 710	(14)	1 696
-	-	3	-	1 713	1 713	(15)	1 698
-	-	-	-	-	768	-	768
-	-	-	-	206	-	-	-
-	-	-	-	-	(17)	-	(17)
-	-	-	-	69	69	-	69
-	-	-	-	6	6	-	6
-	-	-	-	(17)	(17)	(1)	(18)
-	-	-	-	9	8	-	8
-	-	-	-	-	-	40	40
-	-	(6)	-	3 254	5 909	111	6 020
-	(4)	-	-	(4)	(4)	-	(4)
1 055	-	-	-	1 055	1 055	4	1 059
-	-	4	-	4	4	-	4
-	-	-	-	913	913	8	921
1 055	(4)	4	-	1 968	1 968	12	1 980
-	-	-	-	(80)	(80)	-	(80)
-	-	-	-	-	46	-	46
-	-	-	-	(40)	(40)	(1)	(41)
-	-	-	-	-	(39)	-	(39)
-	-	-	-	-	-	(3)	(3)
-	-	-	-	(30)	(30)	-	(30)
1 055	(4)	(2)	-	5 072	7 734	119	7 853



La variation des réserves de couverture des flux de trésorerie et de juste valeur entre le 31 mars 2005 et le 31 mars 2006 s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros

	Réserves sur dérivés	Réserves sur titres disponibles à la vente	Total
<b>Au 31 mars 2005</b>	-	-	-
Impact de la première application des normes IAS 32 et 39 :			
Instruments dérivés	1 168	-	1 168
Titres de placement	-	(3)	(3)
Impôt différé	(397)	-	(397)
Impact des variations de l'exercice :			
Instruments dérivés	428	-	428
Titres de placement	-	(1)	(1)
Impôt différé	(144)	-	(144)
<b>Au 31 mars 2006</b>	<b>1 055</b>	<b>(4)</b>	<b>1 051</b>

## Tableau des flux de trésorerie consolidés

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars	Notes	2006	2005
En millions d'euros			
Résultat net		921	1 696
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation		1 765	1 589
Dotations aux provisions financières		24	6
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(46)	(19)
Résultat sur cessions de filiales et participations		(2)	(66)
Gain sur transaction Amadeus GTD	10	(504)	-
Résultats sur instruments financiers		(6)	-
Écart de change non réalisé		8	4
Écarts d'acquisition négatifs		(5)	(1 354)
Résultats des sociétés en équivalence		23	(73)
Impôts différés		98	139
Autres éléments non monétaires		(182)	(143)
<b>Sous-total</b>		<b>2 094</b>	<b>1 779</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		(18)	(16)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(215)	42
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		96	313
Variation des autres débiteurs et créditeurs		699	(127)
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>		<b>2 656</b>	<b>1 991</b>
Acquisitions de filiales et participations	37	(58)	506
Investissements corporels et incorporels	18	(2 544)	(2 131)
Cessions de filiales et participations	37	35	109
Trésorerie nette reçue sur transaction Amadeus GTD		817	-
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		227	157
Dividendes reçus		10	25
Diminution (augmentation) nette des placements		(294)	116
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements</b>		<b>(1 807)</b>	<b>(1 218)</b>
Émissions de nouveaux emprunts		1 410	858
Remboursements d'emprunts		(523)	(288)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(580)	(381)
Nouveaux prêts		(155)	(101)
Remboursements des prêts		97	22
Dividendes distribués		(41)	(24)
Réduction des capitaux propres		-	(33)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>208</b>	<b>53</b>
<b>Écarts de conversion</b>		<b>2</b>	<b>(5)</b>
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>1 059</b>	<b>821</b>
Trésorerie à l'ouverture		1 785	964
Trésorerie à la clôture	37.3	2 844	1 785
<i>Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)</i>		(4)	22
<i>Intérêts payés (flux provenant des activités de financement)</i>		364	312
<i>Intérêts perçus (flux provenant des activités de financement)</i>		154	123

# Notes aux comptes consolidés

## 1. Description de l'activité

Le terme "Air France-KLM" utilisé ci-après fait référence à la société anonyme régie par le droit français, hors filiales consolidées. Le terme "groupe" fait référence à l'ensemble économique composé d'Air France-KLM et de ses filiales. Le groupe, dont le siège social est situé en France, constitue un des plus grands groupes aériens mondiaux. L'activité principale est le transport aérien de passagers. Les activités du groupe incluent également le transport aérien de fret, la maintenance aéronautique et toute autre activité en relation avec le transport aérien notamment l'avitaillement et le transport aérien à la demande. La société Air France-KLM SA, domiciliée au 2 rue Robert Esnault-Pelterie 75007 Paris - France, est l'entité consolidante du groupe Air France-KLM. La monnaie fonctionnelle du groupe est l'euro.

## 2. Événements significatifs intervenus au cours de l'exercice

Le résultat de l'exercice inclut le gain de transaction d'un montant de 504 millions d'euros avant impôt relatif à l'offre publique d'achat réalisée par la société WAM en juillet 2005 sur les titres de la société Amadeus GTD (voir note 10).

## 3. Règles et méthodes comptables

### 3.1. Contexte général

Conformément au règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers qui sont publiés à compter de l'exercice 2005-06, incluant des états financiers comparatifs consolidés pour l'exercice 2004-05, sont établis selon les normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et approuvées par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers.

La norme IFRS 1 "Première application des normes d'information financière internationales" indique que la société doit adapter ses principes comptables aux normes et interprétations en vigueur à la date de clôture de ses premiers comptes consolidés annuels établis conformément aux normes IFRS (soit le 31 mars 2006). La norme IFRS 1 énonce également que ces principes comptables doivent être appliqués dès la date de transition aux normes IFRS (soit le 1<sup>er</sup> avril 2004) ainsi qu'à toutes les périodes présentées dans ses premiers états financiers établis conformément aux normes IFRS. Les états financiers des exercices clos aux 31 mars 2006 et 2005 ont été établis conformément aux normes IFRS en vigueur

au 17 mai 2006, date à laquelle ces comptes ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

Les normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union européenne diffèrent sur certains aspects des normes IFRS publiées par l'IASB. Le groupe, néanmoins, s'est assuré que les informations financières pour les périodes présentées n'auraient pas été substantiellement différentes s'il avait appliqué les normes IFRS telles que publiées par l'IASB.

La note "Passage des principes comptables français aux normes IFRS" détaille les principaux impacts sur le bilan d'ouverture au 1<sup>er</sup> avril 2004 et les principales divergences avec les principes comptables français antérieurement appliqués. Cette note présente également le rapprochement entre le résultat net consolidé au 31 mars 2005 et la variation des capitaux propres consolidés entre le 1<sup>er</sup> avril 2004 et le 31 mars 2005 selon le nouveau référentiel comptable et les principes comptables français préalablement utilisés.

Conformément à l'option offerte, les normes IAS 32 "Instruments financiers : informations à fournir et présentation" et IAS 39 "Instruments financiers : comptabilisation" relatives aux instruments financiers ont été appliquées à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005.

Également, le groupe a choisi d'appliquer par anticipation au 1<sup>er</sup> avril 2004 la norme IFRS 5 "Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées". Les effets de l'application anticipée de cette norme sont également décrits dans la note "Passage des principes comptables français aux normes IFRS" du présent document.

### 3.2. Utilisation d'estimations

L'établissement des états financiers consolidés, en conformité avec les normes comptables en vigueur, conduit la direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux états financiers concernant les actifs et passifs à la date d'arrêt des comptes consolidés ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principaux postes concernés sont :

- la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés,
- les immobilisations corporelles et incorporelles,
- les immobilisations financières,
- les impôts différés actifs,
- les provisions.

La direction du groupe procède à ces estimations et appréciations de façon continue sur la base de son expérience passée ainsi que de divers autres facteurs jugés raisonnables qui constituent le fondement de ces appréciations.

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

### 3.3. Méthodes de consolidation

#### 3.3.1. Filiales

Les sociétés dans lesquelles le groupe exerce un contrôle exclusif sont consolidées par intégration globale. Le contrôle s'entend comme le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une entité afin d'obtenir les avantages de ses activités. Les états financiers des sociétés contrôlées sont consolidés dès que le contrôle devient effectif et jusqu'à ce que ce contrôle cesse.

La quote-part de résultat net et des capitaux propres revenant aux tiers vient respectivement en déduction du résultat net et des capitaux propres de l'ensemble consolidé et est présentée sur la ligne "intérêts minoritaires".

#### 3.3.2. Participations dans les entreprises associées et co-entreprises

Les sociétés dans lesquelles le groupe exerce une influence notable sur la gestion et la politique financière sont mises en équivalence ; l'influence notable étant présumée lorsque plus de 20% des droits de vote sont détenus. Sont également mises en équivalence les sociétés pour lesquelles le groupe exerce un contrôle conjoint.

Les états financiers consolidés incluent la quote-part du groupe dans le montant total des profits et pertes comptabilisés par les entreprises associées, selon la méthode de la mise en équivalence, à partir de la date à laquelle l'influence notable est exercée jusqu'à la date à laquelle elle prend fin, ajustée des éventuelles pertes de valeurs de la participation nette. Des changements de valeurs comptables peuvent être comptabilisés dans la situation nette de la société mise en équivalence sans néanmoins affecter son compte de résultat. La quote-part de ces changements est reconnue directement dans les capitaux propres du groupe.

Les pertes d'une entité mise en équivalence qui excèdent la valeur de la participation du groupe dans cette entité ne sont pas comptabilisées, sauf si :

- le groupe a une obligation contractuelle de couvrir ces pertes ; ou
- le groupe a effectué des paiements au nom de l'entreprise associée.

Tout excédent du coût d'acquisition sur la quote-part du groupe dans la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de l'entreprise associée à la date d'acquisition, est comptabilisé en tant que goodwill et inclus dans la valeur comptable de la participation mise en équivalence.

Les participations dans des entités sur lesquelles le groupe a cessé d'exercer une influence notable, ou un contrôle conjoint, ne sont plus consolidées à partir de cette date et sont évaluées à leur valeur d'équivalence à la date de sortie de périmètre.

#### 3.3.3. Retraitements de consolidation

Toutes les transactions, ainsi que les actifs et passifs réciproques significatifs entre les sociétés consolidées par intégration globale sont éliminés. Il en est de même pour les résultats internes au groupe (dividendes, plus-values...). Les résultats des cessions internes réalisées avec les sociétés mises en équivalence sont éliminés dans la limite du pourcentage d'intérêt du groupe dans ces sociétés, seulement dans la mesure où ils ne sont pas représentatifs d'une perte de valeur.

#### 3.3.4. Date de clôture

À l'exception de quelques filiales et participations qui clôturent au 31 décembre, toutes les sociétés du groupe sont consolidées à partir de comptes annuels arrêtés au 31 mars.

### 3.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères

#### 3.4.1. Conversion des états financiers des sociétés étrangères

Les comptes des filiales étrangères sont convertis en euros comme suit :

- à l'exception des capitaux propres pour lesquels les cours historiques sont appliqués, les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la date de clôture,
- les comptes de résultat et les tableaux de flux de trésorerie sont convertis sur la base des taux moyens de change de la période,
- l'écart de conversion en résultant est porté au poste "Écarts de conversion" inclus dans les capitaux propres.

Les *goodwills* sont exprimés dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et sont convertis en euros au taux de clôture.

### 3.4.2. Conversion des opérations en devises

Les transactions en monnaies étrangères sont converties au cours de change en vigueur à la date de la transaction ou au cours de change de la couverture qui leur est affectée.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture ou au cours de la couverture qui leur est affectée le cas échéant. Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit au paragraphe 3.10. "Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers."

### 3.5. Regroupements d'entreprises

#### 3.5.1. Regroupements antérieurs à la date de première adoption des normes IFRS (avant le 1<sup>er</sup> avril 2004)

Conformément à l'option offerte par IFRS 1, les regroupements d'entreprises antérieurs au 1<sup>er</sup> avril 2004 (Air Inter, UTA essentiellement) n'ont pas fait l'objet de retraitements prévus par la norme IFRS 3. Les regroupements d'entreprises ayant eu lieu antérieurement au 1<sup>er</sup> avril 2004 sont comptabilisés conformément aux normes françaises. En normes françaises, certains actifs et passifs acquis n'étaient pas valorisés à leur juste valeur à la date de l'acquisition. Par ailleurs, dans le cas d'une acquisition par lots, les justes valeurs des actifs acquis et des passifs repris étaient évaluées lors de l'acquisition du premier lot.

#### 3.5.2. Regroupements postérieurs au 1<sup>er</sup> avril 2004

Les acquisitions de filiales sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3. En application de cette norme, dans le cas d'une première consolidation d'une entité, le groupe procède dans un délai n'excédant pas douze mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs, passifs et passifs éventuels à leur juste valeur.

Le goodwill résultant de la différence entre le coût d'acquisition, qui inclut les éventuels instruments de capitaux propres émis par le groupe en échange du contrôle de l'entité acquise et les autres coûts éventuellement attribuables au regroupement d'entreprises, et la quote-part des capitaux propres du groupe après évaluation à la juste valeur des actifs et passifs acquis ne sont plus amortis mais font l'objet de tests de perte de valeur annuels, ainsi que ponctuels en cas d'évolution défavorable de certains indicateurs.

Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement reconnus en résultat.

Les actifs répondant aux dispositions de la norme IFRS 5, tels que décrits dans la note 3.22., sont comptabilisés et évalués au montant le plus bas entre leur valeur comptable et leur juste valeur diminuée des coûts nécessaires à la vente.

### 3.6. Chiffre d'affaires

Pour les opérations aériennes, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport, net des éventuelles remises accordées. Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes des commissions versées aux intermédiaires. En conséquence, à leur date d'émission, les titres de transport tant sur le passage que sur le fret sont comptabilisés en "Titres de transport émis et non utilisés". Toutefois, la recette relative aux titres de transport émis qui se révéleront non utilisés est comptabilisée en chiffre d'affaires dès l'émission du billet par application d'un taux statistique régulièrement mis à jour. Le chiffre d'affaires des contrats de maintenance tiers est évalué selon la méthode de l'avancement.

### 3.7. Programme de fidélisation

Jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2005, chacun des deux sous-groupes (Air France et KLM) composant le groupe disposait d'un programme de fidélisation propre, *Fréquence Plus* et *Flying Dutchman*, permettant aux adhérents d'acquérir des *miles* au fur et à mesure de leurs voyages sur des vols Air France ou KLM et d'autres compagnies partenaires. Ces *miles* donnaient accès à divers avantages dont des voyages gratuits sur les vols des deux compagnies respectives.

Dans le cadre du rapprochement des deux compagnies, un programme commun de fidélisation *Flying Blue* a été lancé en juin 2005 et cumule les *miles* des deux programmes précédents.

La probabilité de transformation des *miles* en billets primes est estimée selon une méthode statistique dont découle un taux dit de "rédemption".

La valeur des *miles* est estimée en fonction des conditions d'utilisation des billets gratuits. L'évaluation tient compte du coût marginal actualisé du passager transporté (catering, coût d'émission du billet...) et du coût actualisé des *miles* utilisés chez les partenaires.

Les *miles* probabilisés sont comptabilisés en diminution du chiffre d'affaires et inscrits en dette au fur et à mesure de leur acquisition par les adhérents, au poste "Titres de transport émis et non utilisés".

Les compagnies vendent aussi des *miles* à des sociétés partenaires participant au programme de fidélisation tels que des sociétés de carte de crédit, des chaînes hôtelières et des loueurs de voitures. Le groupe diffère une partie de ce produit correspondant à la valeur du futur voyage, de façon cohérente avec la détermination du passif reconnu lors de la constitution des *miles*. La marge réalisée sur les ventes de *miles* est rapportée immédiatement au résultat.

### 3.8. Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles

Le résultat d'exploitation courant inclut l'ensemble des produits et charges directement liés aux activités ordinaires du groupe. Les éléments inhabituels définis comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature, leur montant (comme les coûts de restructuration) et de nature non financière, font partie du résultat des activités opérationnelles, mais sont exclus du résultat d'exploitation courant.

### 3.9. Résultat par action

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net part du groupe par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice. Le nombre moyen d'actions en circulation de la période et des exercices antérieurs présentés est calculé hors actions d'auto-détention et actions détenues dans le cadre de plans d'options d'achat.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net part du groupe ajusté des effets des instruments dilutifs par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice ajusté de toutes actions ordinaires potentiellement dilutives.

### 3.10. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers

Le groupe applique les normes IAS 32 et IAS 39 depuis le 1<sup>er</sup> avril 2005.

#### 3.10.1. Évaluation des créances clients et actifs financiers non courants

Les créances clients, prêts et autres actifs financiers non courants sont considérés comme des actifs émis par l'entreprise et sont comptabilisés selon la méthode du coût amorti. Ils peuvent, par ailleurs, faire l'objet d'une dépréciation s'il existe une indication objective de perte de valeur.

#### 3.10.2. Titres de participation des sociétés non consolidées et autres titres immobilisés

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés sont qualifiés d'actifs disponibles à la vente et figurent au bilan pour leur juste valeur. Les pertes et gains latents sont enregistrés dans une composante séparée des capitaux propres intitulée "Réserves de Juste Valeur". Pour les titres cotés, la juste valeur correspond au cours de bourse. Pour les autres titres, si la juste valeur n'est pas estimable de façon fiable, elle correspond au coût d'acquisition net des pertes de valeur éventuelles. En effet, en cas d'indication d'une perte de valeur de l'actif financier, le montant de la perte est comptabilisé en résultat de la période.

#### 3.10.3. Instruments dérivés

Le groupe utilise divers instruments dérivés dans le but de couvrir ses expositions aux risques de taux d'intérêt, de change ou de variation des prix d'achat de carburant.

Des contrats de change à terme et des options sont utilisés pour couvrir l'exposition au risque de change. Pour les engagements fermes, les gains et les pertes latents sur ces instruments financiers sont inclus dans la valeur nette comptable de l'actif ou du passif couvert.

Le groupe utilise également des *swaps* de taux pour gérer son exposition au risque de taux. La majorité des *swaps* négociés permet de convertir des dettes à taux variable à taux fixe.

L'exposition au risque carburant, enfin, est couverte par des *swaps* ou des options sur *jet fuel*, gasoil ou Brent.

Avant le 1<sup>er</sup> avril 2005, le groupe appliquait les principes comptables suivants :

- des contrats de change à terme ainsi que des *swaps* de devises étaient utilisés pour couvrir l'exposition au risque de change. Les gains et pertes non réalisés sur ces placements étaient différés et enregistrés en contrepartie de la valeur comptable des actifs et passifs sur des engagements fermes couverts. Les primes des contrats étaient amorties linéairement jusqu'au terme du contrat de couverture,

- le groupe utilisait plusieurs *swaps* de taux d'intérêt afin de gérer son exposition au risque de taux. Les objectifs de ces *swaps* étaient de changer les instruments de taux fixes en taux variables ou de taux variables en taux fixes. La différence entre les intérêts à payer et les intérêts à recevoir était comptabilisée en charge d'intérêt ou en produit d'intérêt,
- les primes des options sur le fuel étaient reconnues en compte de résultat sur la base des engagements. La différence entre les montants à payer et ceux à recevoir sur les *swaps* de fuel était comptabilisée en charge ou produit d'exploitation.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2005 :

La majeure partie de ces instruments dérivés est qualifiée comptablement d'instruments de couverture si le dérivé est éligible en tant qu'instrument de couverture et si les relations de couverture sont documentées conformément aux principes de la norme IAS 39.

Ces instruments dérivés sont enregistrés au bilan à leur juste valeur. Le mode de comptabilisation des variations de juste valeur dépend de la classification des instruments dérivés. Trois classifications différentes existent :

- couverture de juste valeur : les variations de juste valeur du dérivé sont constatées en résultat et viennent compenser, à hauteur de la part efficace, les variations de la juste valeur du sous-jacent (actif, passif ou engagement ferme), également comptabilisées en résultat,
- couverture de flux futurs : les variations de juste valeur sont constatées en capitaux propres pour la partie efficace et sont reclassées en résultat lorsque l'élément couvert affecte ce dernier. La partie inefficace est enregistrée directement en résultat financier,
- dérivés de transaction : les variations de juste valeur du dérivé sont comptabilisées en résultat financier.

#### 3.10.4. Emprunts obligataires convertibles

Les emprunts obligataires convertibles sont considérés comme des instruments financiers composés de deux éléments : une composante obligataire enregistrée en dette et une composante action enregistrée en capitaux propres. La composante obligataire est égale à la valeur actualisée de la totalité des coupons dus au titre de l'obligation au taux d'une obligation simple qui aurait été émise au même moment que l'obligation convertible.

La valeur de la composante action enregistrée en capitaux propres est calculée par différence avec le montant nominal de l'emprunt obligataire à l'émission. La différence entre les frais financiers comptabilisés et les montants effectivement décaissés est ajoutée à chaque clôture au montant de la composante dette de sorte qu'à l'échéance, le montant à rembourser en cas de non conversion correspond au prix de remboursement.

#### 3.10.5. Trésorerie et équivalents de trésorerie

Il s'agit de placements à court terme, très liquides qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

#### 3.10.6. Dettes financières

Les emprunts sont comptabilisés au coût amorti calculé sur la base du taux d'intérêt effectif. En application de ce principe, les primes de remboursement ou d'émission éventuelles sont portées dans la rubrique du bilan correspondante à ces emprunts et amorties en résultat financier sur la durée de vie des emprunts.

Par ailleurs, les passifs financiers documentés dans le cadre de relations de couverture de juste valeur sont réévalués à la juste valeur au titre du risque couvert, c'est-à-dire le risque lié à la fluctuation des taux d'intérêt. Ces variations de juste valeur sont enregistrées dans le compte de résultat de la période symétriquement aux variations de juste valeur des *swaps* de couverture.

#### 3.11. Goodwill

Le *goodwill*, ou "écart d'acquisition" représente l'excédent du coût d'acquisition sur la part d'intérêts de l'acquéreur dans la juste valeur nette des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de l'entité acquise.

Pour les acquisitions ayant eu lieu avant le 1<sup>er</sup> avril 2004, le *goodwill* est maintenu à son coût présumé qui représente le montant comptabilisé selon les principes comptables français. Le classement et le traitement comptable des regroupements d'entreprises qui ont eu lieu avant le 1<sup>er</sup> avril 2004 n'ont pas été modifiés à l'occasion de l'adoption des normes internationales au 1<sup>er</sup> avril 2004, conformément à la norme IFRS 1.

Le *goodwill* est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise. Il est comptabilisé à l'actif du bilan.

Il n'est pas amorti et fait l'objet de test de valeur annuel ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause celle-ci. Les pertes de valeur enregistrées, comme décrit dans la note 3.14, ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

Lorsque la quote-part de la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels acquise excède le coût d'acquisition, un écart d'acquisition négatif est dégagé lequel est immédiatement repris en résultat.

Lors de la cession d'une filiale, d'une société mise en équivalence ou d'une entité contrôlée conjointement, le montant du *goodwill* attribuable à la société cédée est inclus dans le calcul du résultat de cession.



### 3.12. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont inscrites au coût d'acquisition initial diminué du cumul des amortissements et des éventuelles pertes de valeur.

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dont la durée d'utilité est définie sont amorties en fonction de leur propre durée d'utilité dès leur mise en service.

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dont la durée d'utilité est indéfinie ne sont pas amorties mais font l'objet, tous les ans, de tests de valeur ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Le cas échéant, une perte de valeur est enregistrée, comme décrit dans la note 3.14.

Les immobilisations incorporelles dont la durée d'utilité est définie sont amorties selon le mode linéaire, sur les périodes suivantes :

Logiciels	1 à 5 ans
Fichiers clients	5 à 12 ans
Autres	Selon leur durée d'utilité

### 3.13. Immobilisations corporelles

#### 3.13.1. Règle spécifique au bilan d'ouverture

Dans le cadre de la première application des normes IFRS et conformément à l'option offerte par IFRS 1, le groupe a procédé à l'évaluation à la juste valeur de certains éléments de sa flotte au 1<sup>er</sup> avril 2004, et a retenu cette valorisation comme "coût présumé".

Ce traitement permet ainsi au groupe d'avoir l'ensemble de sa flotte à la juste valeur compte tenu de l'acquisition du groupe KLM à la même période (1<sup>er</sup> mai 2004), pour lequel la valeur de marché a été retenue dans le cadre de la valorisation du bilan d'acquisition.

Les évaluations ont été menées par des experts indépendants.

#### 3.13.2. Principes applicables depuis le 1<sup>er</sup> avril 2004

Les immobilisations corporelles sont inscrites au coût historique d'acquisition ou de fabrication, diminuées des amortissements cumulés et le cas échéant des dépréciations pour pertes de valeur.

Les intérêts financiers des emprunts contractés pour financer les investissements, pendant la période précédant leur mise en exploitation, sont partie intégrante du coût historique. Dans la mesure où les acomptes sur investissements ne sont pas financés par des emprunts spécifiques, le groupe retient le taux moyen d'intérêt des emprunts non affectés en cours à la clôture de l'exercice considéré.

Les coûts d'entretien sont comptabilisés en charges de la période à l'exception de ceux qui prolongent la durée d'utilisation ou augmentent la valeur du bien concerné qui sont alors immobilisés (grand entretien sur les cellules et moteurs hors pièces à durée de vie limitée).

#### 3.13.3. Immobilisations aéronautiques

Le prix d'acquisition des immobilisations aéronautiques est libellé en devises étrangères. Il est converti au cours de règlement ou, le cas échéant, au cours de couverture qui lui est affecté. Les remises constructeurs éventuelles sont portées en diminution de la valeur immobilisée.

Les avions sont amortis selon le mode linéaire sur leur durée moyenne d'utilisation estimée. Cette durée est fixée à 20 ans sans valeur résiduelle.

La norme comptable préconise de revoir chaque année la valeur résiduelle ainsi que le plan d'amortissement. Durant le cycle d'exploitation, dans le cadre de l'élaboration des plans de renouvellement de flotte, le groupe examine si la base amortissable ou la durée d'utilité doivent être adaptées et le cas échéant, détermine si une valeur résiduelle doit être prise en compte et la durée d'utilité adaptée.

Les potentiels cellules et moteurs (hors pièces à durée de vie limitée) sont isolés du coût d'acquisition des appareils. Ils constituent des composants distincts et sont amortis sur la durée courant jusqu'à l'événement suivant de grand entretien prévu.

Les pièces de rechanges aéronautiques sont inscrites en immobilisations. La durée d'amortissement varie, selon les caractéristiques techniques des pièces, de 3 à 20 ans.

#### 3.13.4. Autres immobilisations corporelles

Les autres immobilisations corporelles sont amorties selon le mode linéaire, sur les durées d'utilisation suivantes :

Constructions	20 à 40 ans
Agencements et installations	8 à 15 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	5 à 15 ans

### 3.13.5. Contrats de location

Conformément à la norme IAS 17 "Contrats de location", les contrats de location sont classés en contrats de location financement lorsque les termes du contrat de location transfèrent en substance la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété au preneur. Les autres contrats de location sont classés en location simple.

Les actifs détenus en vertu d'un contrat de location financement sont comptabilisés en tant qu'actifs au plus faible de la valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location et de leur juste valeur, déterminée au commencement du contrat de location. Le passif correspondant dû au bailleur est enregistré au bilan en tant qu'obligation issue du contrat de location financement, en passifs financiers.

Ces immobilisations sont amorties sur la durée la plus courte entre la durée d'utilité des actifs et la durée du contrat de location financement lorsqu'il existe une assurance raisonnable qu'il n'y aura pas de transfert de propriété au terme du contrat.

Dans le cadre d'opérations de cession-bail suivies d'une location opérationnelle, les résultats de cession font l'objet des traitements suivants :

- ils sont immédiatement reconnus en résultat lorsque l'opération est réalisée à des conditions de marché,
- ils sont étalés sur la durée résiduelle du bail lorsque l'opération est réalisée à des conditions différentes de celles du marché.

Dans le cadre d'opérations de cession-bail suivies d'une location financement, les résultats de cession sont étalés, en produits financiers, sur la durée du contrat. Les moins-values sont reconnues si un indicateur de perte de valeur apparaît sur le bien.

### 3.14. Test de valeur d'actif

Conformément à la norme IAS 36 "Dépréciation d'actifs", le groupe examine annuellement les valeurs comptables des immobilisations corporelles et incorporelles afin d'apprécier s'il existe un quelconque indice démontrant que la valeur de ces actifs est susceptible d'être remise en cause. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif est estimée afin de déterminer, s'il y a lieu, le montant de la perte de valeur. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de vente et sa valeur d'utilité.

Lorsqu'il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif pris isolément, celui-ci est rattaché à d'autres actifs.

Le groupe a déterminé que le plus petit niveau auquel les actifs pouvaient être testés étaient les unités génératrices de trésorerie (UGT) correspondant aux secteurs d'activité du groupe (cf. informations sectorielles).

Lorsque la valeur recouvrable d'une UGT est inférieure à sa valeur comptable, une perte de valeur est alors comptabilisée. Cette perte de valeur est affectée en premier lieu sur la valeur au bilan du *goodwill*. Le reliquat est affecté aux autres actifs qui composent l'UGT au prorata de leur valeur comptable.

La valeur recouvrable des UGT, qui correspond à leur valeur d'utilité, est déterminée en utilisant un taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital du groupe avant impôt. Il ressort à 7,4% pour l'exercice 2005-06 contre 7,5% pour l'exercice 2004-05. La valeur d'utilité est évaluée en utilisant des flux futurs de trésorerie déterminés à partir d'hypothèses budgétaires validées par la Direction sur des durées en ligne avec les durées d'utilité des actifs.

### 3.15. Stocks

Les stocks sont évalués au plus bas de leur coût de revient ou de leur valeur nette de réalisation.

Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou aux coûts de production encourus pour amener les stocks dans l'état et à l'endroit où ils se trouvent. Ces derniers comprennent, sur la base d'un niveau normal d'activité, les charges directes et indirectes de production. Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

La valeur nette de réalisation des stocks correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité diminué des coûts estimés pour achever les produits et des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

### 3.16. Actions propres

Les titres représentatifs du capital de la société-mère détenus par le groupe sont enregistrés en diminution des capitaux propres pour leur coût d'acquisition. Les cessions ultérieures sont imputées directement en capitaux propres et ne donnent lieu à l'enregistrement d'aucun résultat. Conformément à l'option offerte, le groupe applique les normes IAS 32 et 39 relatives aux instruments financiers à partir du 1<sup>er</sup> avril 2005. Les titres autodétenus dans le cadre de l'attribution de plan d'options d'achat d'actions étaient classés, jusqu'à cette date, en valeurs mobilières de placement pour leur prix de revient. Ces titres faisaient l'objet d'une dépréciation le cas échéant. À partir du 1<sup>er</sup> avril 2005, ils sont enregistrés en diminution des capitaux propres.

### 3.17. Avantages du personnel

Les engagements du groupe au titre des régimes de retraite à prestations définies et des indemnités de cessation de service sont déterminés, conformément à la norme IAS 19, sur la base de la méthode des unités de crédit projetées, en tenant compte des conditions économiques propres à chaque pays. Les engagements sont couverts, soit par des fonds de pension ou d'assurance, soit par des provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'acquisition des droits par les salariés. Le groupe a utilisé l'option offerte par IFRS 1 permettant de comptabiliser le solde des écarts actuariels à la date de transition aux IFRS, soit au 1<sup>er</sup> avril 2004, directement en capitaux propres.

À compter du 1<sup>er</sup> avril 2004, les gains et pertes résultant des changements d'hypothèses actuarielles ne sont reconnus que lorsqu'ils excèdent 10% de la valeur la plus haute de l'engagement ou de la valeur du fonds. La fraction excédant 10% est alors étalée sur la durée de vie active moyenne résiduelle des salariés.

#### 3.17.1. Particularités concernant les surplus des fonds de pension

Les plans de retraite néerlandais doivent généralement faire l'objet d'une couverture de financement minimale (Minimum Funding Requirements ou "MFR"). Des questions sont apparues quant au fait que ce MFR affecte la reconnaissance du surplus des fonds de pension qui pourrait être reconnu conformément à la norme IAS 19, et donc, comment le groupe pourrait enregistrer certains surplus des fonds de pension de KLM dans ses états financiers consolidés.

S'agissant de l'inscription au bilan de la valeur du surplus des fonds de pension, la norme IAS 19 peu précise sur ce point est sujette à interprétation.

Au regard de cette situation, notamment pour le traitement comptable de certaines sociétés du groupe KLM, l'IFRIC, organe technique de l'IASB (International Accounting Standards Board) en charge de l'interprétation des normes a été saisi.

#### 3.17.2. Position comptable retenue pour la clôture

Bien que l'IFRIC n'ait à ce jour pas encore rendu ses conclusions définitives, le groupe a arrêté sa position comptable sur la base des différentes publications émises au cours de l'exercice et en particulier, à la lecture de l'"*IFRIC Update*" de septembre 2005. Il ressort de cette lecture que les surplus des fonds de pension constitués par le groupe KLM doivent être reconnus en totalité au bilan.

### 3.18. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

Les coûts de restitution des cellules et des moteurs relatifs aux contrats de location opérationnelle sont provisionnés.

Lorsque le cas échéant, le potentiel de l'avion est supérieur aux conditions contractuelles de restitution, l'excédent est inscrit à l'actif du bilan et amorti linéairement sur la période durant laquelle ce potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution.

### 3.19. Autres provisions

Le groupe comptabilise une provision dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources sans contrepartie attendue et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés en provisions tiennent compte d'un échéancier de décaissements et sont actualisés lorsque l'effet du passage du temps est significatif.

L'effet du passage du temps est comptabilisé en résultat financier.

Les provisions pour restructuration sont comptabilisées dès lors que le groupe a établi un plan formalisé et détaillé dont l'annonce a été faite aux parties concernées.

### 3.20. Frais d'émission d'emprunts et frais d'augmentation de capital - Primes de remboursement d'emprunts

Les frais d'émission d'emprunts sont étalés en résultat financier sur la durée de vie des emprunts selon une méthode actuarielle.

Les frais d'augmentation de capital sont imputés sur les primes d'émission.

### 3.21. Impôts différés

Le groupe comptabilise les impôts différés selon la méthode du report variable pour l'ensemble des différences temporaires existant entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et des passifs du bilan, à l'exception des écarts d'acquisition.

Les taux d'impôt retenus sont ceux votés ou quasi adoptés à la date de clôture de l'exercice.

Les soldes nets d'impôts différés sont déterminés sur la base de chaque entité fiscale.

Les actifs d'impôts différés relatifs aux différences temporaires et aux reports déficitaires ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur déterminé avec suffisamment de précision sera dégagé au niveau de l'entité fiscale.

Un passif d'impôt différé est également comptabilisé sur les réserves non distribuées des entités mises en équivalence.

Les impôts exigibles et/ou différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période sauf s'ils sont générés par une transaction ou un événement comptabilisé directement en capitaux propres. Dans ce dernier cas, ils sont comptabilisés directement en capitaux propres.

### 3.22. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées

Les actifs ou groupes d'actifs non courants destinés à être cédés, satisfont aux critères d'une telle classification si leur valeur comptable sera principalement recouvrée par vente plutôt que par leur utilisation continue. Cette condition est considérée comme remplie lorsque la vente est hautement probable et que l'actif (ou le groupe d'actifs destiné à être cédé) est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel. La direction doit s'être engagée sur un plan de vente, dont on s'attend à ce qu'il soit réalisé dans un délai de douze mois à compter de la date où l'actif ou groupe d'actifs a été qualifié d'actif non courant destiné à être cédé.

Le groupe évalue à chaque date d'arrêté s'il est engagé dans un processus de sortie d'actifs ou d'activités, et le cas échéant, présente ces derniers en "actifs non courants destinés à être cédés".

Les éventuelles dettes liées à ces actifs non courants destinés à être cédés sont également présentées sur une ligne distincte au passif du bilan.

Les actifs non courants ou groupes d'actifs détenus en vue de la vente sont évalués au plus faible de leur valeur comptable et de leur juste valeur diminuée des coûts de sortie. À compter de la date d'une telle classification, l'actif cesse d'être amorti.

Les résultats des activités abandonnées sont présentés, au compte de résultat, distinctement du résultat des activités poursuivies.

### 3.23. Paiement fondé sur des actions

Conformément aux dispositions transitoires prévues par la norme IFRS 2, seuls les plans accordés après le 7 novembre 2002 et dont les droits ne sont pas acquis au 1<sup>er</sup> avril 2004 ont été évalués et comptabilisés en charge de personnel. Les autres plans ne sont pas évalués et restent non comptabilisés. Pour le groupe, cette dernière catégorie concerne uniquement le plan Échange Salaire Action réalisé en 1999.

Les plans d'options de souscription ou d'achats d'actions sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution des plans.

La juste valeur des plans de stock-options est déterminée selon la méthode Black and Scholes. Cette méthode permet de tenir compte des caractéristiques du plan (prix d'exercice, période d'exercice) et des données de marché lors de l'attribution (taux sans risque, cours de l'action, volatilité et dividendes attendus).

Cette juste valeur est estimée correspondre à la juste valeur des services rendus par les employés en contrepartie des options reçues. Elle est comptabilisée en charge de personnel en contrepartie d'une augmentation des capitaux propres répartie sur la période d'acquisition des droits. Cette charge de personnel est le cas échéant ajustée afin de tenir compte du nombre d'options réellement acquises.

## 4. Évolution du périmètre de consolidation

### 4.1. Acquisition de KLM

Le 5 avril 2004, Air France a proposé une offre publique d'échange aux porteurs d'actions ordinaires KLM. La parité d'échange était de 11 actions et 10 bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions Air France (BASA) pour 10 actions KLM d'une part, et de 11 ADS (American Depositary Shares) Air France et 10 ADW (American Depositary Warrants) Air France pour 10 ADS KLM d'autre part. En conséquence, Air France a lancé une première offre qui a pris fin le 3 mai 2004.

Conformément au droit néerlandais, Air France a décidé de lancer, dans les mêmes conditions, une offre supplémentaire qui a débuté le 4 mai 2004 et s'est achevée le 21 mai 2004. À cette date, les porteurs d'actions KLM avaient apporté un total de 45 093 299 actions ordinaires, représentant 96,33% des actions ordinaires de KLM.

Suite à l'acquisition complémentaire d'actions après la date de clôture de l'opération, Air France, devenu Air France-KLM, a porté sa participation à hauteur de 97,30% des actions ordinaires et 49% des droits de vote de KLM.

Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du Comité de management stratégique du groupe, Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de KLM et, par conséquent, contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale. KLM, en application des dispositions de la norme IFRS 3, a été comptabilisé selon la méthode de l'acquisition.

#### • Prix d'acquisition

La contrepartie versée pour l'acquisition des 96,33% des actions ordinaires de KLM par Air France est basée sur le cours de bourse de l'action Air France aux deux dates de clôture des offres d'échanges (les 3 et 21 mai 2004).

Les bons de souscription émis dans le cadre de la transaction ont également été évalués à ces deux dates. La juste valeur des bons de souscription émis a été calculée en utilisant le modèle d'évaluation de Black & Scholes. Des hypothèses ont été faites sur la volatilité attendue de l'action de l'entité issue du regroupement, le dividende attendu des sociétés regroupées au cours de la période d'exercice, la durée de vie moyenne anticipée des bons de souscription d'action et le taux d'actualisation.

Conformément aux dispositions de la norme IFRS 3, les coûts supplémentaires directement liés à l'acquisition de KLM ont été intégrés au prix d'acquisition. Il s'agissait essentiellement des honoraires versés dans le cadre de missions comptables, juridiques, bancaires et d'évaluation.

Le prix d'acquisition de KLM se décompose de la façon suivante :

	Actions	Prix (en €)	Contrepartie (en millions d'€)
Actions Air France-KLM émises :			
le 3 mai 2004	45 938 857	14,65	673
le 21 mai 2004	3 663 774	12,81	47
Bons de souscription d'actions émis :			
le 3 mai 2004	41 762 597	1,07	45
le 21 mai 2004	3 330 702	0,98	3
Actions acquises postérieurement à la clôture de deuxième offre le 21 mai			5
Actions privilégiées et prioritaires			15
Valorisation des actions que l'État néerlandais s'est engagé à céder			20
Coûts liés à la transaction			14
Options sur actions (stocks-options/droits liés à l'appréciation des actions)			9
<b>Total du prix d'acquisition</b>			<b>831</b>

Le montant total des coûts liés à la transaction s'est élevé à 30 millions d'euros, dont 16 millions d'euros ont été déduits de la prime d'émission relative aux émissions d'actions.

• Juste valeur des actifs et passifs de KLM acquis

<b>Actifs et passifs acquis au 30 avril 2004</b> En millions d'euros	<b>Juste valeur telle que publiée dans les comptes au 30 septembre 2005</b>	<b>Ajustement sur les retraites</b>	<b>Juste valeur ajustée des impacts sur les retraites</b>
Goodwill	-	-	-
Autres immobilisations incorporelles	435	-	435
Immobilisations aéronautiques	3 549	-	3 549
Autres immobilisations corporelles	805	-	805
Titres mis en équivalence	193	-	193
Actifs de pension	959	665	1 624
Autres actifs financiers	569	-	569
Impôts différés	-	-	-
Autres débiteurs	235	(31)	204
Stocks et en-cours	206	-	206
Créances clients	720	-	720
Créances d'impôt sociétés	-	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	719	-	719
<b>Total actifs</b>	<b>8 390</b>	<b>634</b>	<b>9 024</b>
Provisions et avantages du personnel	319	154	473
Dettes financières	4 153	-	4 153
Autres créditeurs	920	-	920
Dettes fournisseurs	402	-	402
Titres de transport émis et non utilisés	486	-	486
Dettes d'impôt	181	165	346
<b>Total passifs</b>	<b>6 461</b>	<b>319</b>	<b>6 780</b>
Pourcentage acquis	97,30%	97,30%	97,30%
<b>Actif net acquis</b>	<b>1 877</b>	<b>306</b>	<b>2 183</b>
Prix d'acquisition	831	-	831
<b>Écart d'acquisition négatif</b>	<b>1 046</b>	<b>306</b>	<b>1 352</b>

La valeur comptable en normes IFRS des actifs, passifs et passifs éventuels de KLM, immédiatement avant la date d'acquisition, ne peut être présentée dans la mesure où KLM n'établissait pas ses comptes consolidés conformément aux normes IFRS avant la date d'acquisition. Les données ci-dessus correspondent au bilan en juste valeur IFRS.

• Ajustement sur les retraites

Comme expliqué dans la note 3.17.2. le groupe a arrêté sa position quant à la reconnaissance du surplus des fonds de pension de KLM. Le recalcul des engagements de retraite de KLM s'est traduit par une augmentation de l'écart d'acquisition négatif de 306 millions d'euros dont 251 millions d'euros concernant l'annulation après effet d'impôt de la limitation du surplus des fonds de pension du régime de retraite des pilotes et 55 millions d'euros après effet d'impôt concernant la finalisation de l'évaluation des plans de pension.

#### • Comptabilisation de l'écart d'acquisition négatif

Sur la base des estimations des actifs et des passifs valorisés à la date d'acquisition, la première consolidation du groupe KLM fait ressortir un excédent de la quote-part acquise dans la juste valeur nette des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de KLM sur le coût d'acquisition pour un montant de 1 352 millions d'euros. Ce montant inclut la reconnaissance du surplus des fonds constitués au titre du régime de retraite des pilotes.

L'écart d'acquisition négatif a été repris immédiatement et en totalité au compte de résultat, en résultat opérationnel, sur la ligne écarts d'acquisition négatifs. Dans la version des comptes de l'exercice clos le 31 mars 2005 présentée dans les comptes semestriels au 30 septembre 2005, la reprise de l'écart d'acquisition négatif avait été limitée à 424 millions d'euros en attente de la position de l'IFRIC (voir note 3.17.2).

#### • Chiffre d'affaires et résultats de KLM intégrés dans les états financiers du groupe au 31 mars 2005

L'offre publique d'échange s'étant clôturée en mai 2004, le chiffre d'affaires et le résultat contributif de KLM sur une période de onze mois (mai 2004 à mars 2005), atteignent respectivement 5 919 millions d'euros et 1 601 millions d'euros.

#### • Compte de résultat Air France-KLM pro forma au 31 mars 2005

Le compte de résultat pro forma au 31 mars 2005 a été construit en ajoutant au compte de résultat au 31 mars 2005 le compte de résultat, en normes IFRS, du mois d'avril 2004 du groupe KLM.

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars En millions d'euros	Pro forma 2005 (non audité)
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>19 467</b>
Autres produits de l'activité	5
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>19 472</b>
Charges externes	(10 916)
Frais de personnel	(6 136)
Impôts et taxes	(227)
Amortissements	(1 601)
Provisions	(32)
Autres produits et charges	(7)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>553</b>
Cessions de matériels aéronautiques	19
Écarts d'acquisition négatifs	1 354
Autres produits et charges non courants	5
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>1 931</b>
Coût de l'endettement financier brut	(356)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	127
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(229)</b>
Autres produits et charges financiers	(10)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>	<b>1 692</b>
Impôts	(133)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>	<b>1 559</b>
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	73
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>1 632</b>
Résultat net des activités non poursuivies	59
<b>Résultat net</b>	<b>1 691</b>
- Part du groupe (*)	<b>1 704</b>
- Intérêts minoritaires	(13)
<b>Résultat net – part du groupe (*) par action</b>	
- non dilué	6,59
- dilué	6,58
<b>Résultat net des activités poursuivies par action</b>	
- non dilué	6,31
- dilué	6,30

(\*) Correspond au résultat attribuable aux actionnaires d'Air France-KLM SA.



## 4.2. Cessions de filiales

Aucune cession significative n'a eu lieu sur l'exercice 2005-06.

Le 30 décembre 2004, le groupe Air France-KLM a cédé sa filiale Amadeus France SNC, dont il détenait 66% des droits de vote, à Amadeus GTD (société détenue à 23,4% par le groupe au 31 mars 2005).

L'actif net de la société Amadeus France à la date de cession s'élevait à (1) million d'euros. Le prix de cession, entièrement réglé sous forme de trésorerie, était de 66 millions d'euros.

## 5. Informations sectorielles

Le premier niveau d'information sectorielle retenu par le groupe Air France-KLM est le secteur d'activité.

Les résultats actifs et passifs alloués aux secteurs d'activité correspondent à ceux qui sont affectables de façon directe et indirecte. Les montants répartis dans les secteurs d'activité correspondent principalement, pour le compte de résultat, au résultat d'exploitation courant et à la part dans les résultats des entreprises mises en équivalence, pour le bilan aux immobilisations incorporelles, aéronautiques, aux autres immobilisations corporelles, aux titres mis en équivalence, à certains comptes clients, aux titres de transport émis et non utilisés et une partie des provisions et avantages du personnel. Les autres éléments du compte de résultat et du bilan sont regroupés dans la colonne "non répartis".

Les transactions intersecteurs sont effectuées et valorisées à des conditions normales de marché.

Le second niveau d'information sectorielle retenu pour le groupe Air France-KLM est la zone géographique par origine des ventes. Seul le chiffre d'affaires par secteur d'activité est affecté par zone géographique de ventes.

La valeur nette comptable des actifs sectoriels par implantation géographique et les investissements liés à l'acquisition d'actifs sectoriels ne sont pas renseignés dans la mesure où l'essentiel des actifs du groupe (actifs aéronautiques) ne peuvent être rattachés à une zone géographique.

### • Secteurs d'activité

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

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

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

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

### • Secteurs géographiques

Les activités du groupe sont ventilées en cinq zones géographiques :

- Europe et Afrique du Nord,
- Antilles, Caraïbes, Guyane et Océan Indien,
- Afrique, Moyen-Orient,
- Amériques et Polynésie,
- Asie et Nouvelle-Calédonie.

## 5.1. Informations par secteur d'activité

Les actifs répartis par secteur d'activité comprennent les écarts d'acquisition, les immobilisations incorporelles, les immobilisations corporelles, les titres mis en équivalence et les créances clients.

Les passifs répartis par secteur d'activité comprennent les provisions pour restitution d'avions, les provisions retraite, les autres provisions quand elles sont affectables, et les titres de transport émis non utilisés.

### Exercice clos au 31 mars 2006

En millions d'euros	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	17 635	2 907	2 688	1 350		24 580
Intersecteurs	(693)	(25)	(1 792)	(622)		(3 132)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>16 942</b>	<b>2 882</b>	<b>896</b>	<b>728</b>	-	<b>21 448</b>
Résultat d'exploitation courant	686	166	54	30	-	936
Résultat des activités opérationnelles	686	166	54	30	519	1 455
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(41)	-	-	18	-	(23)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(255)	(255)
Impôts	-	-	-	-	(256)	(256)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>645</b>	<b>166</b>	<b>54</b>	<b>48</b>	<b>8</b>	<b>921</b>
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Amortissements nets de l'exercice	(1 014)	(131)	(397)	(114)	-	(1 656)
Autres éléments non monétaires	(78)	(7)	(22)	(450)	-	(557)
<b>Total actifs</b>	<b>11 411</b>	<b>1 511</b>	<b>1 859</b>	<b>792</b>	<b>10 906</b>	<b>26 479</b>
Passifs sectoriels	3 123	104	168	107	5 936	9 438
Dettes financières et capitaux propres					17 041	17 041
<b>Total passifs</b>	<b>3 123</b>	<b>104</b>	<b>168</b>	<b>107</b>	<b>22 977</b>	<b>26 479</b>
<b>Investissements corporels et incorporels</b>	<b>1 816</b>	<b>216</b>	<b>264</b>	<b>123</b>	<b>125</b>	<b>2 544</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 10,9 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 2,9 milliards d'euros, les instruments dérivés pour 2 milliards d'euros, les autres actifs financiers pour 2,1 milliards d'euros (dont dépôts et valeurs mobilières de placement), les actifs de pension pris en couverture des engagements de retraite pour 1,9 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 5,9 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les dettes fiscales et sociales (y compris impôts différés) pour 2,2 milliards d'euros, les instruments dérivés pour 0,4 milliard d'euros et les dettes fournisseurs et autres créanciers pour 3,1 milliards d'euros.

Les dettes financières et les capitaux propres ne sont pas répartis.

Exercice clos au 31 mars 2005

En millions d'euros	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	15 471	2 516	2 578	1 207	-	21 772
Intersecteurs	(438)	(22)	(1 801)	(533)	-	(2 794)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>15 033</b>	<b>2 494</b>	<b>777</b>	<b>674</b>	<b>-</b>	<b>18 978</b>
Résultat d'exploitation courant	382	138	26	4	-	550
Résultat des activités opérationnelles	382	138	26	4	1 377	1 927
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	22	-	-	51	-	73
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(230)	(230)
Impôts	-	-	-	-	(133)	(133)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>404</b>	<b>138</b>	<b>26</b>	<b>55</b>	<b>1 014</b>	<b>1 637</b>
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>59</b>	<b>59</b>
Amortissements nets de l'exercice	(831)	(199)	(395)	(136)	-	(1 561)
Autres éléments non monétaires	(25)	-	2	367	-	344
<b>Total actifs</b>	<b>10 455</b>	<b>1 364</b>	<b>1 714</b>	<b>1 478</b>	<b>8 183</b>	<b>23 194</b>
Passifs sectoriels	2 678	84	140	110	4 967	7 979
Dettes financières et capitaux propres					15 215	15 215
<b>Total passifs</b>	<b>2 678</b>	<b>84</b>	<b>140</b>	<b>110</b>	<b>20 182</b>	<b>23 194</b>
<b>Investissements corporels et incorporels</b>	<b>1 499</b>	<b>173</b>	<b>223</b>	<b>142</b>	<b>94</b>	<b>2 131</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 8,2 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 2 milliards d'euros, les instruments dérivés pour 0,4 milliard d'euros, les autres actifs financiers pour 1,8 milliard d'euros (dont dépôts et valeurs mobilières de placement), les actifs de pension pris en couverture des engagements de retraite pour 1,8 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 5 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les dettes fiscales et sociales (y compris impôts différés) pour 1,2 milliard d'euros, les dettes fournisseurs et autres crédateurs pour 3,3 milliards d'euros.

Les dettes financières et les capitaux propres ne sont pas répartis.

## Exercice clos au 31 mars 2005 pro forma (non audité)

En millions d'euros	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	15 817	2 598	2 600	1 246	-	22 261
Intersecteurs	(438)	(22)	(1 801)	(533)	-	(2 794)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>15 379</b>	<b>2 576</b>	<b>799</b>	<b>713</b>	-	<b>19 467</b>
Résultat d'exploitation courant	384	140	25	4	-	553
Résultat des activités opérationnelles	384	140	25	4	1 378	1 931
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	22	-	-	51	-	73
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(239)	(239)
Impôts	-	-	-	-	(133)	(133)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>406</b>	<b>140</b>	<b>25</b>	<b>55</b>	<b>1 006</b>	<b>1 632</b>
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	-	-	-	-	<b>59</b>	<b>59</b>
Amortissements nets de l'exercice	(860)	(202)	(401)	(138)	-	(1 601)
Autres éléments non monétaires	(25)	-	1	386	-	362

## 5.2. Informations par secteur géographique

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

Exercice clos au 31 mars 2006

En millions d'euros	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	10 726	363	1 060	2 523	1 230	15 902
Autres recettes passage	736	61	44	81	118	1 040
<b>Total passage</b>	<b>11 462</b>	<b>424</b>	<b>1 104</b>	<b>2 604</b>	<b>1 348</b>	<b>16 942</b>
Transport de fret	1 169	36	170	337	961	2 673
Autres recettes fret	139	5	8	25	32	209
<b>Total fret</b>	<b>1 308</b>	<b>41</b>	<b>178</b>	<b>362</b>	<b>993</b>	<b>2 882</b>
Maintenance	887	-	-	-	9	896
Autres	708	16	4	-	-	728
<b>Total</b>	<b>14 365</b>	<b>481</b>	<b>1 286</b>	<b>2 966</b>	<b>2 350</b>	<b>21 448</b>

Exercice clos au 31 mars 2005

En millions d'euros	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	9 718	348	939	1 997	1 097	14 099
Autres recettes passage	700	57	33	48	96	934
<b>Total passage</b>	<b>10 418</b>	<b>405</b>	<b>972</b>	<b>2 045</b>	<b>1 193</b>	<b>15 033</b>
Transport de fret	1 081	41	157	266	756	2 301
Autres recettes fret	131	5	7	23	27	193
<b>Total fret</b>	<b>1 212</b>	<b>46</b>	<b>164</b>	<b>289</b>	<b>783</b>	<b>2 494</b>
Maintenance	769	-	-	-	8	777
Autres	642	21	11	-	-	674
<b>Total</b>	<b>13 041</b>	<b>472</b>	<b>1 147</b>	<b>2 334</b>	<b>1 984</b>	<b>18 978</b>

## Exercice clos au 31 mars 2005 pro forma (non audité)

En millions d'euros	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	9 936	351	962	2 050	1 126	14 425
Autres recettes passage	720	57	33	48	96	954
<b>Total passage</b>	<b>10 656</b>	<b>408</b>	<b>995</b>	<b>2 098</b>	<b>1 222</b>	<b>15 379</b>
Transport de fret	1 113	41	162	274	789	2 379
Autres recettes fret	133	5	7	23	29	197
<b>Total fret</b>	<b>1 246</b>	<b>46</b>	<b>169</b>	<b>297</b>	<b>818</b>	<b>2 576</b>
Maintenance	791	-	-	-	8	799
Autres	681	21	11	-	-	713
<b>Total</b>	<b>13 374</b>	<b>475</b>	<b>1 175</b>	<b>2 395</b>	<b>2 048</b>	<b>19 467</b>

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

## Exercice clos au 31 mars 2006

En millions d'euros	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	6 524	1 155	2 247	3 543	2 433	15 902
Transport de fret	75	186	320	833	1 259	2 673
<b>Total</b>	<b>6 599</b>	<b>1 341</b>	<b>2 567</b>	<b>4 376</b>	<b>3 692</b>	<b>18 575</b>

## Exercice clos au 31 mars 2005

En millions d'euros	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	6 049	1 123	1 923	2 942	2 062	14 099
Transport de fret	76	183	297	699	1 046	2 301
<b>Total</b>	<b>6 125</b>	<b>1 306</b>	<b>2 220</b>	<b>3 641</b>	<b>3 108</b>	<b>16 400</b>

Exercice clos au 31 mars 2005 pro forma (non audité)

En millions d'euros	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	6 162	1 138	1 977	3 022	2 126	14 425
Transport de fret	77	185	306	719	1 092	2 379
<b>Total</b>	<b>6 239</b>	<b>1 323</b>	<b>2 283</b>	<b>3 741</b>	<b>3 218</b>	<b>16 804</b>

## 6. Charges externes

Au 31 mars	2006	2005	2005 pro forma (non audité)
En millions d'euros			
Carburant avions	3 588	2 653	2 721
Affrètements aéronautiques	605	558	565
Loyers opérationnels	637	595	611
Redevances aéronautiques	1 610	1 460	1 504
Commissariat	405	391	399
Frais d'escale	1 203	1 072	1 100
Coûts d'entretien aéronautique	740	653	683
Frais commerciaux et de distribution	1 232	1 404	1 435
Autres frais	2 070	1 843	1 898
<b>Total</b>	<b>12 090</b>	<b>10 629</b>	<b>10 916</b>

Les "Autres frais" correspondent essentiellement à des charges de location et d'assurance.



## 7. Frais de personnel et effectifs

### • Frais de personnel

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2005 pro forma (non audité)</b>
En millions d'euros			
Salaires et traitements	4 707	4 438	4 557
Cotisations aux régimes de retraite	414	394	408
Autres charges sociales	1 112	1 062	1 073
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	29	69	69
Autres	95	31	29
<b>Total</b>	<b>6 357</b>	<b>5 994</b>	<b>6 136</b>

### • Effectifs moyens de la période

<b>Exercice clos le 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Personnel navigant technique	7 870	7 786
Personnel navigant commercial	20 294	19 829
Personnel au sol	74 258	74 462
	<b>102 422</b>	<b>102 077</b>
<b>Dont :</b>		
Cadres	13 048	12 996
Agents de maîtrise et techniciens	29 729	29 364
Employés	31 481	32 102
	<b>74 258</b>	<b>74 462</b>
Navigants en ligne	26 517	25 995
Navigants instructeurs	965	956
Navigants encadrement	682	664
	<b>28 164</b>	<b>27 615</b>

## 8. Amortissements et provisions

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros			<b>pro forma</b> <b>(non audité)</b>
<b>Amortissements</b>			
Immobilisations incorporelles	39	30	33
Immobilisations aéronautiques	1 371	1 280	1 310
Autres immobilisations corporelles	246	251	258
	<b>1 656</b>	<b>1 561</b>	<b>1 601</b>
<b>Provisions</b>			
Immobilisations	-	34	37
Stocks	1	-	-
Créances	12	7	8
Provisions	96	(13)	(13)
	<b>109</b>	<b>28</b>	<b>32</b>
<b>Total</b>	<b>1 765</b>	<b>1 589</b>	<b>1 633</b>

Une description des variations d'amortissements et de perte de valeur des immobilisations est incluse dans les notes 16 et 17.

Le détail des variations des dépréciations relatives aux stocks et aux créances est inclus dans les notes 22 et 23.

Les mouvements de provisions pour risques et charges sont détaillés dans la note 28.

## 9. Autres produits et charges

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros			<b>pro forma</b> <b>(non audité)</b>
Exploitation conjointe de lignes et fret	(61)	(47)	(52)
Couverture sur recettes (change)	25	12	12
Autres	(40)	39	33
<b>Total</b>	<b>(76)</b>	<b>4</b>	<b>(7)</b>

## 10. Produits et charges non courants

Au 31 mars En millions d'euros	2006	2005	2005 pro forma (non audité)
<b>Cessions de matériel aéronautique</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>19</b>
Gain sur transaction Amadeus GTD	504	-	-
Charges de restructuration	(1)	(21)	(21)
Cessions de filiales et participations	3	(1)	-
Compensations financières sur échanges de slots	4	17	17
Autres cessions d'actifs	2	9	9
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>512</b>	<b>4</b>	<b>5</b>

### • Gains sur transaction Amadeus GTD

Au cours de l'exercice 2004-05, Air France et les autres compagnies aériennes actionnaires d'Amadeus GTD ont engagé des négociations avec des fonds d'investissement, dits de *private equity*, afin de lancer, à travers une société dont elles seront partenaires, une offre publique d'achat sur Amadeus GTD au prix de 7,35 euros par action. Cette opération de *Leverage Buy Out* (LBO) a permis à Air France de reconnaître un profit tout en restant actionnaire d'Amadeus GTD. L'offre s'est terminée début juillet 2005 et le gain relatif à cette transaction s'élève à 504 millions d'euros.

### • Cessions de filiales et participations

Aucune cession de filiales et participation significative n'a eu lieu au cours de l'exercice 2005-06. Au cours de l'exercice 2004-05 le groupe a cédé Amadeus France SNC. Les impacts de cette cession sont décrits en note 13.

## 11. Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers

Au 31 mars	2006	2005	2005 pro forma (non audité)
En millions d'euros			
<hr/>			
Produits des valeurs mobilières de placement	52	36	36
Autres produits financiers	116	89	91
<b>Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>168</b>	<b>125</b>	<b>127</b>
Intérêts sur emprunts	(205)	(284)	(284)
Intérêts sur contrat de location-financement	(220)	(83)	(85)
Intérêts intercalaires capitalisés	40	25	25
Autres charges financières	(7)	(5)	(12)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(392)</b>	<b>(347)</b>	<b>(356)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(224)</b>	<b>(222)</b>	<b>(229)</b>
Résultat de change	(13)	(2)	(4)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	6	-	-
Dotations nettes aux provisions	(24)	(6)	(6)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(31)</b>	<b>(8)</b>	<b>(10)</b>
<b>Total</b>	<b>(255)</b>	<b>(230)</b>	<b>(239)</b>

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,76% pour l'exercice clos le 31 mars 2006 (3,80% pour l'exercice clos le 31 mars 2005).

Le résultat de change inclut une perte de change latente nette de 8 millions d'euros au 31 mars 2006 (4 millions d'euros au 31 mars 2005). L'impact lié aux dérivés de change est de (4) millions d'euros.

La dotation nette aux provisions inclut une perte de valeur des titres Alitalia, pour un montant de 9 millions d'euros, le cours de bourse ayant baissé de façon significative au cours de l'exercice 2005-06.

## 12. Impôts

### 12.1. Charge d'impôt

Au 31 mars En millions d'euros	2006	2005	2005 pro forma (non audité)
<b>Charge d'impôt courant</b>	<b>(158)</b>	<b>(7)</b>	<b>(7)</b>
Charge de l'exercice	(158)	(7)	(7)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	-	-	-
<b>(Charge)/produit d'impôt différé</b>	<b>(98)</b>	<b>(126)</b>	<b>(126)</b>
Variation des différences temporaires	(54)	(114)	(114)
Variation des taux d'imposition	17	30	30
Utilisation des déficits fiscaux antérieurs	(61)	(42)	(42)
<b>(Charge)/produit total d'impôt</b>	<b>(256)</b>	<b>(133)</b>	<b>(133)</b>
Impôt sur le résultat net des activités non poursuivies	-	(13)	(13)
<b>(Charge)/produit total d'impôt</b>	<b>(256)</b>	<b>(146)</b>	<b>(146)</b>

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

### 12.2. Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Au 31 mars En millions d'euros	2006	2005
Instruments hybrides	(24)	-
Couverture de flux trésorerie	(541)	-
<b>Total</b>	<b>(565)</b>	<b>-</b>

### 12.3. Taux effectif d'impôt

L'écart entre le taux d'imposition en France et le taux effectif d'impôt s'explique comme suit :

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2005 pro forma (non audité)</b>
En millions d'euros			
Résultat avant impôt	1 200	1 697	1 692
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	34,43% 414	34,93% 593	591
Différence de taux d'imposition en France/étranger	(17)	(14)	(14)
Écart d'acquisition négatif	(2)	(473)	(473)
Dépenses non déductibles	51	27	27
Résultat taxé à des taux majorés/réduits	(135)	7	7
Résultat exonéré	(2)	(16)	(16)
Création/(Utilisation) des reports déficitaires	(4)	(8)	(8)
Changement des taux d'imposition	(17)	(30)	(30)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	(4)	2	2
Impôt sur les réserves Amadeus GTD	-	41	41
Liquidation TSDI	(28)	-	-
Autres	-	4	6
<b>Impôt</b>	<b>21,3% 256</b>	<b>7,8% 133</b>	<b>133</b>

Le taux global d'impôt en vigueur en France a été fixé par la Loi de Finance pour 2005 à 34,43% pour les exercices clos à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006.

### 12.4. Actifs d'impôt non reconnus

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros		
Différences temporaires déductibles	98	89
Pertes fiscales	355	373
Pertes fiscales à taux réduits	100	106
<b>Total</b>	<b>553</b>	<b>568</b>

Au 31 mars 2006, les actifs d'impôt non reconnus correspondent pour l'essentiel aux déficits reportables des filiales du groupe Air France antérieurs à l'intégration fiscale ainsi qu'aux déficits reportables des filiales anglaises du groupe.

En France, l'article 89 de la loi de finances pour 2004 votée le 18 décembre 2003 a étendu le droit au report illimité de l'ensemble des déficits. Ces nouvelles dispositions s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, mais également aux déficits restant à reporter à la clôture de l'exercice précédent le 1<sup>er</sup> exercice à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004.

Aux Pays-Bas, les déficits fiscaux sont indéfiniment reportables.

## 12.5. Variations des impôts différés au cours de la période

En millions d'euros	1 <sup>er</sup> avril 2005	Montants reconnus		Reclassement	31 mars 2006
		en résultat	en capitaux propres		
Autres immobilisations incorporelles	111	(8)	-	-	103
Immobilisations aéronautiques	691	(76)	1	-	616
Autres immobilisations corporelles	121	32	-	-	153
Titres mis en équivalence	46	(46)	-	-	-
Autres actifs financiers non courants	(103)	8	(1)	-	(96)
Actifs de retraite	522	25	-	-	547
Autres débiteurs non courants	7	(1)	271	-	277
Autres actifs financiers courants	1	-	1	-	2
Autres débiteurs courants	4	(47)	323	-	280
Provisions non courantes	(71)	91	-	-	20
Dettes financières non courantes	(517)	44	25	-	(448)
Autres créditeurs non courants	(1)	1	(38)	-	(38)
Provisions courantes	(24)	(10)	-	-	(34)
Dettes financières courantes	(40)	(56)	-	-	(96)
Autres créditeurs courants	(7)	3	(17)	-	(21)
Autres	(39)	76	-	(4)	33
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(528)	62	-	-	(466)
<b>Impôts différés (Actif)/Passif</b>	<b>173</b>	<b>98</b>	<b>565</b>	<b>(4)</b>	<b>832</b>

En millions d'euros	1 <sup>er</sup> avril 2004	Montants reconnus en résultat	Acquisition de KLM	31 mars 2005
Autres immobilisations incorporelles	(3)	(22)	136	111
Immobilisations aéronautiques	833	131	(273)	691
Autres immobilisations corporelles	57	(18)	82	121
Titres mis en équivalence	5	41	-	46
Autres actifs financiers non courants	(99)	(2)	(2)	(103)
Actifs de retraite	-	(75)	597	522
Autres débiteurs non courants	(1)	8	-	7
Autres actifs financiers courants	1	13	(13)	1
Stocks et en-cours	-	(2)	2	-
Créances clients	-	(7)	7	-
Autres débiteurs courants	(26)	30	-	4
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3	(3)	-	-
Provisions non courantes	(76)	12	(7)	(71)
Dettes financières non courantes	(509)	(5)	(3)	(517)
Autres créditeurs non courants	-	(1)	-	(1)
Provisions courantes	3	(27)	-	(24)
Dettes financières courantes	(27)	(13)	-	(40)
Autres créditeurs courants	(5)	14	(16)	(7)
Autres	(38)	15	(16)	(39)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(391)	49	(186)	(528)
<b>Impôts différés (Actif)/Passif</b>	<b>(273)</b>	<b>138</b>	<b>308</b>	<b>173</b>



### 13. Activités non poursuivies

Au cours de l'exercice 2005-06, le groupe n'a engagé aucune opération de cession susceptible d'être classée dans la rubrique "activité non poursuivie".

Le 30 décembre 2004, le groupe a cédé sa participation dans la société Amadeus France SNC à Amadeus GTD. Cette société avait pour activité la distribution, en France, du système de réservation Amadeus. Les conditions permettant de considérer le classement dans la rubrique "activité non poursuivie" sont apparues dès le 1<sup>er</sup> avril 2004. L'ensemble de l'activité d'Amadeus France SNC, entre le 1<sup>er</sup> avril 2004 et le 30 décembre 2004, a donc été reclassé. Antérieurement, elle figurait dans le secteur "passage".

#### 13.1. Résultat des activités non poursuivies

La contribution des filiales reclassées dans cette rubrique est la suivante :

<b>Au 31 mars</b> En millions d'euros	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2005 pro forma (non audité)</b>
Chiffre d'affaires	-	71	71
Charges	-	(65)	(65)
Résultat de cession	-	66	66
Résultat avant impôt	-	73	73
Impôts	-	(13)	(13)
<b>Résultat de l'exercice des activités non poursuivies</b>	<b>-</b>	<b>59</b>	<b>59</b>

Le résultat des cessions de filiales et participations (66 millions d'euros) intègre principalement le résultat de la vente au 30 décembre 2004 de la participation dans la société Amadeus France SNC à Amadeus GTD. Antérieurement à cette cession, Amadeus France SNC était consolidée globalement dans les comptes du groupe Air France-KLM. Entre le 1<sup>er</sup> avril 2004 et le 30 décembre 2004, date de la cession, les comptes d'Amadeus France ont été classés en activité non poursuivie.

#### 13.2. Impact sur les flux de trésorerie des activités non poursuivies

La société Amadeus France a contribué aux flux de trésorerie du groupe de la manière suivante :

<b>Au 31 mars</b> En millions d'euros	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2005 pro forma (non audité)</b>
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation	-	6	6
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissements	-	66	66
Flux de trésorerie provenant des opérations de financement	-	(4)	(4)

## 14. Résultat par action

Le résultat par action de base est calculé en divisant le résultat net part du groupe par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation.

Le résultat par action dilué est calculé en divisant le résultat net part du groupe retraité des effets de l'exercice des instruments dilutifs par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, majoré du nombre d'actions qui seraient créées du fait de l'exercice de l'intégralité des instruments dilutifs existants.

### 14.1. Résultat net part du groupe(\*) par action

- Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

Au 31 mars En millions d'euros	2006	2005	2005 pro forma (non audité)
<b>Résultat net part du groupe (*)</b>	<b>913</b>	<b>1 710</b>	<b>1 704</b>
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-	-
<b>Résultat net part du groupe (*)</b> (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	<b>913</b>	<b>1 710</b>	<b>1 704</b>
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :			
- intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	10	-	-
<b>Résultat net part du groupe (*)</b> (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	<b>923</b>	<b>1 710</b>	<b>1 704</b>

(\*) Correspond au résultat attribuable aux actionnaires d'Air France-KLM SA

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

Au 31 mars	2006	2005	2005 pro forma (non audité)
<b>Nombre moyen pondéré :</b>			
- d'actions ordinaires émises	269 383 518	264 898 897	264 898 897
- d'actions propres achetées dans le cadre de plans d'options d'achat	(5 107 510)	(4 440 889)	(4 440 889)
- d'actions propres achetées dans le cadre de plans de rachat d'actions	(852 430)	(1 752 865)	(1 752 865)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>263 423 578</b>	<b>258 705 143</b>	<b>258 705 143</b>
<b>Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :</b>			
- conversion des obligations convertibles	20 628 132	-	-
- conversion des bons de souscription	-	-	-
- exercices des stock-options	175 362	189 861	189 861
<b>Nombre d'actions ordinaires potentielles</b>	<b>20 803 494</b>	<b>189 861</b>	<b>189 861</b>
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>284 227 072</b>	<b>258 895 004</b>	<b>258 895 004</b>

## 14.2. Résultat des activités poursuivies par action

• Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action des activités poursuivies

Au 31 mars	2006	2005	2005 pro forma (non audité)
En millions d'euros			
<b>Résultat des activités poursuivies</b>	<b>921</b>	<b>1 637</b>	<b>1 632</b>
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-	-
<b>Résultat des activités poursuivies</b> (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	<b>921</b>	<b>1 637</b>	<b>1 632</b>
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :			
- intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	10	-	-
<b>Résultat des activités poursuivies</b> (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	<b>931</b>	<b>1 637</b>	<b>1 632</b>

• Rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action des activités poursuivies

Le rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action des activités poursuivies est identique à celui présenté en note 14.1.

### 14.3. Résultat des activités non poursuivies par action

- Résultat des activités non poursuivies par action

Au 31 mars En euros	2006	2005	2005 pro forma (non audité)
Résultat des activités non poursuivies par action (de base)	-	0,23	0,23
Résultat des activités non poursuivies par action (dilué)	-	0,23	0,23

- Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action des activités non poursuivies

Au 31 mars En millions d'euros	2006	2005	2005 pro forma (non audité)
<b>Résultat des activités non poursuivies</b>	-	<b>59</b>	<b>59</b>
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires			
<b>Résultat des activités non poursuivies</b> (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	-	<b>59</b>	<b>59</b>
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :			
- intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	-	-	-
<b>Résultat des activités non poursuivies</b> (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	-	<b>59</b>	<b>59</b>

- Rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action des activités non poursuivies

Le rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action des activités non poursuivies est identique à celui présenté en note 14.1.

### 14.4. Instruments non dilutifs

- Au 31 mars 2006

Les instruments non dilutifs se décomposent en 45 090 617 bons de souscription ou d'achat d'actions, décrits en note 26.1 (45 093 299 au 31 mars 2005), et 3 821 040 options de souscription d'actions, décrits en note 27, pour un prix moyen d'exercice de 15,59 euros (4 763 763 options pour un prix moyen d'exercice de 15,76 au 31 mars 2005).

- Au 31 mars 2005

À la suite de l'opération d'échange des titres KLM en titres Air France-KLM, en mai 2004, il a été créé 45 093 299 bons de souscription ou d'achat d'actions. Ces instruments sont décrits dans la note 26.1.

### 14.5. Instruments émis postérieurement à la clôture

Aucun instrument n'a été émis postérieurement à la clôture.

## 15. Goodwill

### • Détail des goodwill

Le tableau ci-dessous présente le détail des goodwill au 31 mars 2006 et 2005 :

<b>Au 31 mars</b> En millions d'euros	Valeur brute	<b>2006</b> Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	<b>2005</b> Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
UTA	112	-	112	112	-	112
Régional	60	-	60	60	-	60
Brit Air	18	-	18	18	-	18
City Jet	11	-	11	11	-	11
Autres	7	-	7	4	-	4
<b>Total</b>	<b>208</b>	<b>-</b>	<b>208</b>	<b>205</b>	<b>-</b>	<b>205</b>

L'ensemble des goodwill concerne l'activité "passage".

### • Variation de la valeur nette des goodwill

<b>Au 31 mars</b> En millions d'euros	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Solde en début de période	205	202
Acquisition	3	3
Solde en fin de période	208	205

## 16. Immobilisations incorporelles

### • Variation par catégorie

En millions d'euros	Marques et slots	Fichiers clients	Autres immobilisations incorporelles	Total
<b>Valeur brute</b>				
<b>Montant au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	26	-	135	<b>161</b>
Acquisitions	-	-	23	<b>23</b>
Acquisition de KLM	280	107	48	<b>435</b>
<b>Montant au 31 mars 2005</b>	<b>306</b>	<b>107</b>	<b>206</b>	<b>619</b>
Acquisitions	1	-	29	<b>30</b>
Cessions	(2)	-	(11)	<b>(13)</b>
Transfert	-	-	3	<b>3</b>
<b>Montant au 31 mars 2006</b>	<b>305</b>	<b>107</b>	<b>227</b>	<b>639</b>
<b>Amortissements et perte de valeur</b>				
<b>Montant au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>(2)</b>	-	<b>(135)</b>	<b>(137)</b>
Amortissements de la période	-	(15)	(15)	<b>(30)</b>
Transfert	2	-	(17)	<b>(15)</b>
<b>Montant au 31 mars 2005</b>	-	<b>(15)</b>	<b>(167)</b>	<b>(182)</b>
Amortissements de la période	-	(18)	(21)	<b>(39)</b>
Reprise sur cessions	-	2	11	<b>13</b>
Transfert	-	-	(3)	<b>(3)</b>
<b>Montant au 31 mars 2006</b>	-	<b>(31)</b>	<b>(180)</b>	<b>(211)</b>
<b>Valeur nette</b>				
au 1 <sup>er</sup> avril 2004	24	-	-	<b>24</b>
au 31 mars 2005	306	92	39	<b>437</b>
au 31 mars 2006	305	76	47	<b>428</b>

Les marques KLM et Transavia et les *slots* (créneaux de décollage / atterrissage) ont été acquis par le groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM. Ces immobilisations ont des durées d'utilité indéfinies, l'utilisation escomptée par le groupe étant, du fait de la nature propre de ces actifs, non bornée dans le temps.

## 17. Immobilisations corporelles

### • Variation par catégorie

En millions d'euros	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles				Actifs en cours de construction	Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location finance-ment	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Autres	Total		
<b>Valeur brute</b>										
<b>Montant au</b>										
<b>1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>4 343</b>	<b>1 452</b>	<b>1 155</b>	<b>6 950</b>	<b>1 234</b>	<b>594</b>	<b>683</b>	<b>2 511</b>	<b>697</b>	<b>10 158</b>
Acquisitions	439	174	914	1 527	100	80	91	271	340	2 138
Cessions	(512)	(108)	(326)	(946)	(52)	(32)	(32)	(116)	-	(1 062)
Acquisition de KLM	1 026	1 997	291	3 314	553	144	28	725	315	4 354
Transfert	328	203	(299)	232	77	7	(4)	80	(138)	174
Écart de conversion	(28)	211	(1)	182	-	-	(1)	(1)	(20)	161
<b>Montant au</b>										
<b>31 mars 2005</b>	<b>5 596</b>	<b>3 929</b>	<b>1 734</b>	<b>11 259</b>	<b>1 912</b>	<b>793</b>	<b>765</b>	<b>3 470</b>	<b>1 194</b>	<b>15 923</b>
Acquisitions	613	62	511	1 186	49	62	52	163	1 199	2 548
Cessions	(227)	(101)	(302)	(630)	(19)	(37)	(21)	(77)	(59)	(766)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	7	2	9	(32)	(23)
Transfert	231	310	324	865	139	26	(23)	142	(1 052)	(45)
Écart de conversion	11	-	-	11	-	(2)	-	(2)	14	23
<b>Montant au</b>										
<b>31 mars 2006</b>	<b>6 224</b>	<b>4 200</b>	<b>2 267</b>	<b>12 691</b>	<b>2 081</b>	<b>849</b>	<b>775</b>	<b>3 705</b>	<b>1 264</b>	<b>17 660</b>



• Variation par catégorie (suite)

En millions d'euros	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles				Actifs en cours de construction	Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Autres	Total		
<b>Amortissements et perte de valeur</b>										
<b>Montant au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>(528)</b>	<b>(103)</b>	<b>(436)</b>	<b>(1 067)</b>	<b>(640)</b>	<b>(436)</b>	<b>(485)</b>	<b>(1 561)</b>	-	<b>(2 628)</b>
Amortissements et provisions de la période	(508)	(444)	(362)	(1 314)	(106)	(69)	(76)	(251)	-	(1 565)
Reprise sur cessions	282	25	300	607	25	21	24	70	-	677
Variation de périmètre	-	-	-	-	2	-	22	24	-	24
Transfert	(90)	83	(143)	(150)	-	(1)	(23)	(24)	-	(174)
Écart de conversion	26	4	(2)	28	(2)	5	1	4	-	32
<b>Montant au 31 mars 2005</b>	<b>(818)</b>	<b>(435)</b>	<b>(643)</b>	<b>(1 896)</b>	<b>(721)</b>	<b>(480)</b>	<b>(537)</b>	<b>(1 738)</b>	-	<b>(3 634)</b>
Amortissements de la période	(591)	(294)	(485)	(1 370)	(110)	(73)	(64)	(247)	-	(1 617)
Reprise sur cessions	171	39	245	455	14	33	17	64	-	519
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transfert	(32)	32	-	-	1	7	37	45	-	45
Écart de conversion	3	(1)	(3)	(1)	-	-	-	-	-	(1)
<b>Montant au 31 mars 2006</b>	<b>(1 267)</b>	<b>(659)</b>	<b>(886)</b>	<b>(2 812)</b>	<b>(816)</b>	<b>(513)</b>	<b>(547)</b>	<b>(1 876)</b>	-	<b>(4 688)</b>
<b>Valeur nette</b>										
au 1 <sup>er</sup> avril 2004	3 815	1 349	719	5 883	594	158	198	950	697	7 530
au 31 mars 2005	4 778	3 494	1 091	9 363	1 191	313	228	1 732	1 194	12 289
au 31 mars 2006	4 957	3 541	1 381	9 879	1 265	336	228	1 829	1 264	12 972

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la note 34 de ces états financiers.

Les engagements d'achats d'immobilisations sont donnés dans les notes 33 et 34 de ces états financiers.

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 3 912 millions d'euros au 31 mars 2006 (3 710 millions d'euros au 31 mars 2005).

## 18. Investissements

Les investissements corporels et incorporels figurant dans le tableau des flux de trésorerie consolidé se ventilent comme suit :

Au 31 mars	2006	2005
En millions d'euros		
Acquisition d'immobilisations corporelles	2 548	2 138
Acquisition d'immobilisations incorporelles	30	23
Part des acquisitions non encore payée	(34)	(30)
	<b>2 544</b>	<b>2 131</b>

## 19. Titres mis en équivalence

### • Variations de la période

Le tableau ci-dessous présente la variation des titres de participation dans les entreprises associées :

En millions d'euros	WAM Acquisition (Amadeus GTD)	Alpha Plc	Martinair	Autres	Total
<b>Valeur des titres au 31 mars 2004</b>	<b>287</b>	<b>31</b>	-	<b>21</b>	<b>339</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	50	3	9	11	73
Distribution de dividendes	(8)	(2)	-	-	(10)
Variation de périmètre	-	-	146	29	175
Transferts et reclassements	-	2	-	-	2
Écart de conversion	-	(2)	-	-	(2)
<b>Valeur des titres au 31 mars 2005</b>	<b>329</b>	<b>32</b>	<b>155</b>	<b>61</b>	<b>577</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	14	4	(59)	18	(23)
Distribution de dividendes	-	(3)	(1)	(3)	(7)
Variation de périmètre	-	-	-	5	5
Transaction Amadeus	(343)	-	-	-	(343)
Transferts et reclassements	-	-	(3)	-	(3)
Écart de conversion	-	-	-	(2)	(2)
<b>Valeur des titres au 31 mars 2006</b>	-	<b>33</b>	<b>92</b>	<b>79</b>	<b>204</b>

Au cours de l'exercice 2004-05, Air France et les autres compagnies aériennes actionnaires d'Amadeus GTD ont engagé des négociations avec des fonds d'investissement, dits de *private equity*, afin de lancer, à travers une société, WAM Acquisition, dont elles seraient partenaires, une offre publique d'achat sur Amadeus GTD au prix de 7,35 euros par action. Cette opération de *Leverage Buy Out (LBO)* a permis à Air France de reconnaître un profit tout en restant actionnaire d'Amadeus GTD par le biais de la société WAM Acquisition. Cette dernière mise en équivalence dans les comptes consolidés du groupe Air France-KLM contribue pour une valeur nulle dans les comptes de l'exercice 2005-06.

De plus, sur l'exercice 2005-06, une perte de valeur a été enregistrée sur les titres Martinair pour un montant de 59 millions d'euros.

**Au 31 mars 2006**, WAM Acquisition est détenue à 23,4% par Air France, 11,7% par Iberia, 11,7% par Lufthansa et 53,2% par Amadelux Investments. Alpha PLC est détenue à 27% par Servair. Les autres actionnaires sont principalement des actionnaires institutionnels. Les groupes KLM et P&O Nedlloyd détiennent chacun 50% du capital de Martinair.

**Au 31 mars 2005**, Amadeus GTD était détenu à 23,4% par Air France, 18,3% par Iberia, 5% par Lufthansa et 53,3% par le public. Amadeus était coté sur un marché réglementé et la valeur de marché des titres d'Amadeus GTD détenus par le groupe ressortait à 1 003 millions d'euros.

Alpha PLC était détenue à 27% par Servair. Les autres actionnaires étaient principalement des actionnaires institutionnels. Les groupes KLM et P&O Nedlloyd détenait chacun 50% du capital de Martinair.

## Comptes simplifiés des principales sociétés mises en équivalence

Les titres mis en équivalence au 31 mars 2006 concernent principalement les sociétés suivantes sur lesquelles le groupe exerce une influence notable :

- **WAM Acquisition (groupe publiant des comptes consolidés)**

Le groupe développe des outils de réservation et des solutions technologiques dédiés au voyage d'affaires et de loisirs. Cette expertise en fait un partenaire privilégié des acteurs du marché, partout dans le monde : agences de voyages, compagnies aériennes ou ferroviaires, chaînes hôtelières, sociétés de locations de voitures. Le groupe accompagne également les entreprises dans la gestion et la réservation des déplacements professionnels.

- **Alpha Airports PLC (groupe publiant des comptes consolidés)**

Le groupe Alpha Airports exerce une activité de *catering* aérien et de gestion de commerces d'aéroports dans plus de 150 points de vente situés dans 74 aéroports, eux-mêmes implantés dans 13 pays différents et répartis sur les cinq continents. L'activité de *catering* aérien du groupe Alpha Airports développe une large gamme de prestations logistiques, de commissariat et d'assistance auprès de plus de 100 compagnies aériennes. Le groupe Alpha Airports offre aussi des services de vente à bord des appareils.

L'activité de gestion de commerces d'aéroports du groupe Alpha Airports propose à ses clients une offre spécialement conçue pour les services de *catering* et de vente de détail. Le groupe Alpha Airports dispose de boutiques dans 26 aéroports britanniques, 2 aéroports en Amérique du Nord, 2 aéroports en Turquie et 3 aéroports du sous-continent indien.

- **Martinair (groupe publiant des comptes consolidés)**

Martinair, société domiciliée aux Pays-Bas, a pour objet le transport aérien passage et cargo au départ d'Amsterdam.

Les comptes des principales sociétés dont les titres sont mis en équivalence sont les données financières des exercices 2005 et 2006 non retraités des ajustements de consolidation.

En millions d'euros	<b>WAM Acquisition (Amadeus GTD)</b> 31/12/2004	<b>Alpha Plc</b> 31/01/2005	<b>Martinair</b> 31/12/2004
% détention au 31 mars 2005	23,4%	26,2%	50,0%
Chiffre d'affaires	2 057	715	959
Résultat d'exploitation	343	22	23
Résultat net	208	13	13
Capitaux propres au 31 mars 2005	942	62	318
Total Actif	1 675	243	682
Total Passif	1 675	243	682
	<b>31/07/2005</b> <b>(1 mois)</b>	<b>31/01/2006</b>	<b>31/12/2005</b>
% détention au 31 mars 2006	23,4%	26,1%	50,0%
Chiffre d'affaires	180	807	1 121
Résultat d'exploitation	(68)	30	22
Résultat net	(89)	20	17
Capitaux propres au 31 mars 2006	21	62	322
Total Actif	5 252	294	710
Total Passif	5 252	294	710

• **Autres informations**

La quote-part de la perte de WAM Acquisition non enregistrée dans les comptes consolidés du groupe s'élève à (21) millions d'euros pour l'exercice 2005-06. Il s'agit de la quote-part relative au premier exercice de 1 mois clos le 31 juillet 2005 de WAM Acquisition. Compte tenu des capitaux propres négatifs après neutralisation des montants réinvestis par le groupe Air France-KLM, la contribution aux comptes consolidés est nulle.

## 20. Actifs de pensions

Les variations de l'actif de pension comptabilisé au bilan sont les suivantes :

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros		
<b>Solde en début de période</b>	<b>1 767</b>	<b>23</b>
Charge de la période	(115)	(106)
Païement des cotisations au fonds	249	226
Acquisition de KLM	-	1 624
Écart de conversion	2	-
<b>Solde en fin de période</b>	<b>1 903</b>	<b>1 767</b>

L'analyse de ces actifs de pensions est présentée en note 28.1.

## 21. Autres actifs financiers

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>		<b>2005</b>	
En millions d'euros	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
Valeurs mobilières de placement	865	-	578	-
Actions propres	-	-	-	27
Prêts et créances	65	1 130	45	986
Immobilisations financières diverses	2	24	31	75
Actifs financiers disponibles à la vente	-	77	-	57
Autres	-	-	-	15
Dépréciations	-	(49)	-	(47)
<b>Total</b>	<b>932</b>	<b>1 182</b>	<b>654</b>	<b>1 113</b>

### • Actions propres

À compter du 1<sup>er</sup> avril 2005, en application des normes IAS 32 et 39, les actions propres détenues sont reclassées en diminution des capitaux propres et n'apparaissent donc plus à l'actif.

### • Prêts et créances

Le poste "Prêts et créances" comprend principalement les dépôts versés dans le cadre des locations opérationnelles et financières.

• Actifs financiers disponibles à la vente

<b>Au 31 mars 2006</b> En millions d'euros	<b>Juste valeur</b>	<b>% intérêt</b>	<b>Capitaux propres</b>	<b>Résultat</b>	<b>Cours de bourse (en €)</b>	<b>Date de clôture</b>
Alitalia (*) (**)	32	2,00%	1 462	(167)	1,15	Décembre 2005
Austrian Airlines (*)	4	1,50%	566	(129)	8,39	Décembre 2005
Opodo	3	5,94%	(4)	(50)	NA	Décembre 2004
Voyages Fram	9	8,70%	123	(17)	NA	Décembre 2004
Autres	29					
<b>Au 31 mars 2005</b>						
Alitalia (*)	16	2,00%	1 264	(520)	0,228	Décembre 2004
Austrian Airlines (*)	9	1,50%	631	40	7,87	Décembre 2004
Opodo	-	8,30%	(15)	(64)	NA	Décembre 2003
Voyages Fram	9	8,70%	142	(15)	NA	Décembre 2003
Autres	23					

(\*) société cotée

(\*\*) une opération de regroupement (30 anciennes actions pour une nouvelle action) a eu lieu sur l'exercice.

## 22. Stocks et encours

Les stocks et encours se décomposent comme suit pour les exercices clos les 31 mars 2005 et 2006

<b>Au 31 mars</b> En millions d'euros	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Pièces de rechanges aéronautiques	331	305
Autres approvisionnements	134	125
Encours de productions	2	55
<b>Valeur brute</b>	<b>467</b>	<b>485</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(103)</b>	<b>(116)</b>
Dotation de l'exercice	(29)	-
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	5	-
Reprise de dépréciation devenue sans objet	-	13
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(127)</b>	<b>(103)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>340</b>	<b>382</b>

## 23. Créances clients

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros		
Passage	1 330	977
Fret	392	330
Maintenance	303	382
Compagnies aériennes	503	438
Autres	97	247
<b>Valeur brute</b>	<b>2 625</b>	<b>2 374</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(102)</b>	<b>(99)</b>
Dotations de l'exercice	(17)	(30)
Utilisation	12	27
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(107)</b>	<b>(102)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>2 518</b>	<b>2 272</b>

## 24. Autres débiteurs

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>		<b>2005</b>	
En millions d'euros	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	70	-	153	-
État	79	7	82	-
Groupe et associés	35	-	16	-
Instruments dérivés	1 022	973	88	299
Charges constatées d'avance	294	-	304	-
Débiteurs divers	261	102	331	37
<b>Valeur brute</b>	<b>1 761</b>	<b>1 082</b>	<b>974</b>	<b>336</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>
Dotations de l'exercice	-	-	-	-
Utilisation	-	-	-	-
Reprise de dépréciation devenue sans objet	-	-	-	-
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>1 756</b>	<b>1 082</b>	<b>969</b>	<b>336</b>



## 25. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et équivalents de trésorerie correspondent à des placements à court terme, très liquides, qui sont facilement convertibles en montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros		
Titres de créances négociables	25	32
SICAV	2 062	963
Dépôts	639	654
Caisses et banques	220	398
<b>Total</b>	<b>2 946</b>	<b>2 047</b>

Le taux effectif des dépôts à terme pour l'exercice 2005 se situe à 2,26% contre 2,69% pour l'exercice 2006.

## 26. Capitaux propres

### 26.1. Capital

Au 31 mars 2006, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 269 383 518 actions. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur. La valeur nominale des actions est de 8,50 euros.

#### • Répartition du capital et des droits de vote

Le capital et les droits de vote se répartissent de la façon suivante :

<b>Au 31 mars</b>	<b>en % du capital</b>		<b>en % des droits de vote</b>	
	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
État français	18%	23%	19%	24%
Salariés et anciens salariés	14%	12%	14%	12%
Actions détenues par le groupe	2%	2%	-	-
Public	66%	63%	67%	64%
	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

La ligne "Salariés et anciens salariés" regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés identifiés dans des fonds ou par un code Sicovam.

#### • Autres titres donnant accès au capital

À la suite de l'Offre Publique d'Échange, il a été émis 45 093 299 Bons d'Acquisition et/ou de Souscription d'Actions (BASA). Trois BASA donneront le droit d'acquérir et/ou de souscrire à deux actions nouvelles ou existantes Air France-KLM, de 8,50 euros de valeur nominale, au prix d'exercice de 20 euros par action Air France-KLM. Les titulaires des BASA ont la faculté, à tout moment pendant une période de 24 mois à partir de novembre 2005, d'obtenir, au gré de la société, des actions nouvelles et/ou existantes de la société en échange des BASA. L'augmentation potentielle maximum des capitaux propres d'Air France-KLM est de 601 millions d'euros. Le prix d'exercice de ces bons étant supérieur au cours de l'action Air France-KLM, ceux-ci n'ont pas été retenus pour le calcul du résultat dilué par action.

## 26.2. Primes d'émission, de fusion et d'apport

Les primes d'émission et de fusion représentent la différence entre la valeur nominale des titres émis et le montant des apports reçus en numéraire ou en nature par Air France-KLM.

Au 31 mars	2006	2005
En millions d'euros		
Part capitaux propres des instruments hybrides	46	-
Autres primes d'émission, de fusion et d'apport	384	384
	<b>430</b>	<b>384</b>

## 26.3. Actions d'auto-contrôle

Au 31 mars 2006, le groupe détient 4 129 088 de ses propres actions dans le cadre des programmes de stock-options. Par ailleurs, le groupe détient 21 047 de ses propres actions dans le cadre du programme d'animation de cours autorisé par l'Assemblée générale des actionnaires du 12 juillet 2005. L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres. Au 31 mars 2005, les titres détenus par le groupe dans le cadre des programmes de stock-options étaient classés en valeurs mobilières de placement pour un montant de 27 millions d'euros, Air France-KLM ayant appliqué les normes IAS 32 et 39 à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005, conformément à l'option offerte par les normes.

## 26.4. Réserves et résultat

Au 31 mars	2006	2005
En millions d'euros		
Réserve légale	46	46
Réserves statutaires	1 059	1 133
Autres réserves	3 054	365
Résultat net part du groupe	913	1 710
<b>Total</b>	<b>5 072</b>	<b>3 254</b>

Au 31 mars 2006, la réserve légale de 46 millions d'euros, représente 2% du capital social d'Air France-KLM.

La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5% de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10% du capital social de la société. Ce montant affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours. Cette restriction au paiement de dividendes s'applique également à l'ensemble des filiales françaises sur la base de leur propre résultat statutaire. La réserve légale de toute société soumise à cette réglementation ne peut faire l'objet d'une distribution aux actionnaires qu'en cas de liquidation.

Les autres réserves comprennent également les réserves distribuables correspondant à la part des résultats de la société-mère Air France-KLM, qui a été affectée par les Assemblées générales ordinaires des actionnaires et les résultats accumulés des filiales consolidées.

• **Résultat et réserves distribuables**

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros		
Réserves distribuables	1 053	1 129
Résultat net part du groupe	913	1 710
<b>Résultats distribuables</b>	<b>1 966</b>	<b>2 839</b>

Le Conseil d'administration proposera à l'Assemblée générale du 12 juillet 2006 statuant sur les comptes clos le 31 mars 2006 de distribuer un dividende de 80 millions d'euros (soit 0,30 euros par action).

## 27. Paiements fondés sur des actions

Les plans de paiement en vigueur au 31 mars 2006 fondés sur des actions sont les suivants :

Plans	Date d'attribution / de lancement	Nombre d'actions / d'options attribuées	Date de départ d'exercice des options	Date d'expiration / de clôture	Prix de souscription (euros)	Nombre d'options souscrites au 31/03/2006
<b>Plans d'options de souscription d'actions</b>						
KLM	30/06/2000	34 419	30/06/2003	20/10/2005	32,86	-
KLM - actions A	30/06/2001	343 642	30/06/2004	20/10/2006	20,44	-
KLM - actions B	30/06/2001	114 162	30/06/2004	20/10/2006	16,22	65 400
KLM - actions A	30/06/2002	341 350	30/06/2004	19/10/2007	12,80	223 948
KLM - actions B	30/06/2002	119 105	30/06/2004	19/10/2007	10,07	89 142
KLM	30/06/2003	355 379	30/06/2004	30/06/2008	6,48	272 768
KLM	30/06/2004	463 884	30/06/2004	25/06/2009	13,19	-
KLM	31/07/2005	390 609	31/07/2005	16/07/2010	13,11	-
<b>Autres plans</b>						
Air France - ESA 1998 pilotes	01/05/1999	15 023 251	N/A	31/05/1999	14,00	15 023 251
Air France - ESA 1998 options	30/05/2000	3 516 596	31/05/2005	31/05/2007	15,75	868 070
Air France - KLM - ESA 2003	01/02/2005	12 612 671	N/A	21/02/2005	14,00	12 612 671
Air France - KLM - ORS	01/02/2005	8 414 273	N/A	21/02/2005	14,30	8 414 273

### 27.1. Plans attribués antérieurement au 7 novembre 2002

Conformément aux dispositions transitoires prévues par la norme IFRS 2, seuls les plans accordés après le 7 novembre 2002 et dont les droits ne sont pas acquis au 1<sup>er</sup> avril 2004 ont été évalués et comptabilisés en charge de personnel. L'exemption de l'antériorité s'applique en conséquence aux plans décrits ci-dessous.

Le 28 octobre 1998, la société Air France a signé avec les pilotes un accord prévoyant l'octroi d'actions Air France, aux pilotes salariés qui le demanderaient, en contrepartie d'une diminution de leur salaire (ces actions étant attribuées par l'État français, principal actionnaire à l'époque d'Air France). L'offre a été lancée le 1<sup>er</sup> mai 1999 et s'est clôturée le 31 mai 1999. À la clôture de l'offre, 15 023 251 actions avaient été attribuées aux pilotes ayant souscrit à cette offre. Le paiement de ces actions, souscrites à un cours de 14 euros, s'effectue par le biais d'une réduction de salaire s'étalant sur une période de 7 ans pour 10 263 001 actions souscrites et sur la durée de vie professionnelle intégrale des pilotes pour les 4 760 250 actions restantes.

Par ailleurs, dans le cadre de cet accord, la société a également attribué 3 516 596 options d'achat d'actions le 30 mai 2000 à certains de ses salariés. Ces options pourront être exercées au prix de 15,75 euros par action entre le 31 mai 2005 et le 31 mai 2007. Ces options ont été attribuées sans aucune condition de service et ont été considérées comme acquises à la date de leur attribution le 30 mai 2000.

Au 31 mars 2006, 868 070 options ont été exercées et 50 290 ont été annulées. Au 31 mars 2005, aucune de ces options n'avait été exercée et 19 659 étaient annulées.

### 27.2. Plans attribués postérieurement au 7 novembre 2002

#### • Plans d'options de souscription d'actions

Avant le rapprochement avec Air France, les membres du Directoire et les principaux cadres de KLM disposaient d'options d'achat d'actions de KLM.

Dans le cadre du contrat de regroupement entre KLM et Air France, les options d'achats d'actions et SAR (*Share Appreciation Rights*) non exercées lors du rapprochement ont été modifiées le 4 mai 2004, de sorte que leur détenteur puisse acheter des actions Air France-KLM et des SAR attachées aux actions Air France-KLM.

Les actions détenues par KLM dans le cadre de ce plan ont été converties en action Air France-KLM et transférées à une fondation dont l'unique objet est de détenir ces actions.

La juste valeur de ces options a été valorisée à la date d'acquisition de KLM, soit le 1<sup>er</sup> mai 2004, en utilisant la méthode de Black and Scholes et avec les hypothèses suivantes :

Juste valeur à la date d'attribution (en millions d'euros)	10
Cours de l'action (en €)	16,61
Prix d'exercice de l'option (en €)	Entre 6,48 € et 32,86 €
Volatilité estimée des rendements de l'action	33,7%
Durée de vie de l'option	Entre 0,46 et 4,17 ans
Taux de dividendes espéré de l'action	1,40%
Taux d'intérêt sans risques	Entre 2,06% et 3,26%

Les mouvements d'options au cours des exercices clos les 31 mars 2006 et 2005 sont les suivants :

	Prix moyen d'exercice (€)	Nombre d'options
<b>Options en circulation au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	-	-
Acquisition de KLM	13,54	1 771 941
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	-	-
Options exercées au cours de la période	7,31	(112 673)
Options attribuées au cours de la période	-	-
<b>Options en circulation au 31 mars 2005</b>	<b>13,97</b>	<b>1 659 268</b>
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	26,18	(58 512)
Options exercées au cours de la période	10,71	(538 585)
Options attribuées au cours de la période	13,11	390 609
<b>Options en circulation au 31 mars 2006</b>	<b>14,45</b>	<b>1 452 780</b>

#### • Plan Echange Salaire/Actions 2003 (ESA 2003)

Le 1<sup>er</sup> février 2005, le groupe a lancé un plan d'échange salaire contre actions au terme duquel les employés d'Air France résidant en France se sont vus proposer d'acquérir des actions Air France-KLM au prix de 14 euros par action en échange d'une réduction de leur salaire sur une période de 6 ans. L'offre était limitée à un maximum de 13 186 853 actions ordinaires.

À la date de clôture de l'offre, soit le 21 février 2005, les employés d'Air France ont ainsi acquis 12 612 671 actions Air France-KLM.

Ces actions ont été attribuées par l'État français, actionnaire d'Air France-KLM, sous condition de versement d'une soulte d'un montant de 109 millions d'euros par Air France-KLM.

Les réductions de salaire s'étaleront sur la période allant de mai 2005 à mai 2011.

La juste valeur des services rendus dans le cadre de ce plan d'achat d'actions a été déterminée sur la base de la valeur de marché de l'action Air France-KLM à la date de clôture de l'offre soit un cours de 14,30 euros, et ressort à 180 millions d'euros. La charge de salaire correspondante est reconnue sur la période d'acquisition des droits de mai 2005 à mai 2011.

#### • Offre Réservee aux Salariés (ORS)

Conformément à la loi de privatisation du 6 août 1986, l'État français, principal actionnaire d'Air France-KLM, a procédé le 1<sup>er</sup> février 2005 à une offre d'achat d'actions Air France-KLM réservée aux salariés d'Air France (ORS) aux conditions préférentielles suivantes :

- un prix de souscription d'action réduit de 20% par rapport à la valeur de marché de l'action Air France-KLM;
- l'attribution d'actions gratuites ;
- un abondement pouvant aller jusqu'à 40% du montant souscrit par le salarié;
- des facilités de paiement.

L'offre portait sur une quantité maximum de 8 414 273 actions. À la clôture de l'offre, le 21 février 2005, l'intégralité de l'offre avait été souscrite. Il n'existait aucune condition de service à rendre postérieurement à la date d'attribution de ce plan.

La détermination de la juste valeur du service rendu a été déterminée sur la base du cours de l'action Air France-KLM à la date de clôture de l'offre soit un cours de 14,30 euros à l'exception de l'abondement qui a été comptabilisé sur la base de sa valeur faciale. Compte tenu de l'absence de condition de service à rendre attachée à ce plan, la charge hors abondement d'un montant de 69 millions d'euros a été comptabilisée sur l'exercice clos le 31 mars 2005.

• Charges de personnel liées aux paiements fondés sur des actions

Elles s'analysent comme suit :

Au 31 mars	Note	2006	2005
En millions d'euros			
ESA 2003		(29)	-
ORS		-	(69)
Plan de stock-options		-	-
<b>Charges de personnel</b>	<b>7</b>	<b>(29)</b>	<b>(69)</b>

## 28. Provisions et avantages du personnel

En millions d'euros	Avantages du personnel note 28.1	Restitution d'avions	Restruc- turation	Litiges	Autres	Total
<b>Montant au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>658</b>	<b>279</b>	<b>13</b>	<b>64</b>	<b>51</b>	<b>1 065</b>
Dotations de l'exercice	102	139	18	12	89	360
Reprises pour utilisation	(50)	(80)	(45)	(7)	(23)	(205)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(59)	-	(2)	-	(61)
Acquisition de KLM	347	67	59	-	-	473
Écart de conversion	(4)	5	3	-	3	7
Actualisation	-	1	-	-	-	1
<b>Montant au 31 mars 2005</b>	<b>1 053</b>	<b>352</b>	<b>48</b>	<b>67</b>	<b>120</b>	<b>1 640</b>
<i>Dont : non courants</i>	<i>1 053</i>	<i>281</i>	<i>16</i>	<i>61</i>	<i>105</i>	<i>1 516</i>
<i>    courants</i>	<i>-</i>	<i>71</i>	<i>32</i>	<i>6</i>	<i>15</i>	<i>124</i>
Dotations de l'exercice	74	136	1	63	39	313
Reprises pour utilisation	(129)	(112)	(31)	(14)	(18)	(304)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(17)	(1)	-	-	(18)
Écart de conversion	7	-	-	-	-	7
Actualisation	-	7	-	-	-	7
<b>Montant au 31 mars 2006</b>	<b>1 005</b>	<b>366</b>	<b>17</b>	<b>116</b>	<b>141</b>	<b>1 645</b>
<i>Dont : non courants</i>	<i>1 005</i>	<i>261</i>	<i>-</i>	<i>66</i>	<i>121</i>	<i>1 453</i>
<i>    courants</i>	<i>-</i>	<i>105</i>	<i>17</i>	<i>50</i>	<i>20</i>	<i>192</i>

## 28.1. Avantages du personnel

Le groupe compte un nombre important de plans de retraite au bénéfice de ses salariés. Les caractéristiques spécifiques de ces plans (formules de prestations, politique d'investissement dans les fonds et actifs détenus) varient en fonction des lois, des réglementations et des conventions applicables dans chaque pays où travaillent les salariés. Plusieurs de ces plans sont à prestations définies.

L'impact de l'acquisition de KLM, au 30 avril 2004, sur les plans de retraite s'est traduit par une augmentation des engagements de 7 627 millions d'euros et des actifs de fonds de pension affectés aux plans de 8 912 millions d'euros. Ces montants correspondent à la juste valeur des engagements et des actifs affectés aux plans à la date d'entrée de KLM dans le périmètre de consolidation. Ils apparaissent dans le tableau d'analyse des engagements de retraites et autres avantages sur les lignes "Acquisition de KLM".

Le groupe, conformément à l'option offerte par IFRS 1, a comptabilisé le solde des écarts actuariels directement en capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004, date de transition aux normes IFRS.

À compter du 1<sup>er</sup> avril 2004, le groupe amortit les gains et pertes actuariels dès lors qu'ils excèdent 10% du montant le plus élevé entre l'obligation projetée et la valeur de marché des actifs constitués en couverture.

### • Surplus des fonds de retraite

Le groupe constitue pour un certain nombre d'engagements de retraite des fonds de couverture.

Les engagements du groupe KLM sont pour l'essentiel couverts par des fonds constitués conformément à la réglementation néerlandaise et à la convention collective de la société. Concernant le niveau de couverture des engagements, et particulièrement pour le programme relatif aux pilotes, de fortes contraintes de "sécurité" obligent la société à toujours être en position de "sur couverture".

### • Description des hypothèses actuarielles utilisées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures des 31 mars 2006 et 2005. Ces calculs intègrent :

- des probabilités de maintien dans le groupe pour le personnel actif, des probabilités de mortalité et des estimations d'évolution des salaires ;
- des hypothèses de départ à la retraite variant entre 55 et 65 ans selon les localisations et législations applicables ;
- des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements et qui se situent dans les fourchettes suivantes :

Au 31 mars	2006	2005
Zone euro	Entre 4,1% et 4,5%	Entre 4,5% et 5,25%
Royaume-Uni	Entre 4,8% et 4,9%	Entre 5,3% et 5,4%
USA-Canada	Entre 4,8% et 5,8%	Entre 5,25% et 6,5%
Autres pays	Entre 1,7% et 15,25%	Entre 1,9% et 11%



- Une hypothèse de taux de rentabilité à long terme pour les fonds investis en garantie des plans de retraite et qui sont les suivants :

Au 31 mars	2006	2005
Zone euro	Entre 4,0% et 7,0%	Entre 5% et 7%
Royaume-Uni	Entre 6,1% et 6,8%	6,8%
USA-Canada	Entre 6,1% et 6,8%	Entre 6,8% et 7,5%
Autres pays	Entre 0,5% et 12,0%	Entre 4,8% et 11%

- Une hypothèse de taux d'augmentation des dépenses de santé :

Au 31 mars	2006	2005
USA-Canada	10,0%	8,5%

Une variation de +/- 1 point du taux d'augmentation des dépenses de santé n'aurait pas d'impact significatif sur l'engagement, le coût des services cumulés ni sur la charge d'intérêt.

En moyenne, les principales hypothèses utilisées pour la valorisation des engagements sont résumées ci-dessous :

Au 31 mars	Retraites et indemnités assimilées		Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites	
	2006	2005	2006	2005
Taux d'actualisation	4,49%	4,55%	4,49%	4,55%
Taux d'augmentation des salaires	2,70%	2,91%		
Rendement à long terme attendu des actifs	5,70%	5,13%		

• Évolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite du groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du groupe, aux 31 mars 2006 et 2005.

En millions d'euros	Retraites et indemnités assimilées		Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites	
	2006	2005	2006	2005
<b>Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>10 313</b>	<b>1 680</b>	<b>115</b>	<b>3</b>
Coût des services	359	275	2	2
Charge d'intérêt	461	447	6	5
Cotisations des participants	36	32	-	-
Modifications des plans	49	16	-	-
Acquisition de KLM	-	7 528	-	99
Réduction/Liquidation de régimes	(11)	(1)	(55)	-
Prestations payées	(398)	(352)	(5)	(8)
Pertes/(Gains) actuariels	106	707	8	14
Écarts de conversion	6	(19)	3	-
<b>Montant des engagements à la clôture de l'exercice</b>	<b>10 921</b>	<b>10 313</b>	<b>74</b>	<b>115</b>
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>10 782</b>	<b>1 024</b>	-	-
Rendement réel des actifs	1 747	913	-	-
Cotisations de l'employeur	358	261	-	-
Cotisations des participants	37	32	-	-
Acquisition de KLM	-	8 912	-	-
Réduction/Liquidation de régimes	(6)	-	-	-
Prestations payées	(383)	(345)	-	-
Écarts de conversion	3	(15)	-	-
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans à la clôture de l'exercice</b>	<b>12 538</b>	<b>10 782</b>	-	-
<b>Montant net figurant au bilan</b>				
Engagement net	1 617	469	(74)	(115)
Coûts des services passés non reconnus	59	25	-	-
Pertes/(Gains) actuariels non reconnus	(710)	322	6	13
<b>Actif (Provision) net figurant au bilan</b>	<b>966</b>	<b>816</b>	<b>(68)</b>	<b>(102)</b>
<b>Montants reconnus au bilan</b>				
Engagements financés d'avance (note 20)	1 903	1 767	-	-
Engagements provisionnés	(937)	(951)	(68)	(102)
<b>Montant net reconnu</b>	<b>966</b>	<b>816</b>	<b>(68)</b>	<b>(102)</b>

• Évolution des engagements (suite)

En millions d'euros	Retraites et indemnités assimilées		Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites	
	2006	2005	2006	2005
<b>Charge de retraite de la période :</b>				
Coût des services	359	275	2	2
Charge d'intérêt	461	447	6	5
Rendement attendu des actifs	(616)	(532)	-	-
Réduction/Liquidation de régimes	(8)	-	(44)	-
Amortissement du coût des services passés	12	15	-	-
Amortissement des pertes (gains) actuariels	16	(4)	4	-
Autres	(1)	-	-	-
<b>Charge de retraite de la période</b>	<b>223</b>	<b>201</b>	<b>(32)</b>	<b>7</b>
<b>Montant de l'engagement brut calculé avec les salaires de fin d'exercice</b>				
Ensemble des plans	9 656	9 081		
Engagement net des plans pour lesquels l'engagement brut calculé avec les salaires de fin d'exercice est supérieur à la valeur de marché des actifs	965	1 793	-	-

À l'exception des plans de retraite de KLM dont la position est un actif net inscrit en totalité en actif non courant, l'ensemble des engagements est provisionné dans les passifs non courants.

• Composition des actifs affectés aux plans

La composition moyenne pondérée des fonds investis dans les plans de retraite du groupe est la suivante :

Fonds investis au 31 mars	2006	2005
Actions	40%	50%
Obligations	48%	37%
Immobilier	10%	10%
Investissements à court terme	0%	2%
Autres	2%	1%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

• Sorties de trésorerie attendues

Le tableau ci-dessous présente les sorties de trésorerie attendues, concernant les retraites et autres avantages accordés postérieurement à l'emploi, au 31 mars 2006, sur les dix prochaines années :

En millions d'euros	Retraites
Estimation des cotisations/prestations payées :	
2007	371
2008	395
2009	431
2010	459
2011	495
2012-2016	2 825

## 28.2. Autres provisions

### • Provision pour restitution d'avions

Les provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle correspondent aux engagements d'Air France-KLM au titre de ses contrats de location d'avion avec ses bailleurs à la date d'établissement des états financiers.

### • Provision pour restructuration

KLM avait enregistré dans ses comptes, antérieurement au 1<sup>er</sup> mai 2004, une provision pour restructuration d'un montant de 75 millions d'euros, destinée à couvrir les frais de licenciement liés à un programme de réduction des coûts. À la date d'intégration de KLM dans le groupe, cette provision s'élevait à 59 millions d'euros. Le solde de cette provision au bilan ressort à 8 millions d'euros au 31 mars 2006 contre 32 millions d'euros au 31 mars 2005.

Les provisions pour restructuration correspondent essentiellement à des plans de réduction de personnel.

### • Provision pour litiges avec les tiers

Une évaluation des risques de litiges avec les tiers a été effectuée avec le concours des avocats du groupe et des provisions ont été enregistrées lorsque les circonstances les rendaient nécessaires.

Les provisions pour litiges comprennent également des provisions pour risques fiscaux. De telles provisions sont constituées lorsque le groupe estime que l'administration fiscale pourrait être amenée à remettre en cause une position fiscale prise par le groupe ou l'une de ses filiales.

### • Autres provisions

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

## 29. Dettes financières

Au 31 mars	2006	2005
En millions d'euros		
<b>Dettes financières non courantes</b>		
Emprunt subordonné à durée indéterminée en Yens	226	225
Emprunt subordonné à durée indéterminée en Francs suisses	265	270
Titres à durée indéterminée reconditionnés	122	152
OCÉANE	382	-
Emprunts location financement (part non courante)	4 668	5 008
Autres emprunts à long terme (part non courante)	2 163	2 234
<b>Total</b>	<b>7 826</b>	<b>7 889</b>
<b>Dettes financières courantes</b>		
Titres à durée indéterminée	25	23
Emprunts location financement (part courante)	763	444
Intérêts courus non échus	107	79
Autres emprunts à long terme (part courante)	365	498
<b>Total</b>	<b>1 260</b>	<b>1 044</b>

## 29.1. Emprunts subordonnés à durée indéterminée

### 29.1.1. Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en Yens

L'emprunt subordonné à durée indéterminée en yen a été émis par KLM en 1999 pour un montant total de 30 milliards de yens, soit 226 millions d'euros au 31 mars 2006.

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe (5,065% sur 10 milliards de yens et 4,53% sur 20 milliards de yens), après exercice de *swaps*. L'emprunt est à durée indéterminée ; cependant, la date de remboursement attendue est le 28 août 2019. Le remboursement de l'emprunt n'entraîne pas de paiement d'une indemnité. Cependant, une indemnité sera due si l'emprunt est remboursé dans une devise autre que le yen. L'emprunteur pourrait également avoir à rembourser au prêteur tous les frais considérés comme raisonnables et supportés dans le cadre d'une action juridique.

Le remboursement de cet emprunt est subordonné au remboursement de toutes les dettes existantes ou à venir de KLM.

### 29.1.2. Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en Francs Suisses

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses a été émis par KLM en deux tranches en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de francs suisses. Après les remboursements effectués par KLM, le montant de l'emprunt subordonné s'élève à 420 millions de francs suisses, soit 265 millions d'euros au 31 mars 2006.

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe (5 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>% sur 270 millions de francs suisses et 2 <sup>7</sup>/<sub>8</sub>% sur 150 millions de francs suisses) pour les exercices clos les 31 mars 2006 et 2005.

Le remboursement de cet emprunt est subordonné au remboursement de toutes les dettes existantes ou à venir de KLM.

## 29.2. Titres à durée indéterminée (TDI) reconditionnés

Le groupe Air France a réalisé deux émissions de TDI reconditionnés : la première en juin 1989 et la seconde en mai 1992, pour des montants respectifs d'environ 381 millions d'euros et 395 millions d'euros.

La première émission, restructurée en prêt en 1998, a fait l'objet d'un rachat par Air France au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006.

Les intérêts payés par société Air France sur le montant nominal de la dette levée sont comptabilisés en frais financiers.

Les intérêts produits par le dépôt (ou assimilé) à zéro coupon sont constatés en diminution des frais financiers et, en contrepartie, en diminution de l'emprunt. Le solde de l'emprunt net est amorti sur une durée de 15 ans. Au 31 mars 2006, le TDI 92 représente une dette de 147 millions d'euros, dont 122 millions d'euros pour la part non courante.

En France, le régime fiscal des TDI a été approuvé par le Service de la Législation Fiscale et autorise la déduction des intérêts payés à concurrence des montants nets effectivement perçus.

### 29.3. OCÉANE

Le 22 avril 2005, Air France a émis 21 951 219 obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCÉANE) à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros. La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 1<sup>er</sup> avril 2020. Les porteurs d'obligations peuvent demander le remboursement de leurs titres le 1<sup>er</sup> avril 2012 et le 1<sup>er</sup> avril 2016. Air France peut imposer le remboursement de ces titres par exercice d'un *call* à partir du 1<sup>er</sup> avril 2010 et dans certaines conditions. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1<sup>er</sup> avril de chaque année. La période de conversion de ces obligations s'étend du 1<sup>er</sup> juin 2005 au 23 mars 2020.

À la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France a inscrit en dette un montant de 379 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion.

La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 450 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres (cf. note 26.2).

### 29.4. Emprunts location financement

Le total des paiements minimaux futurs au titre des locations financement se décomposent comme suit :

Au 31 mars En millions d'euros	2006			2005		
	Paiements minimaux futurs	Intérêts	Principal	Paiements minimaux futurs	Intérêts	Principal
<b>Avions</b>						
Echéances en						
N + 1	979			671		
N + 2	974			974		
N + 3	632			946		
N + 4	682			581		
N + 5	648			495		
Au-delà de 5 ans	2 381			2 227		
<b>Total</b>	<b>6 296</b>	<b>1 224</b>	<b>5 072</b>	<b>5 894</b>	<b>713</b>	<b>5 181</b>
<b>Constructions</b>						
Echéances en						
N + 1	45			35		
N + 2	44			35		
N + 3	44			34		
N + 4	42			33		
N + 5	41			32		
Au-delà de 5 ans	273			211		
<b>Total</b>	<b>489</b>	<b>133</b>	<b>356</b>	<b>380</b>	<b>112</b>	<b>268</b>
<b>Autres matériels</b>	<b>3</b>		<b>3</b>	<b>3</b>		<b>3</b>

Les charges de loyers de l'exercice n'incluent pas de loyers conditionnels. Les dépôts affectés au paiement de l'option d'achat sont présentés en note 21.

## 29.5. Autres emprunts à long terme

Les autres emprunts à long terme sont constitués des éléments suivants :

<b>Au 31 mars</b> En millions d'euros	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Titrisation d'actifs aéronautiques	394	421
VCRP et emprunts hypothécaires	1 747	1 966
Autres emprunts à long terme	387	345
<b>Total</b>	<b>2 528</b>	<b>2 732</b>

### • Titrisation d'actifs aéronautiques

Au mois de juillet 2003, Air France a réalisé une opération de titrisation d'actifs aéronautiques pour un montant total de 435 millions d'euros.

Ce financement est garanti par un portefeuille de seize avions d'un montant total de 525 millions d'euros. Il est composé de trois tranches de dette :

- une tranche senior A1 à taux variable d'un montant de 98 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013. Cette tranche présente un solde de 82 millions d'euros au 31 mars 2006 (93 millions d'euros au 31 mars 2005)
- une tranche senior A2 non amortie à taux fixe (4,575% par an) d'un montant de 194 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013. Cette tranche présente un solde de 194 millions d'euros au 31 mars 2006 (194 millions d'euros au 31 mars 2005)
- une tranche mezzanine B à taux variable d'un montant de 143 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013. Cette tranche présente un solde de 118 millions d'euros au 31 mars 2006 (135 millions d'euros au 31 mars 2005)

Le taux variable de la tranche A1 et B était en moyenne de 4.03% pour l'exercice clos le 31 mars 2006 contre 3.81% au 31 mars 2005.

## 29.6. Analyse par échéance

Les échéances des emprunts à long terme se décomposent comme suit :

<b>Au 31 mars</b> En millions d'euros	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Echéances en		
N+1	1 260	1 044
N+2	1 081	1 205
N+3	883	957
N+4	749	840
N+5	763	680
Au-delà de 5 ans	4 350	4 207
<b>Total</b>	<b>9 086</b>	<b>8 933</b>



### 29.7. Analyse par devise

La répartition de l'ensemble des emprunts à long terme par devises après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros		
Euro	7 938	7 629
Dollar US	792	890
Franc Suisse	274	281
Yen	22	29
Livre Sterling	59	100
Autres	1	4
<b>Total</b>	<b>9 086</b>	<b>8 933</b>

### 29.8. Lignes de crédit

Le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 1,8 milliard d'euros au 31 mars 2006. Les deux principales lignes, non utilisées au 31 mars 2006, s'élèvent respectivement à 1,2 milliard d'euros et à 540 millions d'euros. Elles viendront à échéance en avril et en juillet 2010. Par ailleurs, le groupe dispose de lignes de crédit à moyen terme de 45 millions d'euros (dont 33 millions tirés au 31 mars 2006) dont les échéances varient entre avril 2006 et octobre 2006.

### 30. Autres crédateurs

Les autres crédateurs au 31 mars 2006 et 2005 se décomposent comme suit :

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>		<b>2005</b>	
	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
En millions d'euros				
Dettes fiscales	352	-	234	-
Dettes sociales	882	-	739	3
Dettes sur immobilisations	178	-	214	-
Dérivés financiers	220	154	88	218
Produits constatés d'avance	57	-	128	-
Dettes diverses	580	263	577	260
<b>Total</b>	<b>2 269</b>	<b>417</b>	<b>1 980</b>	<b>481</b>

## 31. Instruments financiers

### 31.1. Instruments dérivés

• Valeur au bilan

En millions d'euros	Actif		Passif	
	Non courant	Courant	Non courant	Courant
<b>Au 31 mars 2006</b>				
<b>Risque de change (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	16	11	26	42
Couverture de flux futurs	-	47	-	25
<b>Risque de taux (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de flux futurs	36	3	35	4
Couverture de juste valeur	108	24	73	-
Dérivés de transactions	49	-	9	-
<b>Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	764	937	11	149
<b>Au 1<sup>er</sup> avril 2005 (date de première application d'IAS 32 et 39)</b>				
<b>Risque de change (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	1	13	140	98
Couverture de flux futurs	-	26	3	22
<b>Risque de taux (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de flux futurs	(5)	-	77	5
Couverture de juste valeur	123	1	137	2
Dérivés de transactions	69	-	23	-
<b>Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	674	663	38	124

• **Détail des dérivés de taux : exposition au risque de taux d'intérêt**

Le groupe utilise pour la gestion du risque de taux d'intérêt de ses dettes financières à court et à long terme des instruments dont les encours représentés par leur notionnel sont les suivants :

En millions d'euros	Nominal	Echéances						Mtm*
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Au 31 mars 2006</b>								
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>								
Swap de taux	3 742	491	340	494	279	238	1 900	(0)
<b>Opérations qualifiées de couverture de juste valeur</b>								
Swap de taux	2 082	356	476	359	276	205	410	59
<b>Opérations qualifiées de couverture de trading</b>								
	641	87	25	167	68	14	280	40
<b>Total</b>	<b>6 465</b>	<b>934</b>	<b>841</b>	<b>1 020</b>	<b>623</b>	<b>457</b>	<b>2 590</b>	<b>99</b>
<b>Au 1<sup>er</sup> avril 2005 (date de première application d'IAS 32 et 39)</b>								
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>								
Swap de taux	2 280	352	384	217	377	79	871	(87)
Autres	5	2	3	-	-	-	-	-
<b>Opérations qualifiées de couverture de juste valeur</b>								
Swap de taux	1 780	113	100	375	587	141	464	(15)
Autres	3	2	1	-	-	-	-	-
<b>Opérations qualifiées de trading</b>								
Swap de taux	507	10	76	13	146	6	256	46
<b>Total</b>	<b>4 575</b>	<b>479</b>	<b>564</b>	<b>605</b>	<b>1 110</b>	<b>226</b>	<b>1 591</b>	<b>(56)</b>

Mtm\* = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

Ces instruments ont différents objets :

- couverture d'un risque de prix lié aux dettes financières à taux fixes :  
En contractant une dette à taux fixe, l'entreprise est exposée à un risque d'opportunité en cas de baisse des taux.

Compte tenu de la situation des taux sur le marché par rapport aux taux d'intérêts fixes sur certaines dettes, le groupe a conclu des *swaps* de taux prêteur du taux fixe.

- couverture d'un risque de *cash-flow* lié aux dettes financières à taux variables :  
le groupe a souhaité fixer le taux de certaines dettes à taux variables et a conclu des *swaps* de taux emprunteur du taux fixe.

Compte tenu des opérations de couvertures, l'exposition aux risques de taux d'intérêt du groupe peut être présentée comme suit :

Au 31 mars En millions d'euros	2006				2005			
	Avant couverture Base	Taux d'intérêt moyen	Après couverture Base	Taux d'intérêt moyen	Avant couverture Base	Taux d'intérêt moyen	Après couverture Base	Taux d'intérêt moyen
<b>Actifs et passifs financiers à taux fixe</b>								
<b>Actifs à taux fixe</b>	<b>770</b>	<b>6,7%</b>	<b>770</b>	<b>6,7%</b>	<b>930</b>	<b>6%</b>	<b>930</b>	<b>6%</b>
Titres à durée indéterminée reconditionnés	147	10,1%	147	10,1%	175	10,1%	175	10,1%
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	491	4,4%	491	4,4%	495	4,8%	495	4,8%
Emprunts obligataires	382	4,4%	382	4,4%				
Autres dettes financières	3 175	6,5%	5 221	4,8%	3 919	6%	4 957	4,8%
<b>Passifs à taux fixe</b>	<b>4 195</b>	<b>6,2%</b>	<b>6 241</b>	<b>4,9%</b>	<b>4 589</b>	<b>6%</b>	<b>5 627</b>	<b>6%</b>
<b>Actifs et passifs financiers à taux variable</b>								
<b>Actifs à taux variable</b>	<b>3 967</b>	<b>2,8%</b>	<b>3 967</b>	<b>2,8%</b>	<b>2 366</b>	<b>2,3%</b>	<b>2 366</b>	<b>2,3%</b>
Autres dettes financières	4 891	3%	2 845	3%	4 344	2,9%	3 306	2,8%
Concours bancaires courants	102		102		262		262	
<b>Passifs à taux variable</b>	<b>4 993</b>	<b>3%</b>	<b>2 947</b>	<b>3%</b>	<b>4 606</b>	<b>2,9%</b>	<b>3 568</b>	<b>2,8%</b>

• **Exposition au risque de change**

*Opérations courantes*

Bien que la monnaie de comptabilisation du groupe soit l'euro, une part des flux de trésorerie est libellée dans des devises autres telles que le dollar US, le yen, la livre sterling, le franc suisse.

L'activité commerciale génère des revenus et des coûts en devises. Le groupe a pour politique de gérer par des couvertures le risque de change lié aux excédents ou déficits de trésorerie prévus dans chacune des devises principales (dollar, yen, devises européennes hors zone euro). Les couvertures se font par le biais de ventes, d'achats à terme ou de stratégies d'options.

*Investissements aéronautiques*

Les investissements aéronautiques sont libellés en dollar US. Le groupe se couvre en fonction des anticipations d'évolution du dollar par le biais d'achats ou de ventes à terme ou de stratégies d'options.

*Dettes à long terme*

Certains emprunts sont libellés en devises afin de diversifier les sources de financement et de tenir compte des excédents de trésorerie générés par certaines devises. Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains de ces emprunts, des *swaps* de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts correspondants.

Les montants nominaux des contrats à terme de devises et des *swaps* sont détaillés ci-dessous en fonction de la nature des opérations de couverture.

Au 31 mars 2006	Nominal	Echéances						Mtm*
En millions d'euros		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>2 092</b>	<b>1 907</b>	<b>76</b>	<b>26</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>53</b>	<b>23</b>
Options de change								
Dollar US	736	700	36	-	-	-	-	(1)
Livre sterling	105	92	13	-	-	-	-	2
Yen	78	78	-	-	-	-	-	7
Dollar canadien	11	11	-	-	-	-	-	(1)
Autres	41	-	12	12	1	1	15	
Achat à terme								
Dollar US	617	522	15	14	14	14	38	11
Ventes à terme								
Dollar US	2	2	-	-	-	-	-	-
Yen	69	69	-	-	-	-	-	3
Livre sterling	177	177	-	-	-	-	-	3
Franc suisse	36	36	-	-	-	-	-	1
Dollar Singapour	30	30	-	-	-	-	-	(1)
Couronne norvégienne	87	87	-	-	-	-	-	-
Couronne suédoise	61	61	-	-	-	-	-	-
Zloty polonais	9	9	-	-	-	-	-	-
Won coréen	33	33	-	-	-	-	-	(1)
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>2 746</b>	<b>849</b>	<b>800</b>	<b>628</b>	<b>400</b>	<b>62</b>	<b>7</b>	<b>(41)</b>
Achat à terme de dollars US	2 746	849	800	628	400	62	7	(41)
<b>Total</b>	<b>4 838</b>	<b>2 756</b>	<b>876</b>	<b>654</b>	<b>415</b>	<b>77</b>	<b>60</b>	<b>(18)</b>

\* Mtm = Marked-to-market ; juste valeur ou valeur de marché

**Au 1<sup>er</sup> avril 2005**  
**(date de première**  
**application d'IAS 32 et 39)**  
 En millions d'euros

	Nominal	Echéances						Mtm*
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>2 067</b>	<b>1 929</b>	<b>138</b>	-	-	-	-	<b>1</b>
Options de change								
Dollar US	651	651	-	-	-	-	-	(9)
Livre sterling	66	66	-	-	-	-	-	-
Yen	60	44	16	-	-	-	-	10
Franc suisse	22	22	-	-	-	-	-	1
Achat à terme								
Dollar US	621	499	122	-	-	-	-	(2)
Ventes à terme								
Yen	93	93	-	-	-	-	-	2
Livre sterling	321	321	-	-	-	-	-	(1)
Franc suisse	40	40	-	-	-	-	-	-
Dollar Singapour	28	28	-	-	-	-	-	-
Couronne norvégienne	87	87	-	-	-	-	-	-
Couronne suédoise	70	70	-	-	-	-	-	-
Zloty polonais	8	8	-	-	-	-	-	-
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>2 079</b>	<b>882</b>	<b>372</b>	<b>365</b>	<b>337</b>	<b>123</b>	-	<b>(224)</b>
Achat à terme de dollars US	1 850	653	372	365	337	123	-	(215)
Vente à terme de dollars US	11	11	-	-	-	-	-	-
Options de change sur dollars US	218	218	-	-	-	-	-	(9)
<b>Total</b>	<b>4 146</b>	<b>2 811</b>	<b>510</b>	<b>365</b>	<b>337</b>	<b>123</b>	-	<b>(223)</b>

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

• Risque lié au prix du carburant

Dans le cadre de ses activités courantes, le groupe est amené à intervenir sur les marchés pétroliers afin d'optimiser son coût moyen d'approvisionnement en carburant.

Les engagements du groupe sur le pétrole brut et les produits raffinés sont présentés ci-dessous, pour la valeur de l'engagement notionnel :

En millions d'euros	Nominal	Echéances						Mtm*
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Au 31 mars 2006</b>								
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>5 548</b>	<b>2 854</b>	<b>1 120</b>	<b>1 042</b>	<b>532</b>	-	-	<b>1 540</b>
<i>Swap</i>	3 194	1 415	902	432	445	-	-	637
Options	2 354	1 439	218	610	87	-	-	903
<b>Au 1<sup>er</sup> avril 2005 (date de première application d'IAS 32 et 39)</b>								
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>4 575</b>	<b>2 274</b>	<b>1 291</b>	<b>605</b>	<b>405</b>			<b>1 175</b>
<i>Swap</i>	1 772	1 037	454	155	126	-	-	108
Options	2 803	1 237	837	450	279	-	-	1 067

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

### • Gestion du risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement pour le groupe un risque de contrepartie sont essentiellement :

- les placements financiers temporaires,
- les instruments dérivés,
- les comptes clients.

Les placements financiers sont diversifiés. Ils concernent des titres de premier rang et sont négociés avec des banques, elles-mêmes de premier rang. Les transactions du groupe sur les produits dérivés ont pour seul objet de réduire son exposition globale aux risques de change et de taux naissant de ses activités normales. Elles sont limitées aux marchés organisés ou à des opérations de gré à gré avec des opérateurs de premier plan sans risque de contrepartie. Le risque de contrepartie lié aux comptes clients, limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

Au 31 mars 2005 et au 31 mars 2006, le groupe n'a pas identifié de risque de contrepartie significatif.

### 31.2. Valeurs de marché des instruments financiers

Les valeurs de marché ont été estimées pour la majorité des instruments financiers du groupe, à l'aide de différentes méthodes d'évaluation, telles que l'actualisation des flux de trésorerie. Toutefois, les méthodes et hypothèses retenues pour fournir les informations ci-après sont par nature théoriques. Elles comprennent les limites suivantes :

- les valeurs de marchés estimées, qui ne prennent pas en considération l'effet des variations ultérieures de taux d'intérêt et de cours de change,
- les montants estimés aux 31 mars 2006 et 2005, non représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance ou en cas de résiliation de l'instrument financier.

L'application de méthodes et hypothèses différentes pourrait avoir, en conséquence, un effet significatif sur les valeurs de marchés estimées.

Les méthodes utilisées sont les suivantes :

- Disponibilités, créances clients, autres débiteurs, concours bancaires court terme et assimilés, dettes fournisseurs et autres créiteurs : le groupe estime qu'en raison de leur caractère court terme, la valeur comptable constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché,
- valeurs mobilières de placement, titres de participation et autres titres : les valeurs de marché des titres sont déterminées principalement par référence au prix du marché ou par référence au marché de titres similaires.  
En l'absence de marché, les titres sont retenus pour leur valeur comptable, considérée comme une approximation raisonnable de leur valeur de marché,
- emprunts, autres dettes financières et prêts : les emprunts, autres dettes financières et prêts à taux variables ont été retenus pour leur valeur comptable. La valeur de marché des emprunts, autres dettes financières et prêts à taux fixes a été déterminée par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires,
- Instruments financiers hors bilan : la valeur de marché des instruments financiers hors bilan correspond aux montants qui seraient payés ou reçus pour résilier ces engagements aux 31 mars 2006 et 2005, évalués sur la base des taux de marché à la date de clôture.



Les valeurs de marché ainsi déterminées sont présentées dans le tableau ci-après :

En millions d'euros	Au 31 mars 2006		Au 1 <sup>er</sup> avril 2005 (date de première application d'IAS 32 et 39)	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
<b>Actifs financiers</b>				
Titres de participation	69	69	56	56
Prêts				
Taux fixe	351	362	890	887
Taux variable	151	151	81	81
Valeurs mobilières de placement	3 587	3 587	2 216	2 216
Instruments dérivés de taux				
<i>Swap</i> de taux	220	220	188	188
Instruments dérivés de change				
Options de change	21	21	11	11
Contrats à terme de devises	54	54	29	29
Instruments dérivés sur matières premières				
<i>Swap</i> et options sur produits pétroliers	1 700	1 700	1 337	1 337
<b>Passifs financiers</b>				
Emprunts obligataires (*)				
Taux fixe	382	548		
Titres à durée indéterminée	638	633	670	649
Autres emprunts et dettes financières				
Taux fixe	3 175	3 182	3 919	4 146
Taux variable	4 891	4 891	4 344	4 344
Instruments dérivés de taux				
<i>Swap</i> de taux	121	121	244	244
Instruments dérivés de change				
Options de change	15	15	18	18
Contrats à terme de devises	78	78	245	245
Instruments dérivés sur matières premières				
<i>Swap</i> et options sur produits pétroliers	160	160	162	162

(\*) Les emprunts obligataires à taux fixe ne sont constitués que de l'OCÉANE émise en avril 2005. La valeur de marché de 548 millions d'euros a été calculée sur la base du cours de l'obligation au 31 mars 2006. Cette valeur de marché intègre la juste valeur de la composante dette (montant au bilan de 383 millions d'euros au 31 mars 2006) ainsi que la juste valeur de l'option de conversion inscrite en capitaux propres pour un montant de 71 millions d'euros.

## 32. Engagements de locations

### 32.1. Locations financement

Le détail des emprunts relatifs aux locations financement est donné en note 29.

### 32.2. Locations opérationnelles

Les paiements minimaux futurs des locations opérationnelles se décomposent de la façon suivante :

Au 31 mars En millions d'euros	Paiements minimaux futurs	
	2006	2005
<b>Avions</b>		
Échéances en		
N + 1	645	631
N + 2	580	531
N + 3	457	438
N + 4	354	345
N + 5	298	256
Au-delà de 5 ans	613	573
	<b>2 947</b>	<b>2 774</b>
<b>Constructions</b>		
Échéances en		
N + 1	106	144
N + 2	102	119
N + 3	90	107
N + 4	79	88
N + 5	67	73
Au-delà de 5 ans	592	633
	<b>1 036</b>	<b>1 164</b>

Les loyers relatifs aux locations opérationnelles "avions" se sont élevés à 637 millions d'euros au 31 mars 2006 et à 595 millions d'euros au 31 mars 2005.

Le groupe peut être amené à sous-louer du matériel aéronautique ou des constructions. Les produits générés par cette activité sont non significatifs pour le groupe.

### 33. Commandes de matériels aéronautiques

Les échéances des engagements de commandes fermes de matériels aéronautiques se ventilent comme suit :

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros		
N + 1	989	1 157
N + 2	951	608
N + 3	731	422
N + 4	545	537
N + 5	137	121
Au-delà de 5 ans	135	117
<b>Total</b>	<b>3 488</b>	<b>2 962</b>

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque exercice considéré.

Le nombre d'appareils en commande ferme au 31 mars 2006 est stable par rapport au 31 mars 2005 et s'élève à quarante-huit unités. Le nombre d'options augmente de trois unités sur la même période pour s'établir à 35 appareils. Ces évolutions s'expliquent par :

- la livraison de dix-sept appareils au cours de l'exercice ;
- de nouvelles commandes : douze en commande ferme et douze en option ;
- la confirmation de six options en commande ferme et l'annulation de trois options ;
- la modification de la commande auprès d'Embraer entraînant la diminution d'une unité dans le carnet de commande.

#### • Flotte long-courrier

##### *Passage*

Le groupe a reçu cinq Airbus A330 et quatre Boeing 777.

De plus, au titre des Boeing 777, il a levé deux options et passé une commande ferme complémentaire de six appareils.

L'annonce du report de livraison des Airbus A380-800 a été communiquée par le constructeur au groupe au cours du premier semestre de l'exercice. Au 31 mars 2006, un nouveau calendrier de livraison est en cours de négociation avec l'avionneur.

Au 31 mars 2006, le carnet de commande du groupe pour la flotte long-courrier passage est composé de trois Airbus A330, dix Airbus A380, seize Boeing 777 en commande ferme ainsi que de quatre Airbus A380 et de huit Boeing 777 en option.

##### *Fret*

La problématique de renouvellement de cette flotte constituée jusqu'au début des années 2000 de 747-200 était posée depuis longtemps. Une réponse avait été apportée par la commande de cinq 747-400 ERF à long rayon d'action dont le dernier a été mis en service au cours de l'exercice. En complément de cette première phase de renouvellement, le groupe a passé commande auprès de Boeing de huit 777F (cinq en commande ferme et trois options), nouveau module cargo dérivé de la version 777-200LR et du 777-300ER. Les premières livraisons interviendront à l'hiver 2008-09.

#### • Flotte moyen-courrier

Le groupe a reçu trois Airbus A318, deux Airbus A319 et un Boeing 737. Au titre du Boeing 737, il a passé une nouvelle commande ferme pour un appareil et confirmé une option.

Il a aussi confirmé trois options d'Airbus A318. Au 31 mars 2006, le carnet de commande du groupe est composé de six Airbus A318 et de deux Boeing 737 en commande ferme ainsi que de quatre Airbus 318, un Airbus A320 et quinze Boeing 737 en option.

#### • Flotte régionale

Le groupe a réceptionné un CRJ 70 et a passé une commande de six Embraer ERJ 190, le nouvel appareil de cent places de l'avionneur brésilien. Cette commande remplace une précédente commande de sept Embraer ERJ 145 de cinquante places. Les livraisons débiteront à partir de l'automne 2006.

• Engagements

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion			Année de livraison					Au-delà de N+5
			N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	
A318	au 31 mars 2006	Commandes fermes	6	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	1	2	1	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	3	3	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	5	2	-	-	-
A319	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
A320	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	1	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	2	1	-	-	-
A330	au 31 mars 2006	Commandes fermes	3	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	6	2	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	1	-	-	-
A380	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	2	3	3	1	1
		<i>Options</i>	-	-	-	-	1	3
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	3	5	1	1
		<i>Options</i>	-	-	-	1	1	2
B737	au 31 mars 2006	Commandes fermes	1	1	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	2	9	4	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	2	4	4	1	-

• Engagements (suite)

Type avion			Année de livraison					Au-delà de N+5
			N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	
B747	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
B777	au 31 mars 2006	Commandes fermes	7	6	1	2	-	-
		<i>Options</i>	-	-	1	4	3	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	5	5	2	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	2	4	-	-
B777 F	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	3	2	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	1	2	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
Embraer	au 31 mars 2006	Commandes fermes	3	3	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	5	2	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
CRJ 700	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-

## 34. Autres engagements

### 34.1. Engagements donnés

Au 31 mars	2006	2005
En millions d'euros		
Engagements d'achats, de souscription de titres	3	23
Engagements de cession de titres	(3)	(2)
Avals, cautions et garanties donnés	98	105
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	7 572	7 593
Commandes de biens au sol	187	167

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 mars 2006 :

En millions d'euros	Date de départ du nantissement	Date d'échéance du nantissement	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles			-	428	-
Immobilisations corporelles	Mars 1998	Septembre 2017	6 163	12 972	47,51%
Immobilisations financières			-	1 374	-
			<b>6 163</b>	<b>14 774</b>	<b>41,72%</b>

### 34.2. Engagements reçus

Au 31 mars	2006	2005
En millions d'euros		
Avals, cautions et garanties reçus	198	145
Autres	133	3

Les avals, cautions et garanties reçues correspondent principalement à des lettres de crédit données par des institutions financières.

## 35. Passifs éventuels

Le groupe est impliqué dans divers litiges pour lesquels des provisions n'ont pas nécessairement été constituées dans ses états financiers.

La compagnie a été définitivement mise hors de cause par la Cour d'Appel de Richmond (Virginie) le 9 décembre 2004, dans l'affaire HALL, du nom de l'un des agents de voyage qui avait engagé une procédure de *class action* contre des compagnies aériennes américaines et européennes, dont Air France et KLM, en les accusant d'entente illicite en vue de réduire les commissions perçues sur la vente des titres de transport.

Une procédure fondée sur les mêmes griefs, introduite par une cinquantaine d'agents de voyage agissant à titre individuel, contre les mêmes compagnies aériennes, reste pendante devant le Tribunal Fédéral du District Nord de l'Ohio. Toutefois, compte tenu du faible nombre des agents de voyage en cause dans cette procédure, les enjeux financiers pour la compagnie sont peu significatifs. Aucune provision n'a été constituée dans le cadre de cette procédure.

Dans l'affaire IAP Intermodal, société de droit américaine, concernant une prétendue contrefaçon de trois brevets par plusieurs compagnies aériennes dont Air France, un jugement mettant hors de cause la compagnie a été rendu le 17 octobre 2005 par le Tribunal Fédéral du District Est du Texas. Ce litige n'avait pas donné lieu à la constitution de provisions.

Dans le litige opposant la société Servair à ses personnels pour le paiement des heures de repas, toutes les décisions rendues à ce jour par les tribunaux ont débouté de leurs demandes les personnels concernés. Une seule procédure, impliquant 255 salariés, reste pendante devant le Conseil des Prud'hommes. Cette action, comme les précédentes, est jugée non pertinente par Servair et n'a donc pas donné lieu à la constitution de provisions.

Les sociétés Air France et KLM ainsi que la plupart des compagnies aériennes et des opérateurs cargo importants au niveau mondial, ont fait l'objet le 14 février 2006 d'opérations de visite et de saisie dans le cadre d'une enquête diligentée par la Commission européenne, le Département de la Justice (DOJ) des États-Unis et les autorités de la concurrence de certains États, concernant d'éventuelles ententes ou pratiques concertées dans le secteur du fret aérien. La société SkyTeam Cargo dont Air France est actionnaire, a fait l'objet des mêmes investigations.

Air France-KLM ainsi que les sociétés Air France et KLM apportent leur coopération à cette enquête.

À la suite de ces investigations, plus de quarante procédures dites de *class action* ont été engagées au 31 mars 2006 par des expéditeurs de fret à l'encontre d'Air France-KLM, d'Air France et de KLM ainsi que des autres opérateurs cargo. Les demandeurs allèguent l'existence entre transporteurs aériens de fret, d'ententes illicites depuis le 1er janvier 2000, dans la fixation des tarifs de fret incluant les diverses surcharges que ces transporteurs perçoivent. Ils réclament en conséquence à ces transporteurs outre le remboursement de frais d'avocats, des dommages et intérêts d'un montant non encore déterminé, ainsi que des indemnités d'un montant triple à ces dommages et intérêts. Des démarches en vue d'obtenir la centralisation des procédures devant un tribunal fédéral unique ont été entreprises par les demandeurs. Air France et KLM entendent s'opposer fermement à ces demandes.

À ce stade, la compagnie n'est pas en mesure de se prononcer sur l'issue de l'enquête diligentée par les autorités de la concurrence et des contentieux civils, ni sur le montant des pénalités financières et des dommages et intérêts auxquels ces procédures sont susceptibles d'aboutir.

À la connaissance de la compagnie, il n'existe pas de litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir ou d'avoir eu dans le passé récent une incidence significative sur la situation financière, le résultat et le patrimoine du groupe.

## 36. Parties liées

### 36.1. Transactions avec les principaux dirigeants

Les administrateurs détiennent moins de 0,05% des droits de vote.

Les avantages accordés aux trois principaux dirigeants se décomposent comme suit :

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros		
Avantages à court terme	2,9	2,2
Avantages postérieurs à l'emploi	0,2	0,2
	<b>3,1</b>	<b>2,4</b>

Le montant des jetons de présence, se rapportant à l'exercice clos le 31 mars 2005, versés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006 aux membres du Conseil d'administration s'est élevé à 0,6 million d'euros.

### 36.2. Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées pour les exercices clos les 31 mars 2006 et 2005 se décomposent comme suit :

Au 31 mars	2006	2005
En millions d'euros		
<b>Actif</b>		
Créances client (net)	114	90
Autres débiteurs courants	-	-
Autres actifs non courants	8	14
	<b>122</b>	<b>104</b>
<b>Passif</b>		
Dettes fournisseurs	128	120
Autres dettes courantes	-	32
Autres dettes à long terme	93	92
	<b>221</b>	<b>244</b>
<b>Au 31 mars</b>		
En millions d'euros	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Chiffre d'affaires	281	394
Redevances aéronautiques et autres loyers	(571)	(570)
Autres charges externes	(209)	(268)
"Passenger service"	(91)	(37)
Autres	(19)	(16)
	<b>(609)</b>	<b>(497)</b>

Dans le cadre de son activité, le groupe réalise des transactions avec des organismes gouvernementaux et des entreprises publiques dont notamment le ministère de la Défense, Aéroports de Paris (ADP), la Direction générale de l'Aviation Civile. Air France-KLM considère que les transactions, effectuées avec ces tiers, ont été conclues à des conditions normales et courantes. Les principales transactions concernent :

- **Aéroports de Paris (ADP)**

- des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments,
- des redevances correspondant à la gestion par ADP des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, ADP collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'État.

Pour les exercices clos le 31 mars 2006 et 31 mars 2005, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 500 millions d'euros et 446 millions d'euros.

- **Ministère de la Défense**

Air France-KLM a conclu des contrats avec le ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 110 millions d'euros au 31 mars 2006 contre 139 millions d'euros au 31 mars 2005.



- **Direction Générale de l'Aviation Civile**

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du ministère des Transports est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aéroports français. À ce titre, la DGAC facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 98 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006 contre 112 millions d'euros pour l'exercice précédent.

- **Transactions avec les entreprises mises en équivalence**

Le groupe a réalisé au cours de l'exercice des opérations avec des entreprises associées mises en équivalence.

Il s'agit notamment d'Amadeus GTD (devenue WAM Acquisition). Au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006, le montant des transactions avec Amadeus GTD représente pour le groupe un produit de 68 millions d'euros (contre 100 millions d'euros au titre de l'exercice précédent) et une charge de 177 millions d'euros (contre 226 millions au titre de l'exercice précédent).

Le groupe a également réalisé des opérations avec la société Martinair. Le chiffre d'affaires résultant de l'activité avec Martinair s'élève à 26 millions d'euros au 31 mars 2006 contre 60 millions d'euros au titre de l'exercice précédent. De plus, le groupe acquiert des services auprès de Martinair dont le coût total s'établit à 35 millions d'euros au 31 mars 2006 contre 70 millions d'euros au titre de l'exercice précédent.

Air France-KLM a réalisé au cours de l'exercice des opérations avec les autres entreprises associées mises en équivalence.

Il s'agit notamment de Heathrow Cargo Handling, Alpha Airport Plc et Air Chef. Le montant des opérations réalisées avec ces sociétés n'est pas significatif pour les exercices clos le 31 mars 2006 et 2005.

## 37. Tableau de flux de trésorerie

### 37.1. Acquisitions de filiales et participations

Les sorties nettes de trésorerie relatives à l'acquisition de filiales et participations s'analysent comme suit :

<b>Au 31 mars</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
En millions d'euros		
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(58)	(69)
Trésorerie des entités acquises	-	575
<b>Sortie nette de trésorerie</b>	<b>(58)</b>	<b>506</b>

- **Au 31 mars 2006**

La trésorerie décaissée pour les acquisitions comprend principalement la souscription à l'augmentation de capital d'Alitalia pour un montant de 25 millions d'euros, à l'acquisition de titres KLM pour un montant de 13 millions d'euros, de titres Aero Maintenance Group (AMG) pour un montant de 12 millions d'euros et Airlinair pour un montant de 4 millions d'euros.

- **Au 31 mars 2005**

Les acquisitions de filiales et participations correspondent principalement à la trésorerie de KLM à la date d'acquisition pour un montant de 575 millions d'euros et à l'acquisition de titres d'autocontrôle pour un montant de 32 millions d'euros.

Une participation complémentaire a été prise dans les sociétés Servair et Air Chef pour des montants respectifs de 3 et 4 millions d'euros.

### 37.2. Cessions de filiales

Les entrées nettes de trésorerie relatives aux cessions de filiales et participations s'analysent comme suit :

Au 31 mars	2006	2005
En millions d'euros		
Trésorerie encaissée lors des cessions	35	109
Trésorerie des entités cédées	-	-
<b>Entrée nette de trésorerie</b>	<b>35</b>	<b>109</b>

#### • Au 31 mars 2006

La trésorerie encaissée lors des cessions est constituée principalement de la cession de titres d'auto-contrôle à hauteur de 22 millions d'euros et de la participation dans la société Air Austral pour un montant de 9 millions d'euros.

#### • Au 31 mars 2005

Les entrées nettes de trésorerie relatives aux cessions de filiales et participations correspondent principalement à la cession de la participation dans Amadeus France pour un montant total de 91 millions d'euros, des remboursements de capital social par AFPL (5 millions d'euros) et par Opodo (4 millions d'euros).

### 37.3. Trésorerie

La trésorerie ressortant dans le tableau de flux de trésorerie est constituée des éléments suivants :

Au 31 mars	2006	2005
En millions d'euros		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 946	2 047
Concours bancaires	(102)	(262)
<b>Trésorerie</b>	<b>2 844</b>	<b>1 785</b>

### 38. Événements postérieurs à la clôture

Il ne s'est produit aucun événement postérieur à la clôture.

### 39. Nouvelles normes comptables

Les nouvelles normes, interprétations et amendements à des normes existantes et applicables aux périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006 ou postérieurement, décrites ci-dessous, n'ont pas été adoptées par le groupe :

- l'amendement à l'IAS 19 sur les écarts actuariels, les régimes groupe et les informations à fournir, applicable pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006 ;
- l'amendement à l'IAS 1 portant sur les informations à fournir sur le capital, applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 ;
- l'amendement à l'IAS 39 sur l'option de juste valeur, applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006 ;
- l'amendement à l'IAS 39 sur la couverture de flux de trésorerie au titre de transactions intra-groupe futures, applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006 ;
- la norme IFRS 7 "Instruments financiers – Informations à fournir", applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 ;
- l'interprétation IFRIC 4 "Conditions permettant de déterminer si un accord contient une location", applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006.

## 40. Périmètre de consolidation au 31 mars 2006

Le périmètre comprend 143 sociétés intégrées globalement et 27 sociétés mises en équivalence.

### 40.1. Sociétés intégrées globalement

	Activités	Pays	% d'intérêts	% de contrôle
AIR FRANCE SA	Multiactivité	France	100	100
KLM N.V.	Multiactivité	Pays-Bas	97	49
AIR FRANCE SERVICES LTD	Passage	Royaume-Uni	100	100
BRIT AIR	Passage	France	100	100
CITY JET	Passage	Irlande	100	100
CYGNIFIC (UK) LIMITED	Passage	Royaume-Uni	97	49
CYGNIFIC B.V.	Passage	Pays-Bas	97	49
FREQUENCE PLUS SERVICES	Passage	France	100	100
IAS ASIA INCORPORATED	Passage	Philippines	97	49
IASA INCORPORATED	Passage	Philippines	97	49
ICARE	Passage	France	100	100
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Passage	Royaume-Uni	97	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Passage	Royaume-Uni	97	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES OFFSHORE LIMITED	Passage	Royaume-Uni	97	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Passage	Royaume-Uni	97	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED LIABILITY COMPANY	Passage	États-Unis	97	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Passage	Pays-Bas	97	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Passage	Royaume-Uni	97	49
KLM GROUND SERVICES LIMITED	Passage	Royaume-Uni	97	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Passage	Pays-Bas	97	49
REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE	Passage	France	100	100
SOCIETE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE	Passage	France	100	100
SOCIETE NOUVELLE AIR IVOIRE	Passage	Côte-d'Ivoire	39	76
STICHTING STUDENTENHUISVESTING VliegVeld EELDE	Passage	Pays-Bas	97	49
AIR FRANCE PARTNAIRS LEASING NV	Cargo	Antilles néerlandaises	45	45
BLUE CROWN B.V.	Cargo	Pays-Bas	97	49
CSC INDIA	Cargo	Inde	97	49
ROAD FEEDER MANAGEMENT B.V.	Cargo	Pays-Bas	97	49
SODEXI	Cargo	France	60	60
AIR FRANCE INDUSTRIE US	Maintenance	États-Unis	100	100
CRMA	Maintenance	France	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Maintenance	Pays-Bas	97	49
GUANGZHOU HANGXIN AVIONICS CO. LTD	Maintenance	Chine	41	80
HANGXIN HITECH RESOURCES HOLDING LTD	Maintenance	Chine	41	80
HARBIN HANGXIN AVIONICS CO. LTD	Maintenance	Chine	41	80
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Maintenance	Royaume-Uni	97	49
LYON MAINTENANCE	Maintenance	France	100	100
REENTON DEVELOPMENT LIMITED	Maintenance	Chine	51	51
SHANGHAI HANGXIN AERO MECHANICS CO. LTD	Maintenance	Chine	41	80
ACNA	Autres	France	98	100
ACSAIR	Autres	France	50	51

	Activités	Pays	% d'intérêts	% de contrôle
AEROFORM	Autres	France	98	100
AEROSUR	Autres	France	98	100
AFRIQUE CATERING	Autres	France	50	51
AIR FRANCE FINANCE	Autres	France	100	100
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	Autres	Irlande	100	100
AIR UK (JERSEY) LIMITED	Autres	Royaume-Uni	97	49
AIR UK LEASING LIMITED	Autres	Royaume-Uni	97	49
AIRCRAFT MAINTENANCE AMSTERDAM B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
AIRGO B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
ALL AFRICA AIRWAYS	Autres	Maurice	51	51
AMA HOLDING B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Autres	Pays-Bas	58	49
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING C.V.	Autres	Pays-Bas	70	49
AQUILA INVEST B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
BASE HANDLING	Autres	France	98	100
BLUE YONDER II B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
BLUE YONDER IX B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
BLUE YONDER X B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
BLUE YONDER XI B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
BLUE YONDER XII B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
BLUE YONDER XIII B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
BLUE YONDER XIV B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
BRUNEAU PEGORIER	Autres	France	93	95
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Autres	Iles anglo-normandes	97	0
CENTRE DE PRODUCTION ALIMENTAIRE	Autres	France	98	100
CULIN'AIR PARIS	Autres	France	55	56
DAKAR CATERING	Autres	Sénégal	49	50
ETS EQUIPMENT TECHNO SERVICES	Autres	Pays-Bas	97	49
EUROPEAN CATERING SERVICES	Autres	États-Unis	98	100
GIE JEAN BART	Autres	France	10	10
GIE SCHIPHOL	Autres	France	100	100
GIE SERVCENTER	Autres	France	98	100
GIE SURCOUF	Autres	France	100	100
HEESWIJK HOLDING B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
JET CHEF	Autres	France	98	100
KES AIRPORT EQUIPMENT FUELLING B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KES AIRPORT EQUIPMENT LEASING B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLEUR INVEST B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLM AIRLINE CHARTER B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPHOL B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLM FINANCIAL SERVICES B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLM FLIGHT CREW SERVICES GMBH	Autres	Allemagne	97	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLM INTERNATIONAL FINANCE COMPANY B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
KLM UK HOLDINGS LIMITED	Autres	Royaume-Uni	97	49
KLM UK LIMITED	Autres	Royaume-Uni	97	49

	Activités	Pays	% d'intérêts	% de contrôle
KROONDUIF B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
LYON AIR TRAITEUR	Autres	France	98	100
MALI CATERING	Autres	Mali	70	99
MARTINIQUE CATERING	Autres	France	91	93
MAURITANIE CATERING	Autres	Mauritanie	25	51
MICOPA B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
OCCABOT BEHEER B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	Autres	Irlande	100	100
ORION-STAETE B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
ORLY AIR TRAITEUR	Autres	France	98	100
OUAGA CATERING SERVICE	Autres	Burkina Faso	98	100
PASSERELLE	Autres	France	98	100
PELICAN	Autres	France	100	100
PHK FREIGHT SERVICES B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
PMAIR	Autres	France	50	51
PRESTAIR	Autres	France	98	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
QUASAR-STAETE B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
RIGEL-STAETE B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
ROSC LIMITED	Autres	Royaume-Uni	97	49
SERVAIR	Autres	France	98	98
SERVAIR SATS	Autres	Singapour	50	51
SERVANTAGE	Autres	France	98	100
SKYCHEF	Autres	Seychelles	54	55
SKYLOGISTIC	Autres	France	98	100
SOCIETE IMMOBILIERE AEROPORTUAIRE	Autres	France	98	100
SOGRI	Autres	France	95	97
SORI	Autres	France	49	50
SPECIAL MEALS CATERING	Autres	France	98	100
SPICA-STAETE B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
TAKEOFF 1 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 10 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 11 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 12 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 13 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 14 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 15 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 16 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 2 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 3 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 4 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 5 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 6 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 7 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 8 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TAKEOFF 9 LIMITED	Autres	Irlande	100	100
TRANSAVIA AIRLINES BV	Autres	Pays-Bas	97	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Autres	Pays-Bas	97	49
VILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	Autres	Irlande	100	100
WEBLOK BV	Autres	Pays-Bas	97	49

## 40.2 Sociétés mises en équivalence

	Activités	Pays	% d'intérêts	% de contrôle
FINANCIÈRE LMP	Passage	France	20	20
AERO MAINTENANCE GROUP (AMG)	Maintenance	États-Unis	39	39
SHANGDONG XIANGYU AERO-TECHNOLOGY SERVICES LTD	Maintenance	Chine	8	20
SINGAPORE HANGXIN AVIATION ENG. PTE	Maintenance	Singapour	12	30
SPAIRLINERS	Maintenance	France	50	50
AIR CHEF	Autres	Italie	49	50
ALPHA AIRPORTS GROUP PLC	Autres	Royaume-Uni	26	27
BAAN TARA DEVELOPMENT LTD	Autres	Thaïlande	97	49
BAAN TARA HOLDING LTD	Autres	Thaïlande	97	49
FLYING FOOD CATERING	Autres	États-Unis	48	49
FLYING FOOD MIAMI	Autres	États-Unis	48	49
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	Autres	États-Unis	43	44
FLYING FOOD SERVICES	Autres	États-Unis	48	49
HEATHROW CARGO HANDLING	Autres	Royaume-Uni	50	50
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Autres	Italie	20	20
KENYA AIRWAYS LIMITED	Autres	Kenya	26	26
LOGAIR	Autres	France	49	50
LOME CATERING SA	Autres	Togo	17	35
MACAU CATERING SERVICES	Autres	Chine	17	34
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Autres	Pays-Bas	50	49
SEREP	Autres	Sénégal	38	39
SERVAIR EUREST	Autres	Espagne	34	35
SESAL	Autres	Gabon	39	40
TEAMTRACKERS SA	Autres	France	49	49
TEAMTRACKERS SRO	Autres	République Tchèque	49	49
TOGA	Autres	États-Unis	25	25
WAM ACQUISITION	Autres	Espagne	23	23

# Note de transition aux normes IFRS

Cette note détaille les principaux impacts du passage aux normes comptables internationales sur les capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004, les divergences avec les principes français antérieurement appliqués, ainsi que les effets sur la variation des capitaux propres 2004-05, le bilan au 31 mars 2005 et le compte de résultat 2004-05. Conformément à ce qui avait été indiqué dans la première communication sur les impacts chiffrés du passage aux normes IAS-IFRS, les données financières présentées ci-après ont été ajustées de façon mineure par rapport à celles présentées initialement.

Ces ajustements s'expliquent principalement par :

- la prise en compte des dernières mises à jour normatives en terme d'interprétation des normes existantes,
- la finalisation des travaux de valorisation du bilan d'acquisition liés à l'intégration de KLM,
- la finalisation de la validation des retraitements relatifs aux contrats de maintenance,
- et des reclassements de comptes, notamment au bilan.

Enfin, comme mentionné dans la note 3.17.1, les plans de retraite néerlandais doivent généralement faire l'objet d'une couverture de financement minimale (*Minimum Funding Requirements* "MFR"). Des questions sont apparues quant au fait que ce MFR affecte la reconnaissance du surplus des fonds de gestion qui pourrait être reconnu

conformément à la norme IAS 19, et donc, comment le groupe pourrait enregistrer certains surplus des fonds de pension de KLM dans ses états financiers consolidés. S'agissant de l'inscription au bilan de la valeur du surplus des fonds de pension, la norme IAS 19 peu précise sur ce point est sujette à interprétation. Au regard de cette situation, notamment pour le traitement comptable de certaines sociétés du groupe KLM, l'IFRIC, organe technique de l'IASB (*International Accounting Standards Board*) en charge de l'interprétation des normes a été saisi. Dans sa note de transition publiée avec les comptes semestriels au 30 septembre 2005, le groupe avait décidé à l'occasion de la valorisation des actifs, passifs et passifs éventuels du groupe KLM acquis le 4 mai 2004, de "geler" la reprise en résultat de la fraction de l'écart d'acquisition négatif attaché à ce surplus.

Bien que l'IFRIC n'ait à ce jour pas encore rendu ses conclusions définitives, le groupe a arrêté sa position comptable dans ses comptes IFRS au 31 mars 2005 et a reconnu les surplus des fonds de pension constitués par le groupe KLM en totalité au bilan. Ceci a eu pour conséquence la détermination d'un nouvel écart d'acquisition négatif et la reprise en résultat sur la période 2004-05 de la totalité de l'écart d'acquisition négatif.

Le cadre réglementaire appliqué ainsi que les options de première application sont décrits en note 3.

## 1. Passage des capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004 – principes comptables français / IFRS

En millions d'euros	Note	
<b>Capitaux propres part du groupe – normes françaises (publié au 1<sup>er</sup> avril 2004)</b>		<b>4 062</b>
<b>Ajustements passage aux normes IFRS :</b>		
Valorisation des immobilisations corporelles	(a)	(740)
Engagements de retraite	(b)	(20)
Regroupements d'entreprises	(c)	-
Impôt différé sur TSDI	(d)	(80)
Impôt différé sur réserves distribuables de sociétés mises en équivalence	(e)	(4)
Périmètre de consolidation – contrôle exclusif	(f)	(58)
Périmètre de consolidation – influence notable	(g)	(24)
Autres retraitements	(h) à (m)	(2)
Impôts différés sur les retraitements ci-dessus	(n)	245
<b>Capitaux propres part du groupe – normes IFRS au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>		<b>3 379</b>
Intérêts minoritaires – normes françaises (publié)		23
Impact des ajustements IFRS		64
<b>Capitaux propres de l'ensemble consolidé – normes IFRS au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>		<b>3 466</b>

### • Première application des normes d'information financière internationales

#### *(a) Valorisation des immobilisations corporelles*

En application des principes comptables français, toutes les immobilisations corporelles étaient comptabilisées au coût historique et évaluées selon la méthode du coût amorti.

Pour l'établissement du bilan d'ouverture, la norme IFRS 1 offre la possibilité d'évaluer une immobilisation corporelle à sa juste valeur (*Fair Value*), et d'utiliser celle-ci en tant que coût présumé à la date de transition.

Compte tenu d'une part de l'acquisition récente du groupe KLM pour lequel la juste valeur a été retenue dans le cadre de la procédure de valorisation du bilan d'acquisition, et d'autre part de la parité euro/dollar US qui a évolué sensiblement entre la date d'acquisition des appareils et la date d'adoption du référentiel IFRS, le groupe a utilisé cette option. Les avions du groupe Air France pour lesquels la juste valeur a été retenue ont fait l'objet d'évaluations individuelles par des experts indépendants. L'application de cette option a un impact avant effet d'impôt de 740 millions d'euros sur les capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004.

#### *(b) Engagements de retraite*

Dans le cadre de l'établissement des comptes selon les principes comptables français, les écarts actuariels constatés au titre de la valorisation des engagements de retraite étaient amortis sur la durée moyenne de vie active résiduelle des personnels concernés dès lors que ceux-ci excédaient la plus grande des deux valeurs suivantes :

- a. 10% de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations, et
- b. 10% de la juste valeur des éventuels actifs de régime.

À l'occasion de la première application des normes internationales, la norme IFRS 1 offre la possibilité de comptabiliser dans le bilan d'ouverture la totalité des écarts actuariels non encore reconnus à la date de transition.

La comptabilisation des écarts actuariels dans le cadre de l'option offerte par IFRS 1 a eu un impact avant effet d'impôt de (20) millions d'euros sur les capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004.



*(c) Regroupements d'entreprises*

Le groupe a choisi d'exercer l'option offerte par la norme IFRS 1 qui pour un premier adoptant permet de ne pas appliquer rétrospectivement la norme IFRS 3 "Regroupements d'entreprises" pour les opérations antérieures à la date de transition, soit le 1<sup>er</sup> avril 2004.

Aucune incidence sur les capitaux propres d'ouverture n'a de ce fait été comptabilisée.

Conformément à la norme IFRS 3, les écarts d'acquisition positifs ne sont plus amortis à compter du 1<sup>er</sup> avril 2004, mais font l'objet d'un test périodique de perte de valeur (au minimum une fois par an).

• **Impôts différés**

*(d) Titres subordonnés à durée indéterminée*

En application de la norme IAS 12, le groupe a conclu sur la nécessité de comptabiliser un impôt différé passif correspondant au gain réalisable lorsque l'instrument financier arrivera à échéance. L'impact de la prise en compte de cet impôt différé se traduit par une diminution des capitaux propres de 80 millions d'euros au 1<sup>er</sup> avril 2004.

*(e) Réserves distribuables de sociétés mises en équivalence*

La norme IAS 12 impose la constitution d'un impôt différé sur les réserves non distribuées des sociétés mises en équivalence. Un impôt différé passif a donc été constaté notamment sur les réserves non distribuées de la société Amadeus GTD pour un montant de (4) millions d'euros prélevé sur les capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004.

• **Périmètre de consolidation**

*(f) Contrôle exclusif*

Selon les principes comptables français, le contrôle exclusif était établi lorsqu'une société était détenue à plus de 50%.

Selon la norme IAS 27, lorsque le contrôle exclusif, à savoir "le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une entité afin d'obtenir des avantages de ses activités", est démontré malgré un pourcentage des droits de vote inférieur à 50%, l'entité doit être consolidée selon la méthode de l'intégration globale.

Le groupe a estimé qu'il exerçait un contrôle de fait sur sa filiale Air France Partners Leasing (AFPL) et a consolidé cette entité selon la méthode de l'intégration globale (antérieurement mise en équivalence), éliminant ainsi les opérations intra groupe pour leur totalité et non plus à hauteur de la quote-part du pourcentage de détention.

De ce fait, la société a enregistré une réduction des capitaux propres de 58 millions d'euros, avant effet d'impôt, au 1<sup>er</sup> avril 2004.

*(g) Influence notable*

Selon les principes comptables français, l'influence notable sur une entité était présumée lorsque le pourcentage de détention des droits de vote de cette entité atteignait 20%. Toutefois, lorsque l'influence notable n'était pas exercée, la société pouvait être exclue du périmètre de consolidation y compris lorsque ce seuil était atteint.

Cette possibilité d'exclusion n'existant pas dans la norme IAS 28, le groupe a donc inclus dans son périmètre de consolidation les entités Opodo et TOGA. L'impact sur les capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004 ressort à (24) millions d'euros avant effet d'impôt.

• **Autres retraitements**

*(h) Immobilisations corporelles*

La norme IAS 16 "Immobilisations corporelles" impose la comptabilisation de tous les rabais, remises et ristournes obtenus et raisonnablement imputables en réduction du prix d'acquisition des immobilisations corporelles.

Pour quelques immobilisations comptabilisées, dans le bilan d'ouverture, au coût historique amorti, le groupe a déduit de leur coût d'acquisition des réductions comptabilisées, selon les principes comptables français, en subventions au compte de résultat lors de leur versement. Ce retraitement conduit à diminuer les capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004 de 25 millions d'euros, avant effet d'impôt.

La norme IAS 23 "Coûts d'emprunt" permet la capitalisation d'intérêts intercalaires pour les immobilisations dont l'installation en vue de l'utilisation nécessite une période longue de préparation. Cette méthode était appliquée prospectivement par le groupe depuis le 1<sup>er</sup> avril 1997, selon les principes comptables français. L'application des normes IFRS étant rétrospective, le groupe a intégré, au 1<sup>er</sup> avril 2004, aux immobilisations corporelles, acquises avant le 1<sup>er</sup> avril 1997 et comptabilisées dans le bilan d'ouverture au coût historique amorti, des intérêts intercalaires. Ce retraitement conduit à augmenter les capitaux propres de 11 millions d'euros, avant effet d'impôt, au 1<sup>er</sup> avril 2004.

*(i) Echanges de slots*

Le groupe a conclu une série d'accords avec des compagnies aériennes afin d'échanger certains de ses *slots* d'été et d'hiver, qu'il n'entend pas utiliser, contre d'autres. Cet échange d'actifs similaires comporte également une rémunération en numéraire. Selon les principes comptables français, le groupe a comptabilisé la totalité du gain résultant de l'échange au 31 mars 2004, considérant que toutes les incertitudes liées au calendrier et à la résolution des conditions suspensives concernant l'échange des *slots* d'hiver étaient assurées au-delà du doute raisonnable.

Selon les normes IFRS, le groupe a considéré que le transfert des risques et avantages inhérents à la propriété des *slots* n'était pas encore atteint pour l'échange des *slots* d'hiver et de ce fait a différé au 1<sup>er</sup> avril 2004 la comptabilisation d'un gain avant effet d'impôt de 20 millions d'euros.

*(j) Contrats de location*

Selon les principes comptables français, le groupe Air France considérait un contrat de location comme un contrat de location financement uniquement dans le cas où le contrat de location prévoyait une option d'achat à un prix intéressant.

L'application de la norme IAS 17 "Contrats de location" a entraîné la requalification d'un nombre réduit de contrats de location en contrats de location-financement. Cette requalification s'est traduite par une augmentation de 18 millions d'euros, avant effet d'impôt, des capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004.

*(k) Provisions pour restitution*

Les engagements relatifs à l'entretien de certains avions attendus à la date de fin de contrat étaient reconnus en charges au moment où les coûts devenaient certains, en application des principes comptables français. Selon la norme IAS 37, ils donnent lieu à la constitution d'une provision dès la mise en service.

Par ailleurs, il a été tenu compte de l'actualisation des provisions long terme, interdites en normes françaises. L'impact cumulé avant effet d'impôt ressort à (7) millions d'euros sur les capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004.

*(l) Frais de dépôt de marques*

Selon la norme IAS 38 "Immobilisations incorporelles", les frais de dépôt de marques ne remplissent pas les critères de définition d'un actif, et ont donc été annulés pour un montant de (8) millions d'euros avant effet d'impôt.

*(m) Provisions statistiques*

L'application par le groupe de la norme IAS 37 "Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels" interdit la comptabilisation de provisions basées sur des statistiques. Ceci a conduit le groupe à enregistrer un ajustement, avant effet d'impôt, de 15 millions d'euros dans les capitaux propres IFRS au 1<sup>er</sup> avril 2004.

*(n) Impôts différés sur les retraitements*

L'effet d'impôt sur les retraitements inclus dans le passage des capitaux propres entre les principes comptables français et les normes IFRS a été calculé en appliquant à l'ajustement avant impôt le taux d'imposition applicable lorsque ledit ajustement a un impact fiscal. Le taux d'imposition applicable est le taux supposé applicable au moment du reversement de la différence temporaire selon le pays d'imposition où s'effectuera ce reversement.

## 2. Rapprochement de la variation des capitaux propres de l'exercice 2004-05

Le tableau ci-dessous présente les incidences sur les capitaux propres d'ouverture ainsi que sur le résultat de la période 2004-05 des retraitements liés à la mise en place des normes IAS-IFRS.

En millions d'euros	Note	1 <sup>er</sup> avril 2004	Résultat 2004-05	Augmentation de capital	Autres	31 mars 2005
<b>Capitaux propres part du groupe – normes françaises (publié)</b>		<b>4 062</b>	<b>351</b>	<b>768</b>	<b>(20)</b>	<b>5 161</b>
<b>Ajustements IFRS</b>						
Valorisation des immobilisations corporelles	(a)	(740)	89			(651)
Engagements de retraite		(20)	71			51
Impôt différé sur TSDI		(80)	(7)			(87)
Impôt différé sur réserves distribuables	(b)	(4)	(41)			(45)
Périmètre de consolidation – contrôle exclusif	(c)	(58)	38			(20)
Périmètre de consolidation – influence notable	(d)	(24)	11			(13)
Écarts d'acquisition	(e)		36			36
Écart d'acquisition négatif – KLM	(f)		1 279			1 279
Paiement fondé sur des actions	(g)		(69)		69	-
Reconnaissance d'incorporels – KLM	(h)		(15)			(15)
Abandon de la valeur résiduelle - KLM	(i)		(23)			(23)
Autres retraitements		(2)	(5)		3	(4)
Impact d'impôt différé sur les retraitements ci-dessus		245	(5)			240
<b>Capitaux propres part du groupe – normes IFRS</b>		<b>3 379</b>	<b>1 710</b>	<b>768</b>	<b>52</b>	<b>5 909</b>
Intérêts minoritaires – normes françaises (publié)		23	7		35	65
Impact des ajustements IFRS sur les intérêts minoritaires		64	(21)		3	46
<b>Total des capitaux propres – normes IFRS</b>		<b>3 466</b>	<b>1 696</b>	<b>768</b>	<b>90</b>	<b>6 020</b>

Les principaux retraitements sont décrits ci-après :

- **Valorisation des immobilisations corporelles**

*(a) Flotte du groupe Air France*

L'application de l'option offerte par IFRS1 de valoriser les immobilisations corporelles à la juste valeur en date de transition (cf. 1.a) a engendré l'ajustement des dotations aux amortissements. L'impact sur le résultat de l'exercice 2004-05 s'élève, avant effet d'impôt, à 89 millions d'euros.

- **Réserves distribuables des sociétés mises en équivalence**

*(b) Impôts différés sur réserves distribuables*

L'impôt différé constaté sur les réserves distribuables (cf. 1.e) a été ajusté sur la période 2004-05 en raison de l'opération de LBO de la société Amadeus GTD initiée sur l'exercice et engendrant un changement de taux d'imposition. La revalorisation de cet impôt sur la période se traduit par une charge complémentaire de 41 millions d'euros.

## • Périmètre de consolidation

### *(c) Périmètre de consolidation - contrôle exclusif*

Au cours de la période, la société AFPL a cédé, à des sociétés extérieures au groupe Air France-KLM, deux avions pour lesquels des plus-values de cession internes avaient été neutralisées dans le bilan d'ouverture (cf. 1.f). Ces cessions génèrent une externalisation de ces plus-values antérieurement qualifiées d'intra-groupe à hauteur de 38 millions d'euros, avant effet d'impôt, sur le résultat de l'exercice.

### *(d) Périmètre de consolidation - influence notable*

Au 31 mars 2005, les titres Opodo détenus à la fois par Air France et KLM ne sont plus mis en équivalence. La participation du groupe Air France-KLM est devenue inférieure à 20% suite à une augmentation de capital à laquelle le groupe n'a pas souhaité participer. Air France-KLM considère ne plus avoir d'influence notable sur cette participation. Jusqu'au 30 juin 2004, les titres Opodo étaient mis en équivalence en normes IFRS. Ce retraitement se traduit par un impact de 11 millions d'euros avant effet d'impôt sur le résultat de la période.

## • Regroupements d'entreprises

### *(e) Écarts d'acquisition au 1<sup>er</sup> avril 2004*

Les écarts d'acquisition en application de la norme IFRS 3 ne sont plus amortis mais font l'objet d'un test de valeur annuellement. L'impact des annulations des amortissements de l'exercice pratiqués en référentiel français sur le résultat net de l'exercice 2004-05 s'élève, avant effet d'impôt, à 36 millions d'euros.

### *(f) Écart d'acquisition négatif - KLM*

L'unique regroupement d'entreprises intervenu depuis le 1<sup>er</sup> avril 2004 concerne le rapprochement avec le groupe KLM réalisé au 1<sup>er</sup> mai 2004. Le traitement comptable d'un écart d'acquisition négatif préconisé selon le référentiel français est sa reprise en résultat sur la période estimée des retours économiques attendus liés au regroupement. La norme IFRS 3 impose la reconnaissance intégrale et immédiate de cet écart d'acquisition négatif en résultat. L'impact sur le résultat net de l'exercice 2004-05 s'élève à 1 279 millions d'euros.

## • Paiements fondé sur des actions

### *(g) Offre Réserve aux Salariés (ORS)*

Conformément aux dispositions transitoires de la norme IFRS 2, le groupe applique celle-ci pour les plans d'achats d'actions/stock-options attribués après le 7 novembre 2002.

Les plans d'options de souscription et d'achats d'actions sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution des plans. Cette juste valeur est estimée correspondre à la juste valeur des services rendus par les employés en contrepartie des options reçues.

Concernant le plan ORS (cf. 27.2), entré en vigueur le 21 février 2005, compte tenu qu'il n'existait aucune condition de service postérieure à la date d'attribution de ce plan, l'intégralité de la charge d'un montant de (69) millions d'euros correspondant à la valorisation des avantages reçus évalués à leur juste valeur a été constatée en résultat au cours de l'exercice clos le 31 mars 2005 ; la contrepartie a été comptabilisée en réserves.

## • Immobilisations incorporelles et corporelles de KLM

### *(h) Actifs incorporels*

Certains actifs incorporels (fichiers clients) valorisés selon IFRS 3 dans le cadre de la valorisation du bilan d'entrée de KLM ont une durée de vie définie (entre 5 et 12 ans). Ils sont donc amortis sur cette durée d'utilité estimée.

La reconnaissance des éléments incorporels en principes comptables français n'était pas admise en présence d'écart d'acquisition négatif.

L'impact de cet amortissement ressort, avant effet d'impôt, à (15) millions d'euros sur le résultat net de l'exercice 2004-05.

### *(i) Actifs corporels*

Dans le cadre du passage aux normes IFRS, la durée d'utilité de la flotte du groupe a été revue pour être portée à 20 ans, sans valeur résiduelle.

Ce changement de durée et de modalité d'amortissement a un impact, avant effet d'impôt, sur le résultat net de (23) millions d'euros pour l'exercice 2004-05.

### 3. Rapprochement normes françaises / normes IFRS du bilan au 31 mars 2005

En millions d'euros	Comptes publiés en normes française	Valorisation des immobilisations corporelles	Engagement de retraite	TSDI	Impôts différés sur réserves distribuables
<b>Actif</b>					
<b>Actif non courant</b>					
Goodwill	83				
Immobilisations incorporelles	159				
Immobilisations aéronautiques	10 917	(651)			
Autres immobilisations incorporelles	1 837				
Titres mis en équivalence	564				
Actifs de pension			72		
Autres actifs financiers	548			94	
Impôts différés	97				
Autres débiteurs					
<b>Actif non courant</b>	<b>14 205</b>	<b>(651)</b>	<b>72</b>	<b>94</b>	<b>-</b>
<b>Actif courant</b>					
Autres actifs financiers					
Stocks et encours	389				
Créances clients	2 272				
Créances d'impôts société					
Autres débiteurs courants	2 001				
Valeurs mobilières de placement	2 254				
Disponibilités	386				
<b>Actif courant</b>	<b>7 302</b>				
<b>Total Actif</b>	<b>21 507</b>	<b>(651)</b>	<b>72</b>	<b>94</b>	<b>-</b>

Périmètre de consolidation	Écarts d'acquisition	Reconnaissance d'incorporels	Autres retraitements	Impact d'impôt différé sur les retraitements	Reclassements	Bilan IFRS
	16				106	205
	18	(15)	386		(111)	437
39			84		5	10 394
			58			1 895
(9)	2		13		7	577
			494		1 201	1 767
(11)			331		151	1 113
(5)			4	218	(174)	140
			51		285	336
<b>14</b>	<b>36</b>	<b>(15)</b>	<b>1 421</b>	<b>218</b>	<b>1 470</b>	<b>16 864</b>
					654	654
			(7)			382
1			(1)			2 272
				5	1	6
			(37)		(995)	969
					(605)	1 649
13					(1)	398
<b>14</b>			<b>(45)</b>	<b>5</b>	<b>(946)</b>	<b>6 330</b>
<b>28</b>	<b>36</b>	<b>(15)</b>	<b>1 376</b>	<b>223</b>	<b>524</b>	<b>23 194</b>

En millions d'euros	Comptes publiés en normes française	Valorisation des immobilisations corporelles	Engagement de retraite	TSDI	Impôts différés sur réserves distribuables
<b>Passif</b>					
Capital	2 290				
Primes d'émission et de fusion	390				
Actions d'auto-contrôle					
Réserves et résultat	2 490	(651)	51	(87)	(45)
Écarts de conversion	(9)				
<b>Capitaux propres (part groupe)</b>	<b>5 161</b>	<b>(651)</b>	<b>51</b>	<b>(87)</b>	<b>(45)</b>
Intérêts minoritaires	65				
<b>Capitaux propres</b>	<b>5 226</b>	<b>(651)</b>	<b>51</b>	<b>(87)</b>	<b>(45)</b>
Provisions et avantages du personnel	2 265		21		
Dettes financières	8 268			87	
Impôts différés passif	81			87	45
Autres créditeurs					
<b>Passif non courant</b>	<b>10 614</b>		<b>21</b>	<b>174</b>	<b>45</b>
Provisions					
Dettes financières				7	
Dettes fournisseurs	1 905				
Titres de transport émis non utilisés	1 656				
Dettes d'impôts société					
Autres créditeurs	2 106				
Concours bancaires					
<b>Passif courant</b>	<b>5 667</b>			<b>7</b>	
<b>Total passif</b>	<b>21 507</b>	<b>(651)</b>	<b>72</b>	<b>94</b>	<b>-</b>

Les colonnes présentées ci-dessus synthétisent les ajustements passés en application des normes IFRS et décrites ci-avant à l'occasion du rapprochement des capitaux propres.

Les colonnes "reclassements" concernent essentiellement :

- le classement des créances, immobilisations, provisions et dettes entre partie courante et non courante
- la décompensation des dépôts et cautionnements liés aux locations-financements d'avions en application de la norme IAS 1.

Périmètre de consolidation	Écarts d'acquisition	Reconnaissance d'incorporels	Autres retraitements	Impact d'impôt différé sur les retraitements	Reclassements	Bilan IFRS
				(6)		2 290
					(19)	384
(33)	1 315	(15)	(27)	246	10	(19)
					9	3 254
<b>(33)</b>	<b>1 315</b>	<b>(15)</b>	<b>(27)</b>	<b>240</b>		<b>5 909</b>
34			12			111
<b>1</b>	<b>1 315</b>	<b>(15)</b>	<b>(15)</b>	<b>240</b>		<b>6 020</b>
	(1 279)		467		42	1 516
16			522		(1 004)	7 889
			291	(17)	(174)	313
11			213		257	481
<b>27</b>	<b>(1 279)</b>		<b>1 493</b>	<b>(17)</b>	<b>(879)</b>	<b>10 199</b>
			26		98	124
			27		1 010	1 044
			(3)		(1)	1 901
			16		(16)	1 656
					8	8
			(168)		42	1 980
					262	262
			<b>(102)</b>		<b>1 403</b>	<b>6 975</b>
<b>28</b>	<b>36</b>	<b>(15)</b>	<b>1 376</b>	<b>223</b>	<b>524</b>	<b>23 194</b>



#### 4. Rapprochement normes françaises / normes IFRS du compte de résultat 2004-05

	Compte publiés en normes françaises	Valorisation des immobilisations corporelles	Engagement de retraite	TSDI	Impôts différés sur réserves distribuables
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>19 078</b>				
Autres produits de l'activité					
Charges externes	(10 687)				
Frais de personnel	(5 922)		71		
Impôts et taxes	(226)				
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>2 243</b>				
Autres produits et charges d'exploitation	(1 746)	66			
<b>Résultat d'exploitation Courant</b>	<b>497</b>	<b>66</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Charges de restructuration	(21)				
Cessions de filiales et participations	67				
Cession de matériel aéronautique		23			
Autres produits et charges non courants					
Écarts d'acquisition négatifs					
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>89</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Résultat financier	(219)				
<b>Résultat courant avant impôt</b>	<b>324</b>	<b>89</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	73				
Amortissements des écarts d'acquisition	58				
<b>Résultat de l'ensemble consolidé avant impôt</b>	<b>455</b>	<b>89</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Impôts	(96)			(7)	(41)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>					
Résultat net des activités non poursuivies					
<b>Résultat de l'ensemble consolidé</b>	<b>359</b>	<b>89</b>	<b>71</b>	<b>(7)</b>	<b>(41)</b>
<b>* Part du groupe</b>	<b>351</b>	<b>89</b>	<b>71</b>	<b>(7)</b>	<b>(41)</b>
* Intérêts minoritaires	(8)				

Périmètre de consolidation	Écarts d'acquisition	Paiements fondés sur des actions	Reconnaissance d'incorporels	Autres retraitements	Impact d'impôt différé sur les retraitements	Reclassements	Normes IFRS
				(86)		(14)	18 978
				0		5	5
13				82		(37)	(10 629)
		(69)		13		(87)	(5 994)
				1			(225)
(4)	18		(15)	(39)		135	(1 585)
<b>9</b>	<b>18</b>	<b>(69)</b>	<b>(15)</b>	<b>(29)</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>550</b>
				1		20	0
				0		(67)	0
				(2)		(2)	19
				(48)		52	4
	1 279			0		75	1 354
<b>9</b>	<b>1 297</b>	<b>(69)</b>	<b>(15)</b>	<b>(78)</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>1 927</b>
11				(15)		(7)	(230)
<b>20</b>	<b>1 297</b>	<b>(69)</b>	<b>(15)</b>	<b>(93)</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>1 697</b>
(4)	3			1			73
	15			0		(73)	0
<b>16</b>	<b>1 315</b>	<b>(69)</b>	<b>(15)</b>	<b>(92)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 770</b>
11				5	(5)		(133)
							<b>0</b>
				59			59
<b>27</b>	<b>1 315</b>	<b>(69)</b>	<b>(15)</b>	<b>(28)</b>	<b>(5)</b>	<b>0</b>	<b>1 696</b>
<b>49</b>	<b>1 315</b>	<b>(69)</b>	<b>(15)</b>	<b>(28)</b>	<b>(5)</b>	<b>0</b>	<b>1 710</b>
22				0			14

Rapport financier

# Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

**Exercice clos le 31 mars 2006**

**Mesdames, Messieurs,**

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société Air France-KLM S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 mars 2006, tels qu'ils sont joints au présent rapport. Les comptes consolidés ont été arrêtés par votre Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes. Ces comptes ont été préparés pour la première fois conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne. Ils comprennent à titre comparatif les données relatives à l'exercice clos le 31 mars 2005 retraitées selon les mêmes règles, à l'exception des normes IAS 32 et IAS 39 qui, conformément à l'option offerte par la norme IFRS 1, ne sont appliquées par la société qu'à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005.

## **I. Opinion sur les comptes consolidés**

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

## **II. Justification des appréciations**

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- Les notes 3.2, 3.13 et 3.14 aux états financiers consolidés décrivent les estimations et hypothèses que la Direction d'Air France-KLM est conduite à faire concernant la dépréciation des immobilisations corporelles. Selon les modalités décrites dans ces notes, nous avons examiné les données et les hypothèses sur lesquelles se fondent ces dépréciations ainsi que leurs modalités de mise en oeuvre.
- La Direction d'Air France-KLM est amenée à effectuer des estimations et hypothèses relatives à la reconnaissance du chiffre d'affaires liée aux titres de transport émis et non utilisés, selon les modalités décrites aux notes 3.2 et 3.6 aux états financiers consolidés. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier les hypothèses retenues et à revoir les calculs effectués.

- Les notes 3.17 et 28.1 précisent les modalités d'évaluation des avantages au personnel. Ces avantages ont fait l'objet d'une évaluation par des actuaires externes. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier les hypothèses retenues et à vérifier que la note 28.1 aux états financiers consolidés fournit une information appropriée. Par ailleurs, la note 3.17.2 aux états financiers consolidés décrit le traitement comptable retenu concernant la reconnaissance du surplus des fonds de pension en l'absence de conclusions définitives de l'IFRIC sur ce sujet. Nous nous sommes assurés que ce traitement est conforme à "l'IFRIC Update" de septembre 2005 et que la note 3.17.2 donne une information appropriée. Enfin, ce traitement comptable étant différent de celui retenu dans les comptes semestriels d'Air France-KLM publiés au 30 septembre 2005, les effets de ce changement de position sur les chiffres comparatifs au 31 mars 2005 sont décrits dans la note 4.1 aux états financiers consolidés.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

### III. Vérification spécifique

Par ailleurs, nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 27 juin 2006

#### Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit  
Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy  
Associé

Jean-Paul Vellutini  
Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin  
Associé

# Comptes sociaux

## Compte de résultat

Exercices clos les 31 mars En millions d'euros	2006	2005	2004 Air France publié
Chiffre d'affaires			11 345
Production immobilisée			28
Reprises provisions et amortissements			188
Transferts de charges			94
Autres produits	16	3	7
<b>Total produits d'exploitation</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>11 662</b>
Consommations de l'exercice en provenance de tiers	16	30	6 853
Impôts et taxes et versements assimilés	7	2	155
Charges de personnel	3		3 615
Dotations aux amortissements et provisions			1 367
Autres charges		1	161
<b>Total charges d'exploitation</b>	<b>26</b>	<b>33</b>	<b>12 151</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>(10)</b>	<b>(30)</b>	<b>(489)</b>
Quote part des opérations faites en commun			5
Produits financiers	18	1	554
Charges financières	12	7	665
Résultat financier	6	(6)	(111)
Résultat courant avant impôt	(4)	(36)	(596)
Produits exceptionnels	22		1 512
Charges exceptionnelles	21		1 353
Résultat exceptionnel	1		159
Impôts sur les bénéfices	1	3	(16)
<b>Résultat net</b>	<b>(2)</b>	<b>(33)</b>	<b>(453)</b>

# Bilan

Au 31 mars En millions d'euros	2006	2005	2004 Air France publié
<b>Actif</b>			
Immobilisations incorporelles			25
Immobilisations corporelles			5 614
dont immobilisations aéronautiques			4 343
Immobilisations financières	3 894	3 883	1 193
<b>Actif immobilisé</b>	<b>3 894</b>	<b>3 883</b>	<b>6 832</b>
Stocks et encours			102
Créances d'exploitation	11	2	1 869
Créances diverses	34	7	142
Valeurs mobilières de placement	1	1	1 413
Disponibilités			307
<b>Actif circulant</b>	<b>46</b>	<b>10</b>	<b>3 832</b>
Comptes de régularisation			409
<b>Total</b>	<b>3 940</b>	<b>3 893</b>	<b>11 073</b>
<b>Passif</b>			
Capital	2 290	2 290	1 868
Primes d'émission et de fusion	384	384	261
Réserves	1 105	1 178	415
Résultat de l'exercice	(2)	(33)	(453)
Provisions réglementées et subventions d'investissement			1 027
<b>Capitaux propres</b>	<b>3 777</b>	<b>3 819</b>	<b>3 118</b>
<b>Provisions pour risques et charges</b>			<b>1 244</b>
Dettes financières			3 224
Dettes d'exploitation dont :	7	11	3 100
- dettes fournisseurs et comptes rattachés	5	8	1 190
- titres de transport émis et non utilisés			993
- autres dettes d'exploitation	2	3	918
Dettes diverses	156	63	118
<b>Dettes</b>	<b>163</b>	<b>74</b>	<b>6 442</b>
Comptes de régularisation			268
<b>Total</b>	<b>3 940</b>	<b>3 893</b>	<b>11 073</b>

# Liste des filiales et participations

Sociétés ou groupes de sociétés	N° SIREN	Capital	Capitaux propres autres que capital après résultat	Quote-part de capital détenue	Valeur comptable des titres détenus		Prêts & avances consentis et non remboursés	Montant des cautions & avals donnés	Chiffre d'affaires H.T. du dernier exercice	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés au cours de l'exercice
					Brut	Net					

En millions d'euros

## Renseignements détaillés sur chaque titre dont la valeur brute excède 15 millions d'euros

### 1 - Filiales (détenues à plus de 50%)

Société Air France (ex Air Orient) (France) <sup>(1)</sup>	420495178	1 901	2 248	100,0%	3 060	3 060			13 242	942	
KLM (Pays-Bas) <sup>(1)</sup>		94	2 466	97,48%	802	802			7 201	276	9

### 2 - Participations (détenues à moins de 50%)

Alitalia (Italie) <sup>(2)</sup>		1 297	166	2,0%	45	32			4 217	(168)	
----------------------------------	--	-------	-----	------	----	----	--	--	-------	-------	--

(1) Comptes sociaux au 31 mars 2006

(2) Comptes consolidés au 31 décembre 2005

## Tableau de variation des capitaux propres

Origine des mouvements En millions d'euros	Capital	Primes d'émission	Réserves	Résultat de l'exercice	Capitaux propres
<b>Au 31 mars 2005</b>	<b>2 290</b>	<b>384</b>	<b>1 178</b>	<b>(33)</b>	<b>3 819</b>
Affectation du résultat			(33)	33	
Dividendes distribués			(40)		(40)
Résultat de la période				(2)	(2)
<b>Au 31 mars 2006</b>	<b>2 290</b>	<b>384</b>	<b>1 105</b>	<b>(2)</b>	<b>3 777</b>



# Résultats de la société au cours des cinq derniers exercices

Exercices clos les 31 mars	2002 Air France publié	2003 Air France publié	2004 Air France publié	2005	2006
<b>1 - Capital en fin d'exercice</b>					
Capital social (en euros)	1 868 137 539	1 868 137 539	1 868 137 539	2 289 759 903	2 289 759 903
Nombre d'actions ordinaires existantes	219 780 887	219 780 887	219 780 887	269 383 518	269 383 518
Nombre d'actions à dividende prioritaire					
Nombre maximal d'actions futures à créer :					
• Par conversion d'obligations					21 951 219
• Par exercice de droits de souscription				30 062 199	30 060 411
<b>2 - Opérations et résultats de l'exercice (en milliers d'euros)</b>					
Chiffre d'affaires hors taxes	11 670 871	11 730 679	11 344 755		
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	771 375	628 753	507 682	(30 307)	(4 031)
Impôts sur les bénéfices	0	(1 777)	15 945	(3 426)	(997)
Participation des salariés due au titre de l'exercice	0	0	0	0	0
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	41 917	(217 624)	(452 558)	(33 359)	(1 506)
Résultat distribué	21 690	13 014	13 347	40 407	
<b>3 - Résultats par action (en euros)</b>					
Résultat après impôts, participation des salariés, mais avant dotations nettes aux amortissements et provisions	3,51	2,86	2,24	(0,1)	0,019
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	0,19	(0,99)	(2,06)	(0,12)	(0,006)
Dividende attribué à chaque action	0,10	0,06	0,05	0,15	0,3 <sup>(1)</sup>
<b>4 - Personnel</b>					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	59 296	59 731	59 788		
Montant de la masse salariale de l'exercice (en milliers d'euros)	2 443 904	2 528 771	2 639 480		
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice (Sécurité Sociale, œuvres sociales, ...) (en milliers d'euros)	869 692	907 126	975 878		

(1) suivant résolution qui sera soumise à l'Assemblée générale le 12 juillet 2006

# Rapport général des Commissaires aux comptes

## Exercice clos le 31 mars 2006

### Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 mars 2006, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Air France-KLM S.A., tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par votre Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### I. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci après.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

### II. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous vous informons que les appréciations auxquelles nous avons procédé ont porté sur le caractère approprié des principes comptables appliqués ainsi que sur le caractère raisonnable des estimations significatives retenues, notamment pour ce qui concerne les immobilisations financières.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

### III. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 27 juin 2006

### Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit  
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés

Jean-Luc Decornoy  
Associé

Jean-Paul Vellutini  
Associé

Pascal Pincemin  
Associé

# Rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées

## Exercice clos le 31 mars 2006

En notre qualité de Commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

### Conventions autorisées au cours de l'exercice

En application de l'article L.225-40 du Code de commerce, nous avons été avisés des conventions qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre Conseil d'administration.

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence éventuelle d'autres conventions mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de celles dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article 92 du décret du 23 mars 1967, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions en vue de leur approbation.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

### Convention de prestations de services conclue entre Air France-KLM et KLM

- Personne concernée :

Leo van Wijk, administrateur d'Air France-KLM et Président du Directoire de KLM.

- Nature, objet et modalité :

Air France-KLM et sa filiale KLM ont conclu une convention de prestations de services dont l'objet est de donner à Air France-KLM les moyens de son fonctionnement notamment dans les domaines comptable, administratif, financier et juridique. A ce titre, KLM s'engage à fournir, chaque fois qu'Air France-KLM le demande, son assistance et ses services dans ces domaines. Ces prestations seront facturées à Air France-KLM.

Votre Conseil d'administration du 1er septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2005-06, votre Société a versé 1 856 007 euros au titre de cette convention.

### Convention conclue entre Air France-KLM et la société Air France

- Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de la société Air France.

- Nature, objet et modalité :

Air France-KLM et sa filiale la société Air France ont conclu une convention dont l'objet est d'organiser les relations financières et juridiques entre les deux sociétés dans le cadre de l'émission par la société Air France d'obligations à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles ou existantes Air France-KLM.

Les termes de ladite convention ont fixé :

- le montant de la rémunération versée par la société Air France à Air France-KLM en contrepartie de l'option conférée aux porteurs d'obligations de demander la conversion de leurs obligations en actions Air France-KLM ;
- les conditions selon lesquelles, en cas d'exercice de cette option par un porteur d'obligation, Air France-KLM remet des actions nouvelles ou des actions existantes (ou une combinaison des deux), et livre à l'agent centralisateur le nombre d'actions correspondant ;

- les modalités de paiement par la société Air France à Air France-KLM du montant correspondant à la valeur des obligations ayant fait l'objet d'une demande de conversion ou d'échange.

Votre conseil d'administration du 1er septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2005-06, votre Société a perçu 6 120 484 euros au titre de cette convention.

#### **Convention de licence de marque conclue entre Air France-KLM et KLM**

- Personne concernée :

Leo van Wijk, administrateur d'Air France-KLM et Président du Directoire de KLM.

- Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale KLM ont conclu une convention de licence portant sur la marque AIR FRANCE KLM.

Votre conseil d'administration du 1er septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2005-06, votre Société a perçu 4 535 160 euros au titre de cette convention.

#### **Convention de licence de marque conclue entre Air France-KLM et la société Air France**

- Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de la société Air France.

- Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale la société Air France ont conclu une convention de licence portant sur la marque AIR FRANCE KLM.

Votre conseil d'administration du 1er septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2005-06, votre Société a perçu 9 691 347 euros au titre de cette convention.

#### **Conventions approuvées au cours d'exercices antérieurs dont l'exécution s'est poursuivie durant l'exercice**

Par ailleurs, en application du décret du 23 mars 1967, nous avons été informés que l'exécution des conventions suivantes, approuvées au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours du dernier exercice.

#### **Convention de prestation de services conclue entre Air France-KLM et la société Air France**

- Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de la société Air France.

- Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale la société Air France ont conclu une convention dont l'objet est de définir les conditions selon lesquelles Air France effectuera, à la demande d'Air France-KLM, des prestations de support technique et administratif à son profit. Ces prestations, de nature comptable, administrative, juridique et informatique, seront facturées au prix de revient.

Au cours de l'exercice 2005-06, votre Société a versé 1 981 535 euros au titre de cette convention.

#### **Convention de trésorerie conclue entre Air France-KLM et la société Air France**

- Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de la société Air France.

- Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale la société Air France ont conclu une convention de mise à disposition d'Air France-KLM d'une ligne de crédit. Cette convention de trésorerie est rémunérée au taux EONIA + 60 points.

Au 31 mars 2006, le montant dû par Air France-KLM à la société Air France au titre de cette convention de trésorerie s'élève à 136 925 118 euros.

Au cours de l'exercice 2005-06, votre Société a été facturé 2 704 893 euros d'intérêts au titre de cette convention.

#### **Convention de domiciliation conclue entre Air France-KLM et la société Air France**

- Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de la société Air France.

- Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale la société Air France ont conclu une convention de domiciliation et de mise à disposition de locaux abritant le siège social d'Air France-KLM.

Au cours de l'exercice 2005-06, votre Société n'a versé aucun montant, cette mise à disposition étant effectuée à titre gratuit.

### **Convention relative à la rémunération du Président – directeur général et du Directeur général délégué**

- Personnes concernées :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de la société Air France et Pierre-Henri Gourgeon, administrateur d'Air France-KLM et de la société Air France (en tant que représentant d'Air France-KLM).

- Nature, objet et modalités :

La rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué d'Air France-KLM fait l'objet d'une facturation à la société Air France à hauteur de la quote-part d'activité qu'ils consacrent à la société Air France.

Au cours de l'exercice 2005-06, votre Société a perçu 1 160 073 euros au titre de cette convention.

### **Convention de participation croisée avec Alitalia**

- Personne concernée :

Giancarlo Cimoli, administrateur de la société Air France-KLM et d'Alitalia

- Nature, objet et modalités :

Une convention a été conclue avec Alitalia dans le cadre de l'accord "Cross Shareholding Agreement" par lequel les sociétés Air France et Alitalia sont convenues d'une prise de participation croisée à 2% du capital social, qui a été réalisée en janvier 2003.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 27 juin 2006

### **Les Commissaires aux comptes**

KPMG Audit  
Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy  
Associé

Jean-Paul Vellutini  
Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin  
Associé

# Comptes simplifiés de WAM Acquisition (Amadeus GTD)

À l'issue de l'offre publique d'achat réalisée par WAM Acquisition sur Amadeus à laquelle Air France a participé en juillet 2005, le groupe a pris une participation de 23,4% dans WAM Acquisition qui détient 100% d'Amadeus. Les comptes WAM Acquisition étant publiés dans le rapport annuel déposé auprès de la SEC sous forme de 20-F, les comptes simplifiés de WAM Acquisition sont inclus dans le document de référence.

## Compte de résultat

	31 juillet 2005 (7 mois)	31 décembre 2004 (12 mois)	31 juillet 2004 (7 mois) (non audité)
Chiffre d'affaires	1 406 285	2 056 680	1 212 871
Coûts des ventes	1 104 382	1 620 379	923 919
<b>Marge brute</b>	<b>301 903</b>	<b>436 301</b>	<b>288 952</b>
Dépenses commerciales, générales et administratives	59 349	92 887	44 779
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>242 554</b>	<b>343 414</b>	<b>244 173</b>
Autres produits (charges)			
Charges financières, nettes	(3 354)	(6 045)	(4 000)
Gains (pertes) de change, nets	1 901	(4 109)	514
Autres produits (charges), nets	1 691	397	364
<b>Résultat avant impôts</b>	<b>242 792</b>	<b>333 657</b>	<b>241 051</b>
Impôts	90 317	129 018	95 694
Résultat après impôts	152 475	204 639	145 357
Parts dans les sociétés mises en équivalence	12 562	(8 279)	(5 018)
<b>Résultat net</b>	<b>165 037</b>	<b>196 360</b>	<b>140 339</b>
<b>Résultat net part du groupe</b>	<b>172 396</b>	<b>208 032</b>	<b>142 341</b>
Intérêts minoritaires	(7 359)	(11 672)	(2 002)
Résultat par action de classe A (en euro)	0,30	0,36	0,25

# Bilan consolidé

## Actif

En milliers d'euros

31 juillet 2005

31 décembre 2004

### Actif courant

Trésorerie et équivalents de trésorerie	192 467	104 669
Créances nettes	300 567	245 228
Créances nettes – entreprises liées	73 341	58 921
Prêts et avances – entreprises liées	-	1 190
Créances d'impôts	57 489	41 611
Avances et autres actifs courants	73 957	77 456
<b>Total actif courant</b>	<b>697 821</b>	<b>529 075</b>

### Actif non courant

#### Immobilisations corporelles

Terrains et constructions	129 451	130 142
Matériels informations et progiciels	508 518	465 097
Autres actifs corporels	145 527	138 616
	783 496	733 855
Amortissements cumulés	472 080	446 321
Total immobilisations corporelles nettes	311 416	287 534

#### Immobilisations incorporelles

Brevets, marques et licences	101 422	79 903
Technologie acquise	83 459	72 282
Logiciels en cours	415 923	371 859
Contrats acquis	325 153	274 748
Écart d'acquisition	450 413	453,383
Autres immobilisations incorporelles	2 476	9 137
	1 378 846	1 261 312
Amortissements cumulés	513 283	604 103
Immobilisations incorporelles nettes	865 563	657 209

Impôts différés	107 410	108 779
Prêts – entreprises liées	1 955	1 015
Titres de sociétés mises en équivalence	17 726	27 588
Autres placements à long terme nets	58 171	63 839
Total autres actifs immobilisés	185 262	201 221
<b>Total actif non courant</b>	<b>1 362 241</b>	<b>1 145 964</b>

### Total actif

2 060 062

1 675 039

## Passif

En milliers d'euros	31 juillet 2005	31 décembre 2004
<b>Passif courant</b>		
Dettes fournisseurs, net	427 877	316 768
Dettes fournisseurs – entreprises liées, net	43 121	27 032
Dividende à payer	43	34
Dettes financières	13 483	8 562
Crédit-bail	24 196	9 996
Impôt sur les sociétés	38 752	32 651
Autres créditeurs	134 996	127 863
<b>Total passif courant</b>	<b>682 468</b>	<b>522 906</b>
<b>Passif non courant</b>		
Dettes financières	2 304	2 538
Crédit-bail	101 840	96 003
Impôts différés	87 464	74 528
Autres créditeurs	46 359	37 303
<b>Total passif non courant</b>	<b>237 967</b>	<b>210 372</b>
<b>Capitaux propres</b>		
Capital	23 044	23 044
Primes d'émission	380 358	365 219
Titres d'auto-contrôle et instruments assimilés	(107 923)	(109 499)
Réserves et résultat	846 905	681 517
Réserves de conversion	(20 518)	(28 557)
Capitaux propres part du groupe	1 121 866	931 724
Intérêts minoritaires	17 761	10 037
<b>Total capitaux propres</b>	<b>1 139 627</b>	<b>941 761</b>
<b>Total passif et capitaux propres</b>	<b>2 060 062</b>	<b>1 675 039</b>



# Tableau des flux de trésorerie

En milliers d'euros	<b>31 juillet 2005 (7 mois)</b>	<b>31 décembre 2004 (12 mois)</b>	<b>31 juillet 2004 (7 mois) (non audité)</b>
<b>Flux de trésorerie provenant de l'exploitation</b>			
Résultat d'exploitation	242 554	343 414	244 173
Ajusté de			
Amortissement et provisions	130 542	205 991	111 243
Charges de personnel liées aux paiements fondés sur des actions	13 575	-	2 229
Résultat d'exploitation avant besoins en fonds de roulement net des trésoreries acquises	386 671	549 405	357 645
Créances clients	(34 032)	4 334	(36 009)
Impôts à recevoir	(23 906)	(5 810)	(5 249)
Autres comptes débiteurs	7 883	8 053	55 311
Dettes fournisseurs	73 840	(24 855)	(34,094)
Autres comptes créditeurs	(2 052)	(10 397)	(12,283)
Autres dettes à long terme	2 368	(5 127)	(4258)
Trésorerie provenant de l'exploitation	410 772	515 603	321 063
Impôts payés	(69 838)	(105 621)	(62 764)
<b>Trésorerie nette provenant de l'exploitation</b>	<b>340 934</b>	<b>409 982</b>	<b>258 299</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissements</b>			
Aquisitions d'immobilisations corporelles	(50 403)	(77 011)	(44 325)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(54 586)	(73 830)	(45 400)
Acquisitions de filiales et de participations, nettes de la trésorerie acquise	(146 106)	(55 884)	39 476
Cessions de participations	2 506	-	-
Intérêts reçus	3 022	4 631	1 988
Investissements et dépôts	(4 315)	(4 257)	(58)
Prêts à des tiers	(795)	(4 367)	(4 913)
Prêts à des filiales	-	(585)	(585)
Résultat sur instruments financiers	(7 703)	3 889	1 465
Trésorerie provenant de cessions diverses	9 048	3 663	1 223
Dividendes reçus	2 838	7 828	2 673
Produits de cession d'immobilisations corporelles	2 722	3 598	3 324
<b>Flux net de trésorerie liés aux opérations d'investissements</b>	<b>(243 772)</b>	<b>(192 325)</b>	<b>(45 132)</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>			
Emissions de nouveaux emprunts	60 647	32 864	23 416
Remboursement d'emprunts	(56 204)	(106 076)	(92 048)
Intérêts payés	(6 674)	(12 533)	(6 993)
Annulation des actions de classe B	-	(485)	(485)
Acquisition d'actions d'autocontrôle	(29)	(63,086)	(40)
Cessions d'actions d'autocontrôle	1 604	39 215	209
Dividendes payés	-	(35 000)	(35 000)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement	(9 651)	(10 419)	(5 517)
<b>Flux net de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>(10 307)</b>	<b>(155 520)</b>	<b>(116 458)</b>
<b>Effets de change sur la trésorerie</b>	<b>943</b>	<b>431</b>	<b>194</b>
<b>Augmentation nette/diminution nette de la trésorerie</b>	<b>87 798</b>	<b>62 568</b>	<b>96 903</b>
<b>Trésorerie à l'ouverture de la période</b>	<b>104 669</b>	<b>42 101</b>	<b>42 101</b>
<b>Trésorerie à la clôture de la période</b>	<b>192 467</b>	<b>104 669</b>	<b>139 004</b>

## Tableau de variation des capitaux propres

En milliers d'euros	Capital	Primes	Actions d'auto- contrôle	Réserves et résultats	Réserves de conversion	Intérêts minori- taires	Total
<b>Au 1<sup>er</sup> décembre 2003</b>	<b>27 898</b>	<b>379 358</b>	<b>(126 899)</b>	<b>502 879</b>	<b>(25 523)</b>	<b>1 029</b>	<b>758 742</b>
Changement de principes comptables							
Valorisation des stock options	-	757	-	(757)	-	-	-
<b>Au 31 décembre 2003 ajusté</b>	<b>27 898</b>	<b>380 115</b>	<b>(126 899)</b>	<b>502 122</b>	<b>(25 523)</b>	<b>1 029</b>	<b>758 742</b>
Immobilisations financières disponibles à la vente				(2 373)	-	-	(2 373)
Impôts	-	-	-	828	-	-	828
Gains (pertes) liés aux couvertures				(4 131)	2 155	-	(1 976)
Impôts	-	-	-	1 444	(755)	-	689
Autres gains (pertes)	-	-	-	(632)	(4 434)	-	(5 066)
<b>Gains (pertes) non reconnus dans le compte de résultat</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(4 864)</b>	<b>(3 034)</b>	<b>-</b>	<b>(7 898)</b>
(Acquisitions) Cessions d'actions d'autocontrôle (net)	-	(19 286)	17 400	11 248	-	-	9 362
Stock options	-	4 390	-	(4 390)	-	-	-
Dividendes				(35 000)	-	-	(35 000)
Annulation des actions de classe B	(4 854)			4 369	-	-	(485)
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	20 681	20 681
Résultat net de la période	-	-	-	208 032	-	(11 673)	196 359
<b>Au 31 décembre 2004</b>	<b>23 044</b>	<b>365 219</b>	<b>(109 499)</b>	<b>681 517</b>	<b>(28 557)</b>	<b>(10 037)</b>	<b>941 761</b>
Immobilisations financières disponibles à la vente	-	-	-	828	-	-	828
Impôts	-	-	-	(281)	-	-	(281)
Gains (pertes) liés aux couvertures				(21 375)	-	-	(21 375)
Impôts	-	-	-	7 481	-	-	7 481
Autres gains (pertes)	-	-	-	-	8 039	-	8 039
<b>Gains (pertes) non reconnus dans le compte de résultat</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(13 347)</b>	<b>8 039</b>	<b>-</b>	<b>5 308</b>
(Acquisitions) Cessions d'actions d'autocontrôle (net)	-	1 564	1 576	(1 576)	-	-	1 564
Stock options	-	13 575	-	-	-	-	13 575
Variation de périmètre	-	-	-	7 915	-	15 083	22 998
Résultat net de la période	-	-	-	172 396	-	(7 359)	165 037
<b>Au 31 juillet 2005</b>	<b>23 044</b>	<b>380 358</b>	<b>(107 923)</b>	<b>846 905</b>	<b>(20 518)</b>	<b>17 761</b>	<b>1 139 627</b>

## Informations complémentaires

Historique — [248](#)

Renseignements à caractère général — [250](#)

Renseignements relatifs au capital — [251](#)

Accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM — [256](#)

Environnement législatif et réglementaire du transport aérien — [263](#)

Glossaires — [266](#)

Information et contrôle — [270](#)





# Historique

## Deux compagnies nées le même jour

### 7 octobre 1919

Création de KLM, Koninklijke Luchtvaartmaatschappij, compagnie royale aérienne néerlandaise pour les Pays-Bas et les Colonies.

En 1920, KLM inaugure la liaison Amsterdam-Londres avec un De Havilland DH-16. Cette ligne est, aujourd'hui encore, la plus ancienne route desservie par une même compagnie.

En 1924, KLM inaugure son premier vol intercontinental reliant Amsterdam à Jakarta en Fokker F-VII. Cette route, régulière dès 1929, est à l'époque la plus longue ligne aérienne du monde.

Dès 1926, KLM et Air Union (compagnie fondatrice d'Air France) coopèrent pour le transport de courrier vers l'Extrême-Orient.

### 7 octobre 1933

Naissance d'Air France par le regroupement de cinq compagnies aériennes françaises (Air Union, Air Orient, Société Générale de Transport Aérien (SGTA), la CIDNA et l'Aéropostale).

Air France et KLM assurent conjointement la ligne Amsterdam-Rotterdam-Paris dans le cadre d'un accord commercial.

### 1934

Premier vol transatlantique de KLM reliant Amsterdam à Curaçao en Fokker F-XVIII Snip.

## 1945-1990 - Essor du transport aérien et des deux compagnies

### 1945-46

Nationalisation d'Air France.  
Reprise des vols de KLM, interrompus pendant la guerre.

Ouverture des lignes régulières vers New York en DC-4 depuis Paris avec Air France, depuis Amsterdam avec KLM. Le voyage dure alors près de 24 heures.

Air France et KLM s'équipent de Constellation et s'assistent mutuellement.

### 1958

Air France et KLM inaugurent la route polaire, reliant Paris ou Amsterdam à Tokyo, en passant par le pôle Nord.

### 1959-1960

L'ère des jets est lancée : Air France met en service les premières Caravelle ainsi que les premiers Boeing 707, permettant de réduire la durée du trajet Paris-New York à 8 heures. KLM exploite ses premiers Douglas DC-8.

### 1961

Air France installe son exploitation et ses ateliers à Orly Sud.

### 1967

Premier décollage de KLM depuis le nouvel aéroport de Schiphol.

### 1970-71

Début de l'exploitation du Boeing 747 sur les lignes long-courrier par Air France en 1970 et KLM en 1971.

### 1972

Air France se dote d'une direction du fret.

### 1974-1982

Air France s'installe en 1974 dans la nouvelle aérogare de Roissy-Charles de Gaulle 1, puis dans l'aérogare CDG 2 en 1982.

### 1976

Mise en service du supersonique Concorde, d'abord sur Paris-Rio, Paris-Caracas et Paris-Washington puis, en 1977, sur Paris-New York, reliant les deux villes en 3 heures 45 minutes.

## 1989-2004 - Développement de deux majors

### 1989

Conclusion d'une alliance, la première de l'histoire du transport aérien, entre KLM et la compagnie américaine Northwest Airlines.

**1990**

Acquisition par Air France d'UTA (Union des Transports Aériens), créé en 1963.

**1991**

KLM fonde une compagnie régionale, KLM Cityhopper en fusionnant NLM Cityhopper et Netherlines et étend sa participation dans transavia de 40 à 80%.

**1992**

Fusion d'Air France et d'UTA. En cumulant la participation d'UTA avec la sienne, Air France détient ainsi 72% d'Air Inter.

Mise en place par KLM de la première plate-forme européenne de correspondances moyen-courrier – long-courrier à l'aéroport de Schiphol.

Premier accord de "ciel ouvert" entre les Pays-Bas et les États-Unis.

**1993**

Tous les vols KLM et Northwest Airlines entre l'Europe et les États-Unis sont exploités en joint-venture.

**1996**

Air Inter devient Air France Europe.

Mise en place de la plate-forme de correspondances moyen-courrier – long-courrier d'Air France à Roissy-Charles de Gaulle.

**1997**

Fusion-absorption d'Air France et d'Air France Europe.

**1999**

Succès de l'ouverture du capital d'Air France avec la participation de 2,4 millions de particuliers, d'institutionnels internationaux et de 72% des salariés.

Première cotation du titre Air France sur le Règlement Mensuel de la Bourse de Paris le 22 février 1999.

**2000**

Air France, Aeromexico, Delta Airlines et Korean Air fondent les alliances SkyTeam et SkyTeam Cargo.

Création du pôle régional d'Air France avec l'acquisition de Régional Airlines, Flandre Air, Proteus, Brit Air et City Jet.

**2001**

Accord de "ciel ouvert" entre la France et les États-Unis. Alitalia et CSA Czech Airlines rejoignent SkyTeam.

**2002**

SkyTeam est la seule alliance au monde à bénéficier de l'*anti-trust immunity* sur ses lignes transatlantiques et transpacifiques.

KLM annonce le renouvellement de sa flotte avec l'arrivée du Boeing 747-400 ER Freighter, du Boeing 777-200 ER et de l'Airbus A330-200.

**2004 - Création d'Air France-KLM, premier groupe européen de transport aérien****2003**

30 septembre : Air France et KLM annoncent leur intention de rapprochement par le biais d'une offre publique d'échange (OPE).

**2004**

5 avril : Air France lance son offre publique d'échange des titres KLM.

5 mai : cotation des titres Air France-KLM sur les marchés d'Euronext Paris et Amsterdam ainsi que du New York Stock Exchange.

6 mai : privatisation d'Air France, du fait du transfert de la majorité de son capital au secteur privé par dilution de la part de l'État.

15 septembre : finalisation de l'organisation du groupe avec la mise en place du holding Air France-KLM détenant deux filiales aériennes : Air France et KLM.

KLM et ses partenaires américains Northwest Airlines et Continental rejoignent l'alliance SkyTeam.

9 décembre : l'État français ramène sa participation de 44% à 23% du capital.

**2005**

Air France-KLM est élu compagnie aérienne de l'année.



# Renseignements à caractère général

## Dénomination sociale

Air France-KLM

## Siège social

2, rue Robert Esnault-Pelterie, 75007 Paris

## Adresse postale

45, rue de Paris, 95747 Roissy-CDG Cedex  
Tél. : +33 1 41 56 78 00

## Forme juridique

Société anonyme à Conseil d'administration.

## Législation

Législation française.

Air France-KLM est régi par le Code de commerce et par les dispositions du Code de l'aviation civile telles que modifiées par la loi du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à Air France. La loi du 9 avril 2003 a introduit dans le Code de l'aviation civile un dispositif de protection de la nationalité des transporteurs aériens dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

## Constitution et durée

Date de constitution : 23 avril 1947.

Date d'expiration : 3 juillet 2045 sauf dissolution anticipée ou prorogation.

## Objet social (Article 2 des statuts)

Air France-KLM a pour principal objet la prise de participation directe ou indirecte dans le capital d'entreprises de transport aérien et d'une façon générale dans toutes sociétés françaises ou étrangères dont l'objet se rattache à l'activité de transport aérien.

## Immatriculation

Registre du Commerce et des Sociétés de Paris :

552 043 002

Code APE : 741 J

## Consultation des documents juridiques

Les documents juridiques et sociaux relatifs à Air France-KLM peuvent être consultés au principal établissement de la société situé au 45, rue de Paris, 95747 Roissy-CDG Cedex, ou être demandés au numéro vert 0 800 320 310 ou + 33 1 41 56 88 85 depuis l'étranger et les DOM-TOM.

## Exercice social

L'exercice social commence le 1<sup>er</sup> avril et se termine le 31 mars de l'année suivante (exercice IATA) (voir Glossaire).

## Répartition statutaire des bénéfices

Après approbation des comptes et constatation de l'existence d'un bénéfice distribuable, l'Assemblée générale décide soit de la distribution totale ou partielle de ce bénéfice distribuable (le solde étant, dans le cas de bénéfice distribuable partiel, affecté à un ou plusieurs postes de réserves), soit de l'affectation du bénéfice distribuable en totalité à un ou plusieurs postes de réserves.

# Renseignements relatifs au capital

## Capital social au 31 mars 2006

Au 31 mars 2006, le capital social s'élève à 2 289 759 903 euros divisé en 269 383 518 actions de 8,50 euros de nominal entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur, au choix du titulaire.

## Délégations en cours de validité accordées par l'Assemblée générale au Conseil d'administration

L'Assemblée générale extraordinaire en date du 12 juillet 2005 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée, à émettre des actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France-KLM.

Nature de l'opération	Montant maximum des émissions	Solde disponible au 31 mars 2006
Augmentation de capital par émission d'actions ou de valeurs mobilières donnant accès au capital avec droit préférentiel de souscription	500 millions d'euros	500 millions d'euros
sans droit préférentiel de souscription	500 millions d'euros	500 millions d'euros
Augmentation de capital par incorporation de réserves et/ou de primes	500 millions d'euros	500 millions d'euros
Augmentations de capital réservées aux adhérents à un plan d'épargne d'entreprise	3% du capital existant au moment de l'émission	
Émissions de valeurs mobilières donnant droit à des titres de créances sans donner lieu à augmentation de capital	1 milliard d'euros	1 milliard d'euros

## Autorisation de rachat d'actions par Air France-KLM

L'Assemblée générale mixte du 12 juillet 2005 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 18 mois, à intervenir en bourse sur les actions de la société conformément au programme de rachat visé par l'AMF sous le numéro 05-584. Le prix maximum d'achat a été fixé à 25 euros et le prix minimum de vente à 8,5 euros. Air France-KLM s'est engagé à ne pas acquérir plus de 5% de son capital. Les objectifs du programme de rachat sont l'animation du marché secondaire ou la liquidité du titre dans le cadre du contrat de liquidité signé avec SG Securities (Rothschild & Cie Banque depuis le 2 mai 2006), la remise de ces actions lors de l'exercice des droits attachés à des valeurs mobilières, l'attribution ou la cession des actions à des salariés et dirigeants du groupe et enfin la conservation et la remise ultérieure des actions à l'échange ou en paiement d'une acquisition.

Au 31 mars 2006, le groupe détenait 4 150 405 actions, soit 1,5% du capital, dont 4 129 358 titres détenus par ses filiales pour satisfaire l'exercice des différents plans de stocks options et 21 047 actions dans le cadre du contrat de liquidité. La valeur comptable des titres Air France-KLM auto-détenus s'élevait au 31 mars 2006 à 59,2 millions d'euros.

Pendant l'exercice et conformément à ce contrat et au précédent, le nombre de titres achetés s'est élevé à 6 823 078 actions à un prix moyen de 15,56 euros et le nombre de titres cédés s'est élevé à 7 804 828 actions à un prix moyen de 16,20 euros.



## Évolution du capital au cours des trois derniers exercices

Exercice au	Montant du capital	Nombre d'actions
31 mars 2004	1 868 137 540	219 780 887
31 mars 2005	2 289 759 903	269 383 518
31 mars 2006	2 289 759 903	269 383 518

À l'issue de l'opération d'échange des titres KLM en titres Air France-KLM, il a été créé 49 602 631 actions nouvelles.

## Répartition actuelle du capital et des droits de vote

L'évolution de l'actionnariat d'Air France-KLM sur les trois derniers exercices est liée à :

- l'augmentation de capital de 2004 réservée aux actionnaires de KLM qui ont apporté leurs titres à l'offre d'échange et qui a entraîné la privatisation d'Air France-KLM par dilution de la part de l'État ;
- au désengagement de l'État qui a cédé 47,7 millions d'actions sur le marché en décembre 2004 et 21 millions d'actions aux salariés d'Air France en deux tranches, en mars et en avril 2005.

Exercice au	En % du capital			En % des droits de vote		
	31 mars 2006	31 mars 2005	31 mars 2004	31 mars 2006	31 mars 2005	31 mars 2004
État	18,6	23,2	54,0	18,9	23,8	54,6
Salariés et anciens salariés	14,1	11,7	12,8	14,4	11,7	12,9
Autocontrôle	1,5	2,4	1,1	-	-	-
Flottant	65,8	62,7	32,1	66,7	64,5	32,5

## Actionnaires détenant plus de 0,5% du capital

Sur la base des déclarations disponibles au 31 mars 2006, les actionnaires suivants détiennent 0,5% ou plus du capital d'Air France-KLM.

Actionnaires	Nombre d'actions	En % du capital	Valeur de marché (en euros)
Alitalia	4 395 618	1,63	85 406 838
Barclays	17 352 202	6,44	337 153 285
BNP PAM Group	2 883 940	1,07	56 034 954
CDC	2 314 517	0,85	44 971 065
Cie d'investissement de Paris	3 349 720	1,24	65 085 060
CNCE	1 399 009	0,52	27 143 885
DNCA Finance	1 400 842	0,52	27 218 360
Tocqueville Finance	1 647 000	0,61	32 001 210
UBS	2 708 056	1,01	52 617 528

## Cours de bourse et volumes de transactions sur 18 mois

	Jours de bourse	Cours moyen (en €)	Cours extrême (en €)		Volumes	Montant (en M€)
			Plus haut	Plus bas		
<b>2004</b>						
Octobre	21	12,98	13,87	12,52	19 852 525	258,6
Novembre	22	14,20	14,85	13,5	24 276 968	344,5
Décembre	23	14,17	15,00	13,86	29 098 085	413,4
<b>2005</b>						
Janvier	21	13,89	14,27	13,36	28 041 883	389,0
Février	20	14,52	15,14	13,98	33 033 615	481,6
Mars	21	14,13	14,66	13,53	28 962 252	409,0
Avril	21	13,17	14,02	11,98	35 195 326	464,0
Mai	22	12,68	13,33	12,00	32 471 258	412,9
Juin	22	12,88	13,34	12,13	30 209 686	386,6
Juillet	21	13,16	13,68	11,78	29 287 572	379,6
Août	23	13,57	14,12	13,15	24 190 620	328,4
Septembre	22	13,93	14,44	13,24	26 966 806	328,7
Octobre	21	14,12	14,73	13,61	25 439 962	360,8
Novembre	22	14,71	16,11	13,97	33 313 550	500,7
Décembre	21	17,43	18,39	15,79	39 785 372	685,1
<b>2006</b>						
Janvier	22	18,33	19,00	17,45	43 384 319	796,3
Février	20	19,47	20,50	18,37	37 378 318	731,2
Mars	23	19,61	19,93	19,07	28 993 931	563,2
Avril	18	18,95	20,22	17,81	29 718 741	559,9

### Seuils légaux et statutaires de détention

Conformément à la possibilité prévue par l'article L.233-7 du Code de commerce, l'article 13 des statuts d'Air France-KLM prévoit que toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à détenir, directement ou indirectement 0,5% au moins du capital ou des droits de vote d'Air France-KLM ou un multiple de ce pourcentage inférieur à 5% est tenu d'en informer Air France-KLM par lettre recommandée avec avis de réception dans un délai de 15 jours à compter du franchissement.

Cette déclaration devra être renouvelée chaque fois qu'un nouveau seuil de 0,5% du capital et des droits de vote sera franchi et ce jusqu'à 50%.

Tout actionnaire dont la participation au capital devient inférieure à l'un des seuils prévus ci-dessus, est également tenu d'en informer Air France-KLM dans le même délai de quinze jours selon les mêmes modalités.

Les obligations statutaires ci-dessus ne préjugent pas de l'obligation légale d'informer Air France-KLM, ainsi que l'AMF dans un délai de cinq jours de bourse, du franchissement des seuils légaux, du capital et des droits de vote.

En outre, le dépassement des seuils de 10% et 20% du capital et des droits de vote entraîne l'obligation d'informer Air France-KLM et l'AMF, dans un délai de 15 jours, des objectifs poursuivis pour les 12 mois à venir. Cette information se fait dans les conditions et sous les sanctions prévues par l'article L.233-14 du Code de commerce. De plus, en cas de non-respect de cette obligation d'information et à la demande d'un ou plusieurs actionnaires détenant 0,5% au moins du capital ou des droits de vote, les actions excédant les seuils soumis à déclaration sont privées du droit de vote pour toute Assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation.

En outre, tout actionnaire venant à détenir plus de 2% des droits de vote d'Air France-KLM est tenu d'inscrire ses titres sous la forme nominative dans un délai de 15 jours à compter du franchissement de seuil (Assemblée générale extraordinaire du 25 septembre 1998).

À l'issue de l'offre publique d'échange sur les titres KLM, Air France-KLM a été privatisé, la participation de l'État ayant été diluée de 54% à 44,1%. En conséquence, sont applicables les changements statutaires liés au transfert de la majorité du capital social au secteur privé approuvés par l'Assemblée générale du 10 juillet 2003.

Ces changements statutaires sont relatifs notamment à la connaissance et au suivi de l'actionnariat, à la mise en demeure de céder et cession obligatoire des actions et à la composition du Conseil d'administration, tels que décrits dans la partie "Gouvernement d'entreprise".

## **Identification des actionnaires**

### **Identification des titulaires de titres au porteur**

L'Assemblée générale du 25 septembre 1998 a autorisé Air France-KLM à faire usage des dispositions légales prévues en matière d'identification des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses Assemblées générales d'actionnaires.

Les articles L.360-1 à L.360-4 nouveaux du code de l'aviation civile tels que modifiés par la loi du 9 avril 2003, autorisent les entreprises de transporteurs aériens français cotées en bourse à introduire dans leurs statuts un dispositif leur donnant la possibilité de suivre et de contrôler leur actionnariat et également de mettre en demeure certains actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres en cas de risque pour leur nationalité.

En effet, l'évolution dans le temps de l'actionnariat d'une entreprise de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé peut risquer de remettre en cause sa licence d'exploitation de transporteur aérien communautaire, dont le maintien est conditionné par une détention majoritaire du capital et un contrôle effectif par des intérêts communautaires, ou les droits de trafic dont elle bénéficie, en tant que transporteur aérien français, en vertu des accords internationaux bilatéraux conclus par la France avec des États tiers à l'Union européenne.

### **Dispositions statutaires concernant l'actionnariat**

**Connaissance et suivi de l'actionnariat** : les articles 9 et suivants des statuts d'Air France-KLM fixent les conditions dans lesquelles le Conseil d'administration pourra ou devra décider soit d'abaisser le seuil de mise au nominatif obligatoire de 2% (seuil actuel) à 10 000 actions, soit d'imposer la forme exclusivement nominative à l'ensemble des actions d'Air France-KLM.

Toutefois, lorsque le seuil de 40% du capital ou des droits de vote a été franchi par des actionnaires autres que des actionnaires français, le Conseil d'administration doit décider d'abaisser ce seuil de 2% à 10 000 actions.

Lorsque Air France-KLM a procédé à la publication d'un avis informant les actionnaires et le public que des actionnaires autres que des ressortissants français détiennent, directement ou indirectement, 45% du capital ou des droits de vote d'Air France-KLM, le Conseil d'administration doit décider d'imposer la forme exclusivement nominative aux actions d'Air France-KLM. Le groupe est en droit de demander, à ses frais, à tout moment, à l'organisme chargé de la compensation des titres, tous renseignements d'identification sur les détenteurs des titres d'Air France-KLM conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses Assemblées d'actionnaires, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'eux.

L'article 10 des statuts d'Air France-KLM définit les informations qui devront être fournies à Air France-KLM par les actionnaires, personnes physiques ou personnes morales, soumis à l'obligation de mise au nominatif de leurs titres. Parmi ces informations, figure celle relative à la nationalité de l'actionnaire.

L'article 11 des statuts d'Air France-KLM précise les conditions dans lesquelles le Conseil d'administration pourra exercer son droit d'agréer les nouveaux actionnaires.

**Mise en demeure de céder et cession obligatoire des actions** : l'article 15 des statuts d'Air France-KLM précise les informations qu'Air France-KLM devra publier et diffuser pour informer le public du franchissement du seuil de 45% du capital ou des droits de vote par des actionnaires autres que les actionnaires français.

C'est en effet à partir de ce seuil qu'Air France-KLM sera en droit de mettre en œuvre la procédure de mise en demeure et de cession forcée des titres afin de protéger sa nationalité. Les articles 15 et 16 des statuts d'Air France-KLM sont relatifs respectivement à la mise en demeure de céder et à la cession des titres en infraction.

#### **Relations entre Air France-KLM et ses filiales <sup>(1)</sup>**

Air France-KLM et ses filiales Air France et KLM ont conclu des conventions dont l'objet est de définir les conditions dans lesquelles Air France et KLM effectueront, à la demande d'Air France-KLM, des prestations de support technique et administratif à son profit.

Ces prestations, de nature comptable, administrative, juridique et informatique, sont facturées au prix de revient. Air France-KLM et ses filiales ont en outre conclu :

- une convention de trésorerie (mise à disposition d'Air France-KLM d'une ligne de crédit) ;
- une convention de domiciliation (mise à disposition de locaux abritant le siège social d'Air France-KLM).

(1) Voir Conventions réglementées dans la section Conseil d'administration

# Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM

Dans le cadre des accords entre Air France et KLM visant à créer le groupe Air France-KLM, divers accords ont été conclus avec les actionnaires de KLM existants à la date de signature de l'accord global entre Air France et KLM.

## Accords relatifs à l'organisation de l'actionnariat

KLM a mis en place deux fondations néerlandaises, SAK I et SAK II, qui assurent jusqu'en mai 2007 l'administration des actions KLM transférées dans le cadre des opérations de rapprochement et acquises par Air France<sup>(1)</sup>.

SAK I et SAK II sont chacune gérées par des Conseils d'administration composés de trois membres. Un membre est nommé par Air France, un membre est nommé par KLM et le troisième membre, agissant en qualité de Président, est nommé par les deux premiers. La majorité des membres des Conseils d'administration de chacune des fondations, dont le Président, doit être de nationalité néerlandaise et résider aux Pays-Bas. Les décisions au sein du Conseil d'administration sont prises à l'unanimité.

En contrepartie des actions transférées dans SAK I et SAK II, Air France<sup>(1)</sup> a reçu des certificats d'actions lui permettant de bénéficier de l'intégralité des droits économiques attachés aux actions sous-jacentes. SAK I et SAK II conservent néanmoins les droits de vote attachés aux dites actions. Les membres du Conseil d'administration de SAK I et SAK II exercent ces droits de vote conformément aux principes de gouvernement d'entreprise mis en place dans le cadre des accords de rapprochement entre KLM et Air France et conformément aux meilleurs intérêts de KLM, d'Air France-KLM et de ses actionnaires.

## Accords avec l'État néerlandais

Afin de permettre le rapprochement et dans le souci de préserver les droits de trafic de KLM, Air France et KLM ont conclu avec l'État néerlandais les accords décrits ci-après.

## Contrat d'acquisition relatif aux actions préférentielles cumulatives A détenues par l'État néerlandais

Le 16 octobre 2003, Air France, KLM et l'État néerlandais ont conclu un accord aux termes duquel l'État néerlandais est convenu de réduire sa participation dans KLM proportionnellement à toute réduction par l'État français de sa participation dans le capital d'Air France<sup>(1)</sup>. À cette fin, l'État néerlandais cèdera ses actions préférentielles cumulatives A à Air France<sup>(1)</sup> ou à SAK I au nom et pour le compte d'Air France<sup>(1)</sup> si le transfert a lieu au cours des trois premières années suivant le rapprochement. Dans ce dernier cas, SAK I émettra au profit d'Air France<sup>(1)</sup> des certificats d'actions correspondant aux actions préférentielles cumulatives A transférées à SAK I.

Ces certificats d'actions conféreront à Air France<sup>(1)</sup> l'ensemble des droits économiques attachés aux dites actions, les droits de vote attachés aux dites actions étant exercés par SAK I jusqu'à ce que les certificats d'actions soient échangés par Air France<sup>(1)</sup> contre lesdites actions.

À l'issue de la période initiale de trois ans, Air France<sup>(1)</sup> aura la faculté d'échanger les certificats d'actions contre les actions préférentielles cumulatives A et de détenir ces dernières directement.

L'État néerlandais bénéficie par ailleurs du droit de céder à Air France<sup>(1)</sup> à tout moment autant d'actions préférentielles cumulatives A qu'il le souhaite.

## Modifications apportées à l'option de l'État néerlandais et accords afférents

Depuis 1994, l'État néerlandais bénéficie d'une option de souscription d'actions préférentielles B de KLM lui permettant de porter sa participation à 50,1% du capital et des droits de vote de KLM et ce quel que soit le montant du capital émis par cette dernière au moment de l'exercice de ladite option.

(1) Devenue Air France-KLM à la suite de la création du holding en septembre 2004

Si l'État néerlandais le juge nécessaire et raisonnable, cette option pourra être exercée dans le futur, après consultation de KLM, dans l'éventualité où un pays tiers, considérant qu'une partie substantielle du capital de KLM ne serait plus détenue par des ressortissants néerlandais ou que le contrôle effectif de KLM ne serait plus exercé par des ressortissants néerlandais, imposerait des restrictions à l'exercice par KLM de lignes aériennes régulières avec ledit pays tiers.

Le fondement de cette option résulte de la convention de Chicago et des traités bilatéraux de service aérien selon lesquels le droit d'exploitation de services de transports aériens de KLM sur les lignes internationales dépend généralement de l'obligation d'une détention majoritaire ou d'une partie substantielle du capital par des ressortissants néerlandais ou européens ou que le contrôle effectif de KLM soit exercé par des ressortissants néerlandais ou européens.

Air France, KLM et l'État néerlandais sont convenus dans un accord en date du 16 octobre 2003, de modifier certains termes de l'option existante de l'État néerlandais. Conformément aux termes de l'option modifiée, l'État néerlandais pourra exercer éventuellement son option si un pays tiers, représentant un marché clé desservi par KLM, notifie par écrit qu'il limite ou met fin, ou qu'il limitera ou mettra fin à l'exploitation par KLM de lignes aériennes régulières avec ledit pays considérant qu'une partie substantielle du capital de KLM n'est pas détenue par des ressortissants néerlandais ou que le contrôle effectif de KLM n'est plus exercé par des ressortissants néerlandais.

Cette option modifiée de l'État néerlandais a une durée initiale de trois ans, à compter du 16 octobre 2003, et est renouvelable trois fois par l'État néerlandais pour des périodes de douze mois chacune.

Ce renouvellement pourra intervenir si l'État néerlandais le juge nécessaire du fait de la mise en danger des droits de trafic exercés par KLM sur certains de ses marchés clés. L'État devra préalablement notifier par écrit à KLM et à Air France son intention de renouveler l'option.

Cette notification comprendra notamment les raisons d'un tel renouvellement et le nom des pays tiers contestant les droits de trafic de KLM.

Cet accord stipule par ailleurs que les parties discuteront en amont et de bonne foi de la nécessité d'exercer l'option modifiée de l'État néerlandais et du calendrier d'un tel exercice, sans que cette discussion ne confère pour autant à Air France un droit d'autorisation préalable.

Postérieurement à l'exercice de l'option, l'État néerlandais aura l'obligation d'informer Air France, au moins tous les six mois, de l'état d'avancement des discussions avec les États tiers contestant les droits de trafic de KLM. L'option modifiée prévoit également que l'État néerlandais exercera les droits de vote attachés aux actions préférentielles B, acquises dans le cadre de l'exercice de cette option, dans les meilleurs intérêts de KLM, d'Air France-KLM et de ses actionnaires, conformément aux règles de gouvernement d'entreprise prévues dans le cadre de l'accord global.

Si après l'exercice de l'option modifiée, l'État néerlandais détermine qu'aucun des marchés clés de KLM n'est plus en danger, KLM sera dans l'obligation de procéder au rachat des actions préférentielles B en vue de les annuler, pour un prix égal au montant versé lors de l'émission des actions préférentielles B, augmenté du montant de tout dividende non encore acquitté.

Un tel rachat n'affectera pas l'option de l'État néerlandais, qui restera en vigueur conformément aux stipulations de l'option.

## Assurances consenties à l'État néerlandais

Le 16 octobre 2003, Air France et KLM ont donné à l'État néerlandais les assurances suivantes dans le but de préserver la qualité du réseau de KLM à l'aéroport de Schiphol qui, selon l'État néerlandais, est d'intérêt public, tout en prenant en compte les intérêts du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires.

### Les assurances suivantes données à l'État néerlandais seront applicables pendant une période de huit ans, soit jusqu'au 5 mai 2012

- Air France et KLM demeureront des compagnies aériennes et conserveront leurs activités opérationnelles en France et aux Pays-Bas respectivement. Air France et KLM conserveront leurs certificats de transporteur aérien ainsi que leurs licences d'exploitation et continueront de satisfaire à l'ensemble des conditions nécessaires au maintien desdites licences ;

- en coopération avec les autorités de l'aviation civile compétentes, Air France et KLM s'engagent à déployer tous leurs efforts pour conserver toutes autorisations et droits respectifs, délivrés par lesdites autorités et nécessaires à l'exploitation des lignes internationales. À cet effet, si une décision économique d'arrêt d'une desserte était susceptible d'entraîner la perte d'une partie desdites autorisations, toutes les parties concernées feront leurs meilleurs efforts pour protéger les autorisations et droits concernés sans compromettre la décision économique sous-jacente ;
- Air France et KLM confirment que les trafics de passagers au départ de Roissy-CDG et de Schiphol, ainsi que les perspectives de croissance de ces trafics sont des éléments essentiels au succès du groupe Air France-KLM, qui opérera un système *multi-hubs* en Europe autour de ces deux aéroports.
- Air France et KLM conviennent que les activités cargo sur les *hubs* de Roissy-CDG et Schiphol, et les perspectives de croissance de l'activité cargo, sont des éléments essentiels du succès du groupe Air France-KLM ;
- Air France et KLM conviennent que le potentiel de synergies identifié en matière de cargo offrira des opportunités de développement pour le groupe Air France-KLM à Schiphol et à Roissy-CDG.

**Les assurances suivantes données à l'État néerlandais resteront applicables pendant une période de cinq ans, soit jusqu'au 5 mai 2009**

- Sous réserve de toutes mesures d'adaptation requises en cas de crise, le développement du trafic passager à Roissy-CDG ne se fera pas significativement au détriment du portefeuille existant de destinations clés opérées par KLM à Schiphol pour autant que lesdites destinations conservent leur intérêt économique pour le groupe Air France-KLM. De la même manière, le développement du trafic passager à Schiphol ne se fera pas significativement au détriment du portefeuille actuel de destinations clés d'Air France opérées à Roissy-CDG. Le groupe Air France-KLM pourra transférer jusqu'à cinq dessertes clés de KLM qui deviendront des dessertes opérées par Air France depuis Roissy-CDG, pour autant que le transfert de ces lignes s'accompagne du transfert symétrique de cinq dessertes Air France qui seront dès lors opérées par KLM depuis Schiphol ;
- Sous réserve de toutes mesures d'adaptation requises en cas de crise, le développement de l'activité cargo du groupe Air France-KLM à Roissy-CDG ne se fera pas significativement au détriment de l'activité cargo globale de KLM opérée depuis Schiphol. Le développement de l'activité cargo du groupe Air France-KLM à partir de Schiphol ne se fera pas au détriment de l'activité cargo globale d'Air France opérée depuis Roissy-CDG.

En contrepartie desdites assurances, l'État néerlandais s'est engagé à prendre en compte l'importance des activités de KLM à Schiphol lorsqu'il déterminera sa politique en matière d'aviation civile.

En outre, l'État néerlandais a accepté de :

- maintenir le portefeuille existant de droits de trafic conférés à KLM, autres que ceux qui n'ont pas été utilisés par KLM, sur une période cumulée de douze mois ;
- continuer d'examiner d'une manière équitable et non-discriminatoire toute demande future de KLM pour l'attribution de nouveaux droits de trafic.

Tout acte ou décision à prendre alors que les assurances données à KLM sont en vigueur et qui entraînerait une modification de ces assurances, incluant entre autres une modification des statuts de la Fondation des Assurances KLM, dans la mesure où cela affecterait les assurances consenties à l'État néerlandais, nécessite l'accord préalable de l'État néerlandais.

## Assurances consenties à KLM

Afin de préserver les intérêts à long terme de chacune des parties mais aussi les intérêts du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires, Air France a consenti à KLM les assurances suivantes :

- Air France et KLM reconnaissent l'importance des ressources humaines et la nécessité de développer et de maintenir des centres d'excellence au sein du groupe Air France-KLM. Ils conviennent que les promotions seront basées sur le mérite, les compétences et la non-discrimination. De même, toute restructuration sera conduite dans le respect du principe de non-discrimination ;

- Air France et KLM confirment que le trafic de passagers au départ de Roissy-CDG et de Schiphol et les perspectives de croissance de ces trafics sont des éléments essentiels au succès du groupe Air France-KLM qui opérera un système multi-*hubs* en Europe autour de ces deux aéroports ;
- en établissant un réseau combiné intégré, Air France et KLM chercheront à optimiser, au bénéfice du groupe Air France-KLM, le portefeuille actuel des destinations d'Air France et de KLM tout en s'efforçant de maintenir et d'assurer le développement à long terme des lignes opérées par les deux compagnies au départ de ou à destination de Roissy-CDG et de Schiphol. L'équité du développement à long terme résidera dans le respect du planning de la flotte déjà arrêté par chacune des parties pour la période 2003 à 2005, et sera déterminée sur la base des facteurs suivants :
  - une stratégie économique commune et, pour l'établissement des *business plans* des deux compagnies, un objectif commun de rentabilité globale et de solidité financière ;
  - l'adéquation des *business plans* au développement des flux de trafic ;
  - un partage raisonnable des nouvelles opportunités entre les deux réseaux, en accord avec les flux naturels de trafic et les conditions économiques applicables à chacun des deux *hubs* ;
  - sous réserve des critères mentionnés ci-dessus, le développement d'un *hub* ne doit pas porter préjudice à l'autre, à son portefeuille de destinations clés existant et à son développement potentiel. Un transfert de dessertes d'un *hub* vers l'autre ne sera pas autorisé, sauf si cela présente un intérêt évident et significatif pour les entités opérationnelles combinées ou s'il est compensé par un transfert symétrique d'une autre desserte.
- Air France et KLM conviennent de ne pas desservir à partir des deux *hubs* une destination long-courrier desservie jusque là par une seule compagnie au départ de son *hub* sous réserve de certaines conditions ;
- Air France et KLM continueront d'utiliser leurs codes respectifs "AF" et "KL" ;
- sur les lignes entre les Pays-Bas et la France, Air France et KLM optimiseront l'utilisation de leur flotte, équipages et services au sol afin de réduire les coûts en éliminant les immobilisations nocturnes d'avions et en optimisant les plannings et capacités. Air France et ses filiales desserviront les *hubs* de Roissy-CDG, Clermont-Ferrand et Lyon. KLM et KLM Cityhopper desserviront le *hub* de Schiphol et n'opéreront pas moins de 50% des fréquences ;
- Air France et KLM conviennent que l'activité cargo et ses perspectives de croissance au départ de Roissy-CDG et de Schiphol sont des éléments essentiels au succès de leur coopération ;
- Air France et KLM ont convenu d'établir un développement équitable des capacités de chacun des *hubs*, ce qui inclut, si cela est économiquement justifié, l'investissement dans des avions cargo ou des conversions d'avions afin de maintenir la capacité et le développement des destinations cargo, des investissements pour développer les capacités des infrastructures cargo des *hubs*. Le *business plan* du groupe Air France-KLM s'efforcera de maintenir le développement à long terme de chacun des *hubs*. L'équité de ce développement à long terme sera déterminée sur la base suivante :
  - une stratégie économique commune et, pour l'établissement des *business plans* des deux compagnies, un objectif commun de rentabilité globale et de solidité financière ;
  - l'adéquation de tels *business plans* au développement du marché du transport aérien cargo ;
  - le développement d'un *hub* ne se faisant pas au détriment de l'activité cargo de l'autre partie, sous réserve de toutes mesures d'adaptation requises en cas de crise.
- Air France et KLM sont convenus d'établir un "accord Cargo" qui n'entravera pas l'intégration potentielle de Martinair dans le groupe Air France-KLM si cela est bénéfique aux deux parties et renforce la position de Schiphol. Air France ne s'opposera pas au projet, sous réserve de l'examen des lignes opérées par les deux compagnies et d'une comparaison des bénéfices, synergies et risques, ce qui inclut l'obtention de conditions acceptables permettant l'approbation de la transaction par les autorités néerlandaises et européennes ;



- Air France et KLM conviennent que le rapprochement devra entraîner un accroissement du portefeuille de produits offerts par le groupe Air France-KLM en matière d'activité d'ingénierie et de maintenance ;
- Air France et KLM conviennent que pour des raisons de valeurs commerciale et patrimoniale, l'identité de chacune des parties devra être préservée ;
- Air France et KLM conviennent d'utiliser, tant qu'elles l'estiment nécessaire, leur marque et leur logo dont elles reconnaissent la valeur et l'héritage et ce, jusqu'à ce que le groupe Air France-KLM ait acquis une reconnaissance équivalente ou supérieure ; et
- Air France et KLM feront leurs meilleurs efforts pour conserver le terme "Royal" pour KLM.

Les assurances consenties à KLM sont devenues effectives à compter du 5 mai 2004 et demeureront valables pour une période de cinq ans, jusqu'au 5 mai 2009, étant entendu qu'à l'expiration d'une période de trois ans, les assurances relatives aux réseaux passage et cargo, aux *hubs* et aux activités d'ingénierie et de maintenance seront révisées conjointement par Air France et KLM afin de prendre en compte l'environnement de marché existant à cette date ainsi que les changements nécessaires au développement futur du groupe Air France-KLM.

## Mécanisme pour assurer le respect des assurances

Air France et KLM ont créé une fondation néerlandaise, appelée "Fondation des Assurances KLM", afin de faciliter la formation d'avis impératifs (*binding advice*) sur l'interprétation des assurances données à l'État néerlandais et des assurances données à KLM.

La Fondation des Assurances KLM comprend deux comités qui rendent des avis impératifs (*binding advice*) dans l'éventualité où une décision prise par le Conseil de surveillance de KLM, le Directoire de KLM ou le Conseil d'administration de la société Air France, apparaîtrait comme contrevenant aux assurances données à l'État néerlandais ou aux assurances données à KLM.

La Fondation des Assurances KLM est mise en place pour une période de huit ans, jusqu'au 6 mai 2012, sous réserve qu'à cette date, un des comités ne soit pas saisi d'une éventuelle contravention aux assurances. Dans ce cas, la Fondation des Assurances KLM ne sera dissoute qu'après avoir émis son avis sur la contravention alléguée. En rendant ses avis, la Fondation des Assurances KLM devra agir dans les meilleurs intérêts de KLM, de ceux du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires.

La Fondation des Assurances KLM est gérée par un Conseil de quatre administrateurs indépendants :

- un nommé par Air France ;
- un nommé par KLM ;
- un nommé par l'État néerlandais et
- un nommé par les trois autres administrateurs.

L'administrateur nommé par Air France a un droit de vote double pour la nomination du quatrième administrateur. L'avis relatif à une possible contravention aux assurances données à l'État néerlandais sera rendu par un comité composé de l'administrateur nommé par Air France, l'administrateur nommé par l'État néerlandais, et l'administrateur désigné par les autres administrateurs.

Les avis relatifs à une possible contravention aux assurances données à KLM seront rendus par un second comité comprenant l'administrateur nommé par Air France, l'administrateur nommé par KLM, et l'administrateur désigné par les autres administrateurs.

La saisine du comité compétent de la Fondation des Assurances KLM relativement à une décision du Conseil de surveillance de KLM, du Directoire de KLM ou du Conseil d'administration de la société Air France, peut être effectuée soit par l'État néerlandais relativement aux assurances qui lui ont été données, soit par plusieurs membres du Conseil de surveillance de KLM agissant ensemble relativement aux assurances données à KLM.

Si le comité compétent de la Fondation des Assurances KLM rend un avis impératif selon lequel la décision qui lui a été soumise contrevient aux assurances, le Conseil de surveillance de KLM, le Directoire de KLM ou le Conseil d'administration de la société Air France, devra, dès que possible, retirer ou modifier sa décision et annuler les effets de toute action prise en application de ladite décision, et ce conformément à l'avis rendu. Les deux comités prendront leur décision à la majorité des voix.

Au 31 mars 2006, aucun des comités de la Fondation n'a été saisi.

## Comité de management stratégique (SMC)

Conformément aux accords conclus avec KLM, un Comité de management stratégique (*Strategic Management Committee*) a été mis en place le 6 mai 2004 au sein d'Air France-KLM pour une durée de trois ans.

Au-delà de cette date, le Président du Conseil d'administration d'Air France pourra décider soit de maintenir le SMC, soit de créer un autre organe équivalent.

Le SMC se réunit chaque quinzaine en alternance à Amsterdam et à Paris.

Les membres du SMC sont désignés par le comité de nomination d'Air France-KLM après consultation et sur proposition du Président du Conseil d'administration d'Air France pour les membres représentant Air France et exerçant des fonctions de direction ; après consultation et sur proposition des membres du Conseil de surveillance de KLM pour les membres représentant KLM pour la nomination des trois membres qui sont soit des membres du Directoire de KLM, soit des salariés de KLM exerçant des fonctions de direction.

Les membres du SMC sont rémunérés par les sociétés auxquelles ils appartiennent.

### Composition du SMC

Le SMC est composé de huit membres, dont :

- le Président du Conseil d'administration d'Air France (Président du SMC) ;
- trois membres salariés d'Air France exerçant des fonctions de direction ;
- le Président du Directoire de KLM ;
- trois membres qui sont soit des membres du Directoire de KLM, soit des salariés de KLM exerçant des fonctions de direction.

Le Président du Conseil d'administration d'Air France préside le SMC et dispose d'une voix prépondérante sur l'ensemble des décisions, à l'exception des décisions "réservées".

Les membres du SMC sont désignés par le comité de nomination d'Air France-KLM après consultation et sur proposition du Président du Conseil d'administration de la société Air France, pour la nomination des membres représentant Air France et exerçant des fonctions de direction ; après consultation et sur proposition des membres du Conseil de surveillance de KLM pour les membres représentant KLM pour la nomination des trois membres qui sont soit des membres du Directoire de KLM, soit des salariés de KLM exerçant des fonctions de direction.

### Rôle et attributions du SMC

Les décisions du SMC expriment la position commune d'Air France et de KLM pour toute décision stratégique significative touchant aux domaines commerciaux, financiers, techniques et opérationnels, notamment en ce qui concerne :

- la stratégie du groupe Air France-KLM vis-à-vis de ses concurrents, de ses partenaires et des autorités publiques ;
- la définition de l'orientation stratégique relative à la gestion des réseaux y compris le développement des *hubs*, les modifications significatives de la structure du réseau, l'introduction de lignes opérées par les deux compagnies, les accords avec d'autres opérateurs, le partage entre KLM et Air France des droits de trafic dans l'éventualité d'une décision au niveau européen de levée des restrictions en matière de nationalité ;
- le financement, la politique d'endettement et les investissements significatifs en termes de flotte, de systèmes d'information et tout autre projet significatif ;
- les investissements financiers significatifs et les accords de partenariat, de coopération et/ou d'alliances avec des partenaires aériens stratégiques ;
- la politique d'achat ;
- les budgets et la planification à moyen terme afin d'assurer la compatibilité de ces derniers avec la stratégie définie par le SMC ;
- la nomination des personnes clés au sein d'Air France et de KLM (sélectionnées sur la base de listes préparées respectivement par Air France et KLM) ;
- l'entrée de nouvelles compagnies aériennes dans le groupe Air France-KLM ;
- la politique en matière de ressources humaines couvrant des sujets communs à plusieurs sociétés du groupe ;
- toute décision relative à la compagnie aérienne néerlandaise Martinair, dont KLM est actionnaire ;
- toute décision réservée ou soumise à consultation préalable (telles que ces dernières sont décrites ci-après).

Le SMC émet des recommandations impératives sur les sujets susmentionnés au Conseil d'administration d'Air France, au Directoire et au Conseil de surveillance de KLM. Le Président du Directoire de KLM, le Président du Conseil d'administration d'Air France et tout président et administrateur ou personnel clé des entités combinées ou de leurs filiales selon le cas, ne peuvent prendre ou mettre en place des décisions relevant de la compétence du SMC sans que celui-ci n'ait rendu préalablement sa recommandation impérative. Le SMC sert également de médiateur en cas de désaccords sur l'application des accords commerciaux bilatéraux ou la gestion des entités détenues ou gérées en commun par Air France et KLM.

Des sous-comités opérationnels ont été mis en place sous la direction du Comité de management stratégique traitant des sujets tels que le réseau, le prix et la gestion de la recette, les ventes et la distribution, les produits et les marques, le programme de fidélisation, l'ingénierie et la maintenance, les technologies de l'information, la réglementation et les accords de marketing.

### **Rôle et attributions du Président du SMC**

Le Président du SMC préside les réunions du SMC et dispose d'une voix prépondérante dans l'éventualité d'une égalité des votes sur toute décision devant être soumise au SMC, à l'exception des décisions réservées résumées ci-après.

Le Président du SMC devra, jusqu'au 6 mai 2007, consulter le Président du Directoire de KLM avant d'exercer son droit de vote prépondérant en cas d'égalité des voix, relativement aux décisions suivantes :

- la coordination des offres de capacité d'Air France et de KLM, la planification et la détermination des jours de desserte sur des destinations communes ;
- la coordination afin d'éviter des pratiques déloyales à l'encontre de l'une des deux filiales, par tout partenaire ayant conclu une alliance avec l'autre filiale ;
- la planification de l'activité passage entre la France et les Pays-Bas.

Les décisions réservées suivantes nécessitent un accord unanime de l'ensemble des membres du SMC :

- toute décision portant modification des assurances conférées à KLM ;
- toute décision dont l'objet est :
  - le regroupement ou la création d'activités communes au sein des activités opérationnelles d'Air France et de KLM existantes au 16 octobre 2003, telles que l'intégration au sein d'une structure commune des activités cargo ou des activités de commissariat aérien ou toute réorganisation globale des activités opérationnelles à la suite du désinvestissement ou de l'arrêt d'une activité par Air France et KLM ;
  - la modification de l'affectation de dirigeants clés ou de l'intégralité d'une activité opérationnelle entre Air France et KLM ;
  - le calendrier, l'élaboration et la mise en place de toute décision relative aux deux sujets mentionnés ci-dessus ;
  - la conclusion d'un accord intra-groupe à des conditions autres que des conditions normales et courantes.

Toute décision du SMC rejetant une opération afférente à une décision réservée sera impérative.

# Environnement législatif et réglementaire du transport aérien

L'aviation commerciale est régie par huit libertés aériennes, des législations nationales et supranationales ainsi que par des conventions internationales que chaque État s'engage à appliquer dans son espace aérien après les avoir ratifiées.

## Libertés aériennes

Une compagnie aérienne dispose, par le biais d'un traité bilatéral, de libertés lui permettant d'opérer dans l'espace aérien et sur le territoire d'un État autre que son État d'origine. Ces libertés, au nombre de huit, sont les suivantes :

1<sup>ère</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de survoler l'espace aérien d'un État étranger.

2<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit d'effectuer une escale technique sans débarquer ou embarquer de passagers dans un État étranger. Cette liberté correspond au "droit de transit."

3<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de débarquer dans un État étranger des passagers en provenance de son État d'origine.

4<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part d'un État étranger a le droit d'embarquer des passagers dans cet État étranger pour les débarquer dans son État d'origine.

5<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de débarquer et d'embarquer des passagers dans deux États étrangers successifs.

6<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part d'un État étranger a le droit d'y embarquer des passagers pour les débarquer dans son État d'origine puis dans un autre État étranger.

7<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part d'un État étranger a le droit d'y embarquer des passagers pour les débarquer dans un autre État étranger, sans passer par son État d'origine.

8<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit d'embarquer des passagers dans un État étranger, pour les débarquer dans une autre ville de ce même État étranger.

## Législation européenne

### Ciel unique européen

Au sein de l'Union européenne, ces huit libertés aériennes sont complétées depuis le 1<sup>er</sup> avril 1997 par une législation commune créant une situation réglementaire homogène pour tous les transporteurs européens.

Toutes les compagnies aériennes européennes peuvent librement opérer et notamment effectuer du cabotage au sein d'un espace unique européen. Par ailleurs, le capital d'une compagnie aérienne d'un État membre peut être possédé, sans restriction, par tout ressortissant d'un autre État membre dans la mesure où il n'est pas le prête-nom d'une personne d'un État extérieur à l'Union européenne.

L'existence de cette législation élimine la nécessité de tout accord bilatéral entre États membres et ne remet en cause ni l'adhésion des États membres à l'OACI, ni le respect des règles de la Convention de Chicago.

## Droits des passagers

Au sein de l'Union européenne, les droits des passagers sont définis par un règlement entré en vigueur en 2005. Il s'applique à tous les vols – réguliers ou non – au départ d'un aéroport situé dans un État membre de l'Union européenne et détermine des règles européennes en matière d'indemnisation et d'assistance, en cas de refus d'embarquement, de retard important, d'annulation de vol ou de déclassé.

En matière de surséjour, les transporteurs aériens sont avant tout incités à développer leur politique d'appel au volontariat. Si celle-ci ne permet pas d'éviter les refus d'embarquement, les passagers concernés perçoivent une indemnisation, variant de 250 € à 600 €, et calculée en fonction de la zone kilométrique de destination finale et du retard par rapport à l'heure d'arrivée initiale.

Par ailleurs, lorsqu'un vol subit un retard d'au moins cinq heures, les passagers peuvent demander le remboursement de leur billet (y compris pour les parties du voyage déjà effectuées) si aucune solution de remplacement n'est envisageable ou s'ils estiment que leur voyage est devenu inutile.

En cas d'annulation de vol, les obligations des transporteurs aériens sont fonction de la réactivité du transporteur à informer le passager. Plus le transporteur informe tôt le passager, moins il a de contraintes à respecter.

En cas de non-respect de ces obligations, le passager peut prétendre à une indemnité qui varie de 250 € à 600 €, en fonction de la zone kilométrique de destination et du délai dans lequel il a été ré-acheminé.

Par ailleurs, le passager placé dans une classe inférieure à celle réservée bénéficie d'un remboursement partiel du parcours concerné à hauteur de 30%, 50% ou 75% en fonction de la zone kilométrique de destination.

## Conventions internationales

Outre les huit libertés aériennes et législations, trois grands textes constituent la base du régime juridique et réglementaire de l'aviation commerciale : la Convention de Montréal, la Convention de Chicago et la Convention de Rome.

### Convention de Montréal (1999)

La Convention de Montréal, signée en mai 1999 par plus de 50 États, tend vers une meilleure protection des victimes pour les dommages qu'elles subissent. Cette convention est entrée en vigueur le 28 juin 2004.

Elle s'articule autour de plusieurs dispositions fondamentales, en particulier le principe d'une responsabilité civile illimitée du transporteur aérien en cas de dommages corporels. Un système à double niveau a été mis en place :

- un premier niveau fixe une responsabilité objective du transporteur aérien jusqu'à concurrence d'un montant de 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) ;
- un second niveau est fondé sur une présomption de faute du transporteur aérien dont ce dernier peut s'exonérer en prouvant que lui ou ses agents ou préposés n'ont commis aucune négligence ou que les dommages résultent exclusivement de l'acte d'un tiers.

S'agissant de l'action en réparation, la règle relative à la compétence territoriale des tribunaux a été élargie.

### Convention de Chicago (1944)

La convention relative à l'aviation civile internationale, connue sous le nom de Convention de Chicago, pose les bases de fonctionnement juridique, réglementaire et technique de l'aviation commerciale en soumettant les États qui l'ont ratifiée au même régime juridique et en les chargeant d'appliquer ce régime dans leurs espaces aériens respectifs ainsi que dans leurs relations avec leurs partenaires.

Signée en décembre 1944, elle a créé l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui agit comme l'instrument de la coopération entre les 189 États contractants dans tous les domaines de l'aviation civile.

## Convention de Rome (1952)

La Convention de Rome, signée en 1952, porte sur les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers. Cette convention n'a pas été ratifiée par la France et les Pays-Bas.

## Autres aspects juridiques concernant l'activité d'Air France-KLM

### Affectation des créneaux

L'accès aux principaux aéroports internationaux est réglementé par l'attribution de créneaux horaires ou *slots*. Cette réglementation concerne la plupart des aéroports européens (Londres, Paris, Francfort, Milan, Madrid, Amsterdam,...) et asiatiques (Bangkok, Tokyo, Hong Kong, Singapour,...). Aux États-Unis, à l'exception de John F. Kennedy Airport (New York) et O'Hare Airport (Chicago), cette réglementation est remplacée par un système fondé sur l'attribution de portes d'embarquement.

Pour les aéroports de l'Union européenne, chaque État membre responsable d'un aéroport coordonné doit désigner un coordinateur chargé de l'attribution des créneaux et de la surveillance de leur utilisation, après avoir consulté les transporteurs aériens utilisant régulièrement l'aéroport en question, leurs organisations représentatives et les autorités aéroportuaires. Le coordinateur doit être une personne physique ou morale, possédant une connaissance approfondie de la coordination en matière de planification des mouvements d'appareils des transporteurs aériens.

Les créneaux sont attribués par le coordinateur de l'aéroport deux fois par an, à l'occasion de la préparation du programme des vols de la saison IATA concernée.

Le processus d'attribution est le suivant :

- les compagnies soumettent au coordinateur leurs demandes de créneaux cinq mois avant le début de chaque saison ;
- le coordinateur attribue en priorité les créneaux aux demandes qui correspondent à des mouvements historiques ("droit du grand-père") ;

- une fois les créneaux attribués, le coordinateur communique à toute partie intéressée un certain nombre d'informations relatives aux créneaux demandés : historiques et attribués, ventilés par compagnie aérienne et classés par ordre chronologique pour tous les transporteurs, ainsi que des informations sur les créneaux en suspens et encore disponibles ;
- un *pool* est constitué, qui regroupe, pour chaque période de coordination, les créneaux nouvellement créés, inutilisés, abandonnés par un transporteur ou devenus disponibles pour toute autre raison ;
- le coordinateur attribue enfin ces créneaux pour moitié aux nouveaux arrivants et pour l'autre moitié aux opérateurs historiques proportionnellement aux créneaux déjà attribués ; les créneaux restants sont attribués selon la même procédure.

Un créneau attribué mais non utilisé est repris et réattribué à une compagnie. Compte tenu de la priorité donnée aux utilisateurs historiques et des plans de croissance de l'ensemble des compagnies, les demandes de créneaux correspondant à de nouveaux créneaux ne sont que rarement satisfaites sur les aéroports saturés.

À l'issue de cette attribution préalable (pré-coordination), une conférence qui regroupe la quasi-totalité des coordinateurs et des compagnies est organisée afin que les compagnies puissent notamment :

- gérer simultanément l'obtention de créneaux sur plusieurs aéroports pour que, quand un vol relie deux aéroports coordonnés, les créneaux obtenus sur chaque plate-forme soient compatibles entre eux ;
- s'échanger entre elles des créneaux lorsque les solutions proposées directement par les coordinateurs ne sont pas satisfaisantes.

La priorité accordée aux utilisateurs historiques donne sur les plates-formes saturées un avantage commercial décisif aux compagnies qui détiennent le meilleur portefeuille de créneaux tant sur le plan de la qualité que de la quantité.

# Glossaire du transport aérien

## **AEA**

*Association of European Airlines* ou Association des Compagnies Aériennes Européennes. Créée en 1952, notamment par Air France et KLM, l'AEA représente les intérêts de ses membres auprès des institutions de l'Union européenne, de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile et d'autres organisations ou associations.

## **Aéroport coordonné**

Aéroport pour lequel l'attribution des créneaux horaires est effectuée par un coordinateur selon des règles établies à l'avance. Tous les grands aéroports de l'Union européenne sont coordonnés.

## **Billet électronique**

Ensemble des informations du voyage d'un ou plusieurs passagers qui, au lieu d'être imprimées, sont mémorisées dans une base de données informatiques d'une compagnie aérienne, une fois la réservation et le paiement effectués. Un billet électronique remplace un billet papier traditionnel.

## **Biométrie**

Technique permettant de contrôler l'identité d'une personne, lors d'un passage aux frontières par exemple, par la reconnaissance automatique de certaines de ses caractéristiques physiques enregistrées préalablement.

## **Borne libre-service (BLS)**

Borne présente dans les halls de départ des aéroports et permettant aux passagers de s'enregistrer et d'obtenir leur carte d'embarquement en toute autonomie, sans passer par un comptoir d'enregistrement.

## **Cabotage**

Transport commercial entre deux points d'un même État effectué par une compagnie aérienne d'un État tiers.

## **Catering**

Activité de restauration aérienne correspondant à l'élaboration, la confection et l'agencement de plateaux-repas destinés à être servis à bord d'un avion.

## **Combi**

Avion dont le pont principal est équipé à la fois pour transporter des passagers et du fret. Le fret est logé à l'arrière de l'appareil et est accessible par une porte cargo spécialement aménagée.

## **Combinabilité tarifaire**

Système qui permet, pour les destinations desservies à la fois par Air France et par KLM, de choisir entre un trajet avec correspondance au *hub* de KLM à Schiphol et un trajet avec correspondance au *hub* d'Air France à Roissy-Charles de Gaulle. Les clients bénéficient ainsi de davantage de choix de fréquences, via l'un ou l'autre des deux *hubs*, à l'aller comme au retour. La tarification se fait sur la base de deux demis aller et retour.

## **Couverture pétrolière**

Mécanisme financier visant à protéger Air France-KLM face au risque de hausse du prix du carburant. Il consiste à acheter une certaine quantité de carburant à une certaine date et à un prix fixé à l'avance.

## **Créneau**

Un créneau correspond à l'autorisation pour un transporteur d'atterrir ou de décoller sur un aéroport à une heure et à un jour donnés.

## **DGAC**

Direction Générale de l'Aviation Civile. Placée sous l'autorité du ministre des Transports français, la DGAC est garante de la sûreté et de la sécurité du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aérodromes français.

## **DGTL**

*Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart*. Direction Générale du Transport et de l'Aérien. Placée sous l'autorité du *Minister van Verkeer en Waterstaat*, ministre de la Circulation et des travaux publics aux Pays-Bas, la DGTL est notamment responsable de la sécurité du transport aérien et de l'espace aérien néerlandais.



## E-services

Gamme de services au sol, proposés par Air France et KLM à leurs passagers, s'appuyant sur les nouvelles technologies de l'information. Les e-services permettent notamment l'enregistrement sur des bornes libre-service ou via les sites internet des deux compagnies ainsi que l'utilisation du billet électronique.

## Exercice IATA

Exercice social de nombreux groupes de transport aérien, dont Air France-KLM, débutant le 1<sup>er</sup> avril et s'achevant le 31 mars de l'année suivante. Ces exercices permettent de mieux suivre l'évolution de l'activité en fonction des "saisons" définies par l'*International Air Transport Association* (IATA), à savoir une saison d'hiver et une saison d'été.

## EASA

*European Aviation Safety Agency* ou agence européenne de la sécurité aérienne. L'EASA développe un savoir-faire pour tout ce qui touche à la sécurité de l'aviation civile, en vue d'aider les institutions européennes à élaborer la législation et les mesures d'exécution relatives au contrôle de la sécurité des produits aéronautiques, des organisations et des personnes associées à leur utilisation.

## FAA

*Federal Aviation Administration*. Cet organisme est responsable de la sécurité de l'aviation civile aux États-Unis.

## Handling

Activité correspondant à l'armement de l'avion, c'est-à-dire son chargement et déchargement, ainsi qu'à la logistique l'entourant : gestion et stockage des produits hôteliers, ...

## Haute contribution

Classes tarifaires correspondant aux classes affaires ou première classe.

## Hub

Plate-forme de correspondance où les départs et les arrivées sont programmés pour réduire au maximum le temps de transit. Air France-KLM dispose de deux des quatre premiers *hubs* européens : Roissy-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol. Les *hubs* d'Air France et de KLM sont organisés en plusieurs vagues successives d'arrivées et de départs par jour, afin de multiplier les possibilités de correspondance pour les clients.

## IATA

*International Air Transport Association*. Créée en 1945, l'IATA a pour mission d'établir une réglementation professionnelle et de fournir à ses membres un cadre servant à la fixation et au respect de l'application des tarifs, ainsi que divers services d'aide commerciale ou financière.

## Joint-venture

Société commune à deux partenaires, souvent détenue à parts égales 50/50. Ce type d'actionariat permet notamment la mise en place d'alliances technologiques ou industrielles afin de réaliser des projets particuliers communs aux entreprises partenaires.

## Multi-hub

Système reliant plusieurs *hubs* entre eux, permettant aux clients d'accéder aux réseaux développés depuis chacun des *hubs*, en multipliant les possibilités d'acheminement de et vers le monde entier.

## OACI

Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Institution spécialisée des Nations Unies, l'OACI a pour objectif de promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde. Elle établit les normes et les règles nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité de l'aviation ainsi qu'à la protection de l'environnement.

## Partage de code

Accord de partage de code (code share) consistant, pour deux compagnies aériennes, à commercialiser le même avion, chacune sous sa marque, sous son code IATA et sous son propre numéro de vol.

## Passager-kilomètre transporté (PKT)

Unité de compte correspondant au nombre total de passagers transportés multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

## Ramp

Activité d'assistance aéroportuaire comprenant notamment la maintenance sur la piste et la sûreté.

## Recette par passager au kilomètre

Recette pour un passager payant transporté sur un kilomètre.



### **Recette par tonne au kilomètre**

Recette pour une tonne de fret transportée sur un kilomètre.

### **Recette unitaire**

Dans l'activité passage, correspond à la recette pour un siège offert ou pour un passager payant transporté sur un kilomètre. Dans l'activité cargo, correspond à la recette pour une tonne offerte ou transportée au kilomètre.

### **Revenue management**

Technique d'optimisation de la recette des vols, basée sur la recherche permanente du meilleur équilibre entre le coefficient de remplissage et les tarifs proposés.

### **Saison d'été**

Période déterminée par l'*International Air Transport Association (IATA)*. Elle commence le dernier samedi de mars et se termine le dernier samedi d'octobre. À la saison d'été correspond un programme de vols d'été sur sept mois.

### **Saison d'hiver**

Définie par l'IATA comme la période allant du premier dimanche qui suit le dernier samedi d'octobre au vendredi précédant le dernier samedi de mars. À la saison d'hiver correspond un programme de vols d'hiver sur cinq mois.

### **Sécurité et Sûreté aériennes**

La sécurité aérienne correspond à l'ensemble des mesures mises en œuvre par les professionnels du transport aérien en vue de fiabiliser l'exploitation et l'entretien des appareils.

La sûreté aérienne intègre les mesures mises en œuvre par les professionnels du transport aérien pour prévenir tout acte illicite ou de malveillance. Le transport aérien est en effet particulièrement exposé aux actes de terrorisme du fait de l'impact médiatique considérable offert par ce type d'activité. La sûreté aérienne comprend notamment le contrôle des bagages et le questionnement des passagers.

### **Siège-kilomètre offert (SKO)**

Nombre total de sièges disponibles pour le transport de passagers multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

### **Surréservation ou Surbooking**

La surréservation consiste à enregistrer un nombre de réservations supérieur aux sièges disponibles. Cette pratique, utilisée par toutes les compagnies aériennes, est légale aux termes de la législation européenne et permet chaque année à un nombre très important de passagers de trouver une place à bord des avions en dégageant des sièges supplémentaires. Elle s'accompagne généralement d'une politique de compensation financière et de dédommagement appliquée par les compagnies aériennes.

### **Sous-flotte**

Ensemble des appareils d'un même type ayant exactement les mêmes caractéristiques techniques et commerciales (moteurs, configuration de la cabine, ...)

### **Taux d'occupation ou Coefficient d'occupation**

Passagers-kilomètres transportés (PKT) divisés par les sièges-kilomètres offerts (SKO).

### **Taux de remplissage ou Coefficient de remplissage**

Tonnes-kilomètres transportées (TKT) divisées par les tonnes-kilomètres offertes (TKO).

### **Tonne-kilomètre offerte (TKO)**

Nombre total de tonnes disponibles pour le transport de fret multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

### **Tonne-kilomètre transportée (TKT)**

Nombre total de tonnes transportées multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

### **Trafic point à point**

Trafic entre deux aéroports, à l'exclusion des passagers prolongeant leur voyage par une correspondance.

### **Tronçon**

Section d'un vol entre deux destinations.

# Glossaire financier

**ADR** – *American Depositary Receipt.*

Air France-KLM est coté au New York Stock Exchange sous forme d'ADR. Les ADR sont des certificats négociables de dépôt, représentatifs d'une ou plusieurs actions et dont la valeur nominale est libellée en dollars.

**ADW** – *American Depositary Warrant.*

Les ADW correspondent à des warrants cotés sur le New York Stock Exchange.

**BASA** – Bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions.

Un BASA donne la possibilité de souscrire une ou plusieurs actions à un prix fixé à l'avance et pendant une durée déterminée.

**Capital social** – Le capital social correspond à l'ensemble des apports, en espèces ou en nature, effectués par les actionnaires soit au moment de la création de l'entreprise, soit au cours des augmentations de capital. Il est égal au nombre d'actions multiplié par la valeur nominale de l'action.

**Capitalisation boursière** – La capitalisation boursière correspond au cours de l'action multiplié par le nombre de titres composant le capital de la société.

**Capitaux propres** – Les capitaux propres représentent l'ensemble des apports des actionnaires à la constitution de la société ou ultérieurement, ou laissés à la disposition de la société en tant que bénéfices non distribués sous forme de dividendes. Ils correspondent à la différence entre la valeur totale des actifs du bilan et le total des dettes.

**Chiffre d'affaires** – Le chiffre d'affaires correspond à l'ensemble des recettes générées par le groupe Air France-KLM dans ses trois métiers (passage, fret, maintenance) et ses activités annexes.

**ESA** – Echange Salaire/Actions.

**IFRS** – *International Financial Reporting Standards.*

Normes comptables internationales utilisées dans leurs comptes consolidés par les sociétés cotées de l'Union européenne. Adoptées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, elles permettent aux investisseurs de comparer plus facilement les sociétés européennes entre elles.

**ISIN** – *International Securities Identification Number.*

**OCÉANE** – Obligations convertibles en actions nouvelles ou existantes.

**OPE** – Offre Publique d'Échange.

Une Offre Publique d'Échange propose d'acquérir les titres d'une entreprise cible en échange des titres de la société à l'initiative de l'offre.

**ORS** – Offre Réservée aux Salariés.

**Ratio d'endettement** – Le ratio d'endettement correspond au rapport entre l'endettement net du groupe et ses fonds propres à un moment donné. Ce ratio permet de mesurer l'indépendance financière de l'entreprise : plus il est faible, plus la marge de manœuvre de l'entreprise est grande.

**Résultat d'exploitation** – Le résultat d'exploitation correspond à la différence entre le chiffre d'affaires et les charges engagées pour l'exploitation (charges externes, frais de personnel, amortissement et provisions). Il exprime ce que l'entreprise gagne grâce à son activité principale avant l'impact des éléments financiers et exceptionnels.

**Résultat net par action** – Le résultat net par action correspond au résultat net, divisé par le nombre d'actions.

**Résultat net part du groupe** - Le résultat net part du groupe correspond à la part du résultat d'exploitation revenant aux actionnaires après résultat financier, opérations exceptionnelles et impôts. Ce résultat net peut être distribué sous forme de dividendes ou mis en réserves, augmentant ainsi les capitaux propres de l'entreprise.

**TPI** – Titre au Porteur Identifiable.

**US GAAP** – *Generally Accepted Accounting Principles in the United States.*

Principes comptables généralement adoptés aux États-Unis.

**Warrant** – Un warrant donne le droit d'acheter ou de vendre un titre à un prix d'exercice fixé jusqu'à une échéance déterminée. Les warrants sont créés par des établissements financiers qui en assurent la diffusion et la cotation.

# Information et contrôle

## Personne qui assure la responsabilité du document de référence

J'atteste, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans le présent document de référence sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

J'ai obtenu des contrôleurs légaux des comptes une lettre de fin de travaux, dans laquelle ils indiquent avoir procédé à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes données dans le présent document de référence ainsi qu'à la lecture d'ensemble du document de référence.

Les comptes sociaux et consolidés des exercices clos les 31 mars 2005 et 2004 qui ont été préparés conformément au référentiel comptable français, ont fait l'objet de rapports des contrôleurs légaux figurant dans les documents de référence 2004-05 et 2003-04. Ils sont inclus dans le présent document par référence, conformément à l'article 28 du règlement (CE) n° 809/2004 en date du 29 avril 2004.

Sans remettre en cause l'opinion qu'ils ont exprimée sur les comptes sociaux, les contrôleurs légaux, dans leur rapport sur les comptes sociaux clos le 31 mars 2005, attirent l'attention du lecteur sur le changement d'activité de la société, devenue société holding dans le cadre de l'acquisition de KLM, intervenu au cours de l'exercice et décrit dans la note introductive à l'annexe des notes sur les comptes.

Sans remettre en cause l'opinion qu'ils ont exprimée sur les comptes consolidés, les contrôleurs légaux, dans leur rapport sur les comptes consolidés au 31 mars 2005, attirent l'attention du lecteur sur :

- le changement d'estimation comptable relatif à la dette liée aux programmes de fidélisation d'Air France et de KLM qui ont été fusionnés et aux nouvelles modalités d'utilisation des miles (note 2.2 de l'annexe) ;
- les principales hypothèses retenues dans le cadre de l'affectation du prix d'acquisition de KLM et de la détermination provisoire de la juste valeur des actifs et passifs de KLM à la date d'acquisition de cette dernière (note 3.2 de l'annexe).

Sans remettre en cause l'opinion qu'ils ont exprimée sur les comptes, les contrôleurs légaux, dans leur rapport sur les comptes sociaux et sur les comptes consolidés clos le 31 mars 2004, attirent l'attention du lecteur sur les changements de méthode et d'estimation comptables exposés dans la note 1 de l'annexe :

- le changement de méthode de comptabilisation des dépenses de grand entretien moteur pour les avions en pleine propriété et en crédit-bail suite à l'application du règlement 2003-07 du Comité de la Réglementation Comptable ;
- le changement de méthode comptable lié à la comptabilisation des médailles du travail suite à la recommandation du Conseil National de la Comptabilité du 1<sup>er</sup> avril 2003 ;
- le changement d'estimation de la dette liée au programme de fidélisation Fréquence Plus.



**Jean-Cyril Spinetta**  
Président-directeur général

## Contrôleurs légaux des comptes

### Commissaires aux comptes titulaires

Deloitte et Associés  
185, avenue Charles de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine  
représenté par Pascal Pincemin  
Renouvellement pour six exercices soumis à l'Assemblée générale du 15 septembre 2004  
Date du premier mandat : 25 septembre 1998

KPMG Audit  
Département de KPMG SA  
1, cours Valmy - 92923 Paris La Défense  
représenté par Jean-Luc Decornoy  
Nommé pour six exercices par l'Assemblée générale du 25 septembre 2002  
Date du premier mandat : 25 septembre 2002

### Commissaires aux comptes suppléants

B.E.A.S.  
7/9, Villa Houssaye - 92200 Neuilly-sur-Seine  
représenté par Alain Pons  
Renouvellement pour six exercices soumis à l'Assemblée générale du 15 septembre 2004  
Date du premier mandat : 25 septembre 1998

SCP Jean-Claude André et Autres  
2 bis, rue de Villiers - 92300 Levallois-Perret  
représenté par Jean-Claude André  
Nommé pour six exercices par l'Assemblée générale du 25 septembre 2002  
Date du premier mandat : 25 septembre 2002

### Responsable de l'information financière

Dominique Barbarin  
Tél. 33 1 41 56 88 60

## Informations incluses par référence

En application de l'article 28 du règlement (CE) n°809/2004, les informations suivantes sont incluses par référence dans le présent document de référence.

### Exercice 2004-05

Le document de référence pour l'exercice 2004-05 a été enregistré auprès de l'Autorité des Marchés Financiers en date du 29 juin 2005 sous le numéro de dépôt D.05-0950. Les comptes consolidés figurent des pages 113 à 182 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure page 183.

### Exercice 2003-04

Le document de référence Air France-KLM pour l'exercice 2003-04 a été enregistré auprès de l'Autorité des Marchés Financiers en date du 22 décembre 2004 sous le numéro de dépôt D.04-1625. Le rapport annuel et de développement durable 2003-04 d'Air France est annexé au document de référence. Les comptes consolidés d'Air France figurent des pages 110 à 167 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure page 168 du rapport annuel. Les états financiers et certaines données chiffrées relatives aux activités du nouveau groupe Air France-KLM sur une base consolidée pro forma sur 12 mois pour 2003-04 figurent dans le document de référence des pages 57 à 65. L'avis des responsables du contrôle des comptes figure page 105.

## Documents accessibles au public

Parmi les documents disponibles sur le site internet de la société ([www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com)) figurent notamment :

- les documents de référence 2005-06, 2004-05, 2004-03 déposés auprès de l'Autorité des Marchés,
- les communiqués financiers (trafic, résultats trimestriels, semestriels et annuels),
- les notes d'opération,
- les présentations financières,
- les statuts de la société.

# Honoraires des Commissaires aux comptes

(en milliers d'euros)

	Réseau KPMG incluant KPMG N.V.			
	2005-06		2004-05	
	Montant	%	Montant	%
<b>Audit</b>				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3 650	75	5 138	77
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	885	18	984	15
<b>Sous-total</b>	<b>4 535</b>	<b>93%</b>	<b>6 122</b>	<b>92%</b>
Autres prestations, juridique, fiscal, social				
Technologies de l'information	324	7	515	8
Audit interne				
Autres				
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>4 859</b>	<b>100%</b>	<b>6 637</b>	<b>100%</b>

(en milliers d'euros)

	Deloitte et Associés			
	2005-06		2004-05	
	Montant	%	Montant	%
<b>Audit</b>				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3 661	75	2 815	79
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	1 200	25	767	21
<b>Sous-total</b>	<b>4 861</b>	<b>100%</b>	<b>3 582</b>	<b>100%</b>
Autres prestations, juridique, fiscal, social				
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne				
Autres				
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>4 861</b>	<b>100%</b>	<b>3 582</b>	<b>100%</b>

# Table de concordance

La table de concordance ci-dessous renvoie aux principales rubriques exigées par le règlement n°809/2004 pris en application de la directive 2003-1971/CE et aux pages du présent document de référence.

## **1. Personnes responsables – p. 270**

## **2. Contrôleurs légaux des comptes – p. 271**

## **3. Informations financières sélectionnées**

3.1. Informations historiques – p. 6 à 7 et p. 236

3.2. Informations intermédiaires – sans objet

## **4. Facteurs de risques – p. 104 à 106**

## **5. Informations concernant l'émetteur**

5.1. Histoire et évolution de la société – p. 248 et p. 250

5.2. Principaux investissements – p. 130 à 131

## **6. Aperçu des activités**

6.1. Principales activités – p. 54 à 73

6.2. Principaux marchés - p. 57, 65 et p. 154 à 160

6.3. Evénements exceptionnels – p. 111

6.4. Dépendance éventuelle – sans objet

6.5. Position concurrentielle – p. 52 à 53

## **7. Organigramme**

7.1. Description sommaire du groupe – p. 39

7.2. Liste des filiales importantes – p. 214 à 217

## **8. Propriétés immobilières, usines et équipements**

8.1. Immobilisations corporelles importantes – p. 76 à 83 et p. 131 à 133

8.2. Questions environnementales pouvant influencer l'utilisation des immobilisations corporelles – p. 94 à 101

## **9. Examen de la situation financière et du résultat – p. 126 à 129**

## **10. Trésorerie et capitaux**

10.1. Capitaux de l'émetteur – p. 107 à 111

10.2. Source et montant des flux de trésorerie – p. 141

10.3. Conditions d'emprunt et structure de financement – p. 7, p. 192 à 196 et p. 110

10.4. Restrictions à l'utilisation des capitaux – sans objet

10.5. Sources de financement attendues – sans objet

## **11. Recherche et développement, brevets et licences – sans objet**

## **12. Information sur les tendances – p. 134**

## **13. Prévisions ou estimations du bénéfice – p. 134**

## **14. Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale**

- 14.1. Organes d'administration et de direction – p. 10 à 29
- 14.2. Conflits d'intérêts – p. 19

## **15. Rémunération et avantages**

- 15.1. Rémunérations et avantages en nature – p. 23 à 25, p. 210
- 15.2. Retraites et autres avantages – p. 24

## **16. Fonctionnement des organes d'administration et de direction**

- 16.1. Mandats des membres du Conseil d'administration – p. 11 à 17
- 16.2. Contrats de service liant les membres des organes d'administration – p. 19
- 16.3. Informations sur le comité d'audit et le comité des rémunérations – p. 20 à 22
- 16.4. Déclaration relative au gouvernement d'entreprise – p. 18 à 19

## **17. Salariés**

- 17.1. Nombre de salariés – p. 86 et p. 161
- 17.2. Participations dans le capital de l'émetteur et stock options – p. 26 à 27, p. 38 et 40, p. 184 à 187 et p. 252
- 17.3. Accord prévoyant une participation des salariés dans le capital de l'émetteur – sans objet

## **18. Principaux actionnaires**

- 18.1. Identification des principaux actionnaires – p. 38, 40 et p. 252
- 18.2. Existence de droits de vote différents – sans objet
- 18.3. Contrôle de l'émetteur – sans objet
- 18.4. Accord dont la mise en oeuvre pourrait entraîner un changement de contrôle – sans objet

## **19. Opérations avec des apparentés – p. 211 à 212**

## **20. Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur**

- 20.1. Informations financières historiques – p. 6 à 7 et p. 271
- 20.2. Informations financières pro forma – p. 153
- 20.3. Etats financiers – p. 135 à 236
- 20.4. Vérifications des informations financières historiques annuelles – p. 230 et 236
- 20.5. Date des dernières informations financières – p. 206
- 20.6. Informations financières intermédiaires et autres – sans objet
- 20.7. Dividendes – p. 42
- 20.8. Procédures judiciaires et d'arbitrage – p. 209 à 210
- 20.9. Changement significatif de la situation financière ou commerciale – sans objet

## **21. Informations complémentaires**

- 21.1. Capital social - p. 251
- 21.2. Acte constitutif et statuts – p. 250 et 256

## **22. Contrats importants – sans objet**

## **23. Informations provenant de tiers, déclarations d'experts et déclarations d'intérêts – sans objet**

## **24. Documents accessibles au public - p. 271**

## **25. Informations sur les participations – p. 176 à 178, p. 241 à 245**

Dans ce document de référence, Air France-KLM a fait appel au photographe Grégoire Korganow pour mettre en avant la diversité de ses métiers. Exigeants et complexes, ils font appel aux qualités humaines de son personnel, reflétées dans les photos présentées.

Le groupe entend ainsi rendre hommage à l'investissement et au professionnalisme des hommes et des femmes qui, chacun dans leur mission, concourent chaque jour au succès d'Air France-KLM.

Grégoire Korganow a réalisé différents reportages lors de voyages à Cuba, au Chili, au Mexique et en Bolivie. Ses clichés sont autant de témoignages fidèles aux situations, aux rencontres et aux émotions vécues.

Document édité par la Communication financière d'Air France-KLM - 45 rue de Paris - 95747 Roissy-CDG Cedex

Conception, réalisation : HARRISON • WOLF

Comité de rédaction : Communication financière d'Air France-KLM

Crédits photos : Photothèques d'Air France et de KLM / Grégoire Korganow-Agence Rapho

Ce document a été imprimé sur du papier Dixi blanchi sans chlore, dans une imprimerie respectueuse de l'environnement, labellisée IMPRIM'VERT®.



